

MODELLVORHABEN ERFURT NEUE MITTE SÜDOST

STÄDTEBAULICH-FREIRAUMPLANERISCHER UND
VERKEHRSFUNKTIONALER WETTBEWERB NACH RPW



+++++ ENTWURF 15.08.2022 ++++++ ENTWURF 15.08.2022 ++++++ ENTWURF 15.08.2022 ++++++ ENTWURF 15.08.2022 +

IMPRESSUM

Herausgeber



Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung

Redaktion

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Warsbergstraße 3
99092 Erfurt

FALTIN + SATTLER I FSW DÜSSELDORF GMBH
Rathausufer 14
D-40213 Düsseldorf

Unter Verwendung von Textbeiträgen aus:

Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung - Erfurt Südost,
Rahmenkonzept 2021 (Herausgeber: Landeshauptstadt Erfurt)

Umgestaltung Verkehrsanlagen Vorhaben „Neue Mitte Südost“ - Machbarkeitsstudie,
VCDB Verkehrsconsult Dresden-Berlin GmbH - Dezember 2021

Layout

FALTIN + SATTLER I FSW DÜSSELDORF GMBH
Rathausufer 14
D-40213 Düsseldorf



INHALT

PERSPEKTIVE / ANLASS	6		
TEIL A – WETTBEWERBSBEDINGUNGEN STUFE 1	8	TEIL B – WETTBEWERBSAUFGABE	22
A.1 VERFAHREN	10	B.1 LANDESHAUPTSTADT ERFURT UND DAS MODELLVORHABEN SÜDOST	24
A.1.1 Ausloberin	10	B.1.1 Landeshauptstadt Erfurt	24
A.1.2 Betreuung	10	B.1.2 Historische Entwicklung - Ursprünge der heutigen Stadtstruktur	24
A.1.3 Aufgabe Kurzprofil	10	B.1.3 Stadterneuerung in Erfurt seit 1989/90	26
A.1.4 Beteiligung der Öffentlichkeit und der Ortschaftsräte	10	B.1.3.1 Rückblick	26
A.1.5 Wettbewerbsart	10	B.1.3.2 Aktuelle Herausforderungen	27
A.1.6 Wettbewerbssumme	11	B.1.4 Modellvorhaben Erfurt Südost	28
A.1.7 Konsequenzen aus dem Wettbewerb	11	B.1.4.1 Ausgangssituation und Kurzbeschreibung	28
A.1.8 Eigentum, Urheberrecht und Veröffentlichung	12	B.1.4.2 Modellcharakter	28
A.1.9 Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten	12	B.1.4.3 Ziel des Modellvorhabens	29
A.1.10 Rückfragen und Kolloquium	13	B.1.4.4 Handlungsfelder	30
A.1.11 Anonymität	13		
A.1.12 Einlieferung / Abgabe	13	B.2 WETTBEWERBSGEBIET	32
A.1.13 Bekanntgabe	14		
A.1.14 Hinweis zur Corona-Pandemie	14	B.3 WETTBEWERBSAUFGABE	34
A.1.15 Planunterlagen	15		
A.1.16 Haftungsausschluss	15	B.4 SITUATION - AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF	38
A.1.17 Einverständnis	15	B.4.1 Bewohner*innenstruktur	38
A.2 LEISTUNGEN	16	B.4.2 Städtebauliche Struktur und Nutzungsstrukturen	38
A.2.1 Digitale Abgabeleistungen	16	B.4.3 Freiraumstrukturen	40
A.2.2 Analoge Abgabeleistungen	17	B.4.4 Verkehrliche Situation	48
A.3 AKTEURE	18	B.4.4.1 Allgemein	48
A.3.1 Teilnehmende	18	B.4.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	48
A.3.2 Preisgericht	18	B.4.4.3 ÖPNV	48
A.3.3 Sachverständige Beratung	19	B.4.4.4 Radverkehr	49
A.3.4 Gäste / Politische Beratung	19	B.4.4.5 Mobilitätsstationen	51
A.3.5 Vorprüfung und Betreuung	19	B.4.4.6 Fußverkehr	51
A.4 TERMINE	20	B.4.4.7 Barrierewirkung und erzeugte Umwege	52
		B.4.4.8 Barrierefreiheit	52
A.5 AUSBLICK REALISIERUNGS-WETTBEWERB	21	B.4.5 Brückenbauwerk Kreuzungsbereich Kranichfelder Straße, Haarbergstraße, Am Wiesenhügel)	54

B.5	HINWEISE, VORGABEN	55	B.5.5	Landschaft und Umweltthemen	70
B.5.1	Umgang mit Bestandsnutzungen im Wettbewerbsgebiet	55	B.5.5.1	Landschaftsplan und Erfurter Grünes Leitbild	70
B.5.1.1	Großes Herrenbergcenter	55	B.5.5.2	Naturschutz	71
B.5.1.2	Kindertageseinrichtungen Am Sibichen 3	55	B.5.5.3	Klimatische Situation und Maßnahmen zur Klimaanpassung bzw. klimawirksame Maßnahmen	71
B.5.1.3	Privatgrundstücke Kranichfelder Straße	56	B.5.5.4	Baumbestand	75
B.5.1.4	Friedhof Melchendorf	56	B.5.5.5	Gewässer, Niederschlagswasser, Starkregen	75
B.5.1.5	Stadtteilzentrum und Freier Garten Am Herrenberg	58	B.5.5.6	Lärm	76
B.5.1.6	Grünzug Herrenberg -Am „Sibichen“	58	B.5.6	Realisierungszeiträume und Wirtschaftlichkeit	77
B.5.1.7	Spiel- und Sportanlage Kranichfelder Straße (Paulinzeller Weg)	59	B.6	HINWEISE AUS DEN ORTSCHAFTSRÄTEN UND ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG	78
B.5.1.8	Bürgerhaus Melchendorf und Alte Feuerwehr	59	B.6.1	Hinweise aus den Ortschaftsräten	78
B.5.1.9	Schulstandort Hermann-Brill-Straße	60	B.6.2	Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	78
B.5.2	Zusätzliche Nutzungen / Nutzungsergänzungen	62			
B.5.3	Topografie	62			
B.5.3.1	Topografische Situation	62			
B.5.3.2	Option zusätzliche Brücke	64			
B.5.4	Verkehr und Ingenieurbauwerke	64			
B.5.4.1	Machbarkeitsstudie Verkehrsvarianten	64			
B.5.4.2	Vorgaben Stadtbahn	66			
B.5.4.3	Vorgaben zum Brückenbauwerk über die Gleisanlagen im Kreuzungsbereich Kranichfelder Straße, Haarbergstraße, Am Wiesenhügel	66			
B.5.4.4	Vorgaben zum Radverkehr	68			
B.5.4.5	Weitere Mobilitätsangebote	68			

PERSPEKTIVE / ANLASS

Der Erfurter Südosten ist durch die drei voneinander getrennten, in den 1970er bis 1980er Jahren in industrieller Bauweise entstandenen Großsiedlungen Herrenberg, Wiesenhügel und Drosselberg geprägt, die sich um eine darin eingezwängte, sozial und baulich intakte historische Dorflage gruppieren. Die Übergangsbereiche zwischen diesen vier Stadtteilen sind planerisch und räumlich weitgehend unbewältigt, oftmals versperrt, durch unwirtliche Verkehrsstraßen abgeriegelt, von umfangreichen Brach- und Restflächen ohne soziale Kontrolle gekennzeichnet und äußerst unattraktiv.

Die Großsiedlungen, die alle in Hanglage bzw. auf Hügeln errichtet wurden, weisen trotz umfangreicher baulicher Sanierungsmaßnahmen am Gebäudebestand vielschichtige soziale Problemlagen und massive Konflikte zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen auf. Durch ihre introvertierte städtebauliche Anlage und Erschließung, die topographischen Rahmenbedingungen, insbesondere an den Gebietsrändern und deutlich verstärkt durch die in den 1990er Jahren erfolgte soziale Entmischung, sind die drei Großsiedlungen von massiven Verinselungstendenzen und Segregationserscheinungen geprägt. Sie stellen heute jeweils für sich isolierte Stadtviertel dar, die kaum untereinander oder mit dem städtischen Umfeld in Austausch stehen.

Die Landeshauptstadt Erfurt hat sich zur Entwicklung beispielhafter, integrierter Modernisierungs- und Anpassungsstrategien auf Quartiersebene beworben und wurde neben sechs weiteren Städten in das vom Bund aufgelegte Programm "Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung" aufgenommen. Im Rahmen des Modellvorhabens sollen eine Vision für den Erfurter Südosten entwickelt, wichtige Impulse für den Prozessbeginn generiert, aber auch bereits erste konkrete Maßnahmen realisiert werden. Die Finanzierung des Projekts erfolgt gemeinsam durch Bund, Land und Stadt.

Im "Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung" besteht ein besonderer Anspruch an die zu entwickelnden städtebaulichen Lösungen. Es gilt für komplexe Herausforderungen, neue, besonders innovative Wege zu erproben, welche das Potential entfalten, beispielgebend die zukünftige

Stadtentwicklung und Städtebauförderung mitzuprägen. Daraus erwächst der Anspruch einer besonders hohen fachlichen Qualität, die mit dem vorliegenden Wettbewerbsverfahren erzeugt werden soll. Die Modellvorhaben betrachten insbesondere Handlungsfelder des klimagerechten Umbaus, neuer Mobilitätsformen, Nachverdichtung und Nebeneinander von Sport, Wohnen, Freizeit und Gewerbe sowie den sozialen Zusammenhalt und die Einbeziehung der Zivilgesellschaft.

Eine Teilmaßnahme aus dem Modellvorhaben in Erfurt ist die „Neue Mitte Südost“. Ziel dieser Teilmaßnahme ist es, eine Strategie zu entwickeln, um die in vielfacher Weise vorhandenen sozialen, stadträumlichen und kognitiven Abgrenzungen und Isolierungen zwischen den Stadtteilen durchlässig zu machen und die vier aneinandergrenzenden Stadtteile erstmals tatsächlich miteinander zu verbinden. Im Rahmen der Teilmaßnahme wird nun der Wettbewerb nach RPW 2013 ausgelobt. Der Wettbewerb dient als erster und wichtiger Baustein der integrierten Gesamtbetrachtung der städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrsfunktionalen Situation und zielt auf eine Neuordnung und die Entwicklung einer Gesamtperspektive und -strategie ab.

Dazu müssen an den schroffen städtebaulichen Bruchkanten, die zugleich auch harte sozialräumliche Grenzen darstellen, umfangreiche Stadtreparaturen erfolgen. Anstelle der unwirtlichen Abgrenzungsräume sollen neue attraktive und nutzbare Stadt- und Freiräume hergestellt werden, die ggf. auch durch geeignete Neubauten mit innovativen Nutzungen stadträumlich gefasst werden. Mit dieser positiven Besetzung der Übergangsräume, soll eine „Vernähung“ der "inneren Rückseiten" erfolgen und eine neue gemeinsame Identität für den Erfurter Südosten ermöglicht werden.

Dabei soll das vielfach introvertierte Freiraum- und Wegesystem auf diese neuen Verbindungen ausgerichtet werden, um die dazwischenliegenden Ränder und Grenzen bewusst so zu verwischen, dass insgesamt ein ganz normales, durchgängig nutzbares Stück Stadt ohne Brüche und innere Rückseiten entsteht. Die geplante stadtstrukturelle Neuausrichtung der öffentlichen Freiräume und Grünflächen soll u.a.

Foto: Schrägluftbild - Blick von Osten auf das Wettbewerbsgebiet



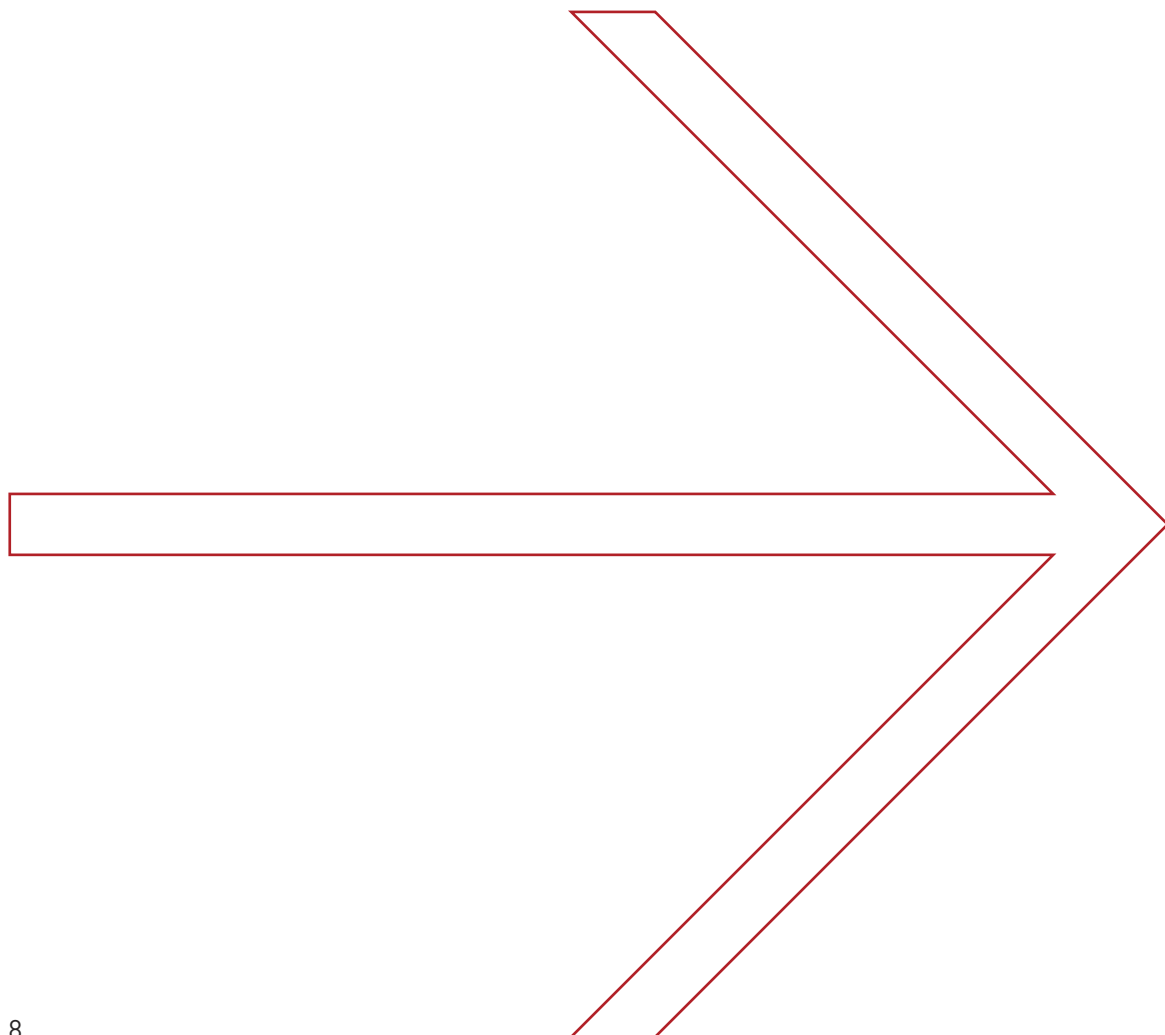
dazu genutzt werden, das Wegesystem konsequent auf die Bedürfnisse von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auszurichten. Von großer Bedeutung ist angesichts des erhöhten Durchschnittsalters im Gebiet eine durchgreifende Verbesserung der Barrierefreiheit mit Augenmaß.

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt auf dem Umbau der Verkehrsinfrastruktur. Die heutigen Anlagen aus den 1970er/80er Jahren haben zu einem ausgedehnten, weitgehend nicht vom Menschen begehbaren Areal direkt in der Mitte des Gebiets geführt. Sie wirken durch Lage, Führung und Dimensionierung unmittelbar an der Nahtstelle zwischen den Stadtteilen als Barriere und Zäsur.

Zudem verlangt der bauliche Zustand des Brückenbauwerks über die Gleise der Stadtbahn im Kreuzungsbereich Kranichfelder Straße, Haarbergstraße

und Am Wiesenhügel zeitnah einen Ersatz. In Vorbereitung des Wettbewerbs wurde durch die LH Erfurt eine „Machbarkeitsstudie Umgestaltung Verkehrsanlagen Modellvorhaben Neue Mitte Südost“ beauftragt und bereits erarbeitet. Über diese Studie wurden Varianten bzw. verschiedenen Module entwickelt, von denen zwei als denkbare Optionen mit in den Wettbewerb gegeben werden. Dabei geht es nicht nur um einen Umbau der Straßen für den MIV, sondern auch um Maßnahmen im Bereich der Stadtbahntrasse und -haltestelle.

Die LH Erfurt lobt hiermit den städtebaulich-freiraumplanerischen und verkehrsfunktionalen Wettbewerb nach RPW 2013 „Neue Mitte Südost“ aus, um eine ganzheitliche Perspektive für den ca. 25 ha großen Stadtraum aufzeigen zu lassen.



TEIL A: WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

A.1 VERFAHREN

A.1.1 Ausloberin

Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

Vertreten durch das:

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

A.1.2 Betreuung

FALTIN+SATTLER
FSW Düsseldorf GmbH
Rathausufer 14
D-40231 Düsseldorf
E-Mail: office@fsw-info.de

A.1.3 Aufgabe Kurzprofil

Der Erfurter Südosten ist durch drei voneinander getrennter Großsiedlungen Herrenberg, Wiesenhügel und Drosselberg geprägt, die in den 1970er bis 1980er Jahren in industrieller Bauweise errichtet wurden. Dazwischen befindet sich die historische Dorflage Melchendorf, die zwischen den Großsiedlungen eingezwängt liegt.

Die drei Großsiedlungen weisen trotz umfangreicher baulicher Sanierungsmaßnahmen am Gebäudebestand vielschichtige soziale Problemlagen und massive Konflikte zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen auf. Die Stadtteile, die alle in Hanglage errichtet wurden, gehen kaum untereinander oder mit dem städtischen Umfeld in einen Austausch und stehen isoliert dar.

Im Rahmen des „Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ zur Entwicklung beispielhafter, integrierter Modernisierungs- und Anpassungsstrategien auf Quartiersebene lobt die Landeshauptstadt Erfurt einen städtebaulich-freiraumplanerischen und verkehrsfunktionalen Wettbewerb nach RPW 2013 für die „Neue Mitte Südost“ aus.

Ziel ist es eine ganzheitliche Entwicklungsperspektive für den ca. 25 ha großen Stadtraum aufzeigen zu las-

sen. Im Fokus steht die Neuordnung des Bereiches unter Betrachtung eines Umbaus der Verkehrsinfrastruktur, die Entwicklung neuer attraktiver und nutzbare Stadt- und Freiräume und die Integration ergänzender Nutzungen.

A.1.4 Beteiligung der Öffentlichkeit und der Ortschaftsräte

Das Modellvorhaben und hier die konkreten Ideen zur „Neuen Mitte Südost“ können nur in enger Abstimmung mit den Bewohner*innen und der Lokalpolitik erarbeitet und umgesetzt werden. Aus diesem Grund ist das Verfahren so angelegt, dass vor und nach dem Planungswettbewerb eine öffentliche Beteiligung und eine Beteiligung der Ortschaftsräte stattfindet. Im Juli 2022 wurde die interessierte Öffentlichkeit über den Prozess und das Vorhaben informiert und die Aufgabenschwerpunkte und Inhalte vorgestellt. Seitens der Bürgerschaft wurden Hinweise und Anregungen gegeben, die Bestandteil der Aufgabenstellung sind. Die in der Auslobung zusammengefassten planerischen Rahmenbedingungen wurden über das Feedback und durch die formulierten Bedürfnisse an eine „Neue Mitte Südost“ seitens der Bewohner*innen ergänzt und sind von den Planungsteams zu berücksichtigen.

Im Nachgang des Wettbewerbs werden dann die Ergebnisse öffentlich vorgestellt. Es liegen erstmals ein konkretes räumliches Bild und visualisierte Ideen vor. Die Bewohner*innen haben die Möglichkeit, hier nun Hinweise zum weiteren Überarbeitungsbedarf zu geben oder auch einfach Verständnisfragen zu stellen. Zudem bietet sich die Gelegenheit für die anstehenden Verfahren mit Realisierungsbezug ganz konkrete Ideen und Hinweise z.B. zur Freiraumgestaltung, Ausstattung aufzunehmen, die im Weiteren mitberücksichtigt werden sollen.

A.1.5 Wettbewerbsart

Der städtebaulich-freiraumplanerisch und verkehrsfunktionale Wettbewerb wird gem. Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) durchgeführt. Ihm liegt die RPW 2013 zugrunde, soweit in einzelnen Punkten der Auslobung nicht ausdrücklich und ausnahmsweise anderes bestimmt ist. Das Verfahren wird anonym durchgeführt.

An der Vorbereitung des Verfahrensteils der vorliegenden Auslobung hat die Architektenkammer Thüringen beratend mitgewirkt (§ 2 Absatz 4 RPW). Die vorliegende Auslobung wurde von der Architektenkammer Thüringen registriert unter der **Reg.-Nr. XXXXXX**.

Ausloberin, Teilnehmende sowie alle am Verfahren Beteiligte erkennen den Inhalt dieser Auslobung als verbindlich an. Teilnahmeberechtigt sind Architekt*innen und / oder Stadtplaner*innen mit Landschaftsarchitekt*innen und mit Verkehrsplaner*innen / Ingenieur*innen (im Weiteren „Planungsteams“ genannt).

Im Wettbewerb sind max. 15 Planungsteams beteiligt, die über ein EU-weites Bewerbungsverfahren ermittelt wurden.

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraumes EWR sowie die Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA. Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

A.1.6 Wettbewerbssumme

Für den Wettbewerb steht insgesamt eine Wettbewerbssumme von 105.000 EUR netto (124.950 EUR inkl. 19 % MwSt.) zur Verfügung. Diese werden als Preise und Anerkennungen wie folgt verteilt:

1. Preis: 42.000 EUR netto (49.980,00 EUR inkl. 19 % MwSt.)
2. Preis: 26.250 EUR netto (31.237,50 EUR inkl. 19 % MwSt.)
3. Preis: 15.750 EUR netto (18.742,50 EUR inkl. 19 % MwSt.)

Sowie 2 Anerkennungen mit je 10.500 EUR (12.495 EUR inkl. 19 % MwSt.) netto für bemerkenswerte Teilleistungen. Das Preisgericht ist berechtigt, die Wettbewerbssumme durch einstimmigen Beschluss anders zu verteilen. Die Wettbewerbssumme kommt dabei immer zur Ausschüttung.

A.1.7 Konsequenzen aus dem Wettbewerb

A.1.7.1 Weitere Beauftragung

Die Ausloberin wird – in Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts – dem / der ersten Preisträger*in die in ihrer Zuständigkeit liegenden unten dargestellten weiteren Planungsleistungen übertragen,

- soweit und sobald die dem Wettbewerb zugrundeliegende Aufgabe weiterentwickelt werden soll.
- sofern kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht und soweit das Büro, das mit dem 1. Preis ausgezeichnet wurde, eine einwandfreie Ausführung der zu übertragenden Leistung gewährleistet. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere dann vor, wenn das Preisgericht mehrere erste Preisträger*innen oder keinen ersten / keine erste Preisträger*in empfehlen sollte.

Es wird zugesichert, die Komplettierung des Wettbewerbsbeitrags bis zum Rahmenplan zu beauftragen. Die Rahmenplanung orientiert sich an Leistungen der Anlage 9 HOAI 2013 – Flächenplanung i.v.m. dem Merkblatt 51 der Architektenkammer Baden-Württemberg (Stand Dezember 2020). Die Rahmenplanung beinhaltet die ganzheitliche, gestalterische, strategische und konzeptionelle Bearbeitung und integrierte Darstellung aller wesentlichen städtebaulichen Elemente zu einer räumlichen Entwicklung. Er macht Aussagen insbesondere zu baulich-räumlichen, gestalterischen, funktionalen, verkehrlichen und landschaftlich/freiräumlichen Dimensionen. Dabei werden die drei Fachdisziplinen (Stadtplanung / Städtebau und Landschaftsplanung / Freiraumplanung und Verkehrsplanung) des Planungsteams beauftragt.

Der/die Preisträger*in verpflichtet sich im Falle einer Beauftragung, die weitere Bearbeitung zu übernehmen. Die Leistungsfähigkeit des zu beauftragenden Planungsteams für die Weiterbearbeitung ist grundsätzlich an die Anforderungen des Projektes anzupassen.

Im Falle einer Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der Wettbewerbsteilnehmenden bis zur Höhe des zuerkannten

Preises (Preisgeld) nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird und auch nur für den Fall, dass der städtebaulich-freiraumplanerische Entwurf komplett beauftragt wird. Werden nur Abschnitte ausgeführt, so erfolgt die Anrechnung in angemessenem Verhältnis. Eine Verrechnung bei Beauftragung von anderen Leistungen als den im Wettbewerb erbrachten ist nicht möglich.

A.1.7.2 Verhandlungsverfahren

Das Preisgericht gibt eine schriftliche Empfehlung zur weiteren Entwicklung und Bearbeitung der Aufgabe gem. RPW 2013, § 8 (2) sowie § 72 (2) VgV. Im Anschluss an die Preisgerichtssitzung wird gemäß § 80 VgV ein Verhandlungsverfahren mit dem/der ersten Preisträger*in durchgeführt. Sollte eine Beauftragung des/der ersten Preisträger*in aus wichtigem Grunde nicht möglich sein, beabsichtigt die Ausloberin die Verhandlungen mit allen weiteren Preisträger*innen fortzuführen. Das Wettbewerbsergebnis fließt hierbei mit 50 % in das Verhandlungsverfahren ein. Die verbleibenden 50 % werden aus unterschiedlich gewichteten Auftragskriterien ermittelt. Die endgültigen Vergabeunterlagen mit den Zuschlagskriterien einschließlich des verbindlichen Vertragsentwurfs werden den Teilnehmenden am Verhandlungsverfahren zum Verfahren selbst mitgeteilt.

A.1.7.3 Berücksichtigung im anschließenden Realisierungswettbewerb

Die Landeshauptstadt Erfurt beabsichtigt die Preisträger*innen des Wettbewerbs im nachfolgenden Realisierungswettbewerb Freianlagen einzuladen bzw. beim anstehenden VgV-Verfahren zur Umsetzung der Verkehrsanlagen einschließlich Verkehrsbauwerken zu beteiligen, sofern die Leistungsfähigkeit des Planungsteams den definierten Anforderungen des VgV-Verfahrens entspricht und entsprechende planerische Erfahrung bei vergleichbaren Vorhaben bestehen.

A.1.8 Eigentum, Urheberrecht und Veröffentlichung

Die Unterlagen (mit Ausnahme der Verfassererklärung) werden ausschließlich digital eingereicht. Daher entfällt ein Rückversand. Gemäß § 8 Abs. 3 RPW 2013 gilt: Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin veröffentlicht werden. Sie dürfen zudem für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn der / die Wettbewerbsteilnehmende mit der weiteren Bearbeitung nach Abschluss des Wettbewerbes beauftragt ist. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Wettbewerbsteilnehmenden. Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmenden, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen nur gegen angemessene Vergütung genutzt werden.

Die Wettbewerbsteilnehmenden / Verfasser*innen stellen die Ausloberin von den Rechten Dritter an den eingereichten Unterlagen frei.

A.1.9 Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

A.1.9.1 Zulassung der Arbeiten

Jede/r Teilnehmende darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfs-teilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind – soweit nicht ausdrücklich gefordert – unzulässig. Nicht verlangte Leistungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen und können in begründeten Einzelfällen zum Ausschluss der Arbeit führen.

Das Preisgericht lässt darüber hinaus alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die

- termingerecht eingegangen sind,
- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen,
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen,
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen.

Über die Zulassung entscheidet das Preisgericht. Die Entscheidungen, insbesondere über den Ausschluss von Arbeiten, werden protokolliert. Es gibt keine bindenden inhaltlichen Vorgaben, die bei Nichterfüllung zum Ausschluss der Arbeit führen würden.

A.1.9.2 Beurteilungskriterien

Die eingehenden Arbeiten werden u.a. nach den folgenden Kriterien bewertet:

- räumliche Leitidee
- Städtebaulich-freiraumplanerische Qualität
- Verkehrsfunktionale Qualität
- Gestaltqualität
- Grün- und Freiraumkonzept
- Qualität der Beiträge für eine klimaangepasste und/oder wassersensible und/oder resiliente Planung
- Beitrag zur Modellhaftigkeit im Sinne des Modellvorhabens
- Realisierungsfähigkeit in Baustufen
- Wirtschaftlichkeit

Das Preisgericht behält sich für die Bewertung der eingereichten Arbeiten vor, die angegebenen Kriterien zu differenzieren und eine Gewichtung vorzunehmen.

A.1.10 Rückfragen und Kolloquium

Es wird ein Rückfragenkolloquium durchgeführt. Schriftliche Rückfragen können bis zum in der Terminübersicht genannten Zeitpunkt an die hier angegebene E-Mail-Adresse gestellt werden:

wb_erfurt@fsw-info.de

Die Fragen müssen sich auf die Gliederungsnummern der Auslobung beziehen. Die beantworteten Rückfragen aller Teilnehmenden werden zum Bestandteil der Auslobung und allen Verfahrensbeteiligten im Anschluss an das Kolloquium zur Verfügung gestellt. Den Teilnehmenden, dem Preisgericht und allen Berater*innen und Vorprüfer*innen sind diese Informationen jederzeit zugänglich. Das Protokoll des Kolloquiums wird allen Wettbewerbsbeteiligten zugesandt. Es wird Bestandteil der Auslobung.

A.1.11 Anonymität

Die Wettbewerbsarbeiten sind grundsätzlich anonym – ohne Hinweise auf die Verfasser*innen – zu den in der Terminübersicht benannten Abgabeterminen auf Kosten der Wettbewerbsteilnehmer einzureichen – vgl. Kap. A.1.12.

Jede Wettbewerbsarbeit ist auf jeder Teilleistung – Pläne, Schriftstücke – durch eine 6-stellige, gut lesbare Zahl in arabischen Ziffern mit zufälliger Folge in der rechten oberen Ecke zu kennzeichnen. Bei allen Plänen ist die Kennzahl in einem Feld von 6 cm Breite und 2 cm Höhe in der rechten oberen Ecke aller Blätter anzuordnen. Die digital eingereichten Unterlagen sind ebenfalls mit dieser Kennzahl zu versehen.

Die Daten sind wie folgt zu kennzeichnen:

Kennzahl_Dateiname.Dateityp
(Beispiel: 123456_Blatt1.TIF)

Die Verfassererklärung A.2.2 ist in einem neutralen, verschlossenen Umschlag (A4 oder C4) einzureichen – auch dieser Umschlag ist mit der gleichen Kennzahl zu versehen. Die Vorprüfung wird die Kennzahlen der eingereichten Arbeiten der Verfasser*innen durch Tarnzahlen ersetzen.

A.1.12 Einlieferung / Abgabe

Vor den Hintergrund der Corona-Pandemie und im Sinne einer ressourcenschonenden Abwicklung soll eine weitgehend kontaktfreie und digitale Abgabe erfolgen. Dazu wird die Abgabe in zwei Elemente unterteilt:

- Digitale Abgabe
Alle Wettbewerbsleistungen der Pkte. A.2.1
- Physische Abgabe
Verfassererklärung gemäß Pkte. A.2.2

Im Folgenden werden diese Abgaben jeweils beschrieben.

A.1.12.1 Digitale Abgabe

Jede*r Teilnehmer*in hat zur Abgabe eine anonyme E-Mail-Adresse entsprechend der gewählten Kennzahl des/der Teilnehmer*in anzulegen, dem das Kürzel „Erfurt“ vorangestellt ist (z.B.: Erfurt_123456@domain.net).

Die Einrichtung derartiger Adressen ist kostenfrei und durch die freie Wahl der Domain auch anonym. Der/die Teilnehmer*in hat zudem sicherzustellen, dass er über diese Adresse mindestens 14 Tage nach den Abgabeterminen ständig erreichbar ist. Etwaige Korrespondenz wird protokolliert und dem Preisgericht auf Nachfrage vollständig zur Einsicht zur Verfügung gestellt. Zum fristgerechten Eingang ist bis zum Abgabetermin (Submissionstermin) mit der oben genannten anonymen E-Mail-Adresse ein deutlich erkennbarer und funktionsfähiger Download-Link der Abgabedateien zu übermitteln. Dabei ist durch den/die Teilnehmer*in das Datenpaket (eine ZIP-Datei mit allen definierten Abgabeleistungen) hochzuladen und der jeweilige Link zum Download an die nachfolgende Abgabe-Mailadresse zu senden:

wb_erfurt@fsw-info.de

Zur Vermeidung der SPAM Aussortierung ist die Betreff-Zeile des E-Mail-Programms erkennbar auszufüllen (Abgabe Erfurt z.B.: 123456)

Die Eingänge werden vollständig protokolliert. Zudem wird der fristgerechte Eingang der Wettbewerbsarbeit / der Unterlagen bei erfolgreichem Download - durch das Betreuungsbüro bestätigt. Jeder Teilnehmende hat die Funktionsfähigkeit des Abgabe-Download-Paketes vorab eigenverantwortlich zu prüfen.

