

MODELLVORHABEN ERFURT

NEUE MITTE SÜDOST

Wettbewerblicher Dialog nach § 18 VGV

Aufgabenbeschreibung und Verfahrensablauf

Wettbewerblicher Dialog zur Vergabe von Planungsleistungen zur Umgestaltung der Verkehrsanlagen und öffentlichen Räume in Erfurt Südost

Fassung vom 28. Oktober 2024



IMPRESSUM

Herausgeber

Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung

Redaktion

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Warsbergstraße 3
99092 Erfurt

PAD .Baum .Freitag .Leesch
Graben 1
99423 Weimar

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
- Auslobungstext „Neue Mitte Südost“ städtebaulich-freiraumplanerischer und verkehrsfunktionaler Wettbewerb nach RPW, 2022

Titelbild: Steve Bauerschmidt

Förderung

Gefördert im Bundesprogramm
,Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung‘
durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen.

Gefördert durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft.



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

Gefördert durch

Freistaat
Thüringen



Ministerium
für Infrastruktur
und Landwirtschaft

mit Mitteln der Städtebauförderung

INHALT

A	ANLASS UND ZIEL	1
1.	Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung	2
2.	Die „Neue Mitte Südost“	3
B	AUSGANGSLAGE UND RAHMENBEDINGUNGEN	5
3.	Verfahrenskontext	6
3.1	Rahmenkonzept zum Modellvorhaben 2021	6
3.2	Machbarkeitsstudie Umgestaltung Verkehrsanlagen 2020/21	6
3.3	Städtebaulich-freiraumplanerischer und Verkehrsfunktionaler Wettbewerb nach RPW 2022/23	6
3.4	Wettbewerbsergebnis und städtebauliche Rahmenplanung	6
3.5	Qualifizierung des Wettbewerbsergebnisses, VCDB 2023	8
4.	Stadträumliche Situation	10
4.1	Städtebau und Nutzungsstrukturen	10
4.2	Freiraumstrukturen	14
4.3	Verkehrliche Situation	16
5.	Tangierende Planungen	24
5.1	Mel 051 – Vorhaben- und Erschließungsplan Kaufland	24
5.2	Neugestaltung Wegebeziehung am Holzergaben	25
5.3	„Neues Quartier“	25
5.4	ehemaliges Großes Herrenbergcenter, Singerstraße 1	27
C	AUFGABE IM WETTBEWERBLICHEN DIALOG	28
6.	Zusammenfassung	29
7.	Planungsbereich	30
8.	Freiraumplanerische Lösung für die „Neue Mitte“	30
9.	Eine Brücke als Verbindung	32
9.1	Funktion und Prägung	32
9.2	Ziele für den Höhenweg	32
9.3	Realisierbarkeit	32
9.4	Wegebeziehung zum „Stadtplatz“ und der Haltestelle „Abzweig Wiesenhügel“	32
10.	Verkehrliche Lösung für die „Neue Mitte“	33
10.1	Umbau zu einer niveaugleichen Verkehrsanlage	33
10.2	Anforderungen Straßenbahn	34
10.3	Anforderungen Radverkehr	34
10.4	Weitere Mobilitätsangebote	35
11.	Umgang mit dem Bestand	36
11.1	Gleistrasse der Straßenbahn	36
11.2	Wohngrundstücke am Milwitzweg	36
11.3	Schlehdornweg am Wiesenhügel	38

11.4	Spiel- und Sportanlage Kranichfelder Straße (Paulinzeller Weg)	38
11.5	Schulsporthalle	39
11.6	Kaufland mit Sportdach	39
11.7	STZ Stadtteilzentrum und Freier Garten am Herrenberg	41
11.8	Friedhof Melchendorf	42
11.9	Privatgrundstücke Kranichfelder Straße 143, 145 und 157	42
12.	Landschaft und Umwelt	44
12.1	Landschaftsplan und Erfurter Grünes Leitbild	44
12.2	Naturschutz	45
12.3	Klimatische Situation und Maßnahmen zur Klimaanpassung bzw. klimawirksame Maßnahmen	45
12.4	Baumbestand	49
12.5	Gewässer, Niederschlagswasser, Starkregen	51
12.6	Lärm	52
13.	Öffentlichkeitsbeteiligung	53
14.	Realisierungszeitraum und Wirtschaftlichkeit	54
D	VERFAHREN	55
15.	Auftraggeberin	56
16.	Auftragsgegenstand	56
17.	Art und Bedingungen des Verfahrens	57
17.1	Kommunikation	57
17.2	Richtlinien	57
17.3	Vergabekammer	58
18.	Ablauf des Verfahrens	59
18.1	Teilnahmewettbewerb	59
18.2	Dialog	59
18.3	Verhandlungs- und Angebotsphase	62
19.	Planungsteams des Wettbewerblichen Dialogs	62
20.	Empfehlungsgremium	62
21.	Zuschlagskriterien	64
21.1	Übersicht über die Zuschlagskriterien	64
21.2	Kriterien zur Beurteilung der Konzeptqualität des Entwurfs	65
22.	Unterlagen	66
23.	Geforderte Leistungen	68
23.1	Formale Vorgaben zu den Abgabeleistungen	68
23.2	Abgabeleistungen zum Abschlusskolloquium	68
23.3	Abgabeleistungen zur Konzeptdiskussion und dem Zwischenkolloquium	70
24.	Aufwandsentschädigung	71
25.	Eigentum und Urheberrecht	72
26.	Verfassererklärung	72
27.	Bekanntmachung des Ergebnisses	73
28.	Haftung und Rückgabe	73

A ANLASS UND ZIEL

1. Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung

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 Sonderprogramm „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ aufgenommen. 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. Für komplexe Herausforderungen erproben Fördermittelgeber und Bauherrin innovative Lösungswege, welche beispielgebend für die zukünftige Stadtentwicklung und Städtebauförderung werden sollen.

Kernziel des Modellvorhabens in Erfurt ist es, die Großwohnsiedlungen des Erfurter Südostens räumlich-funktional und ideell miteinander zu verbinden sowie die öffentlichen Räume und Verknüpfungsbereiche spürbar aufzuwerten und damit einen identitätsstiftenden Imagewandel einzuleiten. Die Großwohnsiedlungen sind seit den Neunzigerjahren von negativen Entwicklungstendenzen, sozialer Entmischung, einer Zunahme sozialer Problemlagen und Konflikten betroffen. Die städtebaulichen Maßnahmen sollen diesen Tendenzen entgegenwirken und den Südosten an die dynamische Entwicklung der Gesamtstadt anschließen.



Abb.: 1 Der Erfurter Südosten aus der Vogelperspektive, LH Erfurt

2. Die „Neue Mitte Südost“

Die „Neue Mitte“ hat die umfassende Neugestaltung der zentralen öffentlichen Stadt-, Verkehrs- und Freiräume am „Abzweig Wiesenhügel“ und seiner Umgebung zum Ziel. Der Stadtumbau soll als kraftvoller Impuls eine positive Entwicklung anstoßen und für weitere öffentliche Maßnahmen sowie privates Engagement und Investitionen wegbereitend sein.

In Folge eines städtebaulichen Planungswettbewerbes erarbeitet die Stadt Erfurt mit dem Wettbewerbssieger eine städtebauliche Rahmenplanung als ganzheitliche Entwicklungsperspektive für den ca. 25 ha großen Stadtraum mit einer Perspektive bis in das Jahr 2060. Für eine erste Bauphase soll im Wettbewerblichen Dialog und der nachfolgenden Planung ein konkretes Umsetzungskonzept für den zentralen, ca. 6 ha großen Bereich entwickelt, geplant und realisiert werden. Zentrale Erkenntnisse und Planungsansätze des bisherigen Prozesses sollen dafür weiterentwickelt und mit neuen Lösungsansätzen vervollständigt werden.

Gegenstand dieses Stadtumbaus und der vorliegenden Planungsaufgabe ist die Umgestaltung der zentralen Verkehrsanlagen am „Abzweig Wiesenhügel“ und der angrenzenden öffentlichen Räume. Für ein weiteres wichtiges Element der „Neuen Mitte“ existieren Planungsansätze einer Brücke, dem „Höhenweg“, welche hinsichtlich ihrer Potenziale zur Identitätsbildung, für Aufenthaltsqualitäten sowie Erschließungsfunktionen stadtbildprägend gestaltet werden soll. Ein „Stadtplatz“ mit der zentralen Straßenbahnhaltestelle soll als Ankunfts- und Verbindungsort und ebenso als Identitätsstifter im Stadtteil herausgearbeitet werden. Zur Verbindung der Siedlungen untereinander muss ein baulich-räumliches Konzept gefunden werden, dass die drei gegebenen Höhenniveaus miteinander vernetzt, indem das Tal zwischen den Hügeln als zentraler und verbindender Stadtraum wiederhergestellt wird. Der Straßenzug Kranichfelder Straße - Haarbergstraße mit den Abzweigen Rottenbacher Weg, Dornheimstraße, Am Wiesenhügel sowie Schulzenweg/Am Sibichen soll auf einer Länge von ca. 900 m grundsätzlich neu- und umgestaltet werden.

Das „Modellvorhaben“ bietet die Chance, die umfassenden Maßnahmen kurzfristig zu realisieren. Die gesuchte Lösung muss deshalb einem hohen Anspruch an Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit gerecht werden.



Abb.: 2 Luftaufnahme Stadtgebiet Erfurt und Plangebiet „Neue Mitte Südost“, © GDI-Th

B AUSGANGSLAGE UND RAHMENBEDINGUNGEN

3. Verfahrenskontext

3.1 Rahmenkonzept zum Modellvorhaben 2021

Das Rahmenkonzept 2021 beschreibt die planerischen Analysen, Zielstellungen und Maßnahmen, die dem Bundesförderprogramm „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ zugrunde gelegt worden. Mit dem Rahmenkonzept wurden sieben thematische Handlungsfelder entwickelt, in denen Teilprojekte eingeordnet sind. Die „Neue Mitte Südost“ bildet das mit Abstand umfangreichste der sieben Handlungsfelder:

- Personal, Vorbereitung, Evaluierung, Beteiligungsprozess
- „Neue Mitte Südost“
- Nahtstellen zwischen Großwohnsiedlung, Dorfstruktur und angrenzendem Landschaftsraum
- Ergänzung aktivierender sozialer Infrastruktur
- Anpassung an den Klimawandel
- Mobilitätsstationen
- Neugestaltung peripherer Freiräume im Ergebnis des Beteiligungsprozesses

3.2 Machbarkeitsstudie Umgestaltung Verkehrsanlagen 2020/21

In Vorbereitung des städtebaulichen Wettbewerbs wurde durch die Landeshauptstadt Erfurt eine Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Verkehrsanlagen Kranichfelder Str./ Am Wiesenhügel/ Haarbergstr. beauftragt und vom Büro VCDB aus Dresden erarbeitet. Im Rahmen dieser Studie wurden Varianten und Module zum Umbau der Verkehrsinfrastruktur entwickelt. Dabei ging es nicht nur um einen Umbau der Straßen für den MIV, sondern auch um Maßnahmen im Bereich der Straßenbahntrasse und -haltstellen.

Die Machbarkeitsstudie enthält Verkehrsvarianten, die sich weniger oder stärker am Bestand der Anlage orientieren. Die größten Potenziale zur Schaffung stadträumlicher- und freiräumlicher Qualitäten wurden einer niveaugleichen Variante zugeschrieben, die zugleich den größten Eingriff in den Bestand und funktionale Herausforderungen mit sich bringt.

3.3 Städtebaulich-freiraumplanerischer und Verkehrsfunktionaler Wettbewerb nach RPW 2022/23

Zur Erlangung von integrierten Lösungsansätzen für die komplexe Planungsaufgabe der „Neuen Mitte“ wurde 2022 ein Wettbewerb nach RPW 2013 ausgelobt. Der Wettbewerb war ein erster wichtiger Baustein und Planungsschritt im Sinne einer integrierten Gesamtbetrachtung der städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrsfunktionalen Situation und zielt auf eine Neuordnung und die Entwicklung einer Gesamtperspektive und Strategie für die nächsten Jahrzehnte ab. Der Wettbewerb behandelte dafür ein 25 Hektar großes Planungsgebiet.

Vorschläge zum Umbau der Verkehrsinfrastruktur sowie die Entwicklung von Umsetzungsschritten in den Realisierungszeiträumen 2030/2040/2060 sollten durch die Teilnehmenden erarbeitet werden.

3.4 Wettbewerbsergebnis und städtebauliche Rahmenplanung

Im Ergebnis des Wettbewerbs wurde das Planungsteam bestehend aus dem Octagon Architekturkollektiv aus Leipzig, dem Büro impuls Landschaftsarchitektur aus Jena und team red aus Berlin als Verkehrsplaner mit dem 1. Preis ausgezeichnet. Der Sie-

gerentwurf sieht ein lebendiges Zentrum für den zentralen Bereich im Südosten vor, in dem es urbane Stadtplätze, attraktive Parks, Grünräume und aktiv genutzte Dächer und ein neues Quartier gibt. Vorhandene Nutzungen werden aufgegriffen und durch weitere neue öffentlich nutzbare Einrichtungen ergänzt. Die neuen Stadtbausteine sollen für die Menschen im Südosten der Stadt zum Anziehungspunkt werden und an zentraler Stelle damit die Verbindungen zwischen den Siedlungsteilen stärken und verbessern. Eine Fuß- und Radwegebrücke und eine Wegeführung als „Aktives Band“ verknüpfen diese Bausteine.

Der niveaugleiche Umbau der Verkehrsanlagen ermöglicht neue barrierefreie Querungsstellen für den Fußverkehr und eine verbesserte Führung des Radverkehrs. Zudem werden Flächen frei, auf denen Grünräume gestaltet und Wege für den Fuß- und Radverkehr angelegt werden können. Die Straßenbahnhaltestelle „Abzweig Wiesen- hülgel“ liegt gut sichtbar und für alle erreichbar an einem neuen Stadtplatz. Grünräume verbinden die „Neue Mitte“ aus allen Richtungen. So entsteht beispielsweise eine „Landschaftsachse“ von Norden über die Gustav-Adolf-Kirche bis nach Melchendorf und darüber hinaus. Der Friedhof wird zukünftig zum Friedhofspark und damit in das Konzept integriert. Östlich des Friedhofs wird ein „Produktives Quartier“ vorgeschlagen, das mit neuen Gebäuden und neuen Nutzungen zwischen den Großwohnsiedlungen und der Ortslage Melchendorf vermittelt und den Gesamtbereich zusätzlich belebt.



Abb.: 3 Siegerentwurf „Neue Mitte Südost“, Octagon Architekturkollektiv + impuls Landschaftsarchitektur + team red



Abb.: 4 Siegerentwurf „Neue Mitte Südost“, Perspektive „Stadtplatz“, Octagon Architekturkollektiv + impuls Landschaftsarchitektur + team red

Derzeit wird der Wettbewerbsbeitrag durch das Planungsteam Octagon/Impuls/TeamRed zur städtebaulichen Rahmenplanung weiterentwickelt. Folgende Zwischenergebnisse, sind auch für die Konzeption im Wettbewerblichen Dialog von besonderer Bedeutung:

- Für die erste Umsetzungsphase ist eine Realisierung des Stadtbausteins „Schwimmhalle“ nicht möglich. Die Freizeitflächen am Paulinzeller Weg sollen jedoch neugestaltet und aufgewertet werden, um einen Anziehungspunkt in der „Neuen Mitte“ zu bilden (siehe Abschnitt 11.4).
- Die vorgesehene „Gewerbekante“ vorm Kaufland ist bis auf Weiteres nicht umsetzbar (siehe Abschnitt 11.6).
- In der ersten Umsetzungsphase ist die Platzierung des „Bürgerhauses“ wie im Wettbewerbsbeitrag vorgesehen nicht möglich. Andere Standorte im neuen Quartier an der Haarbergstraße werden geprüft.
- Für das neue Quartier wird die Integration von Bestandsgebäuden an der Kranichfelder Straße geprüft sowie eine Planung mit teilweise Bestandserhalt und Verkleinerung der vorhandenen Kita erarbeitet (siehe Abschnitt 5.3).
- Die vorgeschlagene niveaugleiche Verkehrsanlage am Knoten Kranichfelder Str./Haarbergstr./Am Wiesenhügel wurde überprüft und weiterentwickelt (siehe Abschnitt 3.5).

3.5 Qualifizierung des Wettbewerbsergebnisses, VCDB 2023

Mit dem Ziel der verkehrsfunktionalen Qualifizierung des Siegerentwurfs aus dem Wettbewerb nach RPW erarbeitete das Büro VCDB nach der Wettbewerbsentscheidung eine weitere Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Verkehrsanlagen. In ihr werden die grundsätzliche Gliederung und Gestaltung der Verkehrsanlagen des Straßenzuges Kranichfelder Straße – Haarbergstraße von der Kreuzung Blücherstraße bis zur Kreuzung Schulzenweg/Am Sibichen für alle Verkehrsarten auf Grundlage des Wettbewerbsbeitrages dargestellt. Für den Abzweig Wiesenhügel gibt es die Variante einer T-Kreuzung und die Variante Kreisverkehr.

Die Darstellung der Verkehrsanlagen erfolgte auf Grundlage der Annahmen und konzeptionellen Ansätze, wie sie im Wettbewerbsbeitrag formuliert wurden. Die Darstellungen stellen somit keine abgestimmte Planungsgrundlage dar und sollen kritisch überprüft und weiterentwickelt werden. Die Planungshinweise des VCDB (siehe Anlage P16) sind hier zu beachten.

Der nötige Eingriff in das vorhandene Gleisdreieck etwa soll im Sinne der Realisierbarkeit in der weiteren Planung vermieden werden (siehe Abschnitt 11.1). Kritisch sollten auch die Führung des Radverkehrs in der Kranichfelder Straße (siehe Abschnitt 10.1) oder auch die Anbindung der Dornheimstraße überprüft werden.

Der Umgang mit der Topografie wurde durch VCDB nicht aus dem Wettbewerbsbeitrag übernommen, da der nötige Eingriff in die Topografie des Wiesenhügels als nicht realisierbar eingeschätzt wurde.