A.1.12.2 Physische Abgabe

Ausschließlich die gesondert benannte Verfasser*in-nenerklärung ist physisch zum in der Übersicht benannten Termin einzureichen bei:

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Stichwort: Erfurt Südost
Rathausufer 14
D-40213 Düsseldorf

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die o.g. Adresse auf allen Versandpapieren einzutragen bzw. auf den Umschlägen anzugeben. Die Nichtbeachtung der formalen Leistungsbestandteile - Beachtung der Einlieferungsfristen, Verletzung der Anonymität - führen zum Ausschluss aus dem Wettbewerbsverfahren.

A.1.13 Bekanntgabe

Die Ausloberin wird das Ergebnis des Wettbewerbs, unter dem Vorbehalt der abschließenden Prüfung der Teilnahmeberechtigung, den Teilnehmenden durch die Übersendung des Protokolls über die Preisgerichtssitzung unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit so bald wie möglich bekannt machen.

Die Wettbewerbsarbeiten werden im Anschluss an den Wettbewerb öffentlich ausgestellt. Die Ausloberin behält sich vor eine „virtuelle“ Ausstellung durch die Einstellung aller Wettbewerbsbeiträge zum Beispiel auf der Website der Landeshauptstadt Erfurt durchzuführen. Ort und Zeitpunkt der Ausstellung werden noch bekannt gegeben.

A.1.14 Hinweis zur Corona-Pandemie

Die sich dynamisch verändernde Situation rund um die Pandemie und die daraus resultierenden Einschränkungen, machen es leider zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses schwierig, die Durchführbarkeit von bestimmten Veranstaltungen oder Verfahrensabläufen gesichert vorherzusagen.

Daher können Abweichungen innerhalb des geplanten Ablaufs (z.B. Durchführung von digitalen Sitzungs- und Veranstaltungsformaten anstelle von Präsenz) oder der geforderten Leistungen möglich werden, wenn der erfolgreiche Ablauf des Verfahrens diese erfordert. Entsprechend notwendig gewordene Anpassungen werden jeweils umgehend den Teilnehmenden und / oder den Mitgliedern des Preisgerichts über das Betreuungsbüro mitgeteilt.

A.1.15 Planunterlagen (wird zum Start des Verfahrens aktualisiert)

Im Rahmen des Wettbewerbs werden u.a. bereitgestellt:

- Auslobung
- Plangrundlagen, u.a. Katasterplan als DXF/DWG-Datei mit Höhenkoten
- Senkrecht- und Schrägluftbilder farbig
- Drohnenbefliegung
- Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung - Erfurt Südost, Rahmenkonzept 2021 (Herausgeber: Landeshauptstadt Erfurt)
- Umgestaltung Verkehrsanlagen Vorhaben „Neue Mitte Südost“ - Machbarkeitsstudie, VCDB Verkehrsconsult Dresden-Berlin GmbH - Dezember 2021
- Erfurter Stadtgrün im Klimawandel - ein BUGA 2021-Begleitprojekt, (Herausgeber: Landeshauptstadt Erfurt)
- Landschaftsplan Erfurt, Rahmenkonzept Masterplan Grün, und Erfurter Grünes Leitbild, (Herausgeber: Landeshauptstadt Erfurt)
- Hinweise der Ortschaftsräte und Bürger*innen aus der Beteiligung

sowie weitere Plandaten / Informationen. Diese Auflistung ist nicht abschließend. Die Bereitstellung erfolgt ausschließlich digital auf einem FTP-Server.

A.1.16 Haftungsausschluss

Die bereitgestellten Informationen in der Auslobung sowie auf und in den Planunterlagen wurden durch die Ausloberin und das Betreuungsbüro sorgfältig recherchiert und geprüft. Jedoch wird keine Haftung, Garantie oder Gewähr dafür übernommen, dass alle Angaben vollständig, richtig und in letzter Aktualität zur Verfügung gestellt worden sind. Weder die Auslobung, die Planunterlagen noch ihr Inhalt dürfen ohne die vorherige ausdrückliche Genehmigung der Ausloberin auf irgendeine Art verändert oder an Dritte verteilt oder übermittelt werden.

A.1.17 Einverständnis

Mit der Teilnahmebestätigung am Wettbewerbsverfahren erkennen die Teilnehmenden die Regeln und Termine des Wettbewerbs an.

A.2. LEISTUNGEN

A.2.1 Digitale Abgabeleistungen

A.2.1.1 Präsentationsblätter

(als PDF und JPG Datei - Hinweis: Die Pläne werden für das Preisgericht von der Ausloberin ausgeplottet und liegen dem Preisgericht zur Sitzung vor)

Max. 4 Blätter im Format DIN A0 im Querformat, mit den benannten Inhalten:

- Leitidee (stadträumliches Konzept / Herleitung) als Schwarz-Grünplan etc. (Maßstab 1:5.000)
- Städtebaulich – freiraumplanerisches – verkehrsfunktionales Gesamtkonzept (Perspektive 2060) als Lageplan mit Dachaufsicht inkl. Angabe der Geschosse und Lage der Gebäude-Eingänge (Maßstab 1:1.000)
- Eine Vogelperspektive (skizzenhaft) mit der stadträumlichen Konfiguration und Atmosphäre des Quartiers (ohne Maßstab / max. DIN A 4 Format)
- Zwei vertiefende Detailausschnitte zur Verdeutlichung der Gesamtkonzeption nach Wahl als Lageplan (Maßstab 1:500)
- Vier schematische Schnitte / Ansichten / Profile, Ost-West und Nord-Süd als „Ausschnitte / Teilsequenz“ passend zu den Detailausschnitten (Maßstab 1:500)
- eine Fußgängerperspektive (skizzenhaft) zur Verdeutlichung der stadträumlichen Atmosphäre, Standort entwurfsabhängig / nach Wahl (ohne Maßstab / max. DIN A 4 Format)
- Grafiken / Piktogramme (Darstellung nach Wahl) zu folgenden Themen / Teilaspekten:
 - Mobilitäts- und Erschließungskonzept inkl. Wegenetz, Besonderheiten, Stellplatzsystematik (PKW / Fahrräder) und Zufahrt-Zugangssituationen

- Freiraumsystematik: gemeinschaftliche / halb-öffentliche und private Freiräume, Kinderspiel, Gebietsvernetzung
- Nutzungsverteilung / Typologie-Verteilung im Gesamtgefüge und mit Höhenstruktur und Geschoss-Angaben (nach Wahl)
- ökologische Maßnahmen, Beitrag zur Klimaneutralität sowie Regenwasserkonzept
- Umgang mit Lärm - Schallschutzkonzept (städtebaulich)
- Realisierungsabschnitte 2030 / 2040 / 2060 (Umsetzungsstrategie)
- Alle wesentlichen Aussagen des Erläuterungsberichtes als Text auf den Plänen

A.2.1.2 Erläuterungsbericht

(als WORD- und PDF-Datei)

Erläuterungsbericht auf insgesamt max. 3 DIN A 4 Seiten

A.2.1.3 Präsentationsdatei (PDF-Datei)

Präsentation der Wettbewerbsarbeit auf maximal 10 Folien als PDF-Datei im Bildformat 16:9. In der Präsentation dürfen nur Pläne, Abbildungen oder Grafiken der Abgabepläne verwendet werden.

A.2.1.5 Bilddaten

Bild- und Präsentationsdaten (JPEG-Dateien): Animationen, Perspektiven, Modellfotos etc. sind als separate Bilddaten mit einer Mindestgröße von 21 x 30 cm bei einer Auflösung von 300 dpi als JPEG (maximale Qualität) einzureichen.

A.2.2 Analoge Abgabeleistungen

A.2.2.1 Umschlag „Verfasser*innenerklärung“

Umschlag im Format DIN A4, mit Kennzahl versehen und mit folgendem Inhalt:

— Ausdruck Formblatt „Verfassererklärung“

Angaben aller Verfasser*innen einschließlich aller Kooperationspartner*innen und externer Fachingenieur*innen mit Vor- und Nachnamen, Anschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfasser*innenerklärung“ unterschrieben durch die Entwurfsverfasser und mit Bürostempel versehen.

— Digitale Fassung der „Verfasser*innenerklärung“ als Daten-CD oder USB-Stick mit

- Word-Datei mit den Namen aller Verfasser*innen
- Scan der schriftl. Und unterzeichneten Verfasser*innenerklärung, mit Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner*innen und externer Fachingenieur*innen mit Vor- und Nachnamen, Anschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfasser*innenerklärung“ unterschrieben durch die Entwurfsverfasser*innen und mit Bürostempel versehen.

A.3 AKTEURE

A.3.1 Teilnehmende

15 Teams

- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung
- XY Stadtplanung mit YX Landschaftsplanung und XY Verkehrsplanung

A.3.2 Preisgericht

Die Entscheidungen des Preisgerichtes werden mehrheitlich gefasst.

A.3.2.1 Fachpreisgericht

1. N.N. (Städtebau)
2. N.N. (Städtebau)
3. N.N. (Städtebau)
4. N.N. (Freiraumplanung)
5. N.N. (Freiraumplanung)
6. N.N. (Freiraumplanung)
7. N.N. (Verkehrsplanung)
8. N.N. (Verkehrsplanung)

Stv.

- N.N. (Städtebau)
- N.N. (Freiraumplanung)
- N.N. (Verkehrsplanung)

A.3.2.2 Sachpreisgericht

1. Dr. Tobias **Knoblich**, Dezernent 06 (Kultur und Stadtentwicklung) LH Erfurt
Stv. Frau Rugenstein
2. Matthias **Bärwolff**, Dezernent 04 (Bau, Verkehr und Sport) LH Erfurt
Stv. Frau Timpel
3. Alexander **Reintjes**, Amtsleiter Tiefbau- und Verkehrsamt, LH Erfurt
Stv. Herr Gräner
4. Dr. Sascha **Döll**, Amtsleiter Garten- und Friedhofsamt, LH Erfurt
Stv. Frau Sängler, Garten- und Friedhofsamt
5. Dirk **Heide**, kommissarischer Amtsleiter, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung LH Erfurt
Stv. Frau **Bonk-Lück**, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
6. Matthias **Pöhler**, BBSR
Stv. Anca-Maria **Cârstea**, BBSR
7. BD Kerstin **Ackermann**, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Stv. Anja **Maruschky**, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

A.3.3 Sachverständige Beratung

- Stefan **Schwarzbach** / Michael **Otto**, VCDB Dresden
- Michael **Räuber**, Tiefbau- und Verkehrsamt
- Michael **Nitschke**, Verkehrsbetriebe Erfurt
- Achim **Kintzel**, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung (Verkehrsplanung)
- Henry **Thomas**, Garten- und Friedhofsamt
- Jakob **Kratzsch**, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Andreas **Leopold**/ Carola **Hettstedt**/ Dr. Markus **Rebstock**, Beirat Menschen mit Behinderung

A.3.4 Gäste / Politische Beratung

- Hans-Jürgen **Czenterra**, Ortsteilbürgermeister Herrenberg
- Matthias **Plhak**, Ortsteilbürgermeister Wiesenhügel
- Wolfgang **Albold**, Ortsteilbürgermeister Melchendorf
- Axel **Hoppe**, Ortsteilbürgermeister Windischholzhausen
- Vertreter der Fraktionen
- Matthias **Sengewald**, Arbeitskreis Radverkehr

A.3.5 Vorprüfung und Betreuung

- Dr. Eva **Lemsch**, Garten- und Friedhofsamt
- Volker **Hildebrandt**, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Thomas **Walkowski**, Tiefbau- und Verkehrsamt
- Christina **Schmalfuß**, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Arno **Lieke**, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Antje **Ehlert**, FSW Düsseldorf GmbH
- Anna-Lena **Müller**, FSW Düsseldorf GmbH
- Andreas M. **Sattler**, FSW Düsseldorf GmbH

Die Ausloberin kann im laufenden Verfahren zusätzliche Berater*innen und Vorprüfer*innen benennen.

A.4 TERMINE

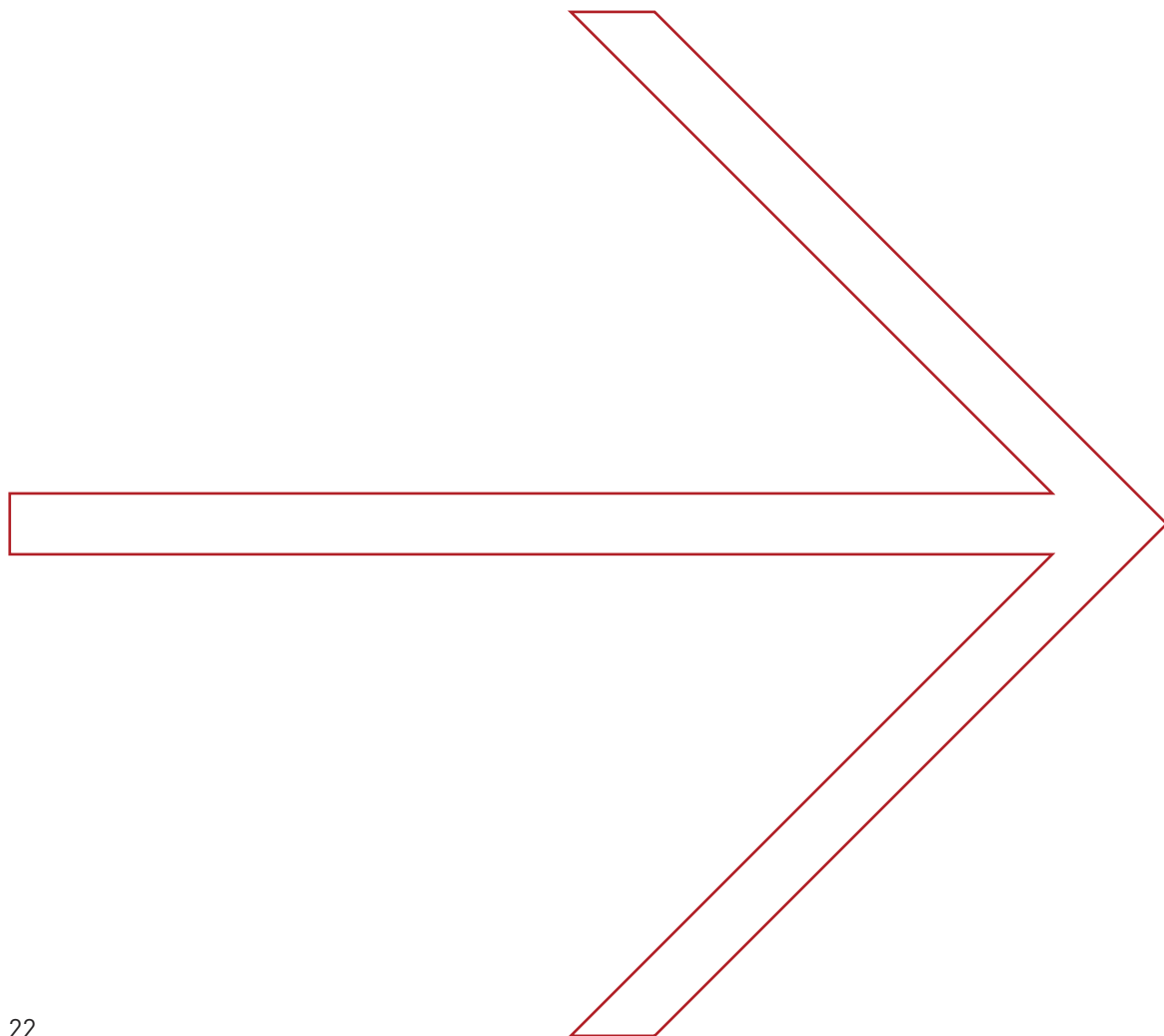
08.07.2022 09.07.2022	Informationsveranstaltung Ortschaftsräte Öffentlichkeitsbeteiligung
XX.XX.2022	Preisrichtervorbesprechung 1 „Auslobung“ (als Videokonferenz)
28.09.2022	Beschluss im Stadtrat
XX.XX.XXXX	Planausgabe Bereitstellung der Unterlagen an die Teilnehmer via Datenlink
XX.XX.XXXX	Rückfragen (schriftlich) bis 18:00 Uhr Rückfragen können ausschließlich schriftlich per E-Mail an wb_Erfurt_Suedost@fsw-info.de gestellt werden
XX.XX.XXXX	Preisrichtervorbesprechung 2 „Rückfragen“ als Videokonferenz Rückfragen-Kolloquium mit 15 Teams+Jury als Videokonferenz
XX.XX.XXXX	Anonyme Abgabe (digital) Submissionstermin. Abgabe bis 14.00 Uhr siehe A.1.12 ff
XX.XX.XXXX	Abgabe (analog – Verfassererklärung) Submissionstermin. Abgabe bis 14.00 Uhr siehe A.1.12 ff
XX.XX.XXXX	Preisgericht
XX.XX.XXXX	Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten
XX.XX.XXXX XX.XX.XXXX	Informationsveranstaltung Ortschaftsräte Öffentlichkeitsbeteiligung
XX.XX.XXXX	Bestätigung durch Gremien
XX.XX.XXXX	Vergabe Planungsleistungen
Ab XX.XX.XXXX	VgV Verfahren mit vorgeschaltetem Wettbewerb für die Freianlagen
Ab XX.XX.XXXX	VgV Verfahren mit vorgeschaltetem Wettbewerb für die Brücke
Ab XX.XX.XXXX	VgV-Verfahren Verkehrsanlagen

A.5 AUSBLICK

A.5 AUSBLICK REALISIERUNGSWETTBEWERB

Der städtebaulich, freiraumplanerische und verkehrsfunktionale Wettbewerb dient der Erarbeitung einer konzeptionellen Perspektive für die „Neue Mitte Süd-Ost“. Das Ergebnis bildet die Grundlage für die weitere Diskussion, den anstehenden Rahmenplanprozess und die notwendige Beschlussfassung.

Gleichzeitig dient es als Grundlage, um einzelne Maßnahmen und Realisierungsbausteine zu definieren und herauszulösen. Es ist es geplant, die Brücke und die Freianlagen im zentralen Bereich der Neuen Mitte Südost in einem anschließenden VgV-Verfahren mit vorgeschalteten Realisierungswettbewerb (gem. RPW) ausarbeiten zu lassen und dann umzusetzen. Zudem ist es Seitens der Landeshauptstadt Erfurt vorgesehen, die Verkehrsanlagen der Kranichfelder Straße, nach positiver Beschlussfassung, über ein VgV-Verhandlungsverfahren zu vergeben, detailliert ausarbeiten zu lassen und anschließend umzusetzen. Sowohl die VgV-Verfahren mit vorgeschaltetem Wettbewerb für die Brücke und die Freianlagen, als auch das VgV-Verfahren sind für 2023 geplant.



TEIL B: WETTBEWERBSAUFGABE

B.1 DIE LANDESHAUPTSTADT ERFURT UND DAS MODELLVORHABEN SÜDOST

B.1.1 Landeshauptstadt Erfurt

Die Landeshauptstadt Erfurt liegt geografisch in der Mitte von Deutschland und ist der bedeutendste Bevölkerungs-, Wirtschafts-, Verwaltungs- und Arbeitsmarktschwerpunkt in Thüringen mit einer Ausstrahlung auf die Grenzregionen der benachbarten Bundesländer Hessen und Bayern. Die LH Erfurt bildet zudem das Zentrum eines Verdichtungsraumes, zu dem neben dem überwiegend ländlich geprägten Umland auch der Kranz der Mittelstädte Gotha, Arnstadt, Weimar und Sömmerda zählt. Zugleich bildet Erfurt gemeinsam mit Gotha, Weimar und Jena die urbane, attraktive Regiopolregion Thüringens, die mit ihren Hochschulen, ihren Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen, dem kulturellen Angebot und einer hohen Lebensqualität den zukunftsfähigen Wachstumskern in der Mitte von Thüringen darstellt. Mit insgesamt etwa 450.000 Einwohnern ist die Impulsregion zugleich der westliche Eckpfeiler im polyzentrisch geprägten mitteldeutschen Wirtschaftsraum, der sich zwischen den drei Landeshauptstädten Erfurt, Magdeburg und Dresden aufspannt.

Die Funktionen Erfurts als Landeshauptstadt und Universitäts- und Hochschulstandort sowie als Teil einer Region mit einem großen historischen Erbe stärken zusätzlich die überregionale Bedeutung der Stadt. Durch die zentrale Lage und die sehr gute Einbindung in das überregionale Verkehrsnetz ist Erfurt im Individualverkehr heute aus allen Richtungen sehr gut erreichbar. Wesentlich sind dabei die Anschlüsse an die A 4 Frankfurt-Dresden sowie die A 71 Sangerhausen-Schweinfurt (mit Anschluss an die A 7 / A 81 nach Würzburg, Augsburg und Stuttgart bzw. ab Suhl über die A 73 / A 9 nach Nürnberg und München sowie Richtung Norden nach Halle und Berlin).

Eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen stellt die Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Leipzig dar, die seit Dezember 2017 über einen stündlichen ICE-Takt mit hochattraktiven Reisezeiten nach Leipzig/Berlin, Dresden, Frankfurt sowie Nürnberg/München verfügt. Zugleich wurden die Verbindungen und Fahrtzeiten des Regional- und Nahverkehrs durch die Vertaktung mit dem ICE-Knoten Erfurt entschieden verbessert, zahlreiche Nahverkehrszüge beschleunigt und die Taktung erhöht. Der internationale Verkehrsflughafen Erfurt Weimar

im Ortsteil Bindersleben übernimmt hauptsächlich touristische Aufgaben (Charterflüge in Urlaubsregionen) und die Abwicklung von Luftfracht.

B.1.2 Historische Entwicklung - Ursprünge der heutigen Stadtstruktur

Die verschiedenen Phasen der Erfurter Stadtgeschichte zeichnen sich noch heute deutlich im Stadtbild ab und haben großen Einfluss darauf, wie die Stadt funktioniert und sind zudem sowohl für die besonderen Qualitäten und Begabungen als auch für die Herausforderungen mit Blick auf die Weiterentwicklung des Stadtkörpers ursächlich.

742 erstmals urkundlich als „Erphesfurt“ erwähnt, entwickelte sich die Stadt bereits im frühen Mittelalter am Kreuzungspunkt von vier europäischen Handelsstraßen zu einem wichtigen Handelszentrum.

14. und 15. Jahrhundert: Erfurt war mit 18.000 bis 20.000 Einwohnern bereits eine mittelalterliche Großstadt und zählte als wirtschaftliches, politisches und geistig-kulturelles Zentrum damals zu den größten Städten im Reich.

Es folgte eine Phase des Niedergangs und schließlich eine Rückkehr in die Abhängigkeit der Mainzer Erzbischöfe. Diese Zeit brachte zwar bedeutende Bauvorhaben, wie den Ausbau von Petersberg und Cyriaksburg zu Festungen, den Neubau der Statthalterei am Hirschgarten sowie des Waage- und Packhofes am Anger, führte aber mit dem Fokus auf den erwerbsmäßigen Gartenbau auch zu einem gravierenden Wandel in der wirtschaftlichen Struktur und Bedeutung Erfurts.

Beginn der Industrialisierung und Anschluss an die Eisenbahn 1849: Phase des Aufschwungs, der jedoch durch die Lage innerhalb der Reichsfestung in engen Grenzen erfolgen musste. Die frühe industrielle Entwicklung konzentrierte sich deshalb im damals noch selbständigen Ilversgehofen, das mit Bahnanschluss und großem Flächenangebot über hervorragende Ausgangsbedingungen verfügte.

1880er Jahre: Mit Aufgabe der Stadtfestung erfolgte ein sprunghaftes Wachstum der Stadt. Die in der Folge umgesetzten Umbauten an der Infrastruktur, z.B. Bau des Flutgrabens anstelle der Festungsgräben, Neuanlage der Ringstraße im Verlauf der zugeschütteten Gera und Hochlegung der Eisenbahn auf die +1-Ebene, definieren noch heute die Umgrenzung der Altstadt.

1880 – 1916: Außerhalb des zweiten Mauer-rings entstand der noch heute vorhandene Gründerzeitgürtel.

1906: Mit 100.000 Einwohnern wurde Erfurt wieder zur Großstadt. Zugleich vollzog sich ein Modernisierungsprozess, der vielerorts die kleinteilige Bebauung etwa entlang des Angers durch neue Wohn- und Geschäftshäuser, Verwaltungsgebäude wie das neue Rathaus oder die Hauptpost ersetzte.

Neben dem Bild der Stadt veränderten sich auch ihre teilräumigen Funktionen und Identitäten. Rund um den neuen Bahnhof entstand anstelle der zuvor eher dörflich geprägten Augustvorstadt ein großstädtisches Bahnhofsviertel mit repräsentativen Hotelbauten und Geschäftshäusern. Traditionsreiche Einrichtungen wie die Alte Oper oder der Stadtgarten entstanden. Zugleich wurden verschiedene Promenaden und städtische Parkanlagen wie der Stadtpark, die Grünanlage auf der Cyriaksburg und insbesondere die Grünbereiche entlang des Flutgrabens angelegt.

Wichtige Industriestandorte entstanden zunächst außerhalb des Gründerzeitgürtels, später dann konzentriert im Norden und Osten der Stadt entlang der Nordhäuser Eisenbahn.

1920er - 30er Jahre: Errichtung der heute noch strukturbestimmenden Sport- und Verwaltungsstandorte, wie das heutige Steigerwaldstadion, das Areal um den heutigen Landtag im Süden oder die Radrennbahn und das Nordbad in der nördlichen Geraaue. Zeitgleich entstanden verschiedene Wohnsiedlungen am Stadtrand.

Nach 1945: Erfurt hatte den zweiten Weltkrieg baulich vergleichsweise weitestgehend unbeschadet überstanden. Es erfolgt die dritte große Stadterweiterung in Form einer extensiven Wohnungsbauentwicklung. Diese Phase begann hauptsächlich in den 1960er Jahren, dauerte bis Ende der 1980er Jahre und war hauptsächlich Folge der Weiterentwicklung lokaler Industrien sowie des gewonnenen Status als Bezirks-

stadt. Bedingt durch die topografische Situation und die stadttechnische Erschließung der neuen Wohnbaustandorte in industrieller Bauweise hat Erfurt in dieser Periode eine deutliche Nord-Süd-Ausrichtung erfahren. Ausgehend von den Industrieansiedlungen des 19. Jahrhunderts wurden im Norden die Großwohnsiedlungen Johannesplatz, Rieth, Berliner Platz, Moskauer Platz und Roter Berg mit ca. 20.000 Wohnungen und im Südosten Herrenberg, Wiesenhügel, Drosselberg und Buchenberg mit insgesamt ca. 14.500 Wohnungen errichtet. Dies führte auch zur Anbindung der dörflich geprägten Ortschaften wie Gispersleben, Melchendorf und Windischholzhausen an den Stadtkörper.

1989/90 beginnt mit der politischen Wende eine rege Sanierungs- und Bautätigkeit (1992 wurde das Gesamtgebiet „Erweiterte Altstadt“ als Sanierungsgebiet festgesetzt). Auch erfolgte ein sehr starker Anstieg im Bereich des Eigenheimbaus, der eine zügige Ausweisung von entsprechenden Bauflächen verlangte, und z.B. mit den Wohngebieten Ringelberg im Osten und dem Einfamilienhausgebiet Marbach im Westen eine größere Stadterweiterung in Ost-West-Richtung mit sich brachte.

Parallel führten die Entwicklung von Einkaufszentren, Bürohäusern sowie der neuen Messe im Bereich der Äußeren Stadt sowie die im Zusammenhang mit Strukturbrüchen der Industrie und Betriebsaufgaben zahlreich entstandenen Flächenaufgaben und Umnutzungen zu starken Veränderungen der Stadt- und Siedlungsstrukturen.

1994 veränderte sich mit dem Gesetz zur Neugliederung der Kreise in Thüringen die räumliche und damit administrative Ausdehnung Erfurts. Mit der Eingemeindung von 17 Ortschaften vergrößerte sich die Fläche der Landeshauptstadt um 150 % auf ca. 26.908 ha. Dabei stieg die Einwohnerzahl lediglich um 6,8 %. Durch diese Gebietsreform erlangte Erfurt in Ergänzung zur Nord-Süd-Ausrichtung eine Achsenentwicklung von West nach Ost. So zeichnet sich entlang der Weimarerischen Straße ein Siedlungsband Erfurt-Linderbach-Güterverkehrszentrum ab. Im Westen der Innenstadt bilden die Standorte Flughafen/Bindersleben und Messe/ Schmira das Gegengewicht.

B.1.3 Stadterneuerung in Erfurt seit 1989/90

B.1.3.1 Rückblick

Stadtsanierung, Stadterneuerung und Städtebauförderung in Erfurt sind eine Erfolgsgeschichte. Die historische Erfurter Altstadt, das mit 240 ha größte Flächendenkmal Mitteldeutschlands, war 1989/90 durch jahrzehntelang unterlassene Instandhaltung weitgehend in offenem Verfall begriffen, über große Teile unbewohnbar und unmittelbar von einem weitgehenden Substanzverlust bedroht. Die oberzentralen Funktionen des Stadtkerns einer Landeshauptstadt konnten von der Altstadt nicht einmal rudimentär übernommen werden.

Mit umfangreicher Hilfe insbesondere der Städtebauförderung sowie den steuerlichen Anreizen und sehr viel privatem Engagement ist es seither im Rahmen der Stadtsanierung gelungen, die historische Altstadt von Erfurt wieder zu einer hochattraktiven, lebendigen Innenstadt von enormer Strahlkraft weit über Thüringens Grenzen hinaus zu revitalisieren. Abgesehen von noch anstehenden punktuellen Maßnahmen kann die Erfurter Altstadt heute als durchsaniert und voll funktionsfähig angesehen werden.

Die ab Ende der 1990er Jahre stufenweise und in den Anfangsjahren durchaus erfolgreich vorangetriebene Stadtsanierung im weitgehend baulich noch geschlossenen vorhandenen Gründerzeitgürtel (Programmgebiet URBAN) fiel in der Folge zeitlich mit der massiven Schrumpfungsphase infolge des demographischen Wandels zusammen und kam zwischenzeitlich weitgehend zum Erliegen. Bis 1999 hatte die Stadt auf das heutige Stadtgebiet bezogen knapp 30.000 Einwohner durch ausbildungs- und arbeitsplatzbedingte Fernwanderung, Abwanderung ins Umland sowie ein hohes Geburtendefizit verloren. Das Ergebnis waren massive Leerstände sowohl in den unsanierten Gründerzeitbeständen im Osten und Norden der Stadt, als auch insbesondere in den Großsiedlungen, die quartiersweise bis 40% heranreichten. Alle Prognosen wiesen damals durchgängig weiter voranschreitende Einwohnerrückgänge aus, ein Trendbruch war nicht ansatzweise in Sicht.

Infolge der ab Mitte der 1990er Jahre einsetzenden Abwanderung aus den Großsiedlungen sowohl in die alten Bundesländer als auch in die neuen Eigenheimsiedlungen im Umland kam es binnen weniger Jahre zu einer fundamentalen sozialen Entmischung in den wenige Jahre zuvor noch sozial intakten Großsiedlungen. Eine Kompensation der Fortzüge erfolgte häufig nur durch Zuweisung Bedürftiger in die kommunalen Bestände, was das Abwanderungsverhalten noch beschleunigte. Mit dem rasant zunehmendem Leerstand und einer in kürzester Zeit fundamental veränderten Bevölkerungszusammensetzung waren die Großsiedlungen durch zunehmend offenen Verfall und Vandalismus geprägt, die Wohnungsunternehmen waren wirtschaftlich bedroht.

Unterstützt durch das Bund-Länder-Programm Stadtumbau Ost ist es in einem sehr schwierigen und schmerzhaften Prozess in der Dekade von 1999 bis 2008 gelungen, auf Grundlage komplexer wohnungswirtschaftlicher und städtebaulicher Konzepte (Masterplan Erfurter Großsiedlungen) und begleitet von einer intensiven konfliktreichen Bürgerbeteiligung wesentliche Teile der Großsiedlungen grundlegend zu stabilisieren und andere, nur noch schwer sanierbare Bestände mit einem professionellen Umzugsmanagement leerzuziehen und abzubringen. Parallel dazu sind die zu erhaltenden Bestände weiter saniert worden.