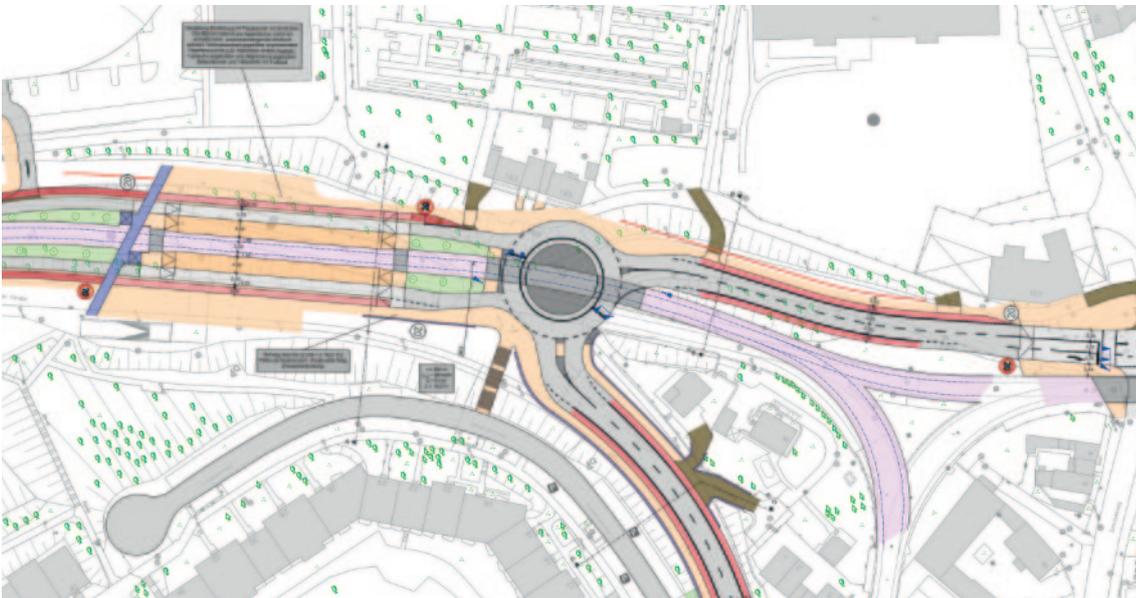


Abb.: 5 Ausschnitt der Qualifizierung des Siegerentwurfes „Neue Mitte Südost“, VCDB Dresden

4. Stadträumliche Situation

4.1 Städtebau und Nutzungsstrukturen

Erfurt Südost ist neben Erfurt Nord das zweite große Plattenbauareal der Landeshauptstadt Erfurt. Im Zuge der Stadterweiterung ab den Siebzigerjahren errichtet, sind die Strukturen der Quartiere Herrenberg, Wiesenhügel und Drosselberg überwiegend durch den seriellen fünf- bis elfgeschossigen Wohnungsbau geprägt. Das alte Dorf Melchendorf (Alt-Melchendorf) mit seinen teilweise dörflichen und kleinteiligen, aufgelockerten Strukturen liegt zwischen den Großsiedlungen. Die Quartiere werden durch die Verkehrsanlagen sowie die topografischen Verhältnisse stadträumlich voneinander getrennt.



Abb.: 6 Anfang der 1980er Jahre entsteht die erste Großwohnsiedlung Herrenberg im Südosten- hier ist erste Bautätigkeit im Bild im Hintergrund zu erkennen, Stadtarchiv Erfurt



Abb.: 7 Die Siedlung Wiesenhügel 1989, Stadtarchiv Erfurt



Abb.: 8 Der Erfurter Südosten heute, LH Erfurt



Abb.: 9 Blick über das Plangebiet in Richtung Westen, LH Erfurt

Neben den Wohngebäuden der Großsiedlungen gibt es soziale Infrastruktur (Kinderkrippen/-gärten, Schulen, Familienzentren, Soziale Dienste, etc.), Versorgungseinrichtungen (Nahversorger, Vollsortimenter, Einzelhandel) und Freizeit- und Sporteinrichtungen. Die Schulen und Kindergärten verteilen sich etwa gleichmäßig auf die drei Großsiedlungen und bilden eigene Kristallisationspunkte.

Die Versorgung der Gebiete erfolgt ortsteilbezogen durch Discounter oder Vollsortimenter. Ein Kaufland-Markt befindet sich westlich an der Kranichfelder Straße, direkt angrenzend an das Plangebiet. Die Besonderheit des 1994 errichteten Gebäudes ist das „Sportdach Kaufland“.

Insgesamt ist das Planungsgebiet 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. Der kleine Friedhof Melchendorf neben dem großen Kindergarten oder der große Kaufland-Markt neben dem kleinen Stadtteilzentrum, sind typische städtebauliche Gegensätze.

Im Planungsgebiet sind zudem erhebliche Barrieren vorhanden. Die Kranichfelder Straße mit dem Verkehrsknoten am „Abzweig Wiesenhügel“ wird weitgehend vom motorisierten Individualverkehr, aber auch von der Trasse der Straßenbahn geprägt. Die Verkehrsanlagen belegen durch ihre bauliche Ausprägung nicht nur große Flächenpotenziale, sondern verhindern auch ein aktives, alltägliches Vernetzen der Menschen vor Ort. Weitere Barrieren sind bestehende Nutzungen mit eigenem „Schutzstatus“ bzw. private Grundstücke. So liegen beispielsweise das ehemalige Große Herrenbergcenter oder der Kindergarten mit großen Gebäuden und umzäunten Grundstücken im Projektgebiet.

Die geometrische Mitte im Talraum zwischen den Stadtteilen ist als solche heute nicht wahrnehmbar. Obwohl durch die Lage zentraler Nutzungen und der wichtigen ÖPNV-Haltestelle „Abzweig Wiesenhügel“ eine gewisse zentrale Funktion gegeben ist, kann der Bereich die Anforderungen an ein Stadtteilzentrum nicht erfüllen.

Modellvorhaben Erfurt Südost

Vorhandene Nutzungen im Plangebiet

Versorgung

- 1 Kaufland und Weitere
- 2 Nahversorgung Netto
- 3 Nahversorgung Norma und Tedi
- 4 Melchendorfer Markt (Rewe, Aldi und Weitere)

Schulen und Kitas

- 8 Kita „Pfiffikus“, Krippe „Tausendfüßler“
- 9 Gemeinschaftsschule Am Großen Herrenberg (Ausweichstandort)
- 10 Grundschule 34 Am Wiesenhügel mit Sporthalle

Soziales

- 11 Trägerwerk Soziale Dienste, Teilhabezentrum
- 12 Stadtteilzentrum am Herrenberg und Freie Gärten
- 13 Jugendclub Wiesenhügel
- 14 Gustav-Adolf-Kirche
- 15 Katholische Kirche St. Nikolaus
- 16 Bürgerhaus Melchendorf

Leerstand

- 17 Großes Herrenbergcenter (teilweise leer)
- 18 Tungerstraße 8

Grün- und Freizeitflächen

- 5 Dachnutzung Kaufland, Erfurter Hockey-Club
- 6 Sporthalle GSS Am Großen Herrenberg
- 7 Sporthalle Erfurter Judo-Club
- 19 Friedhof Melchendorf
- 20 Spiel- und Sportanlage Paulinzeller Weg (in Planung)
- 21 Am Sibichen
- 22 Freizeitfläche Tungerstraße (in Planung)
- 23 Am Holzergraben (in Planung)

Legende

-  Grün- und Freizeitflächen
-  Versorgungseinrichtungen
-  Schulen und Kitas
-  Leerstand
-  Soziale Einrichtungen
-  Planungsbereich (Objektplanung)
-  Planungsbereich Umsetzung (konzeptabhängig)

Stadtgrundkarte mit Katasterangaben
Katasterangaben dienen nur zur Information
Nachdruck oder Vervielfältigung verboten



Abb.: 10 Nutzungen im Plangebiet, LH Erfurt

4.2 Freiraumstrukturen

Das Planungsgebiet weist wie der gesamte Südosten eine bewegte topografische Struktur auf. Beidseitig des im Verlauf 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.

Abb.: 11 Grünstrukturen in der „Neuen Mitte Südost“, © GDI-Th

In weiten Teilen durchzieht das Projektgebiet ein relativ gut etablierter Grünbestand. 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 Zielräumen dar.

Inzwischen sind viele der vorhandenen Freiräume in die Jahre gekommen, bzw. entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen der Menschen vor Ort. 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 und an Verbindungen, die ein alltägliches und zufälliges Begegnen möglich machen.

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. Dies gilt auch für die westlich des Verkehrsknotens Abzweig Wiesenhügel gelegene öffentliche Grünanlage mit Spiel- und Sportangeboten an der Kranichfelder Straße (siehe Abschnitt 11.4). Sie ist etwa 1,5 ha groß und wurde letztmalig 1995 saniert.



Abb.: 13 Treppenanlage zum Wiesenhügel südlich der Kranichfelder Straße, LH Erfurt

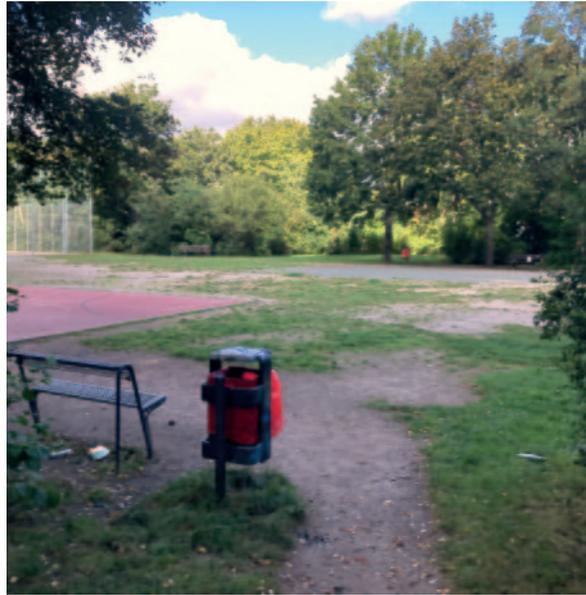


Abb.: 12 Spiel- und Sportanlage südlich der Kranichfelder Straße, LH Erfurt

Parallel zur Kranichfelder Straße befindet sich der etwa 5.500 m² große Friedhof Melchendorf (siehe Abschnitt 11.8). 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 Besucherinnen und Besucher. Auf Grund von Platzmangel werden bereits seit 2008 keine neuen Erdgrabstätten angeboten. Beisetzungen in vorhandene Erdwahlgräber oder Urnenbestattungen sind jedoch weiterhin möglich. Auf dem Gelände ist keine Feierhalle oder ähnliches vorhanden.

4.3 Verkehrliche Situation

Allgemein

Die betroffenen Straßenabschnitte der Kranichfelder Straße und Haarbergstraße bilden die wichtigste Erschließungsachse im Südosten der Stadt - für den MIV, den Radverkehr und in weiten Teilen auch für den ÖPNV. Der Bearbeitungs- und Betrachtungsraum reicht von der Dornheimstraße im Westen bis zum Abzweig Am Sibichen/ Schulzenweg im Osten. Kranichfelder Straße und Haarbergstraße sind gemäß der mittel- bis langfristigen Planungsüberlegungen (FNP, Verkehrsentwicklungsplanung) Bestandteil des Straßenhauptnetzes der Stadt und weisen eine vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung auf.



Abb.: 14 Verkehrsknoten Kranichfelder Straße / Am Wiesenhügel / Haarbergstraße, LH Erfurt

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 Straßenbahn geplant und gebaut. Sie weisen einen hohen Flächenbedarf, insbesondere für Kfz-Verkehr und ÖPNV auf, und wurden auf einem ausgedehnten, weitgehend nicht begehbareren Areal gestaltet.

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse der Analyse und der Handlungsnotwendigkeiten aus der Machbarkeitsstudie der VCDB GmbH aus dem Jahr 2022 zusammengefasst.



Abb.: 15 Verkehrsanlagen in der Haarbergstraße, Blick in Richtung West, LH Erfurt

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der von West nach Ost verlaufende Straßenzug Kranichfelder Straße (Ist: 17.200 KfZ/24 h) -Haarbergstraße (Ist: 12.000 KfZ/24 h) dient – als Hauptachse des MIV – der Anbindung an das überregionale Straßennetz. Die Erschließung der Quartiere erfolgt über die abzweigenden Nebenstraßen:

- Wiesenhügel über Am Wiesenhügel (Ist: 7.800 KfZ / 24 h)
- Herrenberg über Blücherstraße, Dornheimstraße und Hermann-Brill-Str.
- 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 Straßenbahn 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 Straßenbahn 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, der bauliche Zustand weist einen dringenden Handlungsbedarf auf.

ÖPNV

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

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



Abb.: 16 Straßenbahnhaltestelle „Abzweig Wiesenhügel“, Blick in Richtung West, LH Erfurt

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 die Gleise in Richtung Wiesenhügel zu erneuern. Im Bestand ist innerhalb des Untersuchungsgebietes neben der Anbindung Schulzenweg eine niveaugleiche Querung der Straßenbahntrasse durch eine andere Verkehrsart vorhanden. Dabei handelt es sich um den Übergang für Fuß- und Radverkehr an der Haltestelle Abzweig Wiesenhügel. Diese Haltestelle liegt zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen der Kranichfelder Straße in einem Einschnitt und bietet direkte Umsteigebeziehungen zwischen den beiden Straßenbahnlinien. Für den Umstieg von und zum Bus der Linie 65 sind teils lange Wege mit daraus resultierender großer Umsteigezeit erforderlich.

Die Straßenbahnhaltstellen 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 und Fußgängerinnen 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 Fuß- und Radverkehr an der Haltestelle.



Abb.: 17 Straßenbahnhaltestelle „Abzweig Wiesenhügel“, LH Erfurt



Abb.: 18 Südlicher Zugang zur Straßenbahnhaltestelle „Abzweig Wiesenhügel“, LH Erfurt

Radverkehr

Im Untersuchungsgebiet verlaufen mehrere durch den Verkehrsentwicklungsplan, Fortschreibung Radverkehrskonzept Teilraum Südost (siehe Anlage P14), 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.



Abb.: 19 Kranichfelder Straße mit Straßenbahntrasse südlich des Kauflands, Blickrichtung Ost, LH Erfurt

Parallel zur Kranichfelder Straße werden zwei temporäre Hauptrouten ausgewiesen, die während der Bauphase im Zuge der Umgestaltung der Hauptroute als Umleitungen für Radfahrende funktionieren. Nach Fertigstellung der Hauptroute werden diese wieder als Nebenrouten geführt. Südlich der Kranichfelder Straße verläuft eine temporäre Hauptroute vom Straßenbahn-Haltepunkt „Abzweig Wiesenhügel“ durch eine Parkanlage, entlang des Paulinzeller Weges, dann weiter über den Friedemannweg, die Gneisenaustraße und bindet schließlich über den Samuel-Beck-Weg wieder an die Kranichfelder Straße an. Nördlich der Kranichfelder Straße beginnt die temporäre Hauptroute an der Kreuzung Blücherstraße, biegt dann westlich in die Scharnhorststraße und führt in Richtung Stadtzentrum über den Stadtweg, Wilhelm-Busch-Straße bis zur Weimarischen Straße.

Nebenrouten verlaufen auf der Straße Am Wiesenhügel, entlang der Straßenbahntrasse zum Urbicher Kreuz, Am Holzergaben und auf der Dornheimstraße.

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 freigegeben. 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 Radverkehrsanlagen 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 Radfahrenden 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 Straßenbahn 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 Mindest-

nutzbreite 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 und Fußgängerinnen. 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.

Mobilitätsstationen

Es gibt Planungen zur Errichtung von Mobilitätsstationen im Erfurter Südosten. Sie bündeln Mobilitätsangebote zur geteilten Nutzung sichtbar im öffentlichen Raum und machen Alternativen zum eigenen Auto für die Bürgerinnen und Bürger sichtbar. Dadurch soll das Bewusstsein für die Angebote geschaffen und die Nutzung verbessert werden, um den privaten Pkw-Besitz zu reduzieren und wertvolle Flächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen zu gewinnen.

Informationen zur geplanten Verortung der Stationen sind den Vergabeunterlagen zu entnehmen.

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 Verkehrsarten der Knotenpunkt Kranichfelder Straße / Haarbergstraße / Am Wiesenhügel, sondern dessen Umfeld.

Insbesondere die Querungsmöglichkeit im Zuge der Haltestelle Abzweig 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 Abzweig Wiesenhügel gibt es keine Querungsmöglichkeit 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 Abzweig Wiesenhügel, obwohl diese Wegeführung eine gewisse Umwegigkeit (Zick-Zack-Führung) und Konflikte mit wartenden Fahrgästen im Haltestellenbereich aufweist. Die Tunnelanlagen im Bereich der Haltestelle Abzweig Wiesenhügel stellen insbesondere in den Abend- und Nachtstunden soziale Angsträume dar.

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.

Barrierewirkung und erzeugte Umwege

Als Ergebnis der Untersuchungen mittels Reisezeiten bestätigt sich, dass die großen Verkehrszüge Kranichfelder Straße und Haarbergstraße sowie die Straßenbahntrassen 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.



Abb.: 20 Kranichfelder Straße mit Straßenbahntrasse südlich des Kauflands, Blickrichtung West, LH Erfurt

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Verkehrsanlagen berechneten Umwegfaktoren (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 Straßenbahntrassen 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 Straßenbahn 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 Straßenbahn mit der Haarbergstraße resultieren und einen zusätzlichen Flächenbedarf von ca. 7.600 qm hervorrufen.

Barrierefreiheit

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

Kreuzungsbereich Kranichfelder Straße, Haarbergstraße, Am Wiesenhügel

Im Bereich der Kranichfelder Straße, Haarbergstraße und Am Wiesenhügel überbrückt ein Brückenbauwerk die Gleisanlagen der Straßenbahn. 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 sind die funktionale Nutzbarkeit des Bauwerks erheblich eingeschränkt und städtebauliche Defizite mit der Gesamtanlage wie oben beschrieben verbunden. Eine Instandsetzung und Ertüchtigung der Brücke ist unwirtschaftlich.

5. Tangierende Planungen

5.1 Mel 051 – Vorhaben- und Erschließungsplan Kaufland

Für das Kaufland-Areal mit Sportplatz wurde in den 1990er Jahren ein Vorhaben- und Erschließungsplan (VE-Plan) aufgestellt. Die Satzung trat am 29.06.1992 in Kraft. Der Vorhabenträger hat das Vorhaben gemäß der Satzung umgesetzt. Östlich und südlich überschneidet sich der Umgriff der vorliegenden Planungsaufgabe mit dem Geltungsbereich des VE-Planes MEL 051.

In der Planzeichnung sind entlang der Kranichfelder Straße zeichnerische Festsetzungen enthalten, die die Erschließung des Kauflands durch eine eigene Einfahrt von der Kranichfelder Straße festsetzt. Die Dornheimstraße, westlich des Kauflands, ist nicht als Ein- und Ausfahrt im VE-Plan ausgewiesen, um die angrenzenden Wohngebiete nicht durch Parksuchverkehr zu belasten. Alternative Zu- und Abfahrten des Kauflands sind im näheren Umfeld nicht vorhanden. Weiterhin werden Stellplätze, ein kombinierter Geh- und Radweg sowie diverse Bäume und Grünstreifen festgesetzt. Im östlichen Teil des Geltungsbereiches gibt es zeichnerische Festsetzungen zur Lage des Sportplatzes, Stellplätzen, Grünanlagen und Gehwege.