Rein baulich gesehen sind die Erfurter Großsiedlungen heute fast durchgängig intakt und mindestens mittelfristig markttauglich. Sie stellen heute einen wichtigen, wesentlichen Bestandteil des Wohnungsmarktes im Segment des preiswerten "bezahlbaren" Wohnraums dar.

Parallel zum Stadtumbau in den Großsiedlungen galt es, auch im Gründerzeitgürtel den leerstandsbedingten weiteren Niedergang und eine Perforation der städtebaulich durchaus attraktiven Gründerzeitgebiete aufzuhalten. Auch hier sorgten offener Verfall und Vandalismus insbesondere im Norden der Stadt zu einer Beschleunigung der Abwärtsentwicklung. Aufgrund der kleinteiligen Eigentümerstruktur schieden hier Leerstandskonzentration und Rückbau als Handlungsoption aus.

Mit dem Einsetzen einer deutlich ansteigenden Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum ab 2008 und umfangreich unterstützt durch Stadtanierung und Städtebauförderung ist es gelungen, diese Entwicklung umzukehren. Heute sind die Erfurter Gründerzeitgebiete fast durchgängig sanierte, attraktive, innenstadtnah gelegene Wohnlagen, die bis auf punktuelle Missstände und Gewerbebrachen als intakt und funktionsfähig angesehen werden können.

Seit 2010 ist ein kontinuierliches Stadtwachstum um ca. 1.200 Einwohnern pro Jahr zu verzeichnen. Im Gegensatz zu nahezu allen anderen Städten in Thüringen sehen die Prognosen für Erfurt in den kommenden Jahren ein weiteres moderates Stadtwachstum voraus. Die Leerstandsquote in Erfurt liegt seit mehreren Jahren bei lediglich 3%, also nur noch sehr knapp über der für Umzüge erforderlichen Fluktuationsreserve. Basierend auf aktuellen Bevölkerungsprognosen sowie Annahmen zum künftigen Wohnverhalten werden in Erfurt bis zum Jahr 2040 ca. 6.500 weitere Wohneinheiten benötigt.

Das nahezu ausschließlich von privaten Bauherr*innen und Bauträger*innen beherrschte Neubauge-schehen umfasste in den letzten Jahren mit starken Schwankungen in der Fertigstellung ein Neubauvolumen von zwischen 400 und 1.000 WE pro Jahr. Dabei lag der Schwerpunkt sehr deutlich auf dem Geschoss-wohnungsneubau.

Das kommunale Wohnungsunternehmen hat im letzten Jahrzehnt seine Bestände vollständig auf die Großsiedlungen konzentriert und nahezu alle Bestände im Gründerzeitgürtel und der Altstadt zwischenzeitlich veräußert, um sich auf eine kostengünstige Sanierung der Bestände in den Großsiedlungen zu konzentrieren.

B.1.3.2 Aktuelle Herausforderungen

Infolge der Zuwanderung Geflüchteter ab dem Jahr 2015 war die LH Erfurt gezwungen, in erheblichem Umfang Unterbringungsmöglichkeiten bzw. nachfolgend dann kostengünstigen Wohnraum bereitzustellen. Hierfür hat sie in erheblichem Umfang auf die Bestände des kommunalen Wohnungsunternehmens zurückgreifen müssen, da die anderen institutionellen

und privaten Vermieter*innen sich nur in sehr geringem Umfang an der Unterbringung beteiligt haben. Infolgedessen haben sich in den Großsiedlungen, insbesondere in den Beständen des kommunalen Wohnungsunternehmens die Ausländerquoten binnen vier Jahren von zuvor 4 - 5% auf Werte von bis zu 26% mehr als verfünffacht. In einzelnen Gebäuden liegen die Ausländer*innenquoten noch deutlich darüber. Durch das zeitliche Zusammenfallen der anziehenden Wohnungsnachfrage und der Unterbringung von Geflüchteten hat es zudem eine merkliche Verknappung von kostengünstigem Wohnraum in den preiswerten Wohnungsbeständen der Großsiedlungen gegeben, sodass es mehr oder weniger offen zu Verdrängungseffekten in diesem Wohnungsmarktsegment kam. Die ohnehin soziale benachteiligte Bewohnerschaft musste nun mit den unter besonderer Fürsorge der öffentlichen Hand stehenden Migrant*innen um diesen kostengünstigen Wohnungen konkurrieren.

Aus dieser Gemengelage heraus sind erhebliche Konflikte entstanden, die sich inzwischen sehr deutlich in den Ergebnissen der letzten Bundestags- und Kommunalwahl widerspiegelt haben und die zu einer nicht unerheblichen Radikalisierung insbesondere jüngerer Bevölkerungsgruppen geführt haben.

Die LH Erfurt ist gemeinsam mit Rostock, Schwerin, Potsdam und Halle in besonderem Umfang von einer starken, bereits vorhandenen sozialen Spaltung innerhalb der Gesamtstadt betroffen. Bei den benachteiligten Quartieren handelt es sich hier durchgängig um Großsiedlungen, in denen sich Bezieher*innen von Hartz IV, Familien unter der Armutsgrenze, Alleinerziehende mit Kindern, Langzeitarbeitslose, Rentner*innen mit gebrochenen Erwerbsbiographien und Migrant*innen konzentrieren. Das wirkt sich zunehmend auf die Nachbarschaften und die Erfahrungen der verschiedenen Lebenswirklichkeiten im Stadtteil aus und schlägt sich in den immer schlechteren Entwicklungsperspektiven von Kindern und Jugendlichen nieder.

Aus diesem Grund ist der Erfurter Südosten 2015 in das Bund-Länder-Programm "Soziale Stadt" aufgenommen worden, wofür eine entsprechende Gebietskulisse geschaffen und beschlossen wurde. Die Maßnahmen im Programm „Soziale Stadt“ konzentrieren

sich vorrangig auf die Sanierung der vorhandenen Gemeinbedarfseinrichtungen im Gebiet. Ferner wird die Sanierung der Grundschule 34 am Wiesenhügel aus dem Programm gefördert, die bauliche Umsetzung ist 2021-23 vorgesehen.

Diese Maßnahmen aus dem Programm Soziale Stadt sind dringend notwendig und unmittelbar auf die Bedürfnisse innerhalb der einzelnen Quartiersstrukturen zugeschnitten. Sie werden vom Umfang her nicht ausreichen, um die Problemlagen wirksam zu lösen. Um die massiven, übergeordneten stadtstrukturellen Defizite des Südostens insbesondere hinsichtlich des dringend notwendigen Umbaus der verkehrlichen Infrastruktur auch nur ansatzweise zu beheben, bedarf es folglich anderer Instrumentarien mit einem stärkeren städtebaulichen Schwerpunkt.

Seit Anfang 2020 ist der Umgang mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie als bundesweite Herausforderung – und so auch im Erfurter Südosten – hinzugekommen. Lebens- und Arbeitswelten und damit auch der Alltag von Bewohnerschaft und freien Träger*innen im Gebiet wurden durch die im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Pandemie stehenden Maßnahmen merklich beeinflusst. Diese Veränderungen spiegeln sich auch in der Nutzung der öffentlichen Räume wider: sie werden anders und nur in eingeschränkter Form genutzt.

B.1.4 Modellvorhaben Erfurt Südost

B.1.4.1 Ausgangssituation und Kurzbeschreibung

Die Großsiedlungen, die alle in Hanglage bzw. auf Hügeln errichtet wurden, weisen trotz umfangreicher baulicher Sanierungsmaßnahmen am Gebäudebestand vielschichtige soziale Problemlagen und massive Konflikte zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen auf. Durch ihre introvertierte städtebauliche Anlage und Erschließung, die topographischen Rahmenbedingungen insbesondere an den Gebietsrändern und deutlich verstärkt durch die in den 1990er Jahren erfolgte soziale Entmischung sind die drei Großsiedlungen von massiven Verinselungstendenzen und Segregationserscheinungen geprägt.

Sie stellen heute jeweils für sich isolierte Stadtviertel dar, die kaum untereinander oder mit dem städtischen Umfeld in Austausch stehen.

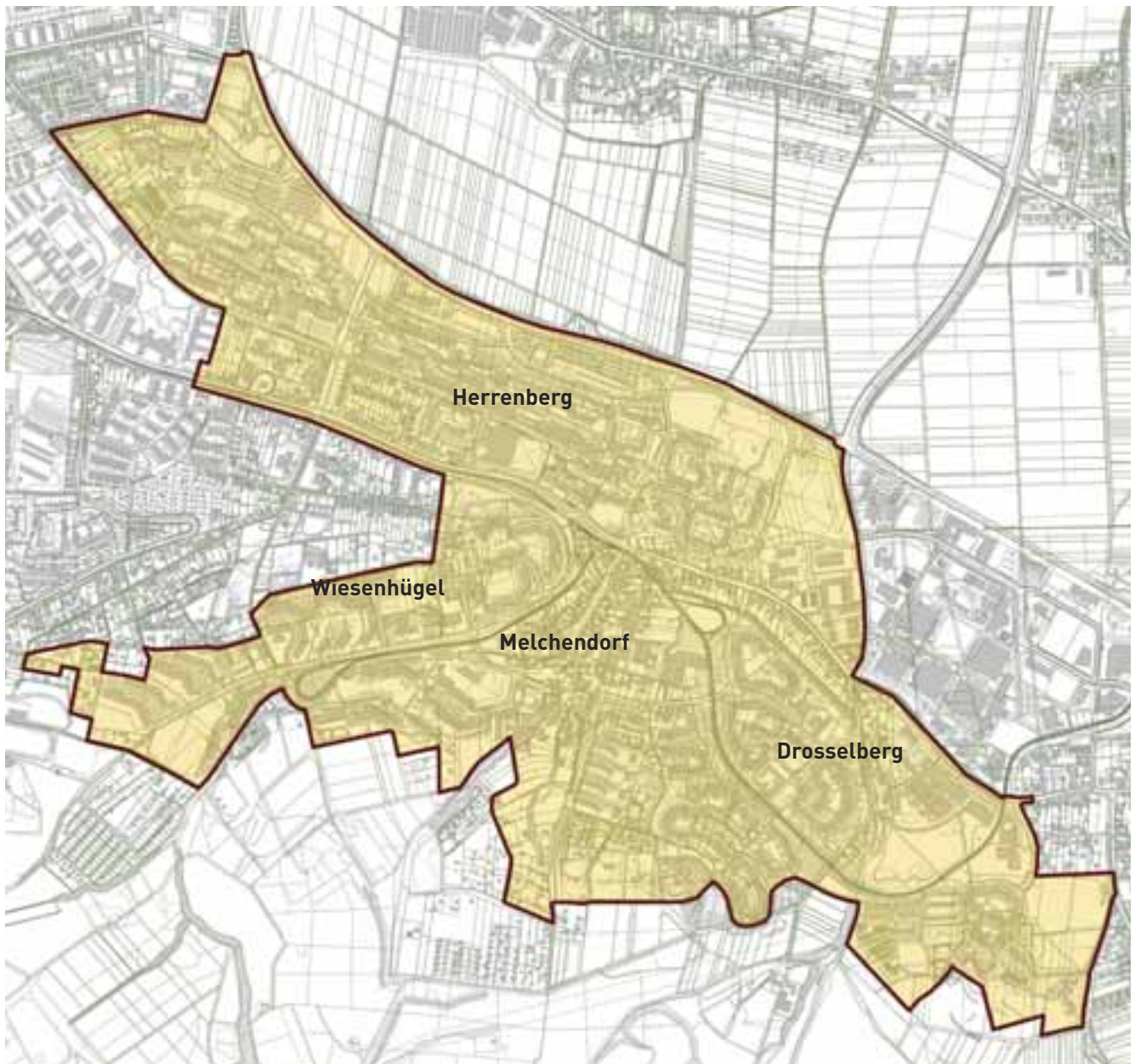
Mit dem Modellvorhaben soll eine integrierte Strategie verschiedenster städtebaulicher Maßnahmen verfolgt werden, um die in vielfacher Weise vorhandenen sozialen, stadträumlichen und kognitiven Abgrenzungen und Isolierungen zwischen den Stadtteilen durchlässig zu machen und die heute radikal voneinander getrennten Lebenswelten der vier aneinandergrenzenden Stadtteile erstmals tatsächlich miteinander zu verbinden.

B.1.4.2 Modellcharakter

Segregation und Soziale Spaltung erodieren vielerorts zunehmend die Stadtgesellschaften und gefährden den sozialen Frieden weit über das jeweilige Quartier hinaus. Mit Blick auf die aktuellen Entwicklungen haben Untersuchungen gezeigt, dass die Coronapandemie bestehende Segregationstendenzen weiter zu verstärken scheint und folglich die Situation von Kindern und Jugendlichen aus problembelasteten Stadtteilen weiter verschärft wird. Trotz großer Erfolge in der Stadtsanierung und Stadterneuerung insgesamt ist Erfurt aus unterschiedlichen historischen Gründen hinsichtlich der Segregation der Stadtgesellschaft in einem bedrohlichen Umfang vorangeschritten. Auch wenn die daraus resultierenden Konflikte im europäischen Vergleich derzeit relativ moderat sind, ist es offenkundig, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht.

Es wird eingeschätzt, dass trotz der besonderen Ausgangslage der Großwohnsiedlungen in den neuen Bundesländern die vorliegend beschriebene Segregationsproblematik in Erfurt in vielerlei Hinsicht bundesweit sehr präsent ist und sich gegenwärtig in Ost und West hochdynamisch weiterentwickelt. Integrierte Strategien und Maßnahmen gegen Segregation und soziale Spaltung, die sich weit über den Handlungsrahmen der unmittelbaren sozialen Hilfsangebote hinaus erstrecken, werden wesentliche Bestandteile künftiger Stadtentwicklungsstrategien darstellen.

Abb. 1: Gebietskulisse Modellvorhaben Erfurt Südost (Quelle: LH Erfurt)



Am Erfurter Beispiel soll modellhaft erprobt werden, in welchem Umfang und mit welchem Erfolg Segregation durch gezielte städtebaulich-räumliche Interventionen und gezielte Angebote abgebaut werden kann. Es geht weniger um die bloße "Aufwertung" der Großsiedlungen, sondern um eine grundlegende strukturelle städtebauliche Weiterentwicklung und Transformation der Großsiedlungen, insbesondere an ihren problematischen Rändern und insbesondere im Hinblick auf deren bessere Integration in das umliegende Stadtgefüge und ein zukunftsfähiges Quartiersimage.

Hinzu tritt, dass die dringend notwendige Korrektur und Weiterentwicklung der städtebaulichen Großprojekte der Moderne, insbesondere der Großsiedlungen aus den 1970er und 1980er Jahren in Ost und West gleichermaßen eine große Zukunftsaufgabe darstellt – dies umso mehr, da vor dem Hintergrund des Klimaschutzes, schwindender Ressourcen und dem Zwang

zur Wiederverwendung gebundener grauer Energie ein perspektivischer Ersatz der Bestände in den Großsiedlungen durch Abriss und Neubau künftig eher nicht mehr in Betracht kommen wird. Auch hier kann das Erfurter Modellvorhaben wichtige Erkenntnisse und Impulse für andere Städte liefern.

B.1.4.3 Ziel des Modellvorhabens

Der städtebauliche Ansatz des Modellvorhabens besteht darin, die drei heute weitgehend introvertierten Großsiedlungen intensiv und auf vielfältigste Weise mit der umgebenden Stadt und ihren Stadträumen zu verknüpfen, die Insellage der Großsiedlungen grundlegend zugunsten einer flächig funktionsfähigen Stadtstruktur zu überwinden, Barrieren abzubauen, das introvertierte Freiraum- und Wegesystem auf diese neuen Verbindungen auszurichten und die Stadt an ihren hier besonders frappierenden Bruchstellen

stadträumlich eng miteinander zu vernähen. Die Zielstellung besteht darin, einerseits die Identitäten der jeweiligen Stadtteile wertzuschätzen und zu stärken, andererseits aber die dazwischen liegenden Ränder und Grenzen bewusst so zu verwischen, dass insgesamt ein ganz normales durchgängig nutzbares Stück Stadt ohne Brüche und innere Rückseiten entsteht.

Damit soll, unterstützt durch ein umfassendes Paket ganz unterschiedlicher Maßnahmen und Interventionen, den sich weiter verstärkenden Segregationstendenzen zwischen den benachteiligten, sich abgehängt fühlenden Stadtteilen und dem Rest der Stadt entgegengewirkt werden. Zudem kann eine perspektivisch drohende weitere Zuspitzung der Konflikte und Problemlagen innerhalb der Großsiedlungen und eine daraus resultierende weitere Stigmatisierung der Stadtteile und ihrer Bewohner*innen in der Gesamtstadt verhindert werden.

Dafür müssen die heute mehr oder weniger stigmatisierten und in ihrer baulichen Entwicklung erstarrten Stadtteile zu einem neuen Modellstadtteil für Zukunftsfähigkeit werden. Der tief im Bewusstsein der Stadtbevölkerung verankerte Sonderstatus der Großsiedlungen muss überwunden werden, ohne dabei die besondere Geschichte und Herkunft der Gebiete zu verleugnen. Dazu ist es notwendig, die Stadtteilgeschichte wertzuschätzen, sie aber aus der rückwärts-gewandten Betrachtung herauszulösen und in eine positive Zukunftsperspektive zu überführen. Hierzu bedarf es neben der Pflege der tradierten Orte im Quartier der Errichtung neuer, einprägsamer Identifikationsorte, die einen Stolz der Bewohner*innen auf das gemeinsam erarbeitete Neue ermöglichen.

Diese Aufgabe ist schwierig und es bedarf viel Ausdauer und einer großen Kontinuität. Das Modellvorhaben soll die Vision für den Erfurter Südosten hervorbringen, wichtige Impulse für den Prozessbeginn generieren aber auch bereits einige Maßnahmen realisieren.

B.1.4.4 Handlungsfelder

Um die Zielsetzungen des Modellvorhabens im Spannungsfeld zwischen Verwaltungspraxis und Stadtteiler Realität in die Tat umsetzen, werden 5 räumlich-inhaltliche Handlungsfelder ausgebildet, an denen sich die Umsetzung orientiert:

- Handlungsfeld Neue Mitte Südost
- Handlungsfeld Nahtstellen / Ränder
- Handlungsfeld Ergänzung Sozialer Infrastruktur
- Handlungsfeld Maßnahmen zur Klimaanpassung
- Handlungsfeld Mobilitätsstationen

Im Handlungsfeld "Neue Mitte Südost" sollen auf Grundlage einer verkehrlichen Untersuchung, die die komplexen verkehrlichen Zusammenhänge analysiert und bewertet, und über den ausgelobten Wettbewerb die drei isolierten Großwohnsiedlungen Herrenberg, Wiesenhügel, Drosselberg-Buchenberg sowie die Alte Ortslage Melchendorf miteinander in Verbindung gesetzt werden. Der Wettbewerb bildet die wichtige Grundlage für die langfristigen Maßnahmen zur Schaffung einer neuen Mitte als identitätsstiftenden Ort mit neuen Funktionen für den Erfurter Südosten hervorbringen.

Im Handlungsfeld "Nahtstellen zwischen Großwohnsiedlung und Dorfstruktur" werden öffentlich nutzbare Freiräume in den Fokus gerückt, die in besonderer Weise von der unmittelbaren Koexistenz baulich-räumlicher Strukturen, die gegensätzlicher kaum sein könnten, gezeichnet sind. Durch die Neugestaltung und Verbindung von Grünzügen, Grünflächen, Wegen, Straßen und öffentlichen Plätzen sollen einerseits neue Qualitäten in der Gestaltung der inneren Rückseiten erprobt werden und durch das Zusammendenken der Strukturen andererseits die beschriebenen Segregationstendenzen, die sich u.a. in den unterschiedlichen baulichen Strukturen abbilden, abgemildert werden.

Das Handlungsfeld "Ergänzung aktivierender sozialer Infrastruktur" umfasst Einzelmaßnahmen, die in einem inhaltlichen Zusammenhang stehen.

Foto: Blick auf die Bebauung im Bereich Singerstraße



So sollen Jugendhäuser und Stadtteiltreffpunkte sowie Freiräume, die sich an dem Bedarf von Kindern, Jugendlichen und Familien orientieren neu- bzw. umgebaut werden.

Das Handlungsfeld "Klimaanpassung" ist vor allem als kontinuierliches Begleitprogramm zur Verbesserung der stadtklimatischen Rahmenbedingungen zu sehen und geht von einer fortlaufenden Umsetzung aus. Parallel dazu gibt es ein Begrünungsprogramm, das mit kurzem planerischen Vorlauf eine schnelle und umfassende klimatisch wirksame Nachbegrünung ermöglicht.

Das Handlungsfeld "Mobilitätsstationen" soll unterstützende Mobilitätsangebote, wie etwa Leihrad- bzw. E Bike-Stationen mit Ladeinfrastruktur oder auch Car-Sharing-Angebote befördern.

Der städtebauliche Ansatz des Modellvorhabens besteht darin, die drei heute weitgehend introvertierten Großsiedlungen intensiv und auf vielfältigste Weise mit der umgebenden Stadt und ihren Stadträumen zu verknüpfen, die Insellage der Großsiedlungen grundlegend zugunsten einer flächig funktionsfähigen Stadtstruktur zu überwinden, Barrieren abzubauen, das introvertierte Freiraum- und Wegesystem auf diese neuen Verbindungen auszurichten und die Stadt an ihren hier besonders frappierenden Bruchstellen stadträumlich eng miteinander zu vernähen.

Zusammenfassend sind die folgenden Ziele des Modellvorhabens definiert:

- Stärkung der Identifikation der Bewohnerschaft mit dem gesamten Südosten, ohne die Geschichte der einzelnen Stadtteile zu verleugnen
- Grenzen sozialräumlich und baulich überwinden und Stigmatisierung durch Aufenthaltsqualität entgegenwirken
- Neuordnung und Transformation unter Berücksichtigung der Klimaanforderungen
- Schaffung lebendiger Stadtteile als Multifunktionsräume
- Stadtstrukturelle Neuausrichtung der öffentlichen und halböffentlichen Freiräume und Grünflächen
- Entwicklung zukunftsfähiger Infrastrukturen und Mobilitätskonzepte

B.2 WETTBEWERBSGEBIET

Das Wettbewerbsgebiet für den städtebaulich-freiraumplanerisch und verkehrsfunktionalen Wettbewerb umfasst einen ca. 25 ha großen Bereich an der Schnittstelle Herrenberg, Wiesenhügel, Melchendorf und Drosselberg.



Abbildung 2: Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes



Foto oben: Blick vom Sibichen auf die Bebauung am Herrenberg

Foto Mitte links: Blick auf das „Gleisdreieck“ - Bebauung am Wiesenhügel links im Bild

Foto Mitte rechts: Alter Dorfkern Melchendorf im Bereich Schulzenweg

Foto unten: Blick von Süden über die Kranichfelder Straße auf die Bebauung am Herrenberg mit Kaufland im Vordergrund



B.3 WETTBEWERBSAUFGABE

Die Aufgabe ist vielschichtig und umfasst städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Aspekte, die sehr stark miteinander verzahnt sind bzw. Wechselwirkungen aufeinander haben. Gleichzeitig sind sie in der Maßstäblichkeit und Thematik vielfältig. Es geht darum, Lösungen für den Bereich an der Nahtstelle der Großwohnsiedlungen der 70er Jahre zu finden und diese funktional und städtebaulich zu klären. Diese Klärung muss unter der Berücksichtigung sich völlig veränderter Anforderungen an verkehrliche Funktionalität und Verkehrsraumgestaltung und an Freiraumqualitäten erfolgen. Nicht zuletzt geht es auch darum, heute vorhandene Angsträume und Barrieren zu überwinden und gewünschte Erreichbarkeiten herzustellen.

Unter Berücksichtigung und Abwägung dieser Aspekte bedarf es einer Entwicklungsperspektive, die kurz-, mittel- und langfristig Maßnahmen aufzeigt und aus der eine Strategie zur Umsetzung der Ziele abgeleitet werden kann. Im Folgenden werden die Aufgabenbestandteile erläutert und Leitfragen für die Bearbeitung formuliert. Obwohl diese hier nach Themenschwerpunkte sortiert sind, kann es nur in der Gesamtbetrachtung und im Zusammenspiel aller Aspekte sowie in der Abwägung untereinander gelingen, eine ganzheitliche Perspektive für die Neue Mitte Südost zu entwickeln:



STÄDTEBAULICHE LÖSUNG FÜR DIE NEUE MITTE SÜDOST!

Ziel ist es, an der Nahtstelle der vier Ortsteile eine „Neue Mitte Südost“ zu etablieren, die es räumlich, funktional und gestalterisch schafft, zu einem echten Mittel- und Identifikationspunkt zu werden. Die "Neue Mitte Südost" soll mit neuen öffentlichen Funktionen unterlegt werden und somit die Umwandlung der gegenwärtig als "Transitzone" – ein öffentlicher Raum zum "Durchfahren und Durchqueren" empfundenen Raums zu einem identitätsstiftenden Zielort des Miteinanders forcieren. Bei der Konzeption der "Neuen Mitte" geht es nicht nur um die bloße "Aufwertung", sondern um eine grundlegende strukturelle städte-

bauliche Weiterentwicklung und Transformation - insbesondere an ihren problematischen Rändern - und eine bessere Integration in das umliegende Stadtgefüge sowie ein zukunftsfähiges Quartiersimage.

Durch den großen fußläufigen Einzugsbereich und durch die Lage der zentralen ÖPNV-Haltestelle eignet sich das Wettbewerbsgebiet für eine Integration von Gebäuden mit unterschiedlichsten Nutzungen z.B. zukunftsfähige Sozial- und Bildungsangebote, Gastronomie und ergänzende Einzelhandelsnutzungen, etc., und zur Schaffung neuer zentraler Aufenthaltsräume. Diese sollen als hochwertig gestaltete öffentliche Räume mit hoher stadträumlicher und Aufenthaltsqualität eine positive Identifikation und Selbstdefinition der Bewohner*innen aller vier umgebender Stadtteile ermöglichen.

Eine Neuordnung muss daher in sorgfältiger Abwägung von baulichen und freiraumplanerischen Arrondierungen erfolgen. Zudem ist eine intensive Auseinandersetzung mit dem Bestand und den Bestandsnutzungen notwendig, da diese Einschränkungen, aber auch Anknüpfungspunkte und Impulse mit sich bringen. Die neue Mitte muss in Abschnitten umsetzbar sein, da einige Nutzungen und Grundstücke erst perspektivisch zur Verfügung stehen.

Folgende Fragen sind im Rahmen des Wettbewerbs zu bearbeiten:

Wie kann es gelingen, die räumlich-funktionalen Bezugssysteme der drei Großsiedlungen und der dazwischen eingezwängten Dorflage Melchendorf so zu verändern, dass an der Nahtstelle der vier Stadtteile neue zentrale Aufenthaltsräume für den ganzen Erfurter Südosten entstehen? Ist eine bauliche Arrondierung dazu geeignet, die Ränder der Ortsteile miteinander zu vernähen? Benötigt eine Neue Mitte Südost bauliche Impulse? Welche Nutzungen könnten eine Neue Mitte bereichern und zur Belebung beitragen? Welche Körnigkeit und Maßstäblichkeit wäre angemessen? Wie kann man mit den bestehenden und z.T. solitären Nutzungen und Gebäuden, etwa Großes Herrenbergcenter, Kindergarten im Bereich der Neuen Mitte Südost umgehen?



FREIRAUMPLANERISCHE LÖSUNG FÜR DIE NEUE MITTE SÜDOST!

Eine zentrale Aufgabe des Modellvorhabens liegt darin, die öffentlich nutzbaren Räume im Erfurter Südosten an den Nahtstellen zwischen den Stadtteilen, insbesondere der "Neuen Mitte Südost" aufzuwerten, nutzbar zu machen und die Stadtteile sowie ihre jeweiligen Bewohner*innen hier miteinander in Verbindung zu bringen. Die Grün- und Freiräume besitzen hier eine Schlüsselrolle, die noch wenig genutzt ist. Aufbauend auf die im Zuge des Rahmenkonzeptes zum Modellvorhaben Erfurt Südost erfolgten umfangreichen Untersuchungen und Analysen zum freiräumlichen Bestand, sowie zu dessen Defiziten und Entwicklungspotentialen, sind im Rahmen des Wettbewerbs in sich schlüssige Strategien zu entwickeln, welche die Bewältigung der aufgezeigten Defizite und Konflikte sowie gezielte und zeitlich greifbare Weiterentwicklungen der örtlichen Gegebenheiten ermöglichen. Gleichzeitig bilden die Wettbewerbsergebnisse die Grundlage für konkrete Realisierungsbereiche in der zweiten Wettbewerbsstufe.

Dabei sind neben der Betrachtung des Wettbewerbsgebietes selbst auch die angrenzenden Strukturen und Landschaftsräume zu betrachten und die Schnittstellen entsprechend der Projektstruktur des Modellvorhabens anzubinden.

Durch die Neuordnung und Neugestaltung der Freiräume im Wettbewerbsgebiet ergibt sich ein großes Potential Aufenthalts-, Kommunikations-, Spiel- und Bewegungsräume anzubieten, die von Allen nutzbar sind und diese durch vorhandene bzw. neu zu schaffende Wegebeziehungen zu verbinden. Die öffentlichen Räume bieten die Chance zu echten Identifikationsorten zu werden und durch eine Nutzung der Bewohner*innen aller vier umgebender Stadtteile die Grenzen der Ortsteile zu mildern und einen deutlich wahrnehmbaren Mittelpunkt, die „Neue Mitte Südost“ zu etablieren.

Dafür gilt es, eine konzeptionelle Strategie zu entwickeln und diese teilweise im Rahmen des Modellprojektes umzusetzen, mit dem Ziel einer grundlegenden Neuordnung des heute weitgehend vom motorisierten Individualverkehr dominierten Straßenraums im Bereich Kranichfelder Straße und Haarbergstraße. Dabei ist eine Auseinandersetzung mit den bestehenden Freiräumen und den derzeit vorhandenen noch starken Einschränkungen in Hinblick auf Gestaltung, Nutzbarkeit und Vernetzung notwendig. Erst ein perspektivischer Blick auf den Ort zeigt Entwicklungsmöglichkeiten auf, die ggf. über einen langen Zeitraum umgesetzt werden können.

Die stadtstrukturelle Neuausrichtung der öffentlichen und halböffentlichen Freiräume und Grünflächen soll dazu genutzt werden, das Wegesystem konsequent auf die Bedürfnisse von Fußgänger*innen, Rad- und Scooterfahrer*innen, aber auch Nutzer*innen von Rollatoren auszurichten. Dabei muss das Bedürfnis nach sicheren, gut überschaubaren öffentlichen Flächen berücksichtigt werden. Angsträume und schwer einsehbare Rückzugsorte sowie Flächen mit unklarer Zugehörigkeit sollen konsequent vermieden werden. Von großer Bedeutung ist angesichts des erhöhten Durchschnittsalters im Gebiet eine durchgreifende Verbesserung der Barrierefreiheit mit Augenmaß.

Eine wesentliche Herausforderung in der Aufgabenstellung ergibt sich aus der vorhandenen Topografie. Vor dem Hintergrund einer gewünschten Barrierefreiheit und verbesserten fußläufigen Erreichbarkeit gilt es hier Lösungen zu finden, die funktional und gestalterisch, aber auch wirtschaftlich angemessen sind.

Folgende Fragen sind im Rahmen des Wettbewerbs zu bearbeiten:

Welchen Beitrag können die Freiräume leisten, das Plangebiet zu einer Neuen Mitte Südost zu machen? Welches Freiraumkonzept oder welche Strategie kann, vor dem Hintergrund der Flächenverfügbarkeiten und Nutzungsbindungen, nutzbare und hochwertige Freiräume schaffen, die im Ganzen als „Neue Mitte Südost“ wahrnehmbar sind und vielfältige Nutzungsanforderungen der Bewohner*innen abbilden lassen? Welche Wechselwirkungen zwischen Freiraum und Nutzung bzw. Freiraum und Gebäude oder Freiraum und Ver-

kehrsinfrastruktur sind für eine Belebung und die soziale Kontrolle wichtig? Wie kann die Barrierefreiheit angemessen umgesetzt werden und fußläufige Verbindungen gefördert werden? Welche Art Freiräume schaffen es, den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Bewohner*innen gerecht zu werden und Begegnung, Kommunikation und soziales Miteinander zu fördern? Wie können die vorhandenen Spiel- und Sportflächen neugestaltet und weiterentwickelt werden.