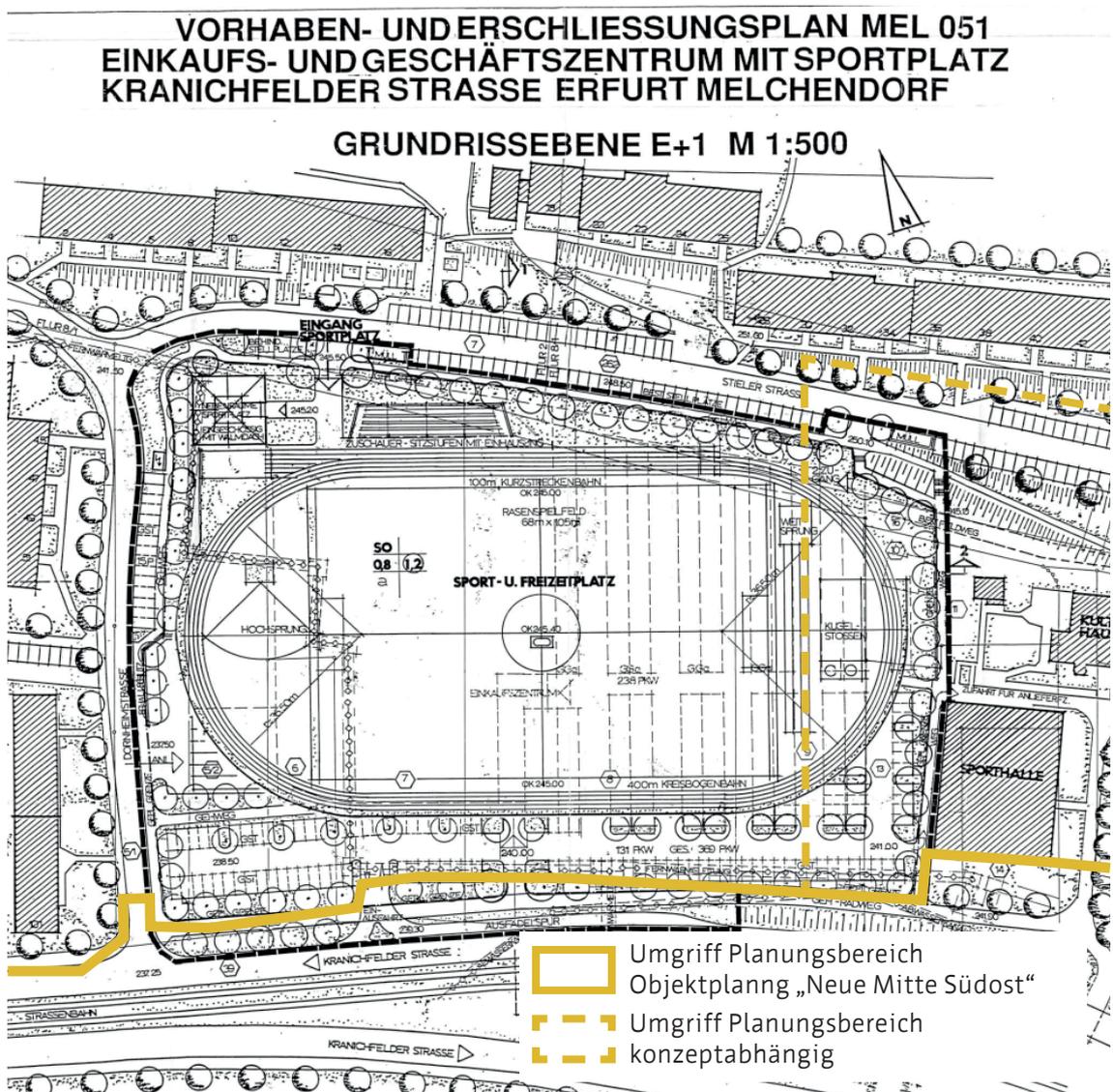


Abb.: 21 Auszug Vorhaben- und Erschließungsplan MEL 051 mit Überlagerung Planungsbereich Objektplanung, LH Erfurt

Wichtig zu beachten sind die festgesetzten Stellflächen, die weitgehend zu erhalten sind sowie die Zu- und Abfahrt des Kauflands von der Kranichfelder Straße (vgl. Abschnitt 11.6).

5.2 Neugestaltung Wegebeziehung am Holzergaben

Im Zuge des Modellvorhabens soll die Wegeverbindung am Holzergaben zwischen Haarbergstraße und Schöntal neugestaltet werden. Die Wegverbindung bietet aufgrund der bestehenden Grünstrukturen und angrenzenden gestaltbaren Freiräumen hohes Potenzial für Aufenthaltsqualitäten, Schaffung von Begegnungsräumen und die Vernetzung der Quartiere.

Im Rahmen der weiteren Objektplanung muss die Nahtstelle der Projektfläche für den Holzergaben mit dem Planungsgebiet „Neue Mitte“ organisatorisch und planerisch gestaltet werden. In der Konzepterarbeitung des Wettbewerblichen Dialogs, ist dies nicht erforderlich.



Abb.: 22 Ausschnitt Planungsbereich Holzergaben, LH Erfurt

5.3 „Neues Quartier“

Als Ergebnis aus dem Planungswettbewerb „Neue Mitte Südost“ wird das Ziel verfolgt, die Verbindung der Siedlungen durch die Schaffung eines neuen Quartiers zu stärken. Dieser neue Stadtbaustein sollte durchmisch und durchlässig sein und die „Neue Mitte“ mit aktiven Nutzungen beleben. Der Planungsansatz im Wettbewerbsbeitrag ist zwischenzeitlich vor dem Hintergrund der Bürgerbeteiligung, Überprüfungsaufträge aus dem Preisgericht und der Ämterbeteiligung zum Wettbewerbsergebnis überarbeitet und weiterqualifiziert worden.

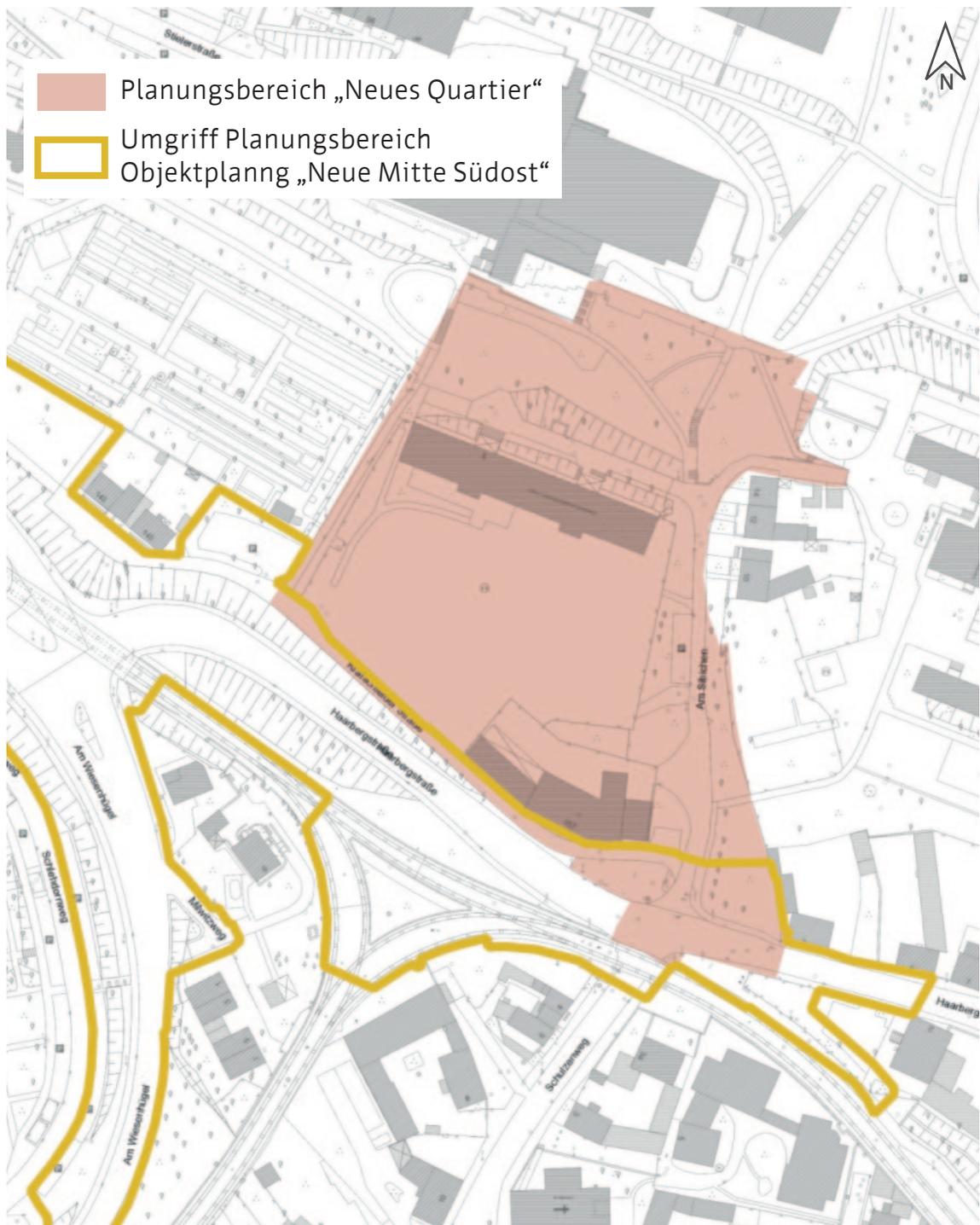


Abb.: 23 Ausschnitt Planungsbereich „Neues Quartier“, LH Erfurt

5.4 ehemaliges Großes Herrenbergcenter, Singerstraße 1

Nördlich des Friedhofes und „neuen Quartiers“ befindet sich das in den Achtzigerjahren als Quartierszentrum errichtete „Große Herrenbergcenter“. Das Gebäude steht seit einigen Jahren überwiegend leer bzw. ist untergenutzt. Aktuell prüft der Eigentümer die Revitalisierung des Gebäudes im Bestand mit einer Mischnutzung aus Wohnen in Kombination mit Pflege sowie einer Kindertageseinrichtung.



Abb.: 24 Blick auf das ehemalige Große Herrenbergcenter aus Richtung Südosten, LH Erfurt

C AUFGABE IM WETTBEWERBLICHEN DIALOG

6. Zusammenfassung

Die Aufgabe ist vielschichtig und umfasst freiraumplanerische, verkehrliche und ingenieurbauliche Aspekte, die sehr stark miteinander verzahnt sind und kann nur interdisziplinär gelöst werden. Es ist eine Lösung zu entwickeln, die an der zentralen Nahtstelle eine starke funktionale und ideelle Verbindung der Großwohnsiedlungen mit Ihrer Umgebung sowie der Gesamtstadt herstellt.

Dazu sind die öffentlichen Räume, Verkehrsanlagen und eine neue Verbindung für Fuß- und Radverkehr so zu entwickeln, dass veränderte funktionale Anforderungen erfüllt werden. Ebenso wichtig ist jedoch die Schaffung einer stadtbildprägenden und identitätsstiftenden Gestaltung der „Neuen Mitte“ mit hoher Aufenthaltsqualität und Begegnungsorten im öffentlichen Raum, die ein neues Zentrum im Tal zwischen den Siedlungen ausprägen.

Vor dem Hintergrund der Bundes- und Landesförderung sucht die Stadt Erfurt innovative Projektansätze, die als Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung beitragen, beispielhaft und im besten Falle auch auf ähnliche Situationen in anderen Kommunen übertragbar sind.

Ein kraftvolles Umsetzungskonzept soll in wenigen Jahren realisiert werden und somit für den Stadtteil eine positive Entwicklungsdynamik anstoßen.

7. Planungsbereich

Der Konzeptbereich (siehe Abbildung 25 und Anlage K9) für den Wettbewerblichen Dialog enthält die für die Zielerreichung wesentlichen Bereiche und blendet Bereiche mit geringerer Bedeutung aus, die jedoch in der folgenden Objektplanung in das Konzept integriert werden (Freizeitfläche am Paulinzeller Weg, Haarbergstraße und Anschluss an die Wegeverbindung „Holzergraben“). Unter Berücksichtigung der hohen Anforderungen an die Umsetzbarkeit, kann der Bearbeitungsbereich je nach Konzept variieren und Bereiche ein- oder ausschließen.

Der finale Umgriff für die Objektplanung muss konzeptabhängig im Nachgang der Dialogphase angelegt werden. Dies betrifft insbesondere den Bearbeitungsbereich im Umfeld der Sporthalle und des Stadtteilzentrums bis zur Singerstraße, wo die Anknüpfung der „Neuen Mitte“ zum Herrenberg stark vom Konzept abhängt.

8. Freiraumplanerische Lösung für die „Neue Mitte“

Eine zentrale Aufgabe liegt in der Schaffung von hochwertig gestalteten öffentlichen Räumen, mit hoher stadträumlicher und Aufenthaltsqualität, die eine positive Identifikation und Selbstdefinition der Bevölkerung der vier umgebenden Stadtteile ermöglichen. Ziel ist es, die vorhandenen, öffentlich nutzbaren Räume im Erfurter Südosten, an den Nahtstellen zwischen den Ortsteilen, aufzuwerten, nutzbar zu machen und die Stadtteile sowie ihre jeweiligen Bewohner und Bewohnerinnen hier miteinander in Verbindung zu bringen.

Zentrale Entwurfsansätze aus dem bisherigen Prozess sollen hierzu genutzt und weiterentwickelt werden: Die Umsetzung einer niveaugleichen Verkehrsvariante für den Knoten Kranichfelder Str. / Haarbergstr. / Am Wiesenhügel bringt einerseits Flächengewinne, neue Verbindungsmöglichkeiten und andererseits Herausforderungen aufgrund der Topographie mit sich. Vor allem wird jedoch der Talraum zwischen Herrenberg und Wiesenhügel durch den Abbau von Straßenrampen wiederhergestellt. Diesen Talraum gilt es im Sinne der übergeordneten Ziele zu gestalten. Neben der wichtigsten Haltestelle des ÖPNV im Planungsraum, dem „Abzweig Wiesenhügel“, und dem Kaufland als Versorgungszentrum gilt es den „Höhenweg“ geschickt planerisch zu integrieren und für die Projektziele zu nutzen.

Die öffentlichen Räume bieten die Chance zu echten Identifikationsorten zu werden und durch eine Nutzung aller Siedlungen die Grenzen der Ortsteile zu mildern und einen deutlich wahrnehmbaren Mittelpunkt zu etablieren.

Die stadtstrukturelle Neuausrichtung der öffentlichen und halböffentlichen Freiräume und Grünflächen soll dazu genutzt werden, das Wegesystem konsequent auf die Bedürfnisse von Fußgänger und Fußgängerinnen 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 ergibt sich hierbei aus der vorhandenen Topografie. Hier gilt es, Lösungen zu finden, die funktional und gestalterisch, aber auch wirtschaftlich angemessen sind.



- Legende**
- Planungsbereich Umsetzung (Auftrag Objektplanung)
 - Planungsbereich Umsetzung konzeptabhängig
 - Planungsbereich Konzeptentwicklung Dialogverfahren
 - Umgriff Modellensatz

Erfurt
 LANDESHAUPTSTADT
 THÜRINGEN
 Stadtverwaltung

Modellvorhaben Erfurt Südost
 Katastrangaben dienen nur zur Information
 Nachdruck oder Vervielfältigung verboten
 Datum: 04.07.2024

Mastab: 1:1.250

Amt für Stadtentwicklung
 und Stadtplanung
 Telefon: 0361 655-3966
 E-Mail: modellvorhaben@erfurt.de

Abb.: 25 Abgrenzung des Planungsbereiches, ohne Maßstab, LH Erfurt

9. Eine Brücke als Verbindung

9.1 Funktion und Prägung

Sowohl für eine funktionale Verbindung der Siedlungen, als auch zur Schaffung eines identitätsstiftenden Ortes für den Erfurter Südosten soll der bestehende Ansatz der Fuß- und Radbrücke („Höhenweg“) zwischen Wiesenhügel und Herrenberg mit Anbindung der Haltestelle „Abzweig Wiesenhügel“, dem „Stadtplatz“ und zentralen Nutzungen wie den Freizeitflächen südlich der Kranichfelder Straße oder dem Sportdach des Kauflandes weiterentwickelt werden. Es ist eine Kernaufgabe des Dialogs ein stadtbildprägendes Bauwerk zu gestalten. Ein integrierter Entwurfsansatz, der sich sowohl mit dem Design des Bauwerks, seiner architektonischen und raumbildenden Wirkung sowie Aufenthaltsqualitäten und Aussichtsöglichkeiten, als auch den verkehrsfunktionalen Belangen auseinandersetzt, soll verfolgt werden.

9.2 Ziele für den Höhenweg

- Funktionale und ideelle Verbindung der Siedlungen
- identitätsstiftende und stadtbildprägende Wirkung
- Aufenthaltsqualität, Erlebnis, Ausblick auf der Brücke und im Zusammenwirkung mit dem Stadtplatz und seinen Funktionen
- barrierefreie/barrierearme Verbindung zwischen den Hügeln und dem Tal; Anbindung der Brücke an das umliegende Wegenetz
- ressourcenschonende und nachhaltige Konstruktion ohne Vernachlässigung der oben genannten Ziele

Weitere funktionale Bedingungen sind zu berücksichtigen:

- Querschnitt unter Berücksichtigung der Anforderungen aus dem darunter querenden Straßenbahnverkehr mit Oberleitung (konzeptabhängig ist über der geplanten Verkehrsfläche ein Mindestabstand von etwa 5 m zur Brücke zu berücksichtigen)
- Robuste, dauerhafte und wartungsarme Konstruktion
- Priorisierung auf kurze Bauzeit (reduzierte Einschränkungen des regulären Straßenbahnbetriebes)
- Schutzmaßnahmen für ganz oder teilweise leitfähige Bauteile

9.3 Realisierbarkeit

Im Zuge der umfassenden Baumaßnahme für die „Neue Mitte“ soll das Bauwerk als Bauabschnitt zwischen Wiesenhügel und Herrenberg realisiert werden. Für die Umsetzbarkeit des Abschnittes nach Norden mit Anschluss an den Herrenberg muss für das Umfeld aus Schulsporthalle, Stadtteilzentrum und Kaufland eine Lösung entwickelt werden, die die nötigen Eingriffe in Baustrukturen und Kauflandparkplatz vermeidet oder gering hält. Gefragt sind vor dem Hintergrund des Budgets kostengünstige baulich-konstruktive Lösungen, die dennoch die oben genannten Ziele erreichen können.