VERKEHRLICHE LÖSUNG FÜR DIE NEUE MITTE SÜDOST!

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt auf dem Umbau der Verkehrsinfrastruktur und der Schaffung einer zukunftsfähigen technischen Infrastruktur. Eine Neuausrichtung auf neue, umweltfreundliche Mobilitätsformen und die entsprechende Ausstattung der Verkehrsräume können einen zeichenhaften Impuls für den bezweckten Imagewandel darstellen.

Der Maßnahmenschwerpunkt liegt auf der grundlegenden Neuordnung des heute weitgehend vom Kfz dominierten Straßenraums im Bereich Kranichfelder Straße / Dornheimstraße / Haarbergstraße bzw. am Wiesenhügel, zugunsten der nichtmotorisierten Verkehre und unter Berücksichtigung der Anforderungen der Stadtbahn. Die heutigen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur aus den 1970er/80er Jahren haben hier zu einem ausgedehnten, nicht vom Menschen begehbaren Areal direkt in der Mitte des Gebiets geführt, die eine massive großräumige Barriere im Stadtraum darstellen. Zudem verlangt der bauliche Zustand der Brückenanlage zeitnah einen Ersatz, der für eine zukunftsfähige nachhaltige und sichere Lösung genutzt werden kann.

Erst durch eine Neuordnung der Verkehrsanlagen werden die grundsätzlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, Maßnahmen umzusetzen, funktionale Defizite zu beheben, die über eine reine „Kosmetik“ hinausgehen. Durch eine ganzheitliche verkehrliche Lösung werden städtebauliche und freiraumplanerische Potentiale erweitert.

Um den Rahmen von möglichen Handlungsspielräumen abzustecken, wurde im Vorfeld des Wettbewerbs eine Machbarkeitsstudie durch die LH Erfurt beauftragt und erarbeitet. Diese Studie hat einen „Werkzeugkasten“ erarbeitet, der unterschiedlichste Maßnahmen und deren Wirkung aufzeigt. Mögliche Varianten wurden erarbeitet, von denen zwei als grundsätzliche Lösungsansätze in den Wettbewerb gegeben werden.

Diese Varianten bieten unterschiedlich „schwere Eingriffe“ und auch unterschiedlich große städtebauliche Potentiale, aber auch verschiedene Qualitäten für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden. Im Rahmen des Wettbewerbs muss sorgfältig abgewogen werden, welche Variante den größtmöglichen Nutzen unter Betrachtung aller Aspekte bringt.

Diese umfassenden Umbaumaßnahmen werden, insbesondere was eine Veränderung der Gleislage anbelangt, den zeitlichen und finanziellen Rahmen des Modellvorhabens insgesamt möglicherweise überschreiten. Sie müssen aber schon heute planerisch in allen ihren Konsequenzen durchdacht und vorbereitet werden. Eine Umsetzung wichtiger Teilabschnitte soll bereits im Rahmen des Modellvorhabens realisiert werden.

Folgende Fragen sind im Rahmen des Wettbewerbs zu bearbeiten:

Welche verkehrliche Lösung bringt den größten städtebaulichen Nutzen und ermöglicht gleichzeitig eine funktionale Abwicklung des MIV sowie einen reibungslosen Ablauf des Stadtbahnverkehrs? Welche Maßnahmen können umgesetzt werden, die die Verbindungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zwischen den Ortsteilen und mit der Neuen Mitte Südost fördern, aber gleichzeitig den Komfort der Stadtbahn (Schnelligkeit/Frequenz) nicht negativ beeinflussen? Welchen

Beitrag kann die Mobilitätsinfrastruktur für eine Belebung der Neuen Mitte leisten bzw. welche zusätzlichen Funktionen wären denkbar? Wie können der MIV verträglich integriert und gleichzeitig stadträumliche Barrieren abgebaut werden? Welche zeitgemäße, umweltfreundliche Mobilitätsinfrastruktur kann integriert werden und für ein positives Image und einen Impuls sorgen?

Für den gesamten Prozess braucht es einen langen Atem in Verwaltung und Politik und nicht zuletzt den Rückhalt und die Unterstützung aus der Bevölkerung und aus den Ortschaftsräten. Aus diesem Grund wird bereits mit dem Wettbewerb ein Partizipationsprozess initiiert, der die Planung transparent und verständlich macht und auf dessen Weg eine aktive Beteiligung möglich ist.



ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN UND STRATEGIEN 2030 / 2040 / 2060 FÜR DIE NEUE MITTE SÜDOST!

Die vorhandenen Strukturen sind über einen langen Zeitraum gewachsen und etabliert. Eine umfassende und massive Veränderung ist unter Berücksichtigung der vorhandenen Grundstückszuschnitten, Strukturen und heutigen Nutzungen, von etablierten Abläufen und Gewohnheiten und nicht zuletzt vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller und wirtschaftlicher Mittel nur langfristig umsetzbar. Das Modellvorhaben kann hier nur ein erster Schritt sein. Die vollständige Umsetzung wird nur über einen längeren Zeitraum realisiert werden können. Auch die entstehenden Kosten gehen über das vorhandene Budget hinaus.

Umso wichtiger ist es Perspektiven zu entwickeln die kurzfristig (2030), mittelfristig (2040) und langfristig (2060) machbare Lösungen aufzeigen und stufenweise funktionieren. Über diese Perspektiven muss eine Strategie entwickelt werden, wie die Maßnahmen umgesetzt werden können, um die skizzierten Ziele zu erreichen.

Im Rahmen der Konzeption muss sichergestellt werden, dass ein erster Bauabschnitt diese Veränderungen einleitet und positive Ansätze schafft, die allseits die Bereitschaft und Notwendigkeit der weitergehenden Umsetzung erzeugt sowie von der Erforderlichkeit der weiteren Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel überzeugt. Den ersten Schritten und Umsetzungsmaßnahmen kommt daher eine besondere Bedeutung zu.

B.4 SITUATION - AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

B.4.1 Bewohner*innenstruktur

Betrachtet man die Bewohner*innenstruktur der vier Stadtteile Herrenberg, Wiesenhügel, Melchendorf und Drosselberg, wird deutlich, dass einige Unterschiede vor allem zwischen den Großsiedlungen und Alt-Melchendorf vorhanden sind. So unterscheiden sich die Altersstruktur und der Migrationsanteil der einzelnen Stadtteile teilweise deutlich voneinander. Während im alten Ortskern Melchendorf ein relativ niedriger Anteil an ausländischer Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung lebt, ist der Ortsteil Wiesenhügel durch einen hohen Anteil von 35-40 % ausländischer Bevölkerung geprägt. Gleichzeitig ist das Durchschnittsalter in diesem Stadtteil deutlich niedriger, als beispielsweise in Melchendorf.

Auch bei der Analyse der Bewohner*innendichte ergeben sich zwischen den Quartieren ebenfalls teils signifikante Unterschiede. Das Quartier Herrenberg hat zwar die höchste absolute Einwohnerzahl, ist aber zugleich das Teilgebiet mit der geringsten Einwohnerdichte. Die absolut gesehen geringste Anzahl an Personen je Wohnung im Quartier Herrenberg ist mit 1,6 EW/Wohnung als ein Indiz dafür zu sehen, dass hier der Anteil der Ein-Personen-Haushalte erhöht ist. Im Quartier Alt-Melchendorf sind die wenigsten Bewohner*innen zu verzeichnen (ca. 3.700 EW), jedoch liegen hier ähnlich wie im Gebiet Drosselberg / Buchenberg die höchsten Bewohner*innendichten vor. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass durch die hohe Anzahl an Bewohner*innen pro Wohnung in Alt-Melchendorf die meisten Familien leben.

Wenngleich die vier Stadtteile baulich-strukturelle Differenzen aufweisen, spiegeln sich diese Gegensätzlichkeiten kaum in den sozialen Indikatoren wider, die im Sozialstrukturatlas 2020 der Stadt Erfurt erfasst wurden. Innerhalb des Planungsraums Südost konzentrieren sich jedoch gewisse Problemlagen im gesamtstädtischen Vergleich überdurchschnittlich häufig. Zudem existiert ein Gefälle zwischen den Stadtteilen, wobei sich Melchendorf bezüglich der Werte der untersuchten Indikatoren in der Regel deutlich vor den Ortsteilen Wiesenhügel/Drosselberg und Herrenberg einordnet.

So liegt beispielsweise der Anteil des SGB II-Leistungsbezugs liegt in allen drei Ortsteilen (Melchendorf 17,4%, Wiesenhügel/Drosselberg 23,4%, Herrenberg 23,7%) trotz Rückgang in den vergangenen Jahren deutlich über dem gesamtstädtischen Wert von 12,8%. Insbesondere am Wiesenhügel/Drosselberg und Herrenberg sind die Ausprägungen fast doppelt so hoch. Auch liegt beispielsweise der Anteil der Kinder bis unter 18 Jahre in SGB II-Bedarfsgemeinschaften im Südosten (Melchendorf 30,8%, Wiesenhügel/Drosselberg 42,5%, Herrenberg 41,1%) merklich über dem städtischen Durchschnitt von 21,9%.

Insgesamt zeigen die oben angerissenen Werte, dass es starke Unterschiede in der Bewohner*innenstruktur zwischen dem historischen Ort Alt-Melchendorf und den darum liegenden Großwohnsiedlungen gibt. Dies verstärkt die räumlichen Insellagen und Abgrenzungen, da es unterschiedliche Lebensmodelle und Lebenswirklichkeiten gibt, die an den Rändern aufeinandertreffen.

B.4.2 Städtebauliche Struktur und Nutzungsstrukturen

Erfurt Südost ist neben Erfurt Nord das zweite große Plattenbauareal der LH Erfurt. Im Zuge der Stadterweiterung ab den 70er Jahren errichtet, sind die Strukturen der Ortsteile Herrenberg, Wiesenhügel und Drosselberg überwiegend durch den seriellen Wohnungsbau der DDR geprägt. Das alte Dorf Melchendorf (Alt-Melchendorf) mit seinen teilweise dörflichen und kleinteiligen, aufgelockerten Strukturen liegt „eingeklemmt“ zwischen den Großsiedlungen, die überwiegend zwischen 5 und 11 Geschosse aufweisen.

Die vier Stadtteile Herrenberg, Wiesenhügel, Melchendorf und Drosselberg werden durch die Verkehrsanlagen (Straße und Stadtbahn) voneinander getrennt, was zu einer Herausbildung von nebeneinander existierenden Insellagen führt. Die topografischen Verhältnisse vor Ort unterstützen diesen Effekt ebenfalls.

Neben den Wohngebäuden der Großsiedlungen gibt es soziale Infrastruktur (Kinderkrippen/-gärten, Schulen, Familienzentren, Soziale Dienste, etc.), Versorgungseinrichtungen (Nahversorger, Vollsortimenter, Einzel-

Abb. 3: Durchschnittsalter der Bevölkerung (Quelle: LH Erfurt)

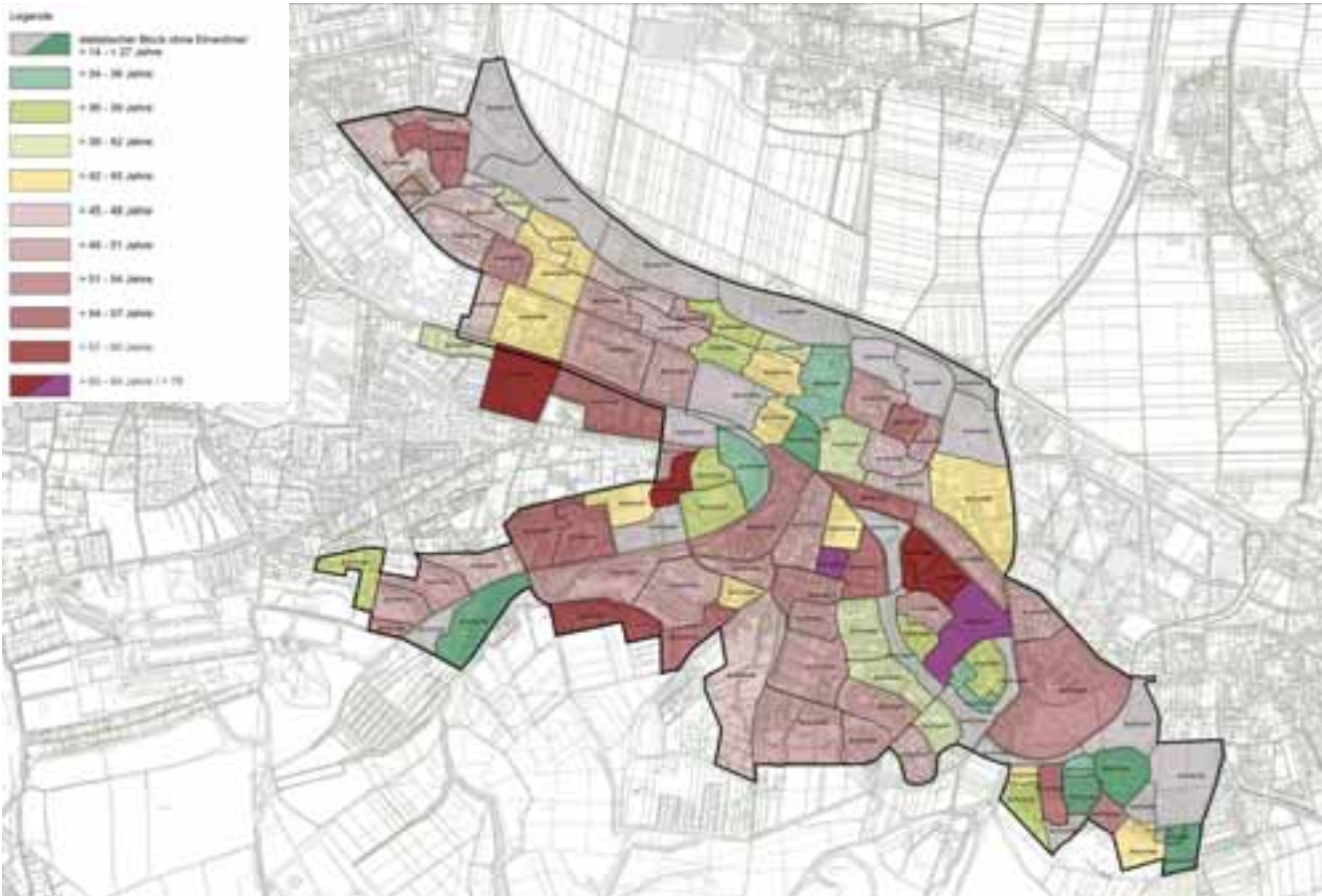
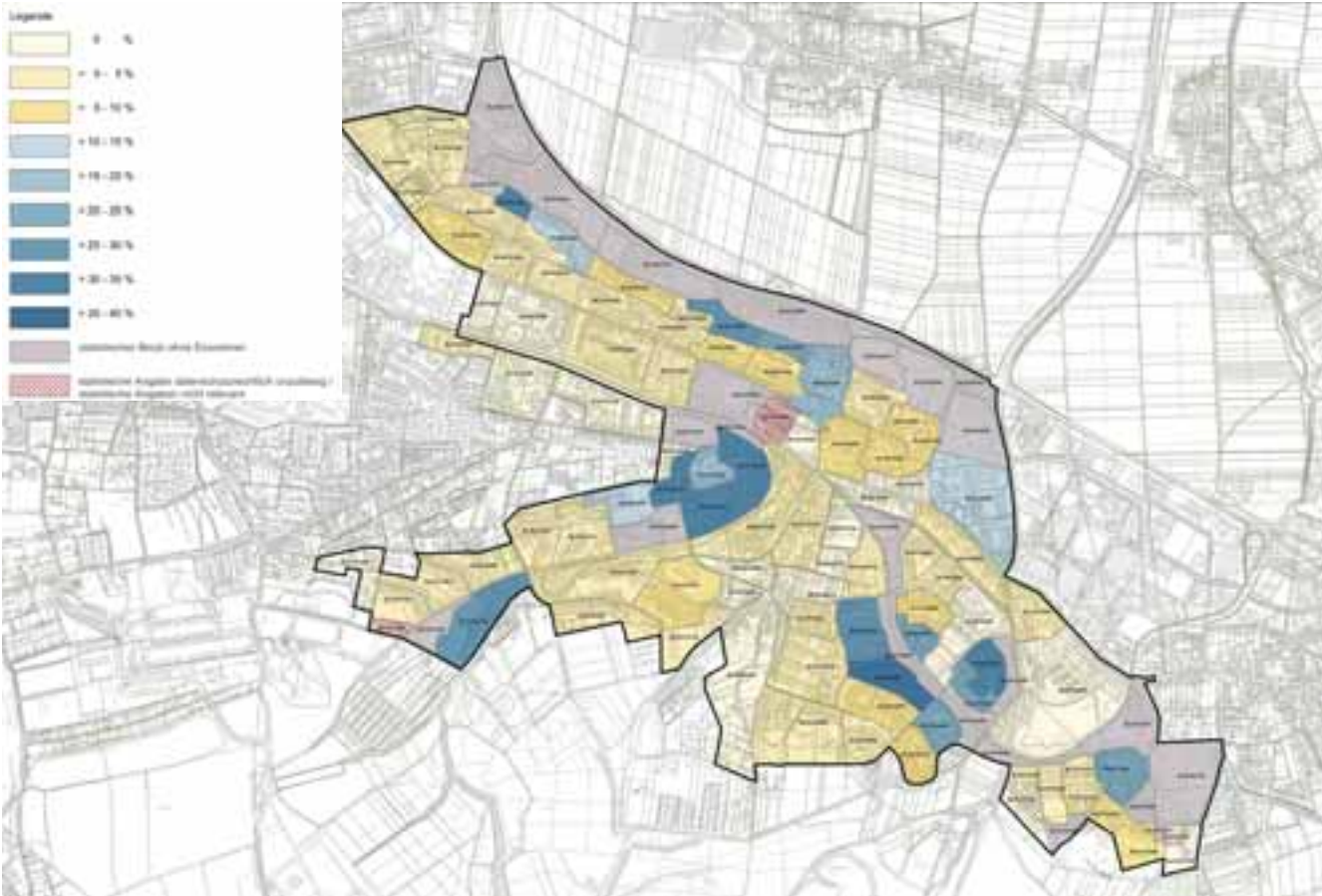


Abb. 4: Anteil der ausländischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung (Quelle: LH Erfurt)



handel) und Freizeit- und Sporteinrichtungen. Die Schulen und Kindergärten verteilen sich etwa gleichmäßig auf die drei Großsiedlungen und bilden eigene Kristallisationspunkte. Sie wurden im Zuge des Baus der Großsiedlungen errichtet und sind baulich teilweise ebenfalls in serieller Bauweise erbaut.

Die Versorgung der Gebiete erfolgt ortsteilbezogen durch Discounter oder Vollsortimenter. Ein Kaufland-Markt befindet sich westlich, direkt angrenzend an das Plangebiet. Die Besonderheit des 1994 errichteten Gebäudes ist das „Sportdach Kaufland“, dass als voll ausgestattete Leichtathletikanlage des Typs C gestaltet wurde. Zum Sportdach Kaufland gehören ein Kunstrasen-Großspielfeld (73 x 110 Meter), eine 400-Meter-Rundlaufbahn mit vier Bahnen und sechs Sprintgeraden, zwei Volleyballfelder sowie Anlagen für Weitsprung, Hochsprung und Dreisprung. Außerdem gibt es eine Zuschauertribüne mit Ausblick über die ganze Stadt und ein Sportplatzgebäude.

Insgesamt ist das Wettbewerbsgebiet von zahlreichen städtebaulichen und baulichen Brüchen und Gegensätzen geprägt. Dabei überwiegen in der Wahrnehmung die Großstrukturen in serieller Bauweise, erfahren aber Brüche durch sehr kleinteilige, teilweise historische oder dörfliche Bauten und intime Bereiche. Der kleine Friedhof Melchendorf neben dem großen Kindergarten oder der große Kaufland-Markt neben dem kleinen selbstorganisierten Stadtteilzentrum, sind Gegensätze, die das Spannungsfeld im Erfurter Südosten ausmachen.

Neben diesen Brüchen und Gegensätzen sind im Wettbewerbsgebiet zudem zahlreiche Barrieren vorhanden. Allen voran der heute weitgehend vom motorisierten Individualverkehr, aber auch von der Trasse der Stadtbahn dominierte Straßenraum, im Bereich Kranichfelder Straße und Haarbergstraße. Dieser Verkehrsraum belegt durch seine bauliche Ausprägung nicht nur große Flächenpotentiale, die damit einer anderweitigen Nutzung nicht zur Verfügung stehen, verhindert er auch ein aktives, alltägliches Vernetzen, in dem Verbindungen zwischen den Ortsteilen faktisch nicht bzw. nur über große Umwege möglich sind.

Weitere Barrieren sind über bestehende Nutzungen mit eigenem „Schutzstatus“ bzw. privaten Grundstücken gegeben. So liegen beispielsweise das ehem. Große Herrenbergcenter oder der Kindergarten mit großen Gebäuden und notwendigerweise umzäunten Grundstücken zentral im Wettbewerbsgebiet (vgl. Kap. B.4). Flächen werden auch hierüber zergliedert und der Raum wirkt insgesamt ungeordnet und „zusammengesetzt“. Die geometrische Mitte zwischen den Stadtteilen ist als solche heute nicht wahrnehmbar. Obwohl durch die Lage zentraler Nutzungen (Kita, Schule, Versorgung) und der wichtigen ÖPNV-Haltestelle Abzw. Wiesenhügel eine gewisse zentrale Funktion gegeben ist, kann der Bereich die Anforderungen an eine „Neuen Mitte Südost“ nicht erfüllen.

B.4.3 Freiraumstrukturen

Das Stadtgebiet Erfurt Südost bietet mit seiner besonderen städtebaulichen Struktur aus weiträumigen Großwohnsiedlungen und einer darin eingeschlossenen, historisch gewachsenen Dorflage immenses Potential für zukunftsweisende und vielfältige freiraumplanerische Gestaltungen. Das Projektgebiet weist einen relativ gut etablierten Grünbestand auf, der das Wettbewerbsgebiet in weiten Teilen durchzieht. Insbesondere nördlich und südlich des Verkehrsknotens Abzweig Wiesenhügel tragen Bäume und Rasenflächen zur Freiraumversorgung bei und stellen gleichzeitig wichtige Verbindungsachsen zwischen den im Rahmenkonzept ausgewiesenen Ziel(räumen) dar.

Die Teilgebiete weisen im Bestand zwar mitunter frei zugängliche Spiel- und Aufenthaltsangebote auf, diese sind jedoch teilweise stark sanierungsbedürftig, nicht mehr zeitgemäß in Ausstattung und Gestaltung und / oder nur unzureichend erschlossen.

So grenzt an den momentan reinen Durchwegungsbereich südlich der Gustav-Adolf-Kirche eine relativ unstrukturierte Freifläche um das ungenutzte Große Herrenbergcenter, woran sich wiederum südlich der Friedhof Melchendorf und die benachbarte Kindertagesstätte anschließen.



Foto oben: Blick vom Herrenberg Richtung Süden (Melchendorf)

Foto Mitte: Blick von Süden auf die Freiflächen Am Sibichen

Foto unten links: Gehweg parallel zum Friedhof Melchendorf

Foto unten rechts: Gehweg im Bereich Herrenberg (oberhalb des ehem. Großen Herrenberg-centers)



Ziele und Nutzungen im Wettbewerbsgebiet und Umfeld:

Handel, Versorgung, Einkaufen, Gastronomie

- 1- Vollsortimenter Kaufland+ Weitere
- 2- Nahversorgung Netto
- 3- Nahversorgung Norma+Tedi
- 4- Melchendorfer Markt (Rewe, Aldi+Weitere)
- 5- Gasthaus zu Melchendorf

Sporthallen

- 6- Sportdach Kaufland (Dachnutzung), Erfurter Hockey-Club
- 7- Sporthalle Gymnasium 10
- 8- Sporthalle Erfurter Judo-Club

Schulen, Kitas

- 9- Kita Tausendfüßler
- 10- Ausweichschulstandort Hermann-Brill-Straße
- 11- Grundschule am Wiesenhügel mit Sporthalle
- 12- Montessori Integrationsschule
- 13- Staatliches regionales Förderzentrum Erfurt Süd

Soziales

- 14- Trägerwerk Soziale Dienste, Teilhabezentrum
- 15- Stadtteilzentrum am Herrenberg und Freie Gärten
- 16- Jugendclub Wiesenhügel

Kirchen

- 17- Gustav-Adolf-Kirche
- 18- Katholische Kirche Melchendorf

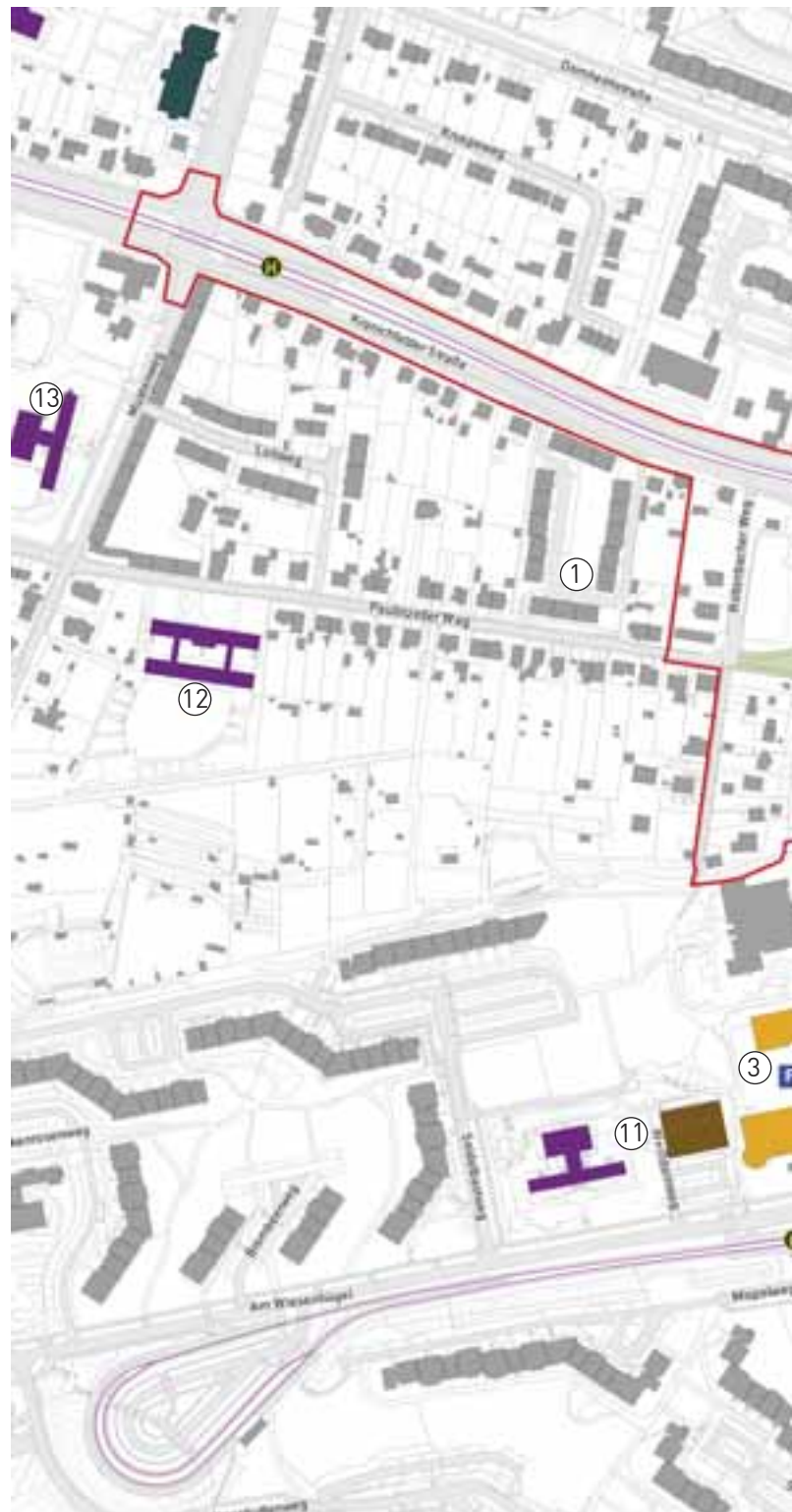
Leerstand

- 19- ehem. Stadtteilbibliothek
- 20- Großes Herrenbergcenter (derzeit Leerstand)
- 21- ehem. Feuerwache

Prägnante öffentliche Frei- und Grünräume

- 22- Friedhof Melchendorf
- 23- Spiel- und Sportanlage Kranichfelder Straße (Paulinzeller Weg)
- 24- Am Sibichen
- 25- Bolzplatz
- 26- Am Holzergraben
- 27- heutige Grünfläche - wird als Wohnbaufläche entwickelt

Abbildung 6: Lageplan mit den vorhandenen Nutzungen im Wettbewerbsgebiet und direktem Umfeld