9.4 Wegebeziehung zum „Stadtplatz“ und der Haltestelle „Abzweig Wiesenhügel“

Im Bestand sind die wichtigsten Ziele im Talraum des Planungsgebiets die Straßenbahnhaltestelle „Abzweig Wiesenhügel“ sowie das Kaufland (siehe Abschnitt 4.1). Der Fußverkehr organisiert sich dabei auf dem oben beschriebenen Wegenetz, das einerseits vielfältig, andererseits lückenhaft und baulich defizitär ist.

Ein neu zu gestaltendes Wegesystem muss im Sinne einer Angebotsplanung darauf reagieren, dass mit „Höhenweg“ und „Stadtplatz“ je nach Konzept neue Ziele im Planungsraum entstehen.

Planerisches Anliegen und somit Aufgabe für den Dialog ist die Suche nach Lösungen, die Wohnbestände auf dem Wiesenhügel barrierefrei bzw. möglichst barrierearm an die Kernziele im Talraum anzubinden. Aufgrund der Topographie scheint eine attraktive barrierefreie Erreichbarkeit zum Talraum durch Rampen nicht realisierbar. Das Konzept des „Höhenwegs“ soll deshalb Lösungen hierzu enthalten.

10. Verkehrliche Lösung für die „Neue Mitte“

Der Maßnahmenschwerpunkt liegt auf der grundlegenden Neuordnung des Straßenraums im Bereich Kranichfelder Straße / Dornheimstraße / Haarbergstraße bzw. Am Wiesenhügel, zugunsten der nichtmotorisierten Verkehre und unter Berücksichtigung der Anforderungen der Straßenbahn.

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. Eine Neuausrichtung auf umweltfreundliche Mobilitätsformen und die entsprechende Ausstattung der Verkehrsräume können einen zeichenhaften Impuls für den bezweckten Imagewandel darstellen.

10.1 Umbau zu einer niveaugleichen Verkehrsanlage

Im Ergebnis des oben dargestellten Planungsprozesses wurde der Verkehrsvariante mit niveaugleichem Kreisverkehr das größte Potenzial in Puncto Zielerreichung und Machbarkeit zugeschrieben, sodass diese Variante die Grundlage für das zu erarbeitende Planungskonzept bildet und im Dialog weiterentwickelt werden soll.

Die Anbindung der Straße Am Wiesenhügel in den Kreisverkehr auf dem Bestandsniveau der Gleistrasse ist aufgrund des nötigen Eingriffs in die Topographie herausfordernd. Eine freiraumplanerisch zufriedenstellende Lösung dieser Situation zwischen Kreisverkehr und Wiesenhügel ist eine wesentliche Gestaltungsaufgabe im Dialog.

Wesentlich für die Gestaltung der Topographie zum Wiesenhügel erscheinen die genaue Lage des Kreisverkehrs und der Haltestelle „Abzweig Wiesenhügel“ vor dem Hintergrund der verkehrlichen Rahmenbedingungen und Richtlinien und der Setzungen für die Gleisanlage (siehe Abschnitt 10.2 und 11.1). Die gegebenen Grundstücksverfügbarkeiten und vorhandenen baulichen Strukturen geben weitere einschränkende Rahmenbedingungen vor, innerhalb derer die Verkehrsanlage, Topographie und Verbindungen zu gestalten sind.

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

Eine barrierefreie Nutzungsmöglichkeit ist obligatorisch. Ein Fokus sollte außerdem auf der konfliktarmen und gerechten Nutzung von Fußgängern und Fußgängerinnen, Radfahrenden und dem MIV stehen.

Im weiteren Verlauf der Kranichfelder Straße stadteinwärts bis zum Knoten mit Blücherstraße und Muldenweg geben die vorliegenden Planungsergebnisse und Studien Ansatzpunkte für eine umfassende Umgestaltung, die den Projektzielen und einer zeitgemäßen Straßenraumgestaltung entspricht. Bei der Konzeption des Straßenquerschnitts im Wettbewerblichen Dialog müssen insbesondere folgende Abhängigkeiten und Übergänge berücksichtigt und abgewogen werden:

- die Gestaltung des Stadtplatzes im Talraum als identitätsstiftender Ankunftsort, mit hohen räumlichen und gestalterischen Qualitäten muss zugleich den funktionalen Bedürfnissen der Straßenbahn mit ihrer zentralen Haltestelle „Abzweig Wiesenhügel“ sowie einer nur bedingt reduzierbaren Verkehrsmenge durch den MIV und des Radverkehrs (siehe Abschnitt 4.3) gerecht werden.
- zwischen Stadtplatz und Blücherstraße wird ein Straßenquerschnitt gesucht, der den Zielen der Begrünung und Entsiegelung Rechnung trägt. Ein Rasengleis ist wünschenswert, Konsequenzen für die Haveriesicherheit durch einen nicht überfahrbaren Gleiskörper bei gleichzeitiger Reduktion der Fahrbahnen müssen dabei jedoch berücksichtigt werden.
- Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder als eigenständiger Radweg (siehe Wettbewerbsbeitrag und Darstellung durch VCDB) ist abzuwägen. Stadteinwärts soll der Radverkehr nach Umgestaltung der Clara-Zetkin-Straße nach aktuellem Planungsstand auf der Fahrbahn geführt werden, was im Sinne einer Führungskontinuität auch im weiteren Verlauf der Kranichfelder Straße anzustreben ist. Dies hätte auch Vorteile für die Haveriesicherheit.

10.2 Anforderungen Straßenbahn

Bei zukünftigen Änderungen an der Gleisinfrastruktur ist die Leistungsfähigkeit des Straßenbahnbetriebs zu erhalten. Entsprechend der Planungsvorgaben der EVAG sind dazu im Regelfall eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h (außerhalb von Haltestellen) 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 „Abzweig 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 Wirkbereiches in angrenzende Geraden ist zusätzlich vor und hinter der Haltestelle eine Anfahr- bzw. Abfahrgerade von jeweils 14 m Länge zu berücksichtigen.

10.3 Anforderungen Radverkehr

Ziel ist eine konsequente Ausrichtung der Wegesysteme auf die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr, aber auch speziellen Bedürfnissen älterer Menschen. Für den Radverkehr gilt es neben fehlenden Netzstrukturen auch die vorhandenen 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.

Das Wegenetz soll das bestehende Radverkehrskonzept der Stadt Erfurt berücksichtigen (siehe Anlage P14).

10.4 Weitere Mobilitätsangebote

Mit dem Ziel, nachhaltige Mobilitätsformen zu befördern setzt sich die Stadt Erfurt zum Ziel, in allen Erfurter Stadtteilen Mobilitätsstationen zu schaffen (siehe Anlage K13). Sie bündeln Mobilitätsangebote zur geteilten Nutzung sichtbar im öffentlichen Raum und in der Nähe zum ÖPNV. Dadurch sollen das Bewusstsein für die Angebote erhöht, deren Nutzung verbessert und Alternativen zum privaten Pkw gestärkt werden.

Typische Elemente von Mobilitätsstationen sind je nach Marktlage Car-Sharing und Bike-Sharing-Angebote, aber auch Angebote wie E-Scooter oder Lastenräder. Zur Förderung der Elektromobilität wird außerdem Ladeinfrastruktur für die Fahrzeuge des Car-Sharings als auch für das private Laden errichtet.

Im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs soll daher untersucht werden, ob und inwiefern eine Mobilitätsstation in der „Neuen Mitte“ im Sinne der Projektziele integriert werden kann.

11. Umgang mit dem Bestand

11.1 Gleistrasse der Straßenbahn

Um die bestehenden Barrieren an der Verkehrsanlage abzubauen, die Qualität der Haltestelle zu verbessern und neue Verbindungsmöglichkeiten zu schaffen ist ein Umbau an der bestehenden Gleistrasse der Straßenbahn unabdingbar. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit des Vorhabens soll der Eingriff jedoch grundsätzlich so gering wie möglich ausfallen.

Insbesondere die Gleislage am Gleisdreieck östlich des Verkehrsknotens soll von der Planung unberührt bleiben. Vor dem Gleisdreieck ergibt sich demnach eine Lage und Höhe, an den die geplante Gleisanlage anschlussfähig geplant werden soll.

Im stadteinwärtigen westlichen Planungsbereich des Dialogs am Kreuzungspunkt der Dornheimstraße mit der Kranichfelder Straße befinden sich die beiden Gleise der Straßenbahn auf unterschiedlichen Höhenniveaus, sodass auch hier für einen etwaigen Übergang die Gleistrasse modifiziert werden müsste. Westlich davon sollte an den Bestand angeschlossen werden, um den Eingriff wie oben beschrieben gering zu halten.

11.2 Wohngrundstücke am Milwitzweg

Südöstlich des Verkehrsknotens Kranichfelder Str./ Haarbergstr./ Am Wiesenhügel befinden sich Wohngrundstücke zwischen Gleistrasse und der Straße Am Wiesenhügel, die durch einen kurzen Stich, dem Milwitzweg, verkehrlich erschlossen sind. Zur Schaffung einer niveaugleichen Verkehrsanlage soll ein Konzept erarbeitet werden, dass ohne Einbezug der privaten Grundstücksflächen auskommt. Zur baulichen Umsetzung müssen gleichwohl bauliche Maßnahmen entwickelt werden, die eine Absenkung der Straße Am Wiesenhügel in der engen räumlichen Situation ermöglichen. Eine möglichst verträgliche Modellierung und Gestaltung der Topographie ist essenziell für die Akzeptanz und Durchführbarkeit der gesamten Maßnahme.