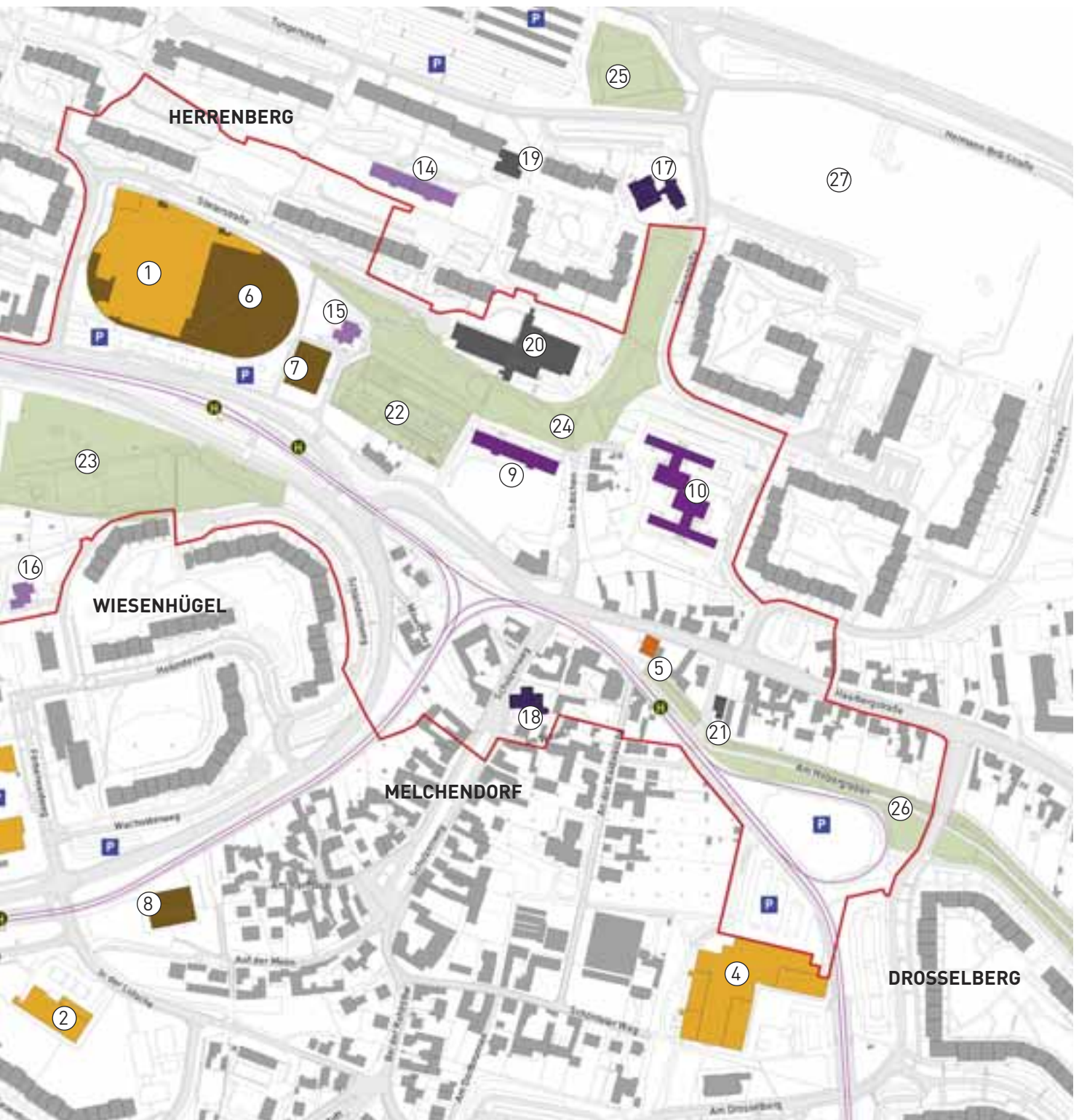
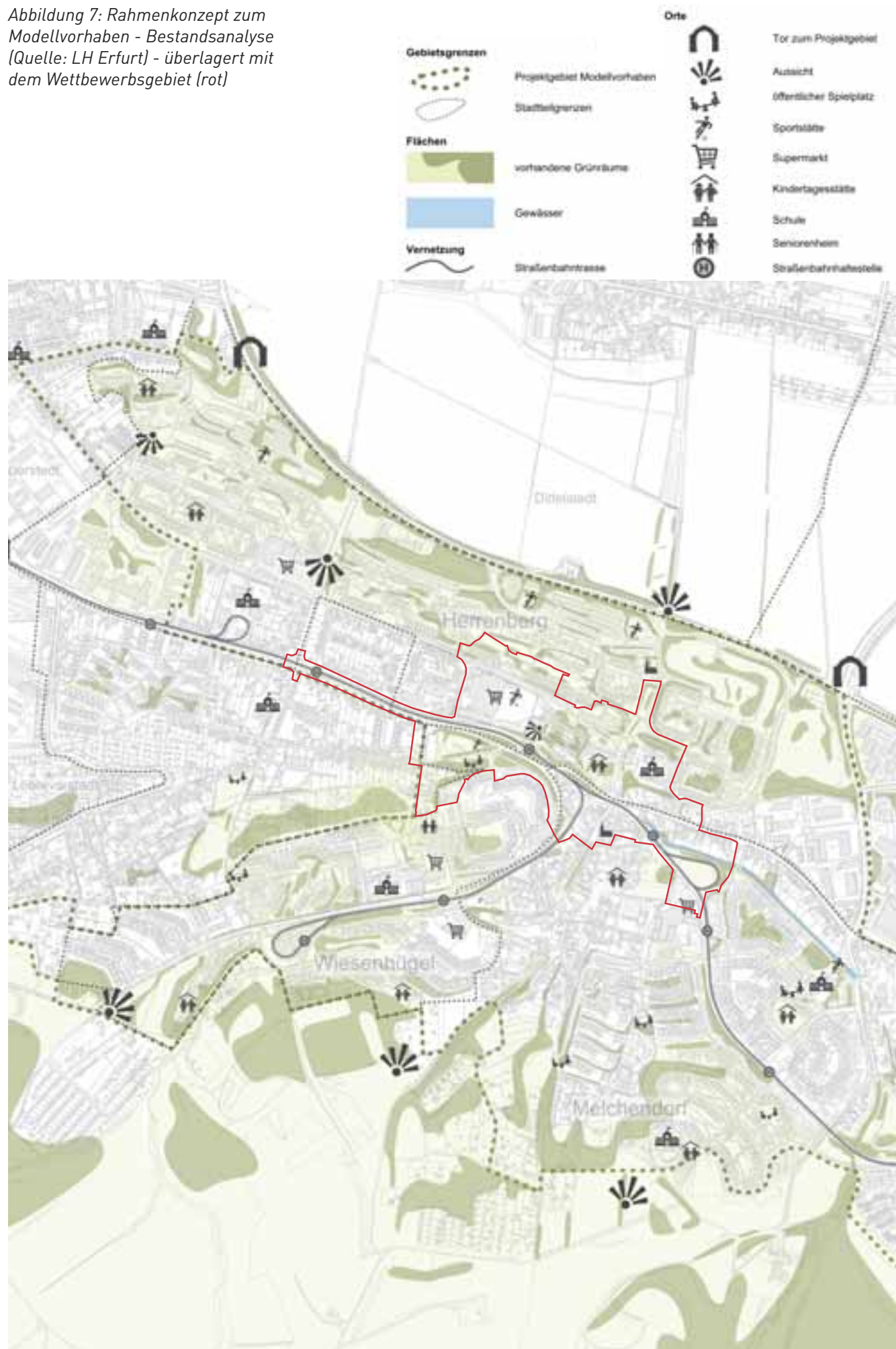


Abbildung 7: Rahmenkonzept zum Modellvorhaben - Bestandsanalyse (Quelle: LH Erfurt) - überlagert mit dem Wettbewerbsgebiet (rot)



Südlich des Verkehrsknotens Abzweig Wiesenhügel erstreckt sich unter Überwindung eines beträchtlichen Höhenunterschiedes eine 1,5 ha große, letztendlich 1995 sanierte öffentliche Grünanlage mit Spiel- und Sportangeboten. Das Areal besitzt durch seine Großräumigkeit und das bestehende Großgrün ein hohes Potential an Aufenthaltsqualität. Es befinden sich ein Bolzplatz, ein Streetballplatz, eine Minipipe, eine BMX-Strecke, ein Kletterwürfel, ein Spielplatz mit Rutsche, Klettergerät, Schaukel, Tischtennis-Platten, ein Grillplatz sowie Sitz- und Ruhezonen auf dem Freizeittreff. Gleichzeitig bietet die grüne Oase mit dem Baumbestand wertvolle Elemente für Pflanzen, Tiere und das Kleinklima.

Das östliche Bearbeitungsgebiet prägt die Wegeverbindung Am Holzergraben in Richtung Melchendorfer Markt und Katholisches Krankenhaus. In diesem Bereich befindet sich außerdem mit der Querverbindung zur Haarbergstraße eine wichtige Verbindung zwischen den Wohnstrukturen nördlich der Straße und der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur im Süden. Kennzeichnend für den Verkehr- und Landschaftsraum im Wettbewerbsgebiet ist das Aufeinandertreffen dreier Bewegungslinien, die sich in der Topografie (Bachläufe von den benachbarten Hügeln), in den Verkehrserschließung und den Freiräumen spiegelt.

Die Freiräume am Drosselberg und Buchenberg erscheinen aufgrund der geringeren Abstände zwischen den Wohngebäuden deutlich enger und unübersichtlicher.

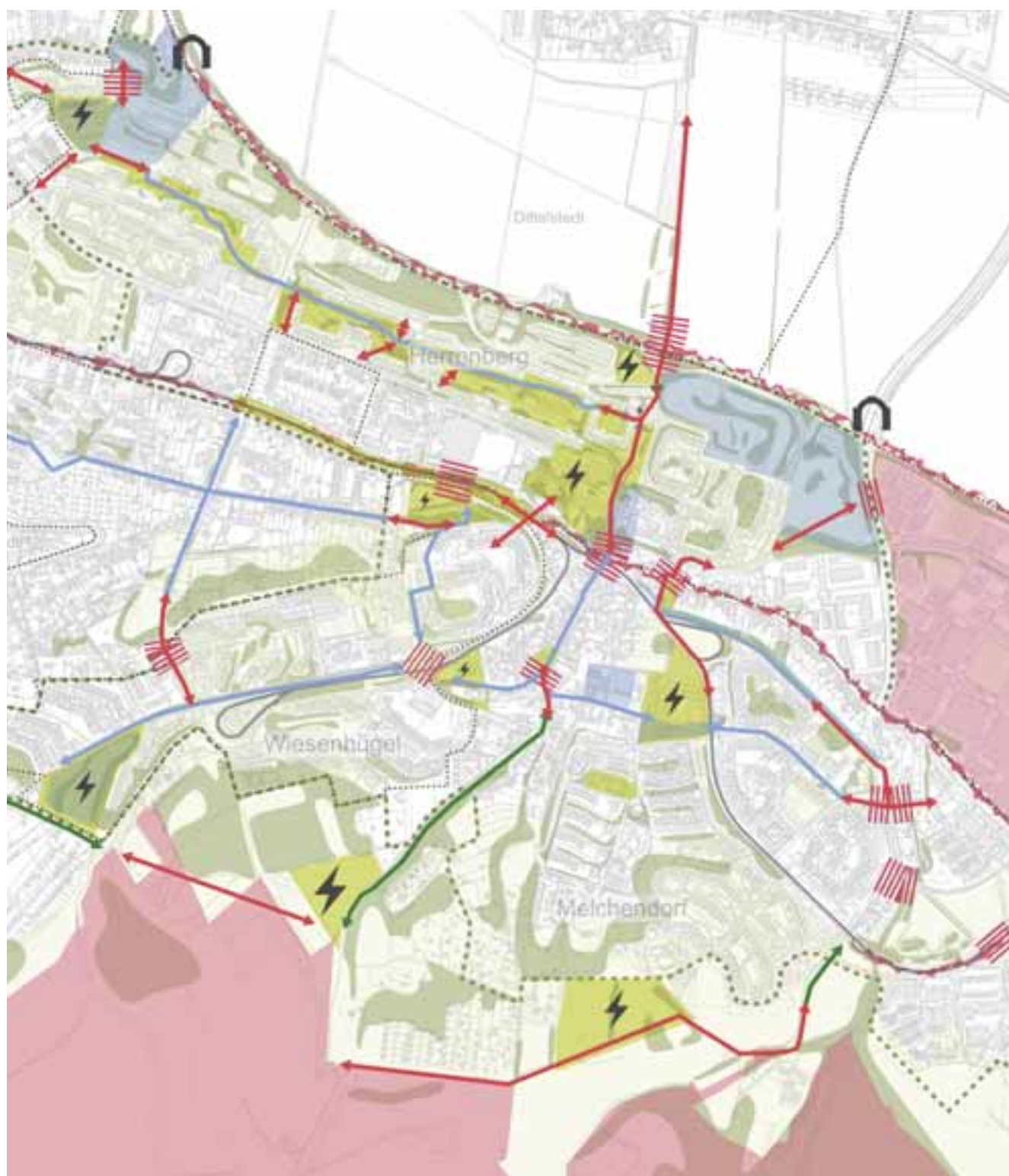
Inzwischen sind viele der vorhandenen Freiräume in die Jahre gekommen, bzw. entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen der Bewohner*innen. Durch vorhandene Gebäude, Privatgrundstücke und Verkehrsräume sind die Flächen zergliedert und in teilweise wenig nutzbare Teilflächen unterteilt oder zu Abstandsgrün ohne große Nutzungsqualität degradiert. Es fehlt an belebenden Nutzungen (einhergehend mit einer mangelnden sozialen Kontrolle) und an Verbindungen, Vernetzungen, die ein alltägliches und zufälliges Begegnen möglich machen.

In engem Zusammenhang damit ist die trennende Wirkung von Straßen für den Fußgänger- und Radverkehr der direkt durch das Wettbewerbsgebiet verlaufende Kranichfelder Straße mit der begleitenden Stadtbahntrasse zu sehen. Insbesondere die Kombination aus vierspuriger Hauptstraße und Stadtbahntrasse grenzt die Stadtteile Wiesenhügel und Melchendorf im Süden vom nördlich der Straße gelegenen Herrenberg hart ab und stellt somit einen beträchtlichen Überwindungskonflikt direkt im Zentrum des Projektgebietes dar. Diese bilden Barrieren im Stadtraum und beeinträchtigen zudem auch durch Lärm die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Freiräume.

Bereits im Rahmenkonzept sind die Defizite, aber auch Potentiale aufgenommen und räumlich benannt worden. Es wurden insbesondere sogenannte Zielpunktdefizite, defizitäre Wegeverbindungen aber auch Flächen mit positiven Entwicklungschancen ermittelt. Als Zielpunktdefizite sind Gebiete, Punkte oder Angebote zu verstehen, die über ein gewisses positives Grundpotential verfügen, jedoch hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit, Aufenthalts- und Nutzungsqualität entwicklungsfähig sind. Auch handelt es sich mitunter um Flächen, bei welchen dringender Handlungsbedarf besteht. Defizite bestehen im Wettbewerbsgebiet vor allem hinsichtlich der Barrierefreiheit, der Ausstattung (Sitzmöglichkeiten, Spielgeräte), der Materialbeschaffenheit von Wegen, Treppen und Flächen sowie der technischen Infrastruktur (z.B. unzureichende Beleuchtung).

Hinsichtlich der Freiräume ist es weniger die Quantität, die kritisch zu sehen ist, sondern vielmehr die Qualität der öffentlichen und halböffentlichen Räume, sowie die mangelnde Vernetzung der Freiräume untereinander. Dabei sind Freiraum-Potentiale vorhanden, die es zu nutzen gilt. So können vorhandene Grünflächen zu grünen Verbindungen und Grünzügen vernetzt werden oder als Trittsteine in einer Abfolge von Räumen funktionieren, vorhandene Freiräume gestalterisch aufgewertet und Blickbeziehungen und Wegebeziehungen herausgearbeitet und geschaffen werden.

Abbildung 8: Rahmenkonzept zum Modellvorhaben Defizit- und Potentialanalyse (Quelle: LH Erfurt)





Das bereits im Rahmenkonzept formulierte Maßnahmenpektrum erstreckt sich von Vorhaben zur barrierefreien Erschließung, über Freiraumgestaltungen und Aufwertung der Aufenthaltsqualität bis hin zu klassischer Landschaftsplanung sowie der Weiterentwicklung von Spiel- und Sportanlagen. Zudem ist insbesondere die Verbindung der Zielorte für das Zusammenwachsen der vier Stadtteile von essentieller Bedeutung. Zur Optimierung der Wegeverbindungen sind auf die jeweilige Problematik angepasste Lösungen zu entwickeln. So sind z.B. deutliche Definitionen von Anfangs- und Endpunkten notwendig, Wege- und Trepfenverläufe müssen dementsprechend ertüchtigt und mitunter neue Verbindungen geschaffen werden. Dabei stellt die Topografie besonders hohe Anforderungen an praktikable Lösungen zur möglichst barrierefreien oder -armen Überwindung der gegebenen Höhenunterschiede.

B.4.4 Verkehrliche Situation

B.4.4.1 Allgemein

Die heutigen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur aus den 1970er / 1980er Jahren wurden seinerzeit unter der Prämisse einer hohen Leistungsfähigkeit, sowohl für den fließenden Kfz-Verkehr, als auch für die Stadtbahn gebaut. Sie weisen einen hohen Flächenbedarf, insbesondere für Kfz-Verkehr und ÖPNV auf, und haben dadurch zu einem ausgedehnten, weitgehend nicht begehbaren Areal geführt. Im Vorfeld des Wettbewerbs wurde durch die LH Erfurt eine Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Verkehrsanlagen beauftragt, die Möglichkeiten und Handlungsspielräume für eine verkehrliche Neuordnung aufzeigt. Die im Dezember 2021 im wesentlichen abgeschlossene und bis April 2022 final diskutierte Machbarkeitsstudie wurde durch das Büro VCDB, Dresden durchgeführt. Sie dient als Grundlage für den Auslobungstext und liegt den Wettbewerbsunterlagen bei. Im Folgenden werden die wichtigsten Punkte der Analyse und der Handlungsnotwendigkeiten zusammengefasst.

B.4.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der von West nach Ost verlaufende Straßenzug Kranichfelder Straße-Haarbergstraße dient – als Hauptachse des MIV – der Anbindung an das überregionale Straßennetz. Die Erschließung der Quartiere erfolgt über die abzweigenden Nebenstraßen:

- Wiesenhügel über Am Wiesenhügel
- Herrenberg über Blücherstraße, Dornheimstraße und Hermann-Brill-Straße
- Alt-Melchendorf über Schulzenweg
- Drosselberg über Am Drosselberg und Schöntal

Die Gebiete sind außerhalb der Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßen als Tempo-30-Zonen ausgebildet oder als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Zentraler Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet ist der höhenfrei mit der querenden Stadtbahn ausgebildete Knotenpunkt Kranichfelder Straße / Haarbergstraße / Am Wiesenhügel.

Eine Besonderheit des Knotenpunktes ist, dass die kategorisierten Hauptverkehrsstraßen auf abbiegenden Relationen verlaufen. Die im westlichen Knotenbereich eingeordnete Wendefahrbahn dient dem Erreichen des Kauflandes aus Richtung Innenstadt. Stadtauswärts schließt sich auf der Haarbergstraße eine koordinierte Tempo-30-Strecke (Anordnung aus Lärmschutzgründen) an, welche über den Knotenpunkt Schulzenweg / Am Sibichen hinausgeht.

Die Führung der Stadtbahn erfolgt an diesem Knoten in südlicher Seitenlage. Dies erfordert einen separaten Rechtsabbiegefahrstreifen in den Schulzenweg, um den Ansprüchen der Verkehrssicherheit gerecht zu werden und um die Leistungsfähigkeit sicherzustellen.

Die Verkehrsanlage befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

B.4.4.3 ÖPNV

Das Rückgrat des ÖPNV im Untersuchungsgebiet bilden die beiden Stadtbahnlinien 2 und 3, welche tagsüber im 10-min-Takt verkehren.

- Linie 2: P+R Messe – Domplatz – Hauptbahnhof – Wiesenhügel
- Linie 3: Europaplatz – Domplatz – Hauptbahnhof – Urbicher Kreuz

Dadurch entstehen umsteigefreie Verbindungen in Richtung Innenstadt / Domplatz mit 21 Minuten Fahrzeit und in Richtung Hauptbahnhof mit 11 Minuten Fahrzeit. Im Nachtverkehr übernimmt die Linie 3 mit einer Stichfahrt die Erschließung des Streckenastes zum Wiesenhügel. Die Buslinie 65 gewährleistet mit Einzelfahrten als Quartierbuslinie die Anbindung des Thüringer Einkaufszentrum Erfurt (TEC) und wird mit einem Kleinbus bedient.

Als Maßnahmen des Nahverkehrsplanes ist vorgesehen den Gleisbogen Haarbergstraße und im Jahr 2023 die Gleise in Richtung Wiesenhügel zu erneuern. Im Bestand ist innerhalb des Untersuchungsgebietes neben der Anbindung Schulzenweg eine niveaugleiche Querung der Stadtbahntrasse durch eine andere Ver-

Abbildung 9: Organisation des MIV (Quelle: VCDB Dresden-Berlin)



kehrsart vorhanden. Dabei handelt es sich um den Übergang für Fuß- und Radverkehr an der Haltestelle Abzw. Wiesenhügel. Diese Haltestelle liegt zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen der Kranichfelder Straße in einem Einschnitt und bietet direkte Umsteigebeziehungen zwischen den beiden Stadtbahnlinien. Für den Umstieg von und zum Bus der Linie 65 sind teils lange Wege mit daraus resultierender großer Umsteigezeit erforderlich.

Die Stadtbahnhaltestellen sind stufenfrei von beiden Seiten (Nord / Süd) über zwei Tunnel unter den Richtungsfahrbahnen der Kranichfelder Straße erreichbar. An der stadteinwärtigen Haltestelle schließt der Tunnel mittig an und bietet Zugang zum Stadtteil Herrenberg. An der stadtauswärtigen Haltestelle schließt der zweite Tunnel am Haltestellenkopf an und ermöglicht den Zugang zum Wiesenhügel.

Der Höhenunterschied im Zugang der südlichen Tunnelrampe ist für körperlich Eingeschränkte zum Teil beschwerlich zu überwinden. Zudem bestehen keine Abgänge an den Haltestellenenden. Dies führt zu Umwegen für Fußgänger*innen auch zum nahen gelegenen Kaufland. Des Weiteren führt das Fehlen von Abgängen an beiden Seiten und die Anordnung der angrenzenden Tunnel in Verbindung mit den fehlenden Radverkehrsanlagen am Knotenpunkt Kranichfelder Straße / Haarbergstraße / Am Wiesenhügel zu Konflikten zwischen passierenden Fußgänger*innen bzw. Radfahrer*innen mit wartenden Fahrgästen an der Haltestelle.

B.4.4.4 Radverkehr

Im Untersuchungsgebiet verlaufen mehrere durch den Verkehrsentwicklungsplan, Teilkonzept Radverkehr, definierte Radrouten, welche die Anbindung der Stadtteile an das Erfurter Stadtzentrum und andere wichtige Ziele in der Stadt sicherstellen sollen. Eine Hauptroute bildet dabei die Achse Kranichfelder Straße-Haarbergstraße. Nebenrouten verlaufen auf der Straße Am Wiesenhügel und entlang der Stadtbahntrasse zum Urbicher Kreuz. Als Freizeitverbindungen sind definiert die Haarbergstraße, der Weg im kleinen Park zwischen Wiesenhügel und Kranichfelder Straße und der Paulinzeller Weg. Diese Freizeitverbindung führt explizit durch die beiden Tunnelanlagen und über die Haltestellenbereiche der Haltestelle Abzw. Wiesenhügel.

Entlang der Kranichfelder Straße existiert in beiden Fahrtrichtungen aus Westen kommend die Führung über einen gemeinsamen Geh- und Radweg bis auf Höhe des Knotenpunktes Kranichfelder Straße / Haarbergstraße / Am Wiesenhügel. In Fahrtrichtung Innenstadt wird dieser zwischen der Kranichfelder Straße 143 und der Dornheimstraße von einer Freigabe für den Radverkehr entgegen der Regelrichtung überlagert. Zwischen Haarbergstraße und Holunderweg ist zudem der Gehweg in Fahrtrichtung Wiesenhügel für den Radverkehr freigeben. Ab dem Knotenpunkt Haarbergstraße / Schulzenweg / Am Sibichen existiert ostwärts ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg entlang der Gleistrasse, der sich ab der Haltestelle Melchendorf als gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Fahrtrichtungen fortsetzt. Im restlichen Untersuchungsgebiet existieren keine weiteren Rad-



Foto oben: Blick auf die Unterführung zur Stadtbahnhaltestelle

Foto Mitte links: Weg entlang der Kranichfelder Straße Richtung Kaufland

Foto Mitte rechts: Stadtbahntrasse im Bereich der Haltestelle

Foto unten: Blick auf das Brückenbauwerk über die Gleisanlagen Kreuzungsbereich Kranichfelder Straße, Haarbergstraße, Am Wiesenhügel



verkehrsanlagen oder sonstige Einrichtungen für den Radverkehr. Zwischen Am Sibichen und der Unterführung zur Haltestelle soll der Radverkehr von der Kranichfelder Straße und Haarbergstraße unabhängig fahren und dazu die alte Kranichfelder Straße nutzen (Umgehung des Knotenpunktes). Dies ist auch in der Gegenrichtung vorgesehen. Dabei muss momentan zur Anbindung der Fahrtrelationen aus der Innenstadt in Richtung Haarbergstraße toleriert werden, dass Radfahrer*innen die beiden Tunnel und die Haltestelle Abzweig Wiesenhügel befahren (analog auch Gegenrichtung in Richtung Paulinzeller Weg).

Das Untersuchungsgebiet ist durch einen hohen Anteil an Grünflächen geprägt. Die Wege innerhalb dieser Grünbereiche sind in der Regel nicht explizit für den Radverkehr freigegeben. Der Großteil der Wegeverbindungen wäre generell nicht für den Radverkehr nutzbar, da sie oftmals auf Grund der bewegten Topografie des Untersuchungsgebietes mit Treppen versehen sind.

Am Knotenpunkt Kranichfelder Straße / Dornheimstraße sowie an der Einfahrt zum Kaufland-Markt stellt der Gleiskörper der Stadtbahn eine Barriere dar, die vom Radverkehr auf direktem Weg nicht überwunden werden kann. Ebenso gibt es für den Radverkehr zwischen Färberwaidweg und Haarbergstraße keine Verbindung zwischen Alt-Melchendorf und Wiesenhügel.

Es zeigt sich, dass die Anforderungen entlang der Kranichfelder Straße zwar formal eingehalten werden, allerdings teilweise verbunden mit Defiziten beim baulichen Zustand und der Ausstattung. Neben fehlenden Netzstrukturen unterschreiten vorhandene Radverkehrsanlagen z.T. die erforderlichen Mindestbreiten. Vor allem fehlt eine direkte Führung aus Richtung der Straße Am Wiesenhügel nach stadteinwärts auf der Kranichfelder Straße. Der für den Radverkehr freigegebene Abschnitt auf der Straße Am Wiesenhügel in landwärtiger Richtung unterschreitet die erforderliche Mindestnutzbreite von 2,50 m. In der Gegenrichtung fehlt eine Radverkehrsführung entsprechend dem Belastungsbereich komplett. An der Haarbergstraße selbst sind zwar keine Radverkehrsanlagen vorhanden, stattdessen bestehen alternative Führungen über die bereits beschriebenen parallelen

Nebenanlagen im Mischverkehr mit Fußgänger*innen. Diese Führung ist jedoch mit einer umständlichen Querung des Knotenpunktes Haarbergstraße / Am Sibichen verbunden, was eine merkliche Beeinträchtigung der Qualität darstellt. Für Fahrten von der Haarbergstraße in Richtung Am Wiesenhügel / Holunderweg entstehen deutliche Umwege bei Nutzung der ausgewiesenen Radverkehrsführungen.

B.4.4.5 Mobilitätsstationen

Es gibt Planungen zur Errichtung von Mobilitätsstationen im Erfurter Südosten. Diese liegen nach derzeitigen Abstimmungen außerhalb des Wettbewerbsgebietes. Nähere Informationen hierzu sind den Wettbewerbsunterlagen zu entnehmen.

B.4.4.6 Fußverkehr

Die Kranichfelder Straße wird beidseitig von Gehwegen begleitet, wobei die Führung auf der Nordseite etwas abseits zur Fahrbahn erfolgt und parallel zur Haarbergstraße in eine Nebenfahrbahn als Mischverkehrsfläche einmündet. Die Haarbergstraße selbst ist im Untersuchungsgebiet vom Abzweig Wiesenhügel bis zum Schulzenweg ausschließlich auf der Südseite mit einem Gehweg ausgestattet, welcher mit einer Breite von lediglich ca. 1,80 m das Mindestmaß unterschreitet. Die Straße Am Wiesenhügel hat südwärts ab dem Milwitzweg ebenfalls nur einen Gehweg auf der westlichen Seite.

Das Untersuchungsgebiet wird durchzogen von einem dichten Netz an unabhängigen Wegen. Geprägt werden diese durch Rampen und Treppenanlagen aufgrund der anspruchsvollen Topografie zwischen den höhergelegenen Wohngebieten und den Zielen (Haltestelle, Kaufland) in der Tallage. Kernpunkt des Wegenetzes bildet nicht, wie bei den anderen Verkehrsrarten der Knotenpunkt Kranichfelder Straße / Haarbergstraße / Am Wiesenhügel, sondern dessen Umfeld. Insbesondere die Querungsmöglichkeit im Zuge der Haltestelle Abzw. Wiesenhügel und der nördlich entlang des Straßenzuges Haarbergstraße – Kranichfelder Straße verlaufende gemeinsame Geh-/Radweg werden intensiv genutzt. Die Straßen und der Bahnkörper wirken als Barrieren, da diese nur an wenigen Stellen gequert werden können.

Zwischen der Blücherstraße und der Haltestelle Abzw. Wiesenhügel gibt es keine Quermöglichkeit über die Kranichfelder Straße. Im Bereich des Knotenpunktes Kranichfelder Straße / Haarbergstraße / Am Wiesenhügel erfolgt die Querung im Fußverkehr hauptsächlich durch mittlerweile technisch und zustandsmäßig veraltete Tunnelanlagen sowie die Haltestellenbereiche der Haltestelle Abzw. Wiesenhügel, obwohl diese Wegeführung eine gewisse Umwegigkeit (Zick-Zack-Führung) und Konflikte mit wartenden Fahrgästen im Haltestellenbereich aufweist.

Demgegenüber ist am darüber liegenden Knotenpunkt eine Fußgängerfurt eingerichtet, die über den südöstlichen Knotenpunktarm verläuft. In Richtung Schlehdornweg besteht trotz räumlicher Nähe keine direkte Verbindung zu dieser Furt. Für die meisten Wegebeziehungen existieren (zumindest im direkten Vergleich) attraktivere Alternativen, weshalb die Furt am Knotenpunkt Kranichfelder Straße / Haarbergstraße / Am Wiesenhügel nur wenig frequentiert wird.

Der Knotenpunkt Haarbergstraße / Schulzenweg / Am Sibichen ist zwar an allen Knotenpunktarmen mit Furten zur Querung ausgestattet, jedoch fehlt eine Wegeverbindung zwischen den Furten und Gehwegen im südwestlichen Quadranten, sodass für die Relation Haarbergstraße (west) – Schulzenweg Umwege über alle anderen Furten des Knotenpunktes in Kauf zu nehmen sind. Weiterhin existiert keine Wegeverbindung zwischen Wiesenhügel (Bereich Holunderweg) und Alt- Melchendorf.

B.4.4.7 Barrierewirkung und erzeugte Umwege

Als Ergebnis der Untersuchungen mittels Reisezeiten bestätigt sich, dass die großen Verkehrszüge Kranichfelder Straße und Haarbergstraße sowie die Stadtbahntrassen eine hohe Barrierewirkung haben, da eine Querung dieser nur mit erheblichen Umwegen und somit Zeitverlusten möglich ist. Dies wird vor allem in Richtung Süden deutlich, wo das Erreichen der Grundstücke südlich der Gleise mit bis zu 20 Minuten Reisezeit verbunden ist.

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Verkehrsanlagen berechneten Umwegfakto-

ren (Verhältnis von tatsächlicher Weglänge zu Luftlinienentfernung) sind das 1,7 bis 2,3-fache an Wegstrecke (üblich sind Werte von 1,2 bis 1,4 im Fußwegenetz). Für den Radverkehr kommt die Machbarkeitsstudie zu ähnlichen Ergebnissen.

Die Verkehrszüge Kranichfelder Straße, Haarbergstraße und Am Wiesenhügel mit den Stadtbahntrassen erzeugen eine sehr hohe Barrierewirkung und bedingen somit eine eingeschränkte Überwindbarkeit der Verkehrsanlagen. Aus städtebaulicher Sicht ist der hohe Flächenverbrauch der aktuellen Verkehrsanlagen innerhalb des Untersuchungsgebietes mit ca. 5.800 qm für die Stadtbahn und ca. 10.000 qm für den Kfz-Verkehr in dem zentralen Übergangsraum zwischen den Quartieren, in dem auch viele Zieleinrichtungen angesiedelt sind, kritisch zu sehen. Der Flächenverbrauch basiert aber nicht nur auf der Verkehrsanlage an sich, sondern auch auf den Böschungen, welche aus der höhenfreien Querung der Stadtbahn mit der Haarbergstraße resultieren und einen zusätzlichen Flächenbedarf von ca. 7.600 qm hervorrufen. Die Tunnelanlagen im Bereich der Haltestelle Abzw. Wiesenhügel stellen insbesondere in den Abend- und Nachtstunden soziale Angsträume dar.

B.4.4.8 Barrierefreiheit

Für Menschen mit körperlichen Einschränkungen ist die Querung der verkehrlichen Anlagen zu Fuß kaum möglich und wesentliche Ziele sind nur durch Nutzung der Stadtbahn erreichbar. Dies widerspricht den grundlegenden Anforderungen an die Barrierefreiheit in der LH Erfurt, ist der Entstehungszeit geschuldet, jedoch grundsätzlich nicht mehr tolerierbar, da Handlungsrichtlinien heute wesentliche Standards festlegen.

Die bestehenden Anlagen sind somit einem Prüfverfahren zu unterziehen, in dessen Folge Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit im Konzept, aber auch im Detail festzulegen sind. Im Prozess gilt es sich über die Querbarkeit von Straßen, Längsneigungen, Oberflächen und Leitsysteme, taktile Elemente sowie über die Gestaltung von Stadtmobiliar zu verständigen.

Legende

Raumstruktur

-  verbleibendes Untersuchungsgebiet
-  erweitertes Untersuchungsgebiet
-  Gebäude
-  Verkehrswege
-  Straßenbahnstrecke
-  Straßenbahnstrecke in Unterführung

Konflikte

Verkehrliche Konflikte

-  fehlende Radverkehrsanlage
-  unzureichende Radverkehrsanlage
-  fehlender Gehweg
-  fehlende Fußgängerfurten
-  fehlender Querungsstellen
-  Unfallgefahr
-  Konflikte aus Nutzung der Haltestelle durch wartende Fahrgäste, Fuß- und Radverkehr
-  Erreichbarkeit aus Richtung Stadt nur mit Wenden am nächsten Knotenpunkt

Städtebauliche Konflikte

-  Flächenpotenziale
-  Barrierewirkung durch Straßenbahn und / oder Straße
-  sozialer Angstraum

Abbildung 10: Verkehrsuntersuchung „Konfliktplan“ (Quelle: VCDB Dresden-Berlin)





B.4.5 Brückenbauwerk über die Gleisanlagen Kreuzungsbereich Kranichfelder Straße, Haarbergstraße, Am Wiesenhügel

Im Bereich der Kranichfelder Straße, Haarbergstraße und Am Wiesenhügel überbrückt ein Brückenbauwerk die Gleisanlagen der Stadtbahn. Für das Bestandsbauwerk gibt es aktuell Handlungsbedarf, da es statisch nicht in der Lage ist, Lasten gem. den aktuell gültigen Richtlinien (EC) aufzunehmen (Nachrechnung 2014). Der Überbau aus BT500N- und B1050R-Fertigteilträgern unterliegt der Gefährdung durch Versagen infolge Spannungsrissskorrosion des verbauten Spannstahls. Neben den massiven statischen Problemen ist die funktionale Nutzbarkeit des Bauwerks eingeschränkt und überwiegend auf den MIV fokussiert. Für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sind keine hinreichenden Nutzungsmöglichkeiten auf dem Bauwerk und in den Anschlussbereichen vorhanden.

Mit der Tunnelwirkung des Bauwerks aufgrund der großen Bauwerksbreite wird die stadtgestalterische Wirkung zudem negativ beeinflusst. Im Zusammenwirken mit den benachbarten Fußgängerunterführungen in den Haltestellenbereichen Kranichfelder Landstraße werden zudem Angsträume begünstigt. Durch den Einschnitt der Gleistrasse bzw. der Damm-lage in den Anschlussbereichen der Brücke ist eine bauliche und optische Barrierewirkung gegeben. Die Verbindung der im Umfeld liegenden Wohngebiete, Arbeits- und Einkaufsstätten untereinander wird erschwert oder behindert. Die Geländetopografie ermöglicht bei der derzeitigen baulichen Situation keine durchgängig barrierefreien Verbindungen.

Eine Instandsetzung und Ertüchtigung der Brücke ist unwirtschaftlich. Im Sinne der Gesamtzielstellung des Modellvorhaben besteht nun die Chance für diesen Bereich eine Lösung umzusetzen, die die o.g. Defizite behebt.

Daten Bestandsbauwerk:

Bauwerksart:	Brücke
Baujahr:	1988
Hauptbaustoff Überbau:	Spannbeton (Fertigteile)
Hauptbaustoff Unterbauten:	Stahlbeton
Stützweite:	8,50 m
Lichte Weite:	7,60 m
Lichte Höhe:	5,05 m
Breite zw. d. Geländern:	46,49 m
Fahrbahnbreite:	36,50 m
Brückenfläche:	395 m ²
Tragfähigkeit:	Bkl 60/30 nach DIN 1072

B.5 HINWEISE, VORGABEN

B.5.1 Umgang mit Bestandsnutzungen im Wettbewerbsgebiet

B.5.1.1 Großes Herrenbergcenter

Das Gebäude aus den 80er Jahren war ursprünglich als ehemaliges Einkaufs- und Versorgungszentrum konzipiert und steht seit einigen Jahren leer. Zwischenzeitlich wurde es als Treffpunkt der rechten Bewegung „Dritter Weg / Neue Stärke Erfurt“ genutzt. Aktuell ist eine Umnutzung noch nicht bekannt. Die Einbindung des Umbauvorhabens des Großen Herrenbergcenters, in einen neuen städtebaulichen Kontext mit grundsätzlich veränderter Erschließung und Raumfassung zum jeweiligen Umfeld bildet einen Baustein zur Schaffung der "Neuen Mitte Südost". Mit einer grundsätzlich veränderten – möglichst barrierefreien bzw. barrierearmen – Erschließung und Raumbeziehung zum Umfeld soll ein wesentlicher Qualitätssprung erreicht werden. Denkbar ist auch, das Erdgeschoss mit öffentlichen Funktionen (z.B. Kita, städtische Sozialberatungen, Stadtteilbibliothek, etc.) zu belegen, um die Öffentlichkeitswirksamkeit zu erhöhen und neue attraktive Ziele in der Neuen Mitte Südost zu schaffen.

Fakten:

- Grundstücksfläche ca. 2.750 qm
- Rückbau / Teilrückbau: nein
- Privater Eigentümer
- Nutzung: derzeit Leerstand; öffentlichere Nutzung im Erdgeschoss möglich

B.5.1.2 Kindertageseinrichtungen Am Sibichen 3

Am Sibichen 3, zentral im Wettbewerbsgebiet, befinden sich zwei Kindertageseinrichtungen. In einem großen III-geschossigen Gebäude und den dazugehörigen weitläufigen Außenanlagen sind die Kindertageseinrichtung „Tausendfüßler“ mit einer Platzkapazität von 70 Plätzen für Kinder ab dem 3. Lebensmonat bis zum 3,5. Lebensjahr und die Kita „Pfiffikus“ mit einer Platzkapazität von 130 Plätzen für Kinder ab dem 2. Lebensjahr bis zum Schuleintritt untergebracht. Die Kindertageseinrichtungen stellen grundsätzlich eine Nutzung dar, die hinsichtlich der Begegnung und Kommunikation positiv zu sehen ist und als „sozialer Verbinder“ wirkt.

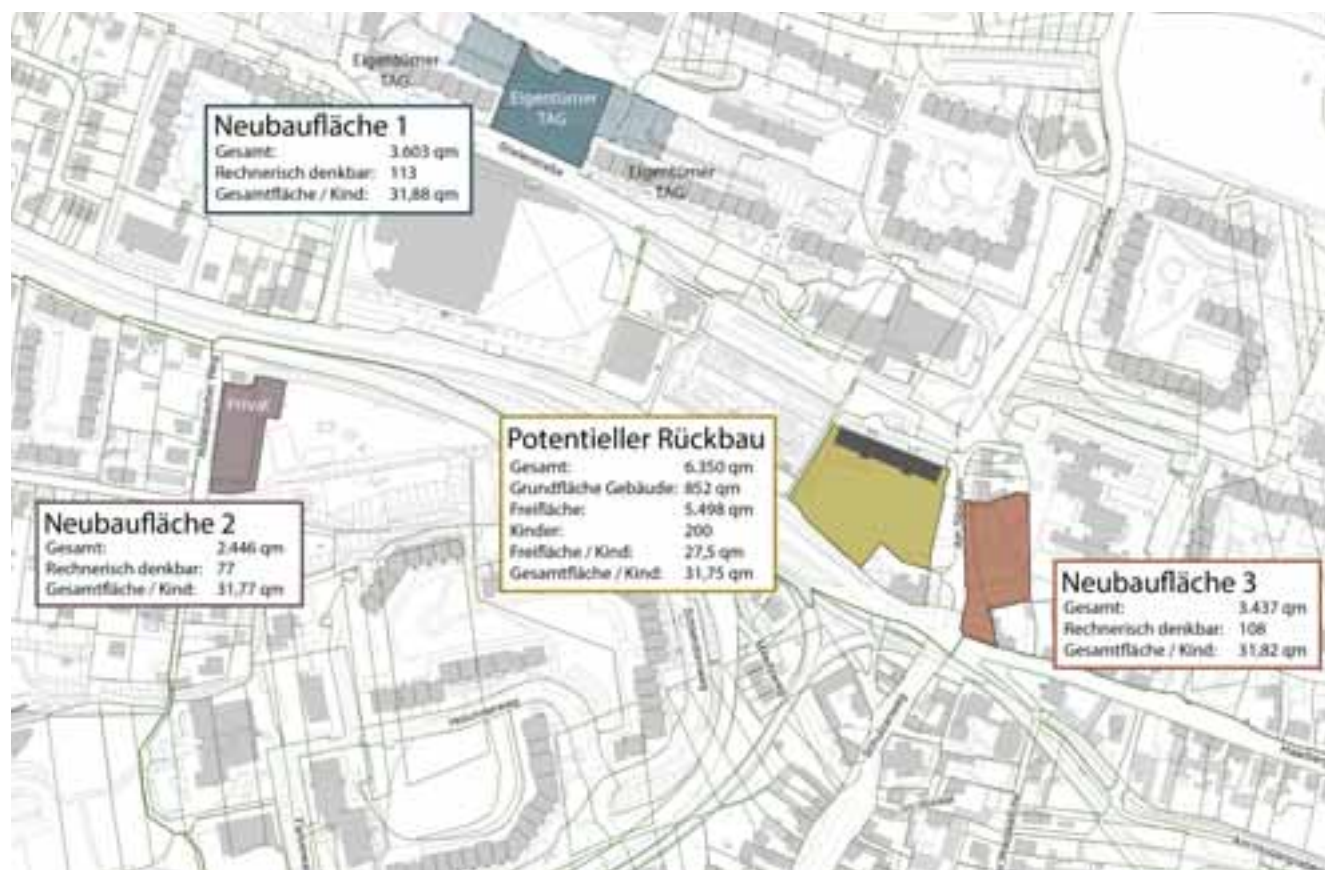
Der DDR-Typenbau trennt jedoch den Freiraum zwischen dem Stadtteil Herrenberg und der alten Ortslage Melchendorf und unterbindet damit wesentliche Möglichkeiten der Vernetzung. Deshalb wird der Umgang mit der Kindertageseinrichtung im Rahmen des Wettbewerbs entscheidend für den Erfolg der Umstrukturierung sein. Eine Verlagerung bzw. der gekonnte Umgang mit der Kindertagesstätte (auch in einem zweiten Entwicklungsabschnitt) ist Aufgabe im Wettbewerb.

Aufgrund der beeinträchtigten baulichen Substanz ist eine Sanierung oder ein Ersatz zeitnah bis 2026 erforderlich. Die LH Erfurt visiert Ersatzneubauten in unmittelbarer Nähe der bestehenden Kindertageseinrichtung an, die eine neue Aufteilung und Strukturierung des dann öffentlichen Raumes ermöglichen. Hierzu sollte im Rahmen des Wettbewerbs ein Vorschlag erfolgen. Es sind ausdrücklich aber auch Lösungen mit integrierter Kindertageseinrichtung oder mit einem Teilerhalt der alten Kindertageseinrichtung möglich. Die Erschließung für Ver- und Entsorgung sowie Bring- und Holverkehre sind zu berücksichtigen.

Aus Sicht des Jugendamtes wäre ein gemeinsamer Standort zu befürworten, denkbar sind 2 Gebäudeteile, entsprechend der u.g. Kapazitäten. Ein ersatzloser Teilrückbau (bei Bestand der Kita auf dem jetzigen Grundstück) kann aufgrund der benötigten Anzahl an Kita-Plätzen nicht erfolgen. Der Einzugsbereich der Kita's umfasst den Großen Herrenberg und das nähere Umfeld. Der ggf. neue Standort sollte für die Eltern gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Stadtbahn) erreichbar sein. Eine Nähe zum jetzigen Standort wird favorisiert.

Grundsätzlich sind die Außenbereiche der Kita einzuzäunen und können nicht für eine öffentliche Nutzung (auch nicht in den Nachmittagsstunden) vorgesehen werden.

Abbildung 11: Erste Überlegungen zu Verlagerungsoptionen Kindertageseinrichtungen Tausendfüßler (Quelle: LH Erfurt)



Fakten:

- Fläche ca. 6.350 qm; 852 qm Grundfläche Gebäude, 5.498 qm Außenanlagen
- Nutzung: Kindertageseinrichtungen (Kita 67 = 130 Plätze (ab dem 2. Lebensjahr bis zum Schuleintritt); Kita 101 = 70 Plätze (ab 3. Lebensmonat bis 3,5 Jahre)
- Sanierungsbedarf, ein Ersatzneubau bzw. die Verlagerung und der Rückbau / Teilrückbau sind möglich. Voraussetzung: Ersatzneubau in der Nähe (Aufteilung auf 2 Kitas ist denkbar – siehe Grafik)

B.5.1.3 Privatgrundstücke Kranichfelder Straße

Neben der Kita sind auch die privaten Wohngebäude an der Kranichfelder Straße 157 für den Gedanken der Öffnung der zentralen Mitte nachteilig. Dieser Altbestand der dörflichen Struktur Melchendorf liegt heute separiert an der Verkehrsanlage und bietet vor allem durch den Lärm wenig Wohn- und Lebensqualität. Im Rahmen des Wettbewerbs kann auch hier, über eine Verlagerung und/oder eine gute Integration der bestehenden Wohn- und Gewerbenutzung (Reisebüro) nachgedacht werden. Da es sich um Privatgrundstücke handelt, kann eine Verlagerung jedoch nur perspektivisch erfolgen – die Konzepte müssen auch mit dem Bestand funktionieren.

Fakten:

- Fläche ca. 1.110+350 qm Grundstück
- Nutzung: Wohnhaus mit Büro, Altschmiede von 1937
- langfristige Verlagerung und Rückbau / Teilrückbau: nur perspektivisch ab 2050 möglich. Konzept muss mit Bestand funktionieren.

Weitere Privatgrundstücke befinden sich zwischen Friedhof und Kranichfelder Straße. Diese sind im Bestand zu erhalten. Die Erschließung ist bei Eingriffen in die Verkehrsanlagen zu berücksichtigen und weiterhin zu gewährleisten.

B.5.1.4 Friedhof Melchendorf

Unweit der Kindertageseinrichtung „Tausendfüßler“, parallel zur Kranichfelder Straße, befindet sich der Friedhof Melchendorf. Durch seine Tallage ist er allseitig einsehbar, bietet jedoch durch seine sehr dichte und hohe Einfriedungspflanzung und die Friedhofsmauer auf südlicher Seite ausreichend Ruhe, Erholung und Schutz für die Besucher*innen. Er weist eine Gesamtfläche von 5.500 qm auf und ist einer der Ortsteilfriedhöfe mit den höchsten Bestattungszahlen im Jahresdurchschnitt. Auf Grund des Platzmangels werden bereits seit 2008 keine neuen Erdgrabstätten angeboten. Beisetzungen in vorhandene Erdwahlgräber oder Urnenbestattungen sind jedoch weiterhin möglich. Auf dem Gelände ist keine Feierhalle o.ä. vorhanden.



Foto oben: Bestandsnutzung im Teilbereich des ehem. Großen Herrenbergcenters

Foto Mitte: Blick von Südosten auf das ehem. Große Herrenbergcenter

Foto unten: Blick von Norden auf die Kindertageseinrichtungen Am Siebichen 3



Der Friedhof hat einen Haupt- sowie Nebeneingang, die beide auf südlicher Seite Richtung Kita und Kranichfelder Straße liegen.

Die bis mind. 2050 geplante Friedhofsnutzung macht es notwendig diese Fläche in das Konzept zu integrieren und ggf. nur in der langfristigen Perspektive 2060 eine Umnutzung mitzudenken. Eine Durchquerung oder abschnittsweise öffentlichere Nutzung sollte im Rahmen des Wettbewerbs geprüft werden, muss jedoch vor dem Hintergrund der Friedhofsnutzung und dem angemessenen (pietätvollen) Umgang sorgfältig abgewogen werden. Ggf. ist eine freiraumplanerische Integration als besondere, öffentliche Grünfläche möglich. Eine Anfahrbarkeit ist für die Bestandsnutzung in jedem Fall zu gewährleisten.

Fakten:

- Fläche ca. 5.500 qm
- Nutzung: Friedhof
- langfristige Verlagerung und Rückbau / Teilrückbau: nur perspektivisch und abschnittsweise ab 2053 möglich. Konzept muss mit Bestand funktionieren.
- Durchquerung oder abschnittsweise öffentlichere Nutzung ist zu prüfen

B.5.1.5 Stadtteilzentrum und Freier Garten Am Herrenberg

Das Stadtteilzentrum Herrenberg, „versteckt“ hinter dem Kaufland-Markt gelegen, ist eine Begegnungsstätte mit verschiedenen kulturellen Angeboten und Veranstaltungen. Zudem gibt es einen „offenen Garten“, den Jede/Jeder für sich nutzen kann.

Es gilt den Ort zu einem für die Bewohner*innen attraktiven Anlaufpunkt zu machen und so einen möglichst niedrigschwelligen Einstieg in den Dialog zwischen den zukünftigen Nutzer*innen vor Ort und den Besucher*innen zu realisieren. Das Stadtteilzentrum bildet zudem einen Netzwerkknotenpunkt und kann Synergien fördern und Kooperationen anstoßen. Damit kann das Stadtteilzentrum zu einem Anknüpfungspunkt / „Anker“ im Projekt „Neue Mitte Südost“ gesehen werden.

Fakten:

- Fläche ca. 1.435 qm
- Nutzung: Stadtteilzentrum, offener Treffpunkt, Veranstaltungen, Workshops, etc. Freier Garten (Gemeinschaftsgarten)
- Erhalt und Integration im Konzept

B.5.1.6 Grünzug Herrenberg -Am „Sibichen“

Das Große Herrenbergcenter liegt an der Schnittstelle zum Grünzug Herrenberg - Am Sibichen, dass als zentraler Grünraum des Erfurter Südostens neugestaltet und aufgewertet werden soll. Eine Integration der wertvollen Heckenstrukturen aus der Zeit vor dem Bau des Großen Herrenberges ist zu prüfen.

Für diesen Bereich bzw. für den gesamten Bereich nördlich der Kranichfelder Straße wurde unter Berücksichtigung der heutigen Flächenverfügbarkeiten bereits 2019 eine Konzeptstudie für den Freiraum erstellt. Ziel war es den Freiraum attraktiv zu gestalten und gleichzeitig eine barrierefreie Wegebeziehung von Norden kommend zu realisieren. Abgesehen von kleineren Spielbereichen und Sitzsteinen ist die Planung eher parkartig angelegt – eine Durchwegung steht hier im Vordergrund.

Da der konzeptionelle Entwurf aus dem Jahr 2019 bisher nicht weiterverfolgt wurde, besteht im Rahmen des Wettbewerbs die Chance, unter den heutigen Rahmenbedingungen eine funktionale Freiflächengestaltung unter den Prämissen des Modellvorhabens zu entwickeln. Die im Text beschriebenen ganzheitlichen Ansätze, etwa Schaffung von Aufenthaltsqualität, Herstellung von Barrierefreiheit, Abbau von Barrieren etc. sind dabei zu berücksichtigen. Für den Grünzug Herrenberg gilt insbesondere auch das Ziel der Vernetzung mit weiteren Freiräumen nach Norden, Südwesten und Südosten.

Fakten:

- Nutzung: Grünraum, Durchwegung, Abstands-/Restgrün
- Ziel: Neugestaltung, Aufwertung auch unter Bezugnahme weiterer Flächen; Vernetzung und Verbindung mit weiteren Freiräumen, Herstellung Barrierefreiheit, Schaffung von Aufenthaltsangeboten, Spiel, Sport, etc.



B.5.1.7 Spiel- und Sportanlage Kranichfelder Straße (Paulinzeller Weg)

Die kommunale Spiel- und Sportanlage an der Kranichfelder Straße, nördlich des Wiesenhügels liegt isoliert zwischen der Fahr- und Stadtbahntrasse einerseits und dem steil anstehenden Nordhang des Wiesenhügels andererseits. Fußläufige Querungen vom Herrenberg sind nur über die dunklen Unterführungen gegeben. Die Wege zum südlichen Großsiedlungsteil sind extrem steil und von maroden Wegen und Treppen gekennzeichnet. Der sehr dichte Baumbestand mit seinen tief reichenden Kronen und dichten Strauchflächen verdunkeln den Freiraum und behindern den Blick. Die vorhandenen Spielgeräte sind trotz Pflege verschlissen oder mussten aufgegeben werden. Fahrzeuglärm mindert die ohnehin schon geringe Aufenthaltsqualität.

Im Rahmen des Wettbewerbs soll dieses Freiflächenpotential wieder aktiviert werden. So ist die Neugestaltung zu einer Freizeitfläche mit verschiedenen Angeboten und einer hohen Aufenthaltsqualität wünschenswert. In diesem Zusammenhang wurde bereits im Jahr 2018 der Bedarf einer kleinen Skateranlage am Standort ermittelt und eine Vorplanung samt einem immissionsschutzrechtlich erforderlichen Schallgutachtens erstellt. Auch führte die Beteiligungsstruktur des Erfurter Stadtjugendrings BÄMM! diesbezüglich erste Bürgerbeteiligungsformate vor Ort durch.

Somit ist unter anderem die Integration eines schall-schutzkonformen Skateparks erklärtes Ziel für die

Entwicklung der Fläche. Das zu entwickelnde Konzept des Arelas soll insgesamt dazu führen, dass ein attraktiver, nutzbarer und sicherer Frei- bzw. Freizeitraum entsteht. Die Nähe zum benachbarten (privat betriebenen) Caravanplatz ist zu beachten.

Fakten:

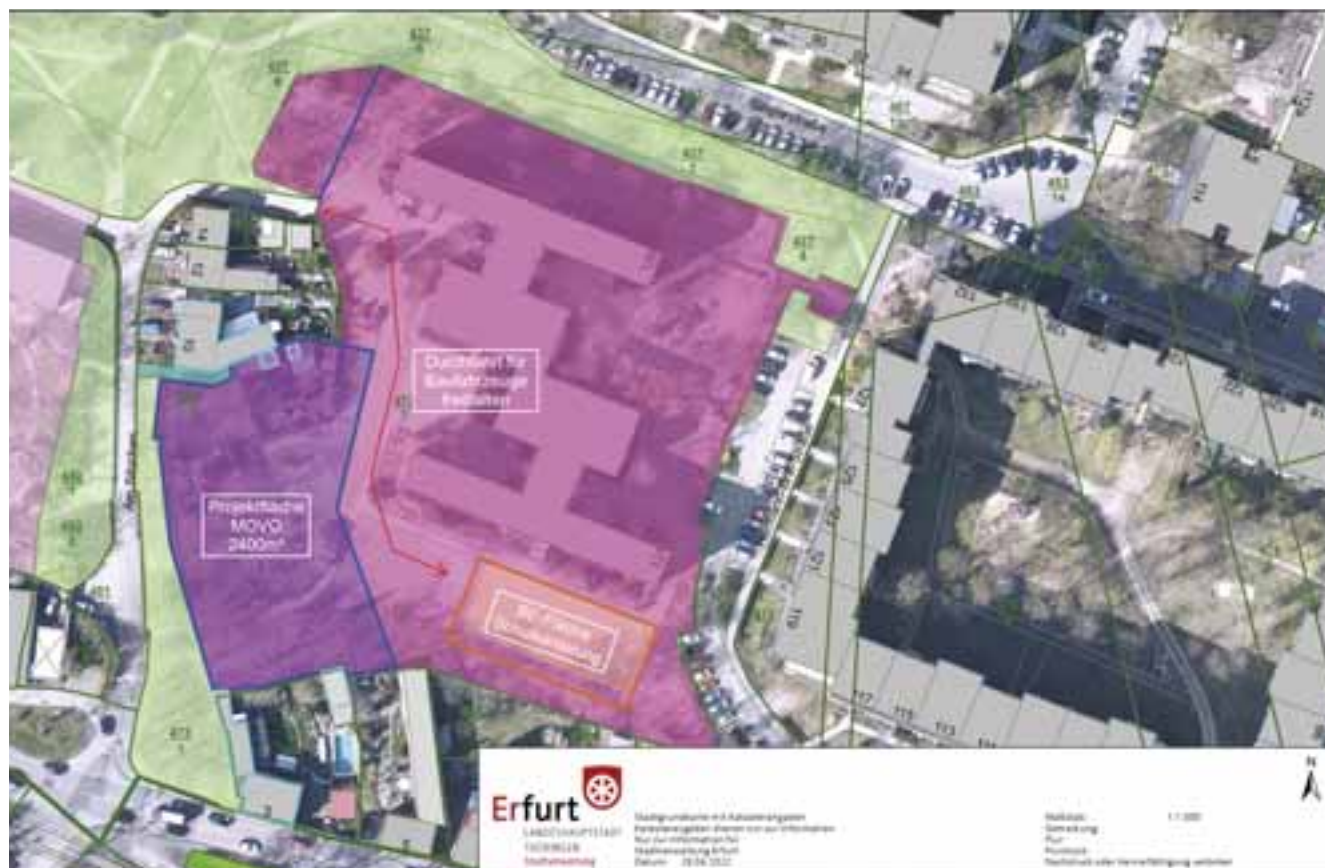
- Nutzung: Grünraum, Spiel- und Sportflächen, Park
- Ziel: Neugestaltung, Aufwertung, Vernetzung und Verbindung mit weiteren Freiräumen, Herstellung Barrierefreiheit, Aufenthaltsangebote, Spiel, Sport, etc.; Sicherheit, soziale Kontrolle

B.5.1.8 Bürgerhaus Melchendorf und Alte Feuerwehr

Das Bürgerhaus Melchendorf befindet sich an der Haarbergstraße 6. Direkt benachbart und auf dem Grundstück liegt die alte Feuerwache, die leergezogen ist. 1973 werden 20 Garagen auf dem Grundstück errichtet.

Südlich der alten Feuerwache, südlich des Holzergrabens, befindet sich die Wendeschleife der Stadtbahn mit der Haltestelle „Melchendorf“. Der Ort bietet insofern Potential, als dass hier die Ankernutzung des Bürgerhauses vorhanden ist, die durch die alternative Nutzungspotentiale der ehem. Feuerwache gestärkt werden kann, und zudem an einer wichtigen Haltestelle liegt. Zudem bildet dieser Ort freiraumplanerisch eine wichtige Übergabestation, z.B. zur Grünverbindung Holzergraben mit Verbindungspotentialen nach Südosten.

Abbildung 12: Flächenverteilung Schulstandort Hermann-Brill-Straße mit Überlegungen zu Flächendispositionen



Die Topografie an dieser Stelle und die „normal“ dimensionierten Verkehrsräume fördern zudem einen leichten Übergang zwischen den Stadtteilen Melchendorf, Drosselberg und Herrenberg und eine Verbindung nach Südosten bzw. Norden.

Zwischen Bürgerhaus und Feuerwache befindet sich ein kleiner Freibereich, der als Platz gestaltet werden und somit den wichtigen Trittstein im Quartier formulieren und Aufenthaltsqualität bieten könnte. Der Rückbau der Garagen ist in diesem Zusammenhang vorgesehen.

Fakten:

- Fläche ca. 1.685 qm
- Nutzung: Bürgerhaus, Kultur, Veranstaltung
- Ziel: Erhalt und Integration in das Konzept, Anker-nutzung, Gestaltung des Vorfeldes / Platzbereich; 8 PKW-Stellplätze f. das Bürgerhaus sind nachzuweisen.

B.5.1.9 Schulstandort Hermann-Brill-Straße 129 / 131 (Gemeinschaftsschule am Großen Herrenberg)

Der bis zu V-geschossige Gebäudekomplex an der Hermann-Brill-Straße 129 und 131 wurde im Zuge der Errichtungen der Großwohnsiedlungen hergestellt und ist ebenfalls in serieller Bauweise errichtet. Er wird als Ausweichobjekt für sanierungsbedürftige Schulen benötigt (hier je ca. 3 Jahre). Derzeit befindet sich dort die Gemeinschaftsschule (GGS) am großen Herrenberg - eine dreizügige Schule für die Jahr-

gangsstufen 5-10. Zugänge zum Schulgelände sind im Westen von der Straße Am Sibichen etwa auf Höhe der Kita angeordnet. Die Schule bildet einen weiteren Kristallisationspunkt vor allem für Kinder und Jugendliche im Stadtteil.

Welche Schulart, ob Grund-, Regel-, Gemeinschaftsschule oder Gymnasium, in den kommenden Jahren das Ausweichobjekt nutzen, steht noch nicht fest. Dies bezieht sich auf die beiden Schulteile. Aus dem aktuellen Raumangebot lässt sich z.B. eine 3-zügige Regelschule mit 27 Schüler*innen pro Klasse und insgesamt 936 Schüler*innen errechnen. Ebenso würde eine 4-zügige Grundschule Platz finden.

Laut Schulbauempfehlung des Freistaates Thüringen muss pro Schüler*in zudem 5 qm Pausenfläche zur Verfügung zu stehen. Ausgehend von einer 3-zügigen Regelschule mit 936 Schüler*innen in beiden Schulteilen, ist von einer Pausenflächen von 4.608 qm auszugehen. Dabei muss darauf hingewiesen werden, dass aufgrund der Hanglage und der angrenzenden Bebauung nicht jeder Teil des Schulhofes für die Pausengestaltung vollumfänglich genutzt werden kann. Gem. Schulbauempfehlung des Freistaates Thüringen ist für eine Grundschule ein Schulgarten in der Größe von 50 qm je Klasse vorzuhalten. Dies stellt eine Schulgartenfläche von 1.600 qm für eine 4-zügige Grundschule dar, welche auf dem Gelände vorgehalten werden soll.



Foto oben: Blick auf die Freiflächen östlich des Schulstandortes Hermann-Brill-Straße

Foto unten: Blick auf den Schulstandort Hermann-Brill-Straße aus der Richtung Am Sibichen



Den Schulgartenunterricht außerhalb des Schulgrundstücks durchzuführen würde ein erhöhter Zeit- und finanzieller Aufwand (Beförderung), sowie organisatorische Schwierigkeiten (Aufsichtspflicht, Pausenzeiten, Transport von Unterrichtsmaterialien) mit sich bringen. Das derzeitige Grundstück bildet knapp die definierten Anforderungen hinsichtlich der Außenflächen ab. Eine ersatzlose Verkleinerung der Flächen ist nicht möglich. Dennoch soll im Rahmen des Wettbewerbs geprüft werden, ob eine Teilneuordnung z.B. auch unter Inanspruchnahme der Flächen im Westen z.B. für städtebauliche Arrondierungen möglich und sinnvoll ist. Dies ist nur unter bestandsnahen Ersatz der dann für die Schullnutzung entfallenden Flächen (z.B. Schulgarten) möglich.

Im Rahmen des Modellvorhabens ist eine Gestaltung des Schulhofes vorgesehen. Die Schule bildet einen wichtigen Kristallisationspunkt vor allem für Kinder und Jugendliche im Stadtteil.



Fakten:

- Grundstücksfläche ca. 9.000 qm
- Nutzung: Ausweichobjekt für sanierungsbedürftige Schule
- Erhalt und Integration im Konzept, eine Schulhofsanierung / -gestaltung ist vorgesehen, Mögliche Verlagerung Schulgarten prüfen

B.5.2 Zusätzliche Nutzungen / Nutzungsergänzungen

Wie bereits in der Aufgabenstellung formuliert wird die Schaffung neuer Ziele im geometrischen Mittelpunkt als wesentlicher Aspekt für eine funktionierende „Neue Mitte Südost“ gesehen. Im Rahmen des Wettbewerbs sollen eine Nutzung / Aktivierung von Flächenpotenzialen für Neubauten oder die Transformation bzw. auch Rückoptionen, z.B. in Bereichen des Großen Herrenbergcenters, der Kita, etc. in der Gebietsmitte geprüft werden. In diesem Zusammenhang gilt es die Integration von Neubauten mit unterschiedlichsten innovativen Nutzungen, zukunftsfähige Sozial- und Bildungsangebote (insbesondere für Kinder und Jugendliche), neue gemischte Wohnformen, Gastronomie und ergänzende Einzelhandelsnutzungen zu prüfen, ein konkretes Programm gibt es jedoch nicht. Durch die Mischung öffentlicher und privater Nutzungen kann ein eigenes Profil für die Neue Mitte Südost geschaffen werden: ein Café, eine neue Kindertagesstätte, eine Stadtteilbibliothek sowie weitere mögliche Angebote für die besonderen Bedürfnisse der Bewohnerschaft.

Zur Belebung sind auch neue Funktionen der Freiflächen mit Aufenthaltsqualität, wie etwa Sportanlagen mit vielfältigen Nutzungsangeboten und/oder Spiel- und Bewegungsräume (für verschiedene Generation) zu generieren, die sowohl die Bewohnerschaft als auch Besucher*innen ansprechen.

B.5.3 Topografie

B.5.3.1 Topografische Situation

Das Wettbewerbsgebiet weist wie die Gesamtfläche Südost eine bewegte topografische Struktur auf. Beidseitig des im Verlaufs der Kranichfelder Straße verrohrten Schwemmbaches steigt das Gelände nördlich (zum langgezogenen Rücken des Herrenbergs) und südlich (zum spornartig ausgeprägten Wiesenhügel) teilweise steil an. Die Hänge wurden im Zuge des DDR-Wohnungsbaus unterschiedlich breit terrassiert.

Die Altdorflage von Melchendorf ist stark durch den ebenfalls verrohrten Verlauf des Schützengrabens geprägt. Die Stadtteile Drosselberg und Buchenberg sind wie Wiesenhügel und Herrenberg vom DDR-Wohnungsbaus geprägt und wurden in die bewegte Hügellandschaft hinein gebaut. Die vormals vorhandenen zahlreichen Gräben und Bäche (siehe Abbildung 20) sind weitgehend verrohrt oder naturfern überformt (z.B. der Holzergraben). Eine Öffnung des Schulzengrabens ist aufgrund seiner Tiefe im Gelände freiraumplanerisch nicht zielführend. Der Holzergraben führt nur temporär Wasser.



Foto oben: Blick von Süden auf die Fußwegeverbindung entlang der Kita Am Sibichen



*Foto Mitte: Topografie im Wettbe-
werbsgebiet im Bereich Wiesenhü-
gel*



*Foto unten: Topografie im Wettbe-
werbsgebiet im Bereich Wiesenhü-
gel*

Abbildung 14: Lageplan Variante 1 (oben) und Variante 3b (unten) (Quelle: VCDB Dresden-Berlin)

Der verrohrte Teil mündet im Gebiet der Neuen Mitte in den Schwemmbach. Auch hier ist die Öffnung nach derzeitigem Kenntnisstand nicht sinnvoll.

Die vorhandene Topografie verstärkt die Inselbildung und erschwert die Verbindungen innerhalb und zwischen den Stadtteilen. Unter der Maßgabe einer barrierefreien oder zumindest barrierearmen Gestaltung kommt der Auseinandersetzung mit der Topografie eine besondere Bedeutung zu. Die Veränderungen an den Verkehrsanlagen sollen mehr Raum für einen barrierefreien Fußverkehr und sicheren Radverkehr vor allem in Längsrichtung (Ost-West) ermöglichen. Gleichzeitig gilt es auch die Nord-Süd-Verbindungen mit Querung der Tallage zu verbessern.

B.5.3.2 Option zusätzliche Brücke

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Umbau der Verkehrsanlagen wurde zur Überwindung der großen Höhenunterschiede Nord-Süd auch die Integration einer zusätzlichen Fuß- und Radwegebrücke vom Wiesenhügel zum Herrenberg überlegt. Diese ist jedoch aufgrund der fehlenden Ziele an den potentiell möglichen Anknüpfungspunkten (vor allem im Süden), die Fragestellung des barrierefreien Zugangs nördlich der Kranichfelder Straße (Stichwort: Aufzug) und der stadträumlichen Wirkung, vor allem im nördlichen Bereich kritisch zu überprüfen. Auch die Querung der Verkehrsstrasse mittels eines neuen Brückenbauwerks zum Zwecke der Erreichung der neuen Mitte wäre denkbar.

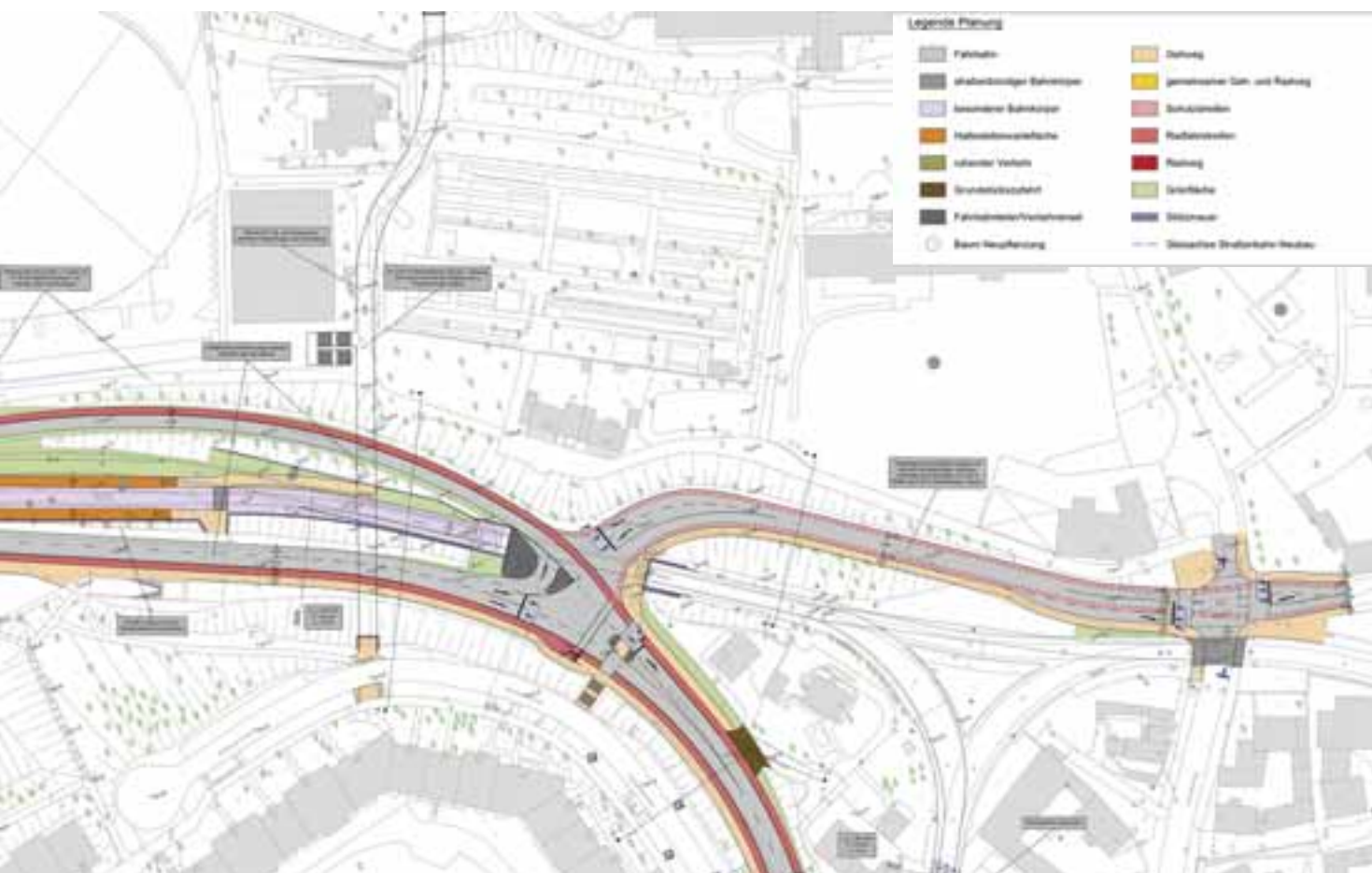
B.5.4 Verkehr und Ingenieurbauwerke

B.5.4.1 Machbarkeitsstudie – Verkehrsvarianten

Ziel ist die Entwicklung einer zeitgemäßen Verkehrslösung im Bereich Kranichfelder Straße / Dornheimstraße – Haarbergstraße bzw. am Wiesenhügel und grundlegenden Neuordnung des heute weitgehend vom motorisierten Individualverkehr dominierten Straßenraums und der angrenzenden Bereiche.

Im Vorfeld des Wettbewerbs wurde durch das Büro VCDB, Dresden eine Machbarkeitsstudie zum Umbau der Verkehrsanlagen durchgeführt, mit dem Ziel Handlungsspielräume und Möglichkeiten für eine ver-





kehrliche Neuordnung herauszuarbeiten. Als Ergebnis wurden ähnlich einem Baukastensystem Maßnahmen erarbeitet, die unterschiedlich kombinierbar sind. Diese Maßnahmen wurden zu denkbaren vier Grund-Varianten kombiniert, hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet und den Fachämtern sowie der EVAG (Erfurter Verkehrsbetriebe AG) vorgestellt. Die gesamte Machbarkeitsstudie ist den Unterlagen zur Auslobung beigefügt.

Variante 1 ist als bestandsorientierte Lösung zu betrachten und umfasst Umbaumaßnahmen, die zwar einige Defizite (z.B. des Radverkehrs) löst, aber durch die Orientierung am Bestand weniger Vorteile für den Gesamttraum hat. Variante 2 sieht die weitestgehende Neuordnung des Verkehrs unter weitgehendem Rückbau vorhandener Niveaus und Verkehrsanlagen vor. Sie generiert große Flächenpotentiale, vor allem nördlich der Kranichfelder Straße, bedingt aber auch die größten baulichen Eingriffe. Die Varianten 3a und 3b ordnen ebenfalls die Verkehre unter weitgehenden baulichen Eingriffen neu, nehmen aber stärker Rücksicht auf vorhandene Topografien und z.B. die Stadtbahn. In diesen Varianten entstehen durch die Neuordnung zukünftig nutzbare Flächenpotentiale. Beide Varianten (3a und 3b) unterscheiden sich im Detail zum Knotenpunkt um den Bereich Kaufland.

Nach Diskussion der vier Varianten mit den Fachämtern und der EVAG, wurden zwei als tragfähige Lösungen ausgewählt - die Varianten 1 und 3b. Die beiden anderen Varianten wurden als nicht umsetzbar (Variante 2) bzw. mit großen Problemen im Teilbereich Kaufland (Variante 3a) eingeschätzt und sollen nicht weiter verfolgt werden.

Die Varianten 1 und 3b werden als Grundlage in den Wettbewerb gegeben werden und sollen hier präzisiert und in Hinblick auf den städtebaulich-freiraumplanerischen Nutzen untersucht werden. Sie sind in Abbildung 14 (Seite 65) abgebildet. Die detaillierten Beschreibungen und Bewertungen sind der Machbarkeitsstudie zu entnehmen. Dabei können die Varianten auch modifiziert und weiter spezifiziert werden, sofern die definierten Vorgaben und Ziele erreicht werden. Das zu Grunde gelegte Baukastensystem bietet hierzu Anhaltspunkte.

In den zwei Varianten werden unterschiedlich starke Veränderungen an den Verkehrsanlagen vorgenommen, die in der Machbarkeitsstudie jeweils für die verschiedenen Verkehrsarten bewertet wurden. Im Vergleich zur bisherigen baulichen Situation aus den 1970er / 1980er Jahren sollen die Verkehrsarten Fuß und Rad insgesamt mehr Gewicht erhalten, während die Leistungsfähigkeit für den fließenden Kfz-Verkehr und für die Stadtbahn nach Möglichkeit beibehalten werden soll.

Mit dem grundsätzlichen Ziel, die Trennwirkung durch die Verkehrsachsen zwischen den Stadtteilen zu reduzieren, liegt es aber in der Natur dieser Planungsaufgabe, dass Kfz-Verkehr und Stadtbahn in den Planfällen mehr Berührungspunkte mit dem Fuß- und Radverkehr haben werden, als im Bestand und daher die vorgeschlagenen Lösungen aus dieser Studie immer einen Kompromiss zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsarten darstellen müssen. Speziell in Hinblick auf die Stadtbahn ist davon auszugehen, dass aber alle neuen Querungsstellen mit den heute üblichen Maßnahmen der ÖV-Bevorrechtigung verträglich gestaltet werden können.

B.5.4.2 Vorgaben Stadtbahn

Bei zukünftigen Änderungen an der Gleisinfrastuktur ist die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Stadtbahnbetriebs zu beachten. Entsprechend der Planungsvorgaben der EVAG sind dazu im Regelfall eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h zugrunde zu legen und sofern möglich ein besonderer oder unabhängiger Bahnkörper vorzusehen. Der Mindestradius beträgt 50 m und es sind Regelbauformen von Weichen und Kreuzungen mit Tiefrillen im Herzstückbereich zu verwenden.

Ein formuliertes Ziel ist eine Verbesserung der Zugangs- und Querungssituation bzw. eine Verbesserung der Lage und Erreichbarkeit der zentralen Haltestelle Abzw. Wiesenhügel. Neue oder grundhaft erneuerte Haltestellen müssen einen Bahnsteig mit 60 m Nutzlänge aufweisen sowie einen barrierefreien Einstieg mit einem Spaltmaß von 50 mm zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante ermöglichen. Haltestellen sollen daher in der Geraden liegen, aufgrund des erweiterten Lichtraumbedarfs im Bogen und seines



Foto oben: Bereich Gleistrasse der Stadtbahn und Haarbergstraße - Blick von Osten

Foto Mitte: Haltestelle Abzw. Wiesenhügel - Blick nach Westen

Foto unten: Gleistrassen der Stadtbahn im Bereich Straße „Am Wiesenhügel“ - rechts im Bild die Ortschaft Melchendorf



Wirkbereiches in angrenzende Geraden ist zusätzlich vor und hinter der Haltestelle eine Anfahr- bzw. Abfahrgerade von jeweils 14 m Länge zu berücksichtigen.

B.5.4.3 Vorgaben zum Brückenbauwerk über die Gleisanlagen im Kreuzungsbereich Kranichfelder Straße, Haarbergstraße, Am Wiesenhügel

Im Rahmen des Wettbewerbs ist eine geeignete Verkehrslösung im Brückenbereich, auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der durchgeführten Machbarkeitsstudie zum Umbau der Verkehrsanlagen vorzuschlagen. Ziel sollte es sein, ein gestalterisch optimiertes Bauwerk unter Berücksichtigung seines Standortes, seiner Funktion und der städtebaulichen Situation zu schaffen und die bisher trennenden Wirkung der baulichen Anlage durch geeignete konstruktive und gestalterische Lösungen (z.B. Verringerung der verbauten Sichtachsen, aufgelöste bauliche Strukturen, Änderung der Geländetopografie usw.) zu reduzieren. Angsträume müssen beseitigt bzw. reduziert sein und eine fußläufige Durchgängigkeit im Bereich hergestellt werden. Die vorliegenden Geländetopografie muss berücksichtigt oder angepasst werden und eine barrierefreie Nutzungsmöglichkeit ist obligatorisch. Ein Fokus sollte auf der konfliktarmen Nutzung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in Verbindung mit einer den Anforderungen entsprechende Leistungsfähigkeit für den MIV stehen.

Im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs geht es zunächst um die Grundkonzeption. Dennoch werden folgende Hinweise und Anforderungen zur Neukonzeption gegeben, die ggf. Auswirkungen auf die Grundkonzeption haben:

- robuste, dauerhafte und wartungsarme Konstruktion
- Tragfähigkeit und Bemessung nach Eurocode (DIN EN 1991-2) und die bauliche Ausbildung gem. ZTV-ING
- Schutz gegen Absturz und Schutz ggüber der Fahrleitungen
- Schutz des Bauwerkes bei Fahrleitungsriss
- Berücksichtigung eines Schutzraums neben den Gleisen (z.B. im Falle eines liegengelassenen Stadtbahnwagens)

B.5.4.4 Vorgaben zum Radverkehr

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind nicht adäquat, teilweise fehlen sie komplett. Deutlich zu erkennen sind die Konflikte zwischen dem Fußverkehr, dem Radverkehr und wartenden Fahrgästen im Bereich der Haltestelle Am Wiesenhügel. Hier kommt es auf den vergleichsweise schmalen Verkehrsanlagen zu diversen Nutzungsüberlagerungen.

Ziel ist eine konsequente Ausrichtung der Wegesysteme auf die Bedürfnisse von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, aber auch speziellen Bedürfnissen älterer Menschen. Für den Radverkehr gilt es neben fehlenden Netzstrukturen auch die vorhandene Anlagen zu prüfen und auf die neuen Ziele auszurichten. Dabei sind die Radverkehrsmengen bis zu einem gewissen Grad abhängig von den baulichen Angeboten und der zu gewährleistenden Sicherheit. Welche Art von Verkehrsanlage für den Radverkehr anzustreben sind, beschreiben die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Neben baulichen Maßnahmen sollte das Modellvorhaben auch genutzt werden, um mit bekannten und neuen Argumenten an der Erhöhung der Fahrradnutzung im Projektgebiet zu arbeiten.

B.5.4.5 Weitere Mobilitätsangebote

In den Stadtteilen Herrenberg, Wiesenhügel, Drosselberg und Buchenberg besteht eine nachweislich geringere Fahrradverfügbarkeit im Vergleich zur Gesamtstadt, sodass insbesondere Bike-Sharing-Angebote im Zusammenhang mit Pedelecs zu einer Attraktivierung des Radverkehrs in den hügeligen Stadtteilen beitragen können. Auch die Dichte der Standorte von Car-Sharing-Anbietern ist im Erfurter Südosten vergleichsweise übersichtlich.

Mit dem Ziel, nachhaltige Mobilitätsformen zu befördern setzt sich die LH Erfurt zum Ziel, in allen Erfurter Stadtteilen Mobilitätsstationen zu schaffen. Sie bündeln Mobilitätsangebote zur geteilten Nutzung sichtbar im öffentlichen Raum und machen Alternativen zum eigenen Auto für die Bürger*innen sichtbar. Dadurch sollen das Bewusstsein für die Angebote geschaffen und die Nutzung verbessert werden, um den



Foto oben: Blick aus der Haarbergstraße Richtung Westen Melchendorf und Wiesenhügel

Foto Mitte links: TKreuzungsbereich Kranichfelder Straße, Am Wiesenhügel, Haarbergstraße

Foto Mitte rechts: Brückenbauwerk über die Gleistrasse

Foto unten: Blick in die Kranichfelder Straße Richtung Osten - rechts im Bild Unterführung zur Haltestelle Abzw. Wiesenhügel



privaten Pkw-Besitz zu reduzieren und wertvolle Flächen im öffentlich nutzbaren Raum für andere Nutzungen zu gewinnen.

Mobilitätsstationen sollen an Standorten mit potenzieller Nachfrage, wohnortnah oder in Verknüpfung mit ÖPNV-Haltestellen eingerichtet werden. Typische Elemente von Mobilitätsstationen sind Car-Sharing und Bike-Sharing-Angebote, aber auch neue Sharing-Angebote wie E-Scooter oder Lastenräder. Zur Förderung der Elektromobilität kann außerdem Ladeinfrastruktur Teil einer Mobilitätsstation sein. Mit dem Angebot von E-Car-Sharing-Fahrzeugen wird Elektromobilität außerdem für die Bewohnerschaft erlebbar gemacht – trotz geringerer Nachfrage als beispielsweise in anderen Stadtteilen. Über das Modellvorhaben soll erprobt werden, wie die Angebote sowohl auf die Stadtteile Herrenberg, Wiesenhügel, Melchendorf und Drosselberg aus Sicht einer erweiterten Angebotsstruktur übertragbar sind und wie das bislang weitgehend unbekannte Nutzungsverhalten der Bewohnerschaft von Großwohnsiedlungen zu definieren ist. Im Rahmen des Wettbewerbs sollen daher folgende ergänzende Mobilitätsangebote integriert werden:

- Fahrradabstellanlagen dezentral im Wettbewerbsgebiet verteilt und fokussiert an frequentierten Standorten
- Integration von Sharing-Angeboten (Bike-, Scooter-, Carsharing)
- E-Ladestationen für Räder
- Mobilitätsstation, z.B. auch in Kombination mit weiteren Nutzungen wie einem Paketshop, Fahrradverkauf, Information, etc.

B.5.5 Landschaft und Umweltthemen

B.5.5.1 Landschaftsplan und Erfurter Grünes Leitbild

Mit dem „Erfurter Grünen Leitbild“ werden die groben Entwicklungsziele für Natur und Landschaft in der Stadt Erfurt und im Außenbereich beschrieben. Hierin werden Leitbildaussagen für Bereiche mit vergleichbarer Nutzung und Topografie entwickelt, für die sich einheitliche Zielsetzungen für einzelne Schutzgüter festlegen lassen. Ein Teilraum setzt sich in der Regel aus mehreren Landschaftseinheiten zusammen. Funktionale Bezüge zwischen Bereichen verschiede-

ner Nutzungen werden vor allem durch Entwicklungsachsen für den Grünraum- und Biotopverbund abgebildet.

Das Wettbewerbsgebiet ist weitgehend als Landschaftseinheit „Wohnbebauung mit mittlerer Durchgrünung“ gekennzeichnet. Ziel ist es, Abstandsflächen und ehemalige Abrissflächen (Stadtumbau) in attraktive Grünverbindungen zu größeren Grünanlagen zu integrieren oder zu für die Erholung nutzbaren Freiräumen umzugestalten. Das Grünflächenangebot wird durch private Vorgärten ergänzt. Für die einzelnen Landschaftseinheiten wird das Erfurter Grüne Leitbild schutzgutbezogen untersetzt. Stellvertretend sind hier einige benannt:

Stadtklima und Luftqualität

- sämtliche Leitbahnen der Klimaschutzzone 1 sind frei von Bebauung, Durchlüftungsbarrieren und emissionsrelevanten Nutzungen
- für das Stadtklima relevante Bereiche (Klimaschutzzone 2) sind in ihrer Funktionalität erhalten und entwickelt
- Wärmeinseleffekte sind durch Grünentwicklung und Teilrückbau reduziert
- keine großflächigen Neuversiegelungen

Biologische Vielfalt

- naturnahe Elemente in Straßenräumen, Grünanlagen und privaten Grünflächen vorhanden (freiwachsende Hecken, Großbäume)
- durch Stadtumbau frei gewordene Flächen sind teilweise zu pflegeextensiven Wildkrautbereichen umgestaltet

Landschaftsbild und Erholung

- Grünanlagen und Parks sind erhalten und ergänzt, innerhalb von 10-15 Wegeminuten ist eine Grünfläche oder eine Grünverbindung erreichbar
- alle öffentlichen Grünflächen sind durch Grünverbindungen vernetzt
- mittel- bis großkronige Straßenbäume sind in allen Straßen etabliert
- der Stadtumbau wurde gezielt zur Entwicklung von Grünverbindungen und Grünzügen genutzt;

ehemalige Rückbauflächen wurden zur Steigerung der Wohnqualität genutzt

- strategisch wichtigen Freiräumen sind revitalisiert, die Freiraumqualität wurde erhöht

Daraus abgeleitet werden folgende Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen:

- Schutz der Gärten und Grünanlagen vor Bebauung oder weiterer Versiegelung
- Erhaltung von Großgrün im Verkehrsraum
- Entwicklung einer Grünverbindung vom Flutgraben über Daberstedt und Herrenberg in Richtung Windischholzhausen sowie Daberstedt zum Wiesenhügel
- Entwicklung einer Grünverbindung vom Flutgraben in Richtung Daberstedt
- Verbesserung der Wohnqualität durch Gestaltung von Rückbauflächen der Großwohnsiedlungen
- Etablierung eines Kleingartenwanderwegs

B.5.5.2 Naturschutz

Bestand

Das Wettbewerbsgebiet ist gekennzeichnet durch eine hochgradig versiegelte Straßenverkehrssituation sowie angrenzende Grünflächen mit Gehölzbeständen. Die im Planungsraum befindlichen Grünflächen mit dem umfangreichen Baum- und Strauchbestand weisen sowohl Lebensraumfunktionen für heimische Vogel-/Fledermaus- und Insektenarten als auch klimatische Ausgleichsfunktionen auf. Nördlich der Stielerstraße befindet sich ein geologischer Aufschluss.

Im Planungsraum befinden sich der Holzergraben und der verrohrte Schwemmbach. Über den Schlehdornweg und den Schulzenweg bestehen fußläufige Anbindungen zum südlich angrenzenden Drosselberg und Steigerwald, welche eine örtliche Bedeutung als Erholungsraum besitzen. Die Wegeverbindung Am Sibichen führt auf den Kammweg des Herrenberges, welcher eine wichtige fußläufige Verbindung zwischen dem Herrenberg und Daberstedt darstellt. Die Haarbergstraße und der Holzergraben sind weitere stark frequentierte Wegeverbindungen.

Naturschutzfachliche Ziele

Mit der Neuordnung des Verkehrsraumes und der angrenzenden Grünflächen ist dem Erhalt der bestehenden Gehölzstrukturen ein besonderer Stellenwert einzuräumen. Der besonders gebietsprägende Gehölz-/Baumbestand ist in der Planung angemessen zu berücksichtigen. Für den Verlust von Bäumen, Gehölzen und sonstigen Grünflächen ist ein entsprechender Ersatz zu erarbeiten und rechnerisch nachzuweisen. Das zu entwickelnde Grünkonzept soll die Funktionen der „Neuen Mitte Südost“ als Ausgangspunkt für die oben beschriebenen fußläufigen Verbindungen unterstützen. Die Gewässer Schwemmbach und Holzergraben sind hinsichtlich ihrer Möglichkeiten zur Aufwertung zu untersuchen und entsprechend in die Planung einzubeziehen.

Die zukünftigen Grünflächen sollen sowohl eine hohe Aufenthaltsqualität besitzen als auch naturnah gestaltet werden, um siedlungsbewohnenden Vogel-/Fledermaus- und Insektenarten sowie verschiedenen Kleinsäugetern Lebensraumfunktionen bieten zu können. Entsprechend der aktuellen Situation sind die Biotopverbundfunktionen der Gehölze entlang der Haarbergstraße (Ost-West) sowie zwischen dem Kammweg und dem Drosselberg (Nord-Süd) zu erhalten und zu optimieren.

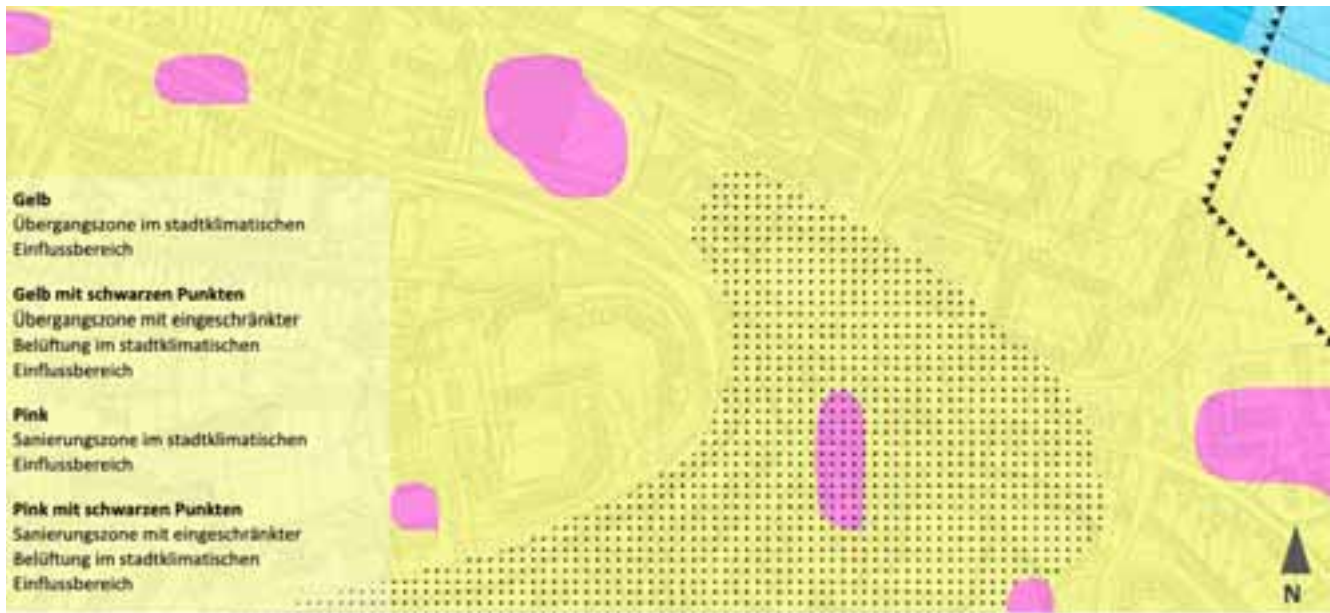
Bei der Grünflächenplanung ist die Konzeption „Erfurter Stadtgrün im Klimawandel“, der Umsetzungsplan der Stadt Erfurt zur Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“ und der Landschaftsplan (1997) sowie das Rahmenkonzept „Masterplan Grün“ zu beachten.

B.5.5.3 Klimatische Situation und Maßnahmen zur Klimaanpassung bzw. klimawirksame Maßnahmen

Das Modellvorhaben Erfurt Südost berührt klimatische Belange. Hierzu zählen u. a. die Lage in zu schützenden klimatischen Zonen und die Thematiken Durchlüftung, Kaltluftbahn sowie Hitze/-anpassung. Bei dem Projekt soll ein starker Fokus auf dem Klimaschutz und der Klimaanpassung - im gleichwertigen Maß - liegen.

Der Geltungsbereich des Modellvorhabens befindet sich in den folgenden klimatischen Zonen:

Abbildung 16: Kartenausschnitt Planungshinweiskarte (Quelle: SVEGIS)



- Übergangszone im stadtklimatischen Einflussbereich
- Übergangszone mit eingeschränkter Belüftung im stadtklimatischen Einflussbereich
- Sanierungszone im stadtklimatischen Einflussbereich
- Sanierungszone mit eingeschränkter Belüftung im stadtklimatischen Einflussbereich

Im Folgenden werden detailliertere Anforderungen und Hinweise zu den genannten Zonen und zu den Themen Durchlüftung, Kaltluftbahn sowie Hitze/anpassung zur Beachtung gegeben (siehe Abbildungen 16-17 und Tabelle)

Übergangszone im stadtklimatischen Einflussbereich (gelb markiert)

- umfasst Flächen verschiedener klimatischer Eigenschaften
- Flächen haben nur einen geringen oder gar keinen Einfluss auf andere Siedlungsflächen
- besitzen selbst keine klimatischen Defizite - dadurch geringe Schutzbedürftigkeit
- Erhöhung der Oberflächenrauigkeit (z. B. durch Bebauung) sowie Versiegelungen können vorgenommen werden
- klimatische Gutachten sind nicht erforderlich
- im stadtrelevanten Einflussbereich sind lufthygienische Emissionen zu begrenzen, um die Zusatzbelastung in der Kernstadt so gering wie möglich zu halten

Übergangszone mit eingeschränkter Belüftung im stadtklimatischen Einflussbereich (gelb markiert mit schwarzen Punkten)

Die Aspekte der vorangegangenen Übergangszone gelten auch hier. Nachfolgend sind die zusätzlichen Hinweise/Anforderungen aufgelistet.

- Ergreifen von Maßnahmen, die die Belüktionsfunktion verbessern
- nach Möglichkeit Strömungsbarrieren reduzieren und Bebauungen oder Heckenpflanzungen strömungsparallel errichten
- ggf. Reduzierung der Rauigkeit oder Realisierung von strömungsfördernder Bebauung/Bepflanzung

Sanierungszone im stadtklimatischen Einflussbereich (pink markiert)

- Flächen besitzen thermische und/oder lufthygienische Defizite
- Flächen müssen klimatisch saniert werden
- Unter dem klimaökologischen Sanierungsaspekt sollten überwärmungsmindernde bzw. durchlüftungsfördernde Maßnahmen besonders in den Wohngebieten erfolgen.
- Entsiegelungsmaßnahmen sind anstrengenswert
- Begrünungsmaßnahmen sollten zwingend erfolgen
- Ergreifen von lufthygienischen Minderungsmaßnahmen
- Bebauungen in Sanierungsbereichen im stadtrelevanten Einflussbereich sind nur mit kompensatorischen Maßnahmen möglich

Abbildung 17: Kartenausschnitt Klimafunktionskarte (Quelle: SVEGIS)



	Überwärmung		Einwohner- dichte (EW pro km²)	Einwohner		Hitzesensitive Gruppen				Bewertung möglicher Belastung
		Stufe			Stufe	Unter 6 Jahre	Über 65 Jahre	Summe	Stufe	
Wiesenhü- gel	65,5 %	4	12.022	5.410	3	5,3 %	24,8 %	30,1 %	4	3,7
Herrenberg	69,6 %	4	4.696	7.937	3	5,0 %	23,1 %	28,0 %	3	3,3
Melchen- dorf	18,2 %	2	1.847	10.401	4	4,8 %	22,5 %	27,3 %	3	3,0

Tabellenausschnitt Plattenbau – Bevölkerungsstatistik und Überwärmungsgrad bezogen auf die einzelnen Stadtteile der Landeshauptstadt Erfurt (Teil 1 - städtische Gebiete und Plattenbau) (Quelle: Klimagerechtes Flächenmanagement der Stadt Erfurt 2018, S. 98)

Sanierungszone mit eingeschränkter Belüftung im stadtklimatischen Einflussbereich (pink markiert mit schwarzen Punkten)

Es gelten die Aspekte der vorangegangenen Sanierungszone. Nachfolgend werden zusätzliche Hinweise/Anforderungen aufgelistet:

- Ergreifen von Maßnahmen zur Verbesserung der Belüftungsfunktion
- Bebauungen oder Heckenpflanzungen strömungsparallel errichten

Durchlüftung und Hitzeanpassung

In der Abbildung 17 ist die Durchlüftung (schwarze Pfeile) sowie die Kaltluftbahn (blauer Pfeil) zu erkennen und in der Planung zu berücksichtigen. Die gestreiften Flächen in Abbildung 17 stellen die Luftleitbahn dar, die gitterartigen Flächen die Luftleitbahn mit mäßiger Wirkung.

Zudem ist in Abbildung 17 und der Tabelle die Hitzesituation im und um den Bereich des Modellvorhabens Erfurt Südost zu erkennen. Bei der weiteren Planung sollten in Hinblick auf den Klimawandel und der u. a. damit verbundenen, weiteren Erhitzung der Stadt, insbesondere in dicht bebauten Bereichen wie den Plattenbaugebieten, die Thematik Hitzeanpassung Berücksichtigung finden. Besonders sollten hier die hitzesensitiven Gruppen, d. h. Menschen unter 6 Jahren bzw. über 65 Jahren, mitgedacht werden.

In den Erfurter Großwohnsiedlungen, die in industrieller Plattenbauweise errichtet wurden und von großzügigen Grünräumen gekennzeichnet sind, besteht Verbesserungsbedarf sowohl in Hinblick auf den Gebäudebestand, als auch die Freiräume. So heizt sich der Gebäudebestand während der immer häufiger auftretenden Hitzeperioden enorm auf und führt zu einer starken Belastung für die Bewohner*innen. Auch die mit Errichtung der Stadtteile hergestellten Grünanlagen, die maßgeblich zur Wohn- und Lebensqualität

Das Erfordernis zur Anpassung an den Klimawandel ist gerade in den exponierten Plattenbauten ein Thema der Zukunftsfähigkeit. Gemeinsam mit den Wohnungsunternehmen sollen z.B. Konzepte zum sommerlichen Wärmeschutz entwickelt werden, die mit einfachen, wirkungsvollen und plakativen Maßnahmen an der Fassade oder vor bzw. am Gebäude durchgeführt werden können.

74

Besondere Pflanzempfehlungen für den Betrachtungsraum 11		
Insbesondere für den Straßenraum:		Teilraum:
<i>Acer x freemontii</i>	Schuldrängiger Rot-Ahorn	nA
<i>Alnus x spathulifolia</i>	Spätholz-Eiche	alle
<i>Cladonia lutea</i>	Amerikanisches Gelbholz	alle
<i>Kalmia latifolia</i>	Rispiger Blasenbaum	nB, nC
<i>Liriodendron tulipifera</i>	Amerikanischer Tulpenbaum	nB
<i>Maackia amurensis</i>	Asiatisches Gelbholz	nB, nD
<i>Platanus orientalis</i>	Morgenländische Platan	nB, nC, nD
<i>Populus x berolinensis</i>	Berliner Pappel	alle
<i>Prunus cerasifera</i>	Kirschpflaume	alle
<i>Quercus robur</i>	Zett-Eiche	nB, nC, nD
<i>Taxus baccata</i>	Breitblättrige Kiefer	alle
<i>Ulmus pumila</i>	Sibirische Ulme	nB, nC, nD
Für sonstige Standorte:		Teilraum:
<i>Cercis siliquastrum</i>	Gemeiner Judasbaum	alle
<i>Gymnocladus dioica</i>	Amerikanischer Gewerbbaum	nB, nC
<i>Malus pumila</i>	Chapman	nB
<i>Malus alba</i>	Weißer Malvenbaum	nB, nC
<i>Prunus serotina</i>	Vogel-Kirsche	alle
Sonderfall zur Empfehlung an geeigneten Standorten:		Teilraum:
<i>Alnus glutinosa</i>	Rot-Eiche	alle
<i>Platanus hybridus</i>	Japanische Flügelnuß	alle
<i>Quercus robur</i>	Sibirische Eiche	alle
<i>Quercus petraea</i>	Fälsch-Eiche	nB, nC, nD

Abbildung 19: Empfohlenen Baumarten aus „Erfurter Stadtgrün im Klimawandel“ (Quelle: LH Erfurt)

beutung gilt soweit möglich, eine Schonung und Bewahrung des vorhandenen Baumbestandes. Bei unumgänglichen Fällungen sind ausreichende Ersatzpflanzungen im Umfeld vorzusehen.

Die Pflanzung von Stadtbäumen stellt neben der Dach- und Fassadenbegrünung einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Klimas in Bestandssituationen dar. In der Broschüre „Erfurter Stadtgrün im Klimawandel“ wurden stadtteilbezogen die Stadtbäume untersucht und Empfehlungen für die Neupflanzung vorgenommen, so auch für den Betrachtungsraum 11 Herrenberg, Melchendorf, Wiesenhügel. Hier kommt nur etwa 1 Stadtbaum auf 6 Bewohner*innen.

Die häufigsten Bestands-Baumarten sind: Spitz-Ahorn, Gemeine Esche, Berg-Ahorn, Kirsche&Pflaume und Eschen-Ahorn.

Im Bereich des Teilraums 11A („dörfliche Strukturen“) mit den natürlich gewachsenen Dorfkernen und einer offenen, teilweise kompakten Bauweise dominiert Privatgrün. Hier sind nur wenige punktuelle Straßenbaumstandorte vorhanden. Aufgrund der umgebenen Ausgleichflächen ergibt sich nur ein mäßiges Überwärmungspotenzial und relativ geringe verkehrsbedingte Beeinflussung.

In den Teilräumen 11B und 11C (Großwohnsiedlungen Herrenberg, Melchendorf, Wiesenhügel, Drosselberg, Buchenberg) dominieren die „autofreundlichen Strukturen“ der 1970er Jahre. Die Frei- und Grünräume sind fließend mit entsprechendem Baumbestand und kaum Einschränkungen bzgl. des Wurzel- und Kronenraums. Auch sind linienförmige Grünstrukturen vorhanden. Auch hier ergibt sich nur ein mäßiges Überwärmungspotenzial aufgrund der Vielzahl an thermischen Ausgleichsflächen.

Bei der Auswahl von Bäumen für Neupflanzungen sind die Immissionsbelastung und die Belastung durch Streusalz vor allem im Bereich der Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen. Konkrete Pflanzempfehlungen sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

klimawirksame Maßnahmen und Maßnahmen zur Klimaanpassung zu berücksichtigen und zu integrieren. Dazu gehören insbesondere auch Maßnahmen im Rahmen der „Schwammstadt“, Begrünungsmaßnahmen wie etwa Dach- und Fassadenbegrünung, die Schaffung und Vernetzung von verschiedenen Frei- und Grünräumen und die Pflanzung von Stadtbäumen. Hier sind gezielt stressresistente, großkronige Bäume nachzupflanzen, um die Klimaveränderungen für die Bewohnerschaft zumindest teilweise kompensieren zu können (vgl. auch Kapitel 5.5.3).

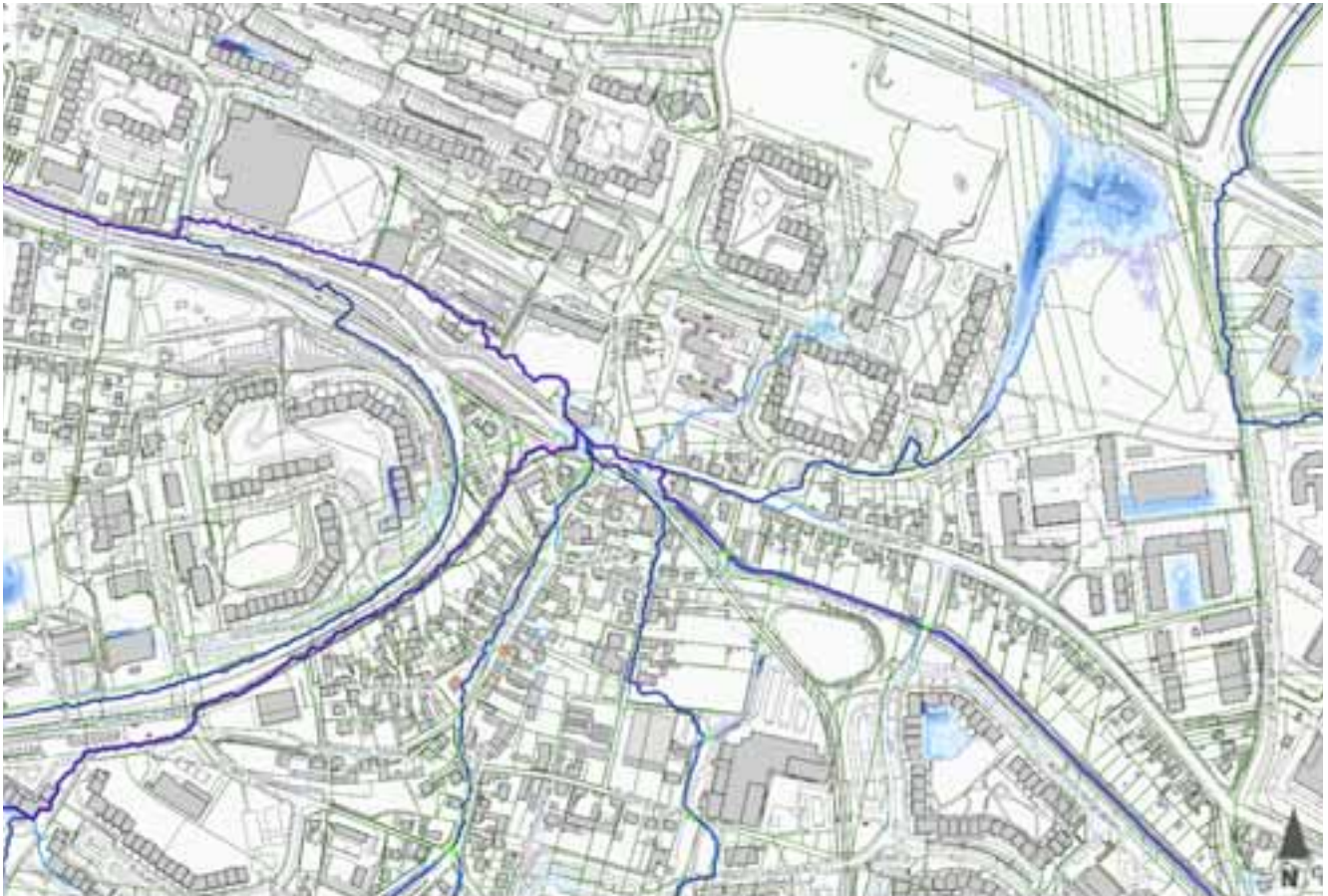
Auch ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität an heißen Tagen, etwa durch schattenspendende Großbäume, Trinkbrunnen, gestaltete Wasserflächen etc. ist erstrebenswert.

B.5.5.4 Baumbestand

Das gesamte Gebiet Erfurt-Südost ist von großzügigen, weitgehend begrünten Freiräumen gekennzeichnet. Insbesondere die steilen Hangpartien an der Nordkante des Wiesenhügels sind von dichten, teils undurchdringlichen Gehölzstrukturen bewachsen. Dem gegenüber überwiegen am Herrenberg Wiesenflächen mit Einzelbäumen und Baumgruppen, deren Kronen meist schleppenartig ausgeformt sind.

Der Baumbestand ist nach Möglichkeit zu erhalten und in die Konzeption zu integrieren. Da jedoch weitgehende und tiefgreifende Eingriffe z.B. in die Verkehrsinfrastruktur möglich und auch gewünscht sind, ist davon auszugehen, dass es auch Eingriffe in die vorhandenen Grünstrukturen bzw. auch den Entfall von Bäumen geben wird. Dies wird insbesondere bei einer Veränderung der Straßenführung und der Anpassung der Böschungen erforderlich. Für die Bear-

Abbildung 20: Kartenausschnitt Starkniederschlagsgefahrenkartierung (Quelle: SVEGIS)



B.5.5.5 Gewässer, Niederschlagswasser, Starkregen

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich die Gewässer „Holzergraben“, „Kesselgraben“, „Schützegraben“ sowie „Steingraben“ und „Schulzengraben“ (letztere drei weitgehend verrohrt). Diese sind Gewässer II. Ordnung im Zuständigkeitsbereich der Stadt und münden in die Schwemmbachverrohrung als Vorflut.

Bei der Gestaltung von Wegebeziehungen und Begegnungsstätten im Randbereich von den Gewässern sind die zu schützenden Randstreifen zu beachten und bei Umbauten naturnahe Gestaltungen zur Verbesserung des lokalen Kleinklimas zu bevorzugen.

Da große Teile des betreffenden Bereiches im Trennsystem abwassertechnisch erschlossen sind, werden die o. g. Gewässer als Vorflut für die Regenwassersammler bereits intensiv genutzt. Weitere Versiegelung wären daher hinsichtlich Niederschlagswasserableitung durchaus problematisch und sollten vermieden werden. Bei baulicher/räumlicher Umgestaltung sollte stets eine mögliche Entsiegelung mit in Betracht gezogen werden. Maßnahmen der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung/Rückhaltung sind als Planziel vorzuziehen.

Für den Bereich des Modellvorhabens weist die Starkniederschlagsgefahrenkartierung der Stadt Erfurt z. T. erhebliche, potenzielle Abflusswege sowie lokal po-

tenzielle Einstaubereiche auf (vgl. SVEGIS bzw. s. Abb. 20). Etwaige Umgestaltungen haben dem Rechnung zu tragen, Verschlechterungen der Situation für Anlieger sind auf jeden Fall auszuschließen.

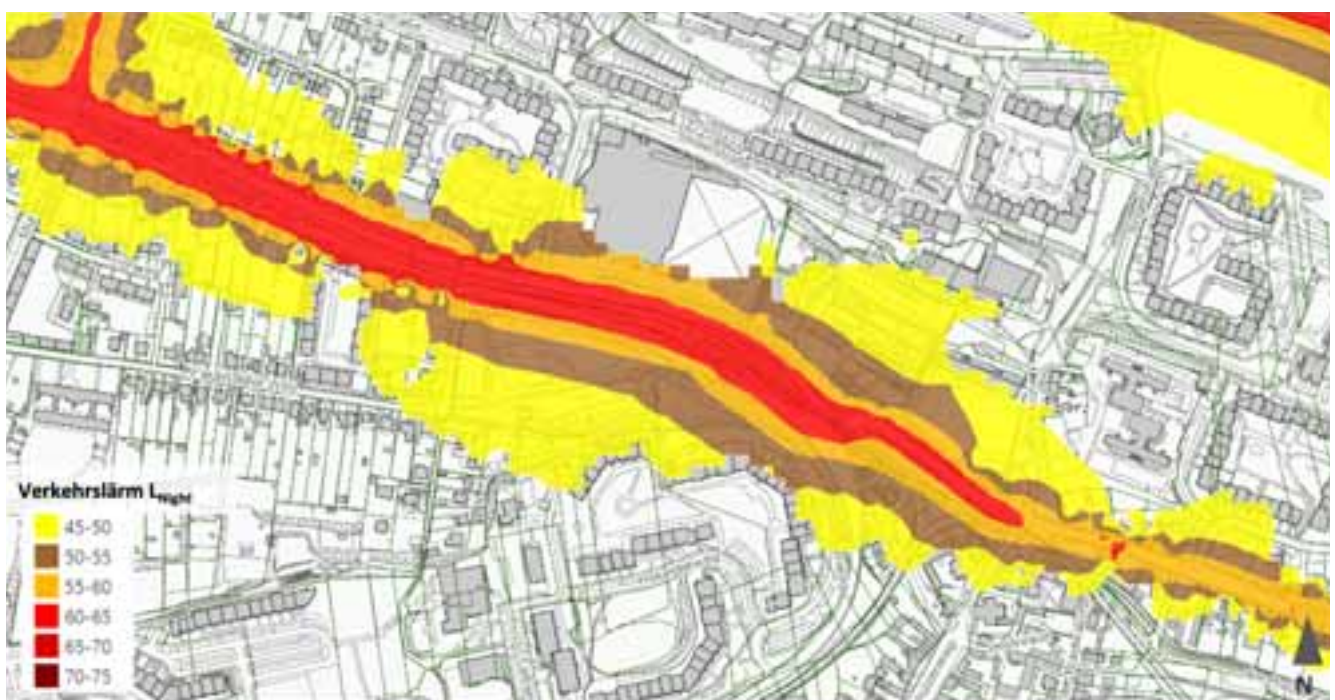
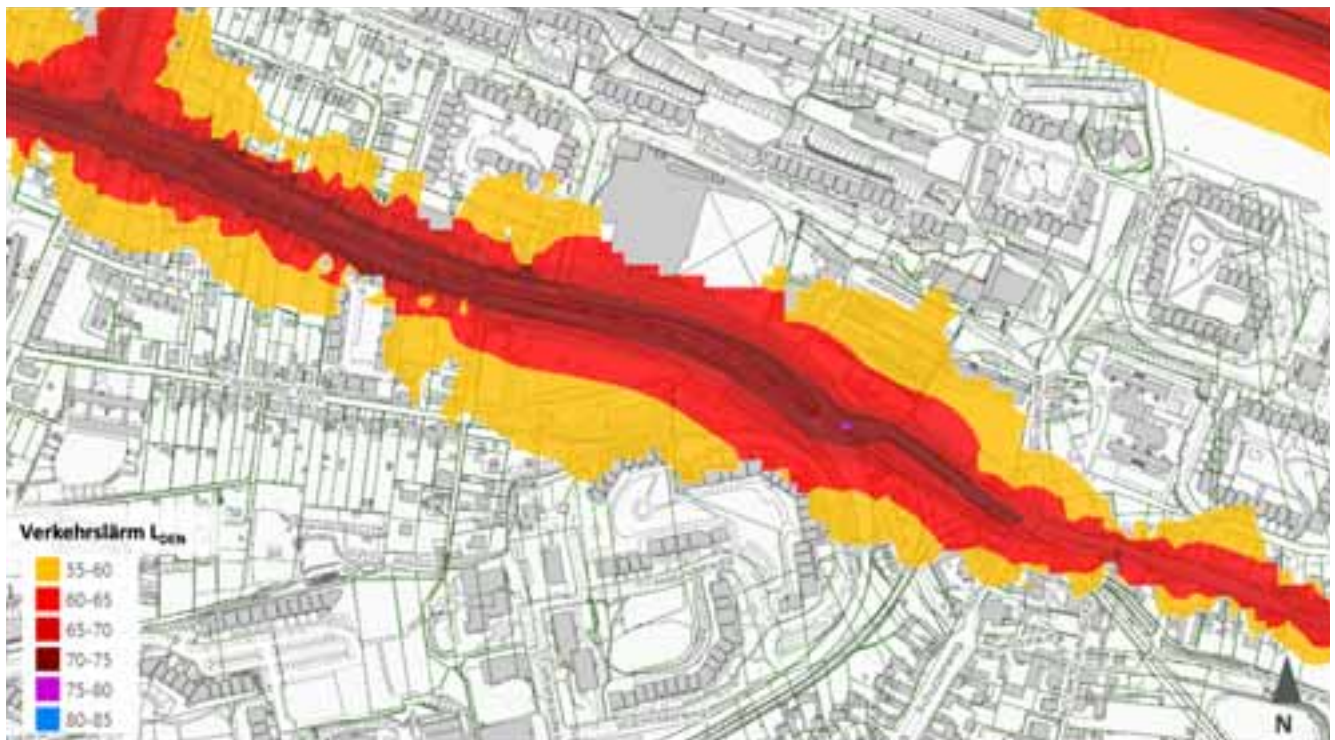
Standortspezifische Lösungen zum Regenwassermanagement bilden einen wichtigen Baustein. Neben möglichst großflächigen Entsiegelungen können in diesem Zusammenhang u. a. Zisternen, Versickerungsanlagen und Gründächer als Pufferspeicher für anfallende Niederschläge geplant werden. Dies begünstigt einerseits den nachhaltigen Umgang mit Niederschlagswasser und fördert gleichzeitig die ökologisch nachhaltige Brauchwassernutzung sowie das Mikroklima. Hinsichtlich der Regenrückhaltung stehen innovative Planungsansätze im Vordergrund. Der multifunktionalen Gestaltung von öffentlichen Flächen, die somit bei außergewöhnlichen Starkregenereignissen dem Rückhalt von Wasser dienen können, wird hierbei große Bedeutung beigemessen.“

B.5.5.6 Lärm

In den folgenden Abbildungen sind zur Information die Kartenausschnitte aus der Lärmkartierung des Lärmaktionsplanes der Stufe 3 zu finden. Die Kartenausschnitte zeigen die dortige Straßenlärmbelastung bezüglich des Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} (zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastigung) sowie des Nacht-Lärmindex L_{Night} (zur Bewertung von

Abbildung 21: Kartenausschnitt Lärmkartierung L_{DEN} (Quelle: SVEGIS; Lärmaktionsplan Stufe 3)

Abbildung 22: Kartenausschnitt Lärmkartierung L_{Night} (Quelle: SVEGIS; Lärmaktionsplan Stufe 3)



Schlafstörungen). Im weiteren Verfahren ist aufgrund der geplanten Umgestaltung der Kranichfelder Straße bzw. des Knotenpunktes Kranichfelder Straße – Haabergstraße – Am Wiesenhügel die Thematik Lärm (-schutz) zu berücksichtigen und zu überprüfen.

Beispielsweise könnte eine Verlegung der Straße näher Richtung Wohnbebauung oder eine Veränderung in der Höhenlage der Straße zu Veränderungen / Verschlechterungen der Lärmbelastung führen, womit u. a. in Hinblick auf gesunde Wohnverhältnisse dementsprechend planerisch umgegangen werden muss.

B.6 HINWEISE AUS DEN ORTSCHAFTSRÄTEN UND ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Am 08. Juli 2022 wurden die Ortschaftsräte über das Modellvorhaben und die Inhalte des anstehenden Wettbewerbs informiert und um Hinweise und Anregungen gebeten.

Am folgenden Tag, den 09. Juli 2022, haben sich auf Einladung der Stadt Erfurt rund 80 interessierte Bürgerinnen und Bürger zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Gymnasium 10 in Erfurt eingefunden. Arno Lieke und Jakob Kratzsch, beide Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, begrüßten die Anwesenden und gaben einen Überblick über das gesamte Modellvorhaben und das Projektgebiet „Neue Mitte“. Antje Ehlert vom betreuenden Büro FALTIN+SATTLER zeigte auf, was ein Wettbewerb ist und welche Ziele im Verfahren angestrebt werden. Der grobe Ablauf und die Inhalte des Wettbewerbs wurden näher erläutert, betont wurde dabei, die einzelnen Stadtteile mit dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb mehr miteinander zu verbinden und die Qualitäten für die Anwohner*innen zu steigern. Volker Hildebrandt, Amt für Stadtent-

wicklung und Stadtplanung, stellte ausführlich die extern beauftragte Verkehrsanalyse und die daraus resultierenden drei Planungsansätze für die Neugestaltung des Verkehrs vor.

Zudem stellte sich das Büro Zebralog aus Berlin vor. Das Team betreut den gesamten Beteiligungsprozess des Modellvorhabens.

Im Anschluss standen die Beteiligten für Fragen und Gespräche zur Verfügung. Die teilnehmenden Bürger*innen konnten sich aktiv im Foyer an dem Prozess beteiligen und über die Themen Wettbewerbsverfahren, Beteiligung, Nutzungen, Freiraum und Mobilität an aufbereiteten Ständen informieren. Besondere Ortskenntnisse, Lieblingsorte und Orte mit Handlungsbedarf waren gefragt. Alle Anmerkungen der Ortschaftsräte und der Öffentlichkeit wurden im Folgenden zusammengefasst, diese sind von den Planungsteams zu berücksichtigen:

B.6.1 Hinweise aus den Ortschaftsräten



NUTZUNGEN

Wunsch nach neuen Veranstaltungsorten; Wo soll die neue **Kita** entstehen? Wie wird die Küche bei zwei Standorten organisiert? ; es muss erst eine Kita als Ersatz in unmittelbarer Nähe entstehen, bevor die aktuelle abgerissen wird; Kita benötigt die Nähe zur Haltestelle; Wunsch nach Skaterpark; **Angebote/Versorgung für alte Menschen** einrichten z.B. im Herrenberg-Center

Tunnel als **sicherer Übergang** soll bleiben; Ampelschaltung an der Kranichfelder Straße wird kritisiert; Haltestelle ist ideal, weil ohne Straßenquerung für alle sicher erreichbar; **Tunnel** muss nur besser gestaltet werden; Kranichfelder Straße ist in schlechtem Zustand; räumliche Trennung des Individualverkehrs wichtig; PKW und Bahn als Möglichkeit in einem Tunnel unterbringen; eine Fahrbahn für Fahrräder nutzen; Verkehr ist hauptsächlich Zielverkehr und kein Durchgangsverkehr; es fehlen **Radwege** – diese sind unzureichend ausgebaut; heutige Führung des Radverkehrs wird kritisiert; ein **Kreisel** am Abzweig Wiesenhügel wäre sinnvoll; Leitsystem im gesamten Areal schaffen; Durchmesser der Kreisverkehre für Rettungsfahrzeuge beachten

MOBILITÄT

FREIRAUM

Problem mit Alkoholiker*innen an Grünplätzen; **Spielplatz mit Wasser** wird begrüßt; gesundheitsfördernde Maßnahmen beachten; ausreichend Freianlagen für die Kita einplanen; ein Park wird nicht benötigt





Fotos oben: Alle gesammelten Anmerkungen und Ideen wurden zusammengefasst und stehen den Planer*innen als Information zur Verfügung

Fotos unten: Unterschiedliche Altersgruppen bilden die diverse Bewohnerschaft ab



B.6.2 Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Errichtung eines kleinen Teiches mit Bänken in der Nähe vom Abzweig Wiesenhügel; Aufstellung von mehr Bänken; **Vorrang für Blühwiesen**; im Interesse des Insektenschutzes handeln; mehr schattenspendende Bäume; bienenfreundliche Pflanzen; Dachbegrünungen; **Fassadenbegrünung**; Nisthilfe aller Art; Sitzstangen für Greifvögel; Imker-Stellplätze; Solarbedachung voranbringen; Errichtung von **attraktiven Spielplätzen** in dem Bereich, z. B. Erweiterung des Basketball-/Bolzplatzes an der Ecke Cammermeisterweg/Muldenweg um einen Spielplatz und Sanierung des Spielplatzes im Park unterhalb des Wiesenhügels (neben Wohnmobilpark Trautmann); Bessere **Beschilderung** von Grünflächen; Fortführung Konzept „Grüne Clara“; Erweiterung „freie Gärten“; **Mikroklima** beachten; Biodiversität beachten; Sport- und Freizeistätten gepflegt und kontrolliert betrieben im Bereich Caravan-Stellplatz; Begegnungs- und Grünraum im Bereich Straßenbahnschleife; **Wasserspielplatz**; Parkplätze am Melchendorfer Markt für Grünraum nutzen; Nutzung von Regenwasser, Schwammstadt; mehr Bäume und Wasser für ein besseres Mikroklima; Grillplatz mit ausreichendem Abstand zu den Wohnungen; mehr Grün; **Bäume erhalten**; Blühwiesen und Bepflanzung, die auch was für das Klima tut; trockenresistente Bäume mit breiten Kronen pflanzen; naturnahe Grünflächen; **soziale Kontrolle in den Freiräumen verbessern**; zeitgemäße Spielplätze, die sauber und gepflegt sind; Bienenwiese; mehr Offenheit zur Absenkung der hügeligen Struktur - bedeutet Platzgewinn; **Aufenthaltsmöglichkeiten** verteilt im Areal; Anpassung an den Klimawandel; Starkregenprobleme im Bereich Schulzenweg – Haarbergstr.; Treppen beleuchten; Tunnel ist Angst-raum; ausreichend Mülltonnen aufstellen; Platz zum Verweilen, alle anderen Flächen für **Biodiversität** nutzen; Versiegelung minimieren; Abgeschiedenheit Melchendorfs ist auch Sicherheit; Maßnahmen gegen Trockenheit; Melchendorf als Durchgang kritisch wegen zu viel Müll; **Regenwasser sinnvoll leiten**; Wunsch nach Wasserstellen, Fließgewässer; Verkehrsberuhigte Areale fürs Spielen einrichten; den Friedhof bewusst ruhig halten; **Neue Beleuchtung** für die Sicherheit

FREIRAUM

NUTZUNGEN

Nutzung des Waldkindergartens – Erhalt, da die Lage sehr schön ist; die Lage der Kita muss durch den ÖPNV erreichbar sein; **Herrenberg-Center mit sinnvollen Nutzungen füllen**, wie Bank, Frisör, Kiosk etc.; Kita und Krippe zusammenlassen – viele Eltern haben Kinder in beiden Einrichtungen; **Gastroangebote** wieder etablieren; **sozialverträgliche Nutzungen**, die sich jeder leisten kann; Kita in der Nähe der Straßenbahn planen; Kita bestehen lassen; Kita-Standort an der Herrmann-Brill-Str. möglich, da Anbindung an den Bus möglich ist; **Kita** erhalten; Suppenküche; Hundewiese umzäunt für Freilauf; altes Einkaufszentrum (Großes Herrenbergcenter) wieder beleben mit kleinen Geschäften, Restaurants, Eisdiele, ...; **Ärztelhaus**; legale Graffitiwand einrichten; Angebote schaffen, die die neue Mitte attraktiv machen; **Veranstaltungsraum** etablieren; Kita-Freiraum muss in der Größe erhalten bleiben; Servicepunkt für Bürger*innen



Kreuzung Stadtbahn und PKW wird infrage gestellt; Frage nach Verkehrsunfällen kommt auf – kein Unfallschwerpunkt – Kreuzung funktioniert gut; **Tunnel** muss nur beleuchtet werden; **Treppe Wiesenhügel** muss barrierefrei gestaltet und beleuchtet werden; Tunnel ist in den Abendstunden ein Angstraum; Tunnel ist kein guter Fußgängerweg; **ÖPNV muss Vorrang haben**; die Tunnelquerung ist zu lang, umwegig und wenig attraktiv; die Menschen laufen illegal und gefährlich über die Straße und Gleise; **keine Tunnel mehr bauen**; Aufenthaltsqualität/Zugangssituation zum ÖPNV hat sehr wenig Qualität; **barrierefreier Weg** vom Wiesenhügel zum ÖPNV; Einführung einer Buslinie, die die Stadtteile verbindet; Beachtung, dass die Linie 3 das Rückrad des Erfurter ÖPNV ist – **Eingriffe haben Auswirkungen auf die gesamte Stadt**; Tunnel zur Straßenbahn erhalten; Wie ist die Erreichbarkeit während der Bauphase gewährleistet? ; Barrieren Gleisanlagen und Mauer von Melchendorf auflösen; Wendeschleife Melchendorf hat hohes Potenzial als attraktiver, nutzbarer Freiraum; Quermöglichkeiten um den Knoten Haarbergstraße/Sulzenweg sind ebenso wenig attraktiv und etwas umwegig; **keine Durchfahrt in Melchendorf**; Melchendorf vor dem Lärm schützen; andere Radwegführung bei der Straßenunterführung beim Kaufland, Haltestelle „Abzweig Wiesenhügel“ (nicht direkt durch die Wartenden); sichere und gut befahrbare Radwege; Radweg Fokus auf den Weg nach Windischholzhausen; **Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer*innen hat oberste Priorität**; Kranichfelder verschmälern + Radwege ermöglichen; E-Ladestationen aufstellen; Radverkehr bei Befahren der Richtung (Innenstadt>) Kranichfelder Straße > Haarbergstraße (> Drosselberg...) wird man dem vorhandenen Radweg parallel zur Kranichfelder und Haarbergstraße über "verlorenen Höhen" gezwungen; **Abstellanlagen** mitdenken; die Alternativen sind umwegig oder "illegal"; **Verbesserung der Fahrradwege**; strenge Trennung von Fuß- und Radverkehr gewünscht; Fahrradabstellanlagen einplanen; Fahrradsituation sinnvoll gestalten, **Höhenunterschiede verbessern – Umwege verhindern**; Haarbergstraße sanieren; Idee der Fußgängerbrücke Wiesenhügel wird als sehr positiv bewertet; MIV: die gebotene Linksabbieger-Lösung aus der Haarbergstraße in den Schulzenweg ist sehr befremdlich und löst immer wieder Stockungen oder gefährliche Situationen aus; Verkehre können nicht auf andere Straßen umverteilt werden, da diese schon hoch frequentiert sind; Garagen, die an das Laden von Elektroautos angepasst sind; Verschiedene Möglichkeiten den Verkehr zu kreuzen; **Bessere Beschilderung von Wegen**; Ampeln für sehingeschränkte Personen nutzbar machen; Wegweiser für fremde Personen; Dornheimstraße entschärfen bis die Kranichfelder Straße fertig ist; Lärmschutz beachten; sehr enge Parkplätze am Rewe und Aldi umstrukturieren; mehr Carsharingangebote; Flüsterasphalt verwenden; Umgehungsstraße stärker nutzen; Haarbergstraße Verkehr nur in eine Richtung freigeben; **Qualität für Spaziergänger erhöhen**

MOBILITÄT



Fotos links: Ansprechpartner*innen der LH Erfurt und das Büro für die geplanten Bürgerbeteiligungen zebralog, Berlin stehen für Rückfragen zur Verfügung

Foto unten: Grüne Fähnchen als Lieblingsorte und rote Fähnchen als Orte mit Handlungsbedarf geben ein gutes Bild über die Einschätzung der Bürger*innen als Expert*innen für das Plangebiet (die aufbereitete Grafik können Sie dem Anhang entnehmen)