Zur Verbesserung der Qualitäten prüft die Stadt die Einbeziehung des vorderen, an den Verkehrsknoten angrenzenden Wohngrundstückes. Von einem erfolgreichen Grunderwerb kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nicht ausgegangen werden. Im Falle eines Grunderwerbs wäre eine Anpassung des Entwurfs im Zuge der späteren Objektplanung aufgrund der möglichen Qualitätsverbesserungen nötig.



Abb.: 26 Wohngrundstücke Milwitzweg (weiße Umrandung), LH Erfurt



Abb.: 27 Bestandsnutzungen im Plangebiet, LH Erfurt

11.3 Schlehdornweg am Wiesenhügel

Der Schlehdornweg erschließt die nordöstlichen Wohnungsbaubestände des Wiesenhügels und muss für diese Funktion erhalten bleiben. Veränderungen an der Lage oder an den vorhandenen Parkflächen bieten Verbesserungspotenziale für die Anpassung der Topografie zur Umsetzung der niveaugleichen Verkehrsanlage und Anbindung der Straße Am Wiesenhügel an den Kreisverkehr. Vor dem Hintergrund, dass sich weder die Straße, noch die Stellplätze in städtischem Eigentum befinden, ist einer Reduktion von bestehenden PkW-Stellplätzen jedoch mit Sensibilität zu begegnen. Eine Umgestaltung des Schlehdornwegs und seines Umfelds ist auch seitens der Eigentümerin nicht auszuschließen, muss aber im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit gegenüber den tatsächlichen Gewinnen für die Zielerreichung und Umsetzung des Verkehrsumbaus sorgfältig abgewogen werden.

11.4 Spiel- und Sportanlage Kranichfelder Straße (Paulinzeller Weg)

Im Zuge der Rahmenplanung wird ein Vorkonzept für die Freizeitflächen entwickelt, das die Ansätze des Wettbewerbsbeitrages sowie die Ergebnisse eines bereits erfolgten Beteiligungsprozesses für die Freizeitflächen berücksichtigt. Die Neugestaltung der Flächen in diesem zentralen Bereich südlich der Kranichfelder Straße, soll im Modellvorhaben erfolgen und zu den Projektzielen der „Neuen Mitte“ beitragen. Die Nutzungsangebote sollen so weiterentwickelt werden, dass im Sinne der „Neuen Mitte“ ein attraktiver Anziehungspunkt für verschiedene Nutzergruppen auch aus anderen Teilen der Stadt entsteht.



Abb.: 28 Spiel- und Sportanlage Kranichfelder Straße / Paulinzeller Weg, LH Erfurt

An den Verknüpfungsbereichen müssen im Zuge der hier beschriebenen Aufgabe des Wettbewerblichen Dialogs Anschlüsse und Wegebeziehungen vorgeschlagen und Barrieren abgebaut werden. Die Ausgestaltung der Sport- und Freizeitanlagen selbst sind hingegen nicht Gegenstand des Wettbewerblichen Dialogs. Die weitere Objektplanung wird mit dem vorliegenden Verfahren vergeben und soll auf das zukünftige Vorkonzept aus der Rahmenplanung aufbauen.

Die kommunale Spiel- und Sportanlage 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 Unter-

führungen 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.

Der Wettbewerbsbeitrag zur „Neuen Mitte“ aus März 2023 schließt die Freizeitflächen am Paulinzeller Weg ein und sieht dort mit einer Schwimmhalle einen Nutzungsbaustein vor. Bis auf Weiteres wird sich dieses Vorhaben allerdings nicht umsetzen lassen. Aufgrund dessen wird der Stadtbaustein „Schwimmhalle“ in der Rahmenplanung erst in späteren Umsetzungsphasen eingeordnet.

11.5 Schulsporthalle

Zentral im Planungsraum befindet sich zwischen Kaufland und Friedhof Melchendorf eine als DDR-Typenbau errichtete Schulsporthalle. Die Sporthalle wird vom Schulstandort an der Hermann-Brill-Straße 129/131 genutzt. Die zwischen Schulstandort und Turnhalle pendelnden Schüler und Schülerinnen beleben die Räume insbesondere nördlich des Friedhofs.

Die Freiräume am Gebäude sind aktuell abgezaunt und ohne Aufenthaltsqualität. Das Gebäude ist saniert und soll im Bestand in das Konzept integriert werden.



Abb.: 29 Schulsporthalle am Kaufland, LH Erfurt

11.6 Kaufland mit Sportdach

Das Kaufland mit Sportdach ist ein zentraler bestehender Nutzungsbaustein der „Neuen Mitte“ sowohl als Versorgungszentrum als auch mit seinem Sportdach für den Hockeysport und Leichtathletik, dessen Nutzergruppen aus dem gesamten Stadtgebiet kommen.

Gleichzeitig wirkt das Gebäude durch seine Architektur und Kubatur nicht in das Quartierszentrum hinein. Das flache Gebäude ist in die Topografie eingeschoben, eine Parkplatzfläche schafft Abstand zur Kranichfelder Straße und den Wegeverbindungen und Nutzungen im Osten. Das Sportdach ist lediglich auf der Nordseite von der Stielerstraße aus unscheinbar angebunden. Die ca. 30 Jahre alten Sportanlagen selbst befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand.

Aufwertung Nutzungsbaustein Sport

Das Wettbewerbsergebnis und die laufende Rahmenplanung sehen eine Aufwertung des Sportdaches vor, wozu folgende Maßnahmen und Ansätze in Erwägung gezogen werden:

- Erneuerung der Anlagen und Sportflächen inkl. Unterbau
- Erweiterung Sonnenschutz / teilweise Überdachung
- Beleuchtung
- Erweiterung Tribüne und Überdachung
- nach Nord: Abschirmung zur Wohnbebauung und städtebauliches Gegenüber zur Wohnbebauung
- nach Süden: Adressbildung zum Stadtraum
- nach Osten: Anschluss zum „Aktiven Band“ der „Neuen Mitte“



Abb.: 30 Sportdach auf dem Kaufland, LH Erfurt

Hervorzuheben ist der Ansatz der bisherigen Planungen, das Sportdach an der Ost- bzw. Nordostseite an die bestehenden und neuen Wegebeziehungen anzuschließen. Das Konzept des „Höhenweges“ sollte einen Anschluss der bedeutenden Nutzung zur „Neuen Mitte“ schaffen. Ein bestehender Flucht- und Rettungsweg Nordöstlich kann ein Ausgangspunkt für eine neue Eingangssituation sein.

Im Rahmen der vorliegenden Aufgabe sind Vorschläge bzw. gestalterische Ansätze für die oben genannten städtebaulichen Zielstellungen wünschenswert.

Anbindung Kaufland an die „Neue Mitte“ und Kranichfelder Straße

Für einen Anschluss der Flächen vor dem Kaufland an wesentliche Freiräume der „Neuen Mitte“ insbesondere in Richtung der Straßenbahnhaltestelle sind umsetzbare Vorschläge wünschenswert. Bei einer Betroffenheit der privaten Grundstücksflächen des Kauflandes sind Verluste von Stellplätzen aus Sicht der Eigentümerin zu vermeiden, da diese vor dem Hintergrund des Angebots und der Nutzung der Stellplätze für andere Nutzungen in der Umgebung hoch ausgelastet sind.

Zu berücksichtigen ist Weiterhin die Zu- und Abfahrt des Kauflands von der Kranichfelder Straße.

Bevorzugt im Sinne einer wirtschaftlichen und zügigen Umsetzung sind Vorschläge, die die Eingriffe auf dem privaten Grundstück und die Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplans (siehe Abschnitt 5.1.) geringhalten. Änderungen an den Verkehrs- und Freianlagen, die den Festsetzungen des VE-Planes widersprechen, können jedoch grundsätzlich in einem Änderungsverfahren der Satzung berücksichtigt werden.

11.7 STZ 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“.

Perspektivisch gilt es den Ort zu einem für die Bewohner und Bewohnerinnen attraktiven Anlaufpunkt zu gestalten und so einen möglichst niedrigschwelligen Einstieg in den Dialog zu realisieren. Das Stadtteilzentrum bildet zudem einen Netzwerkknotenpunkt und kann Synergien fördern und Kooperationen anstoßen.

Der Siegerentwurf des RPW-Wettbewerbs aus März 2023 schlägt eine Verlagerung des STZ als Neubau in Kombination mit einer Wohnnutzung an die nördlich und hangaufwärts gelegene Stielerstraße vor, um den Raum städtebaulich neu zu fassen. Die Verlagerung ermöglicht eine geradlinig verlaufende Verknüpfung mit einem neuen Zugang zum Sportdach auf dem Kaufland als „Aktives Band“ (siehe Abschnitt 3.4).



Abb.: 31 Stadtteilzentrum am Herrenberg, LH Erfurt

Im Sinne der Schonung von Ressourcen und aus Respekt vor der baulichen Geschichte sowie den gewachsenen sozialen Strukturen des Stadtteils werden ein Erhalt und die Integration des Bestandsgebäudes des STZ in ein Konzept bevorzugt. Eine Verlagerung als Ersatzneubau wird für die Zukunft jedoch nicht ausgeschlossen, sollten die Vorteile für die weiteren Projektziele überwiegen.

Das Konzept wird in diesem Bereich maßgeblich von der Gestaltung des „Höhenwegs“ bestimmt, dessen Priorität für die Erreichung der übergeordneten Ziele hoch ist. Planungsansätze wie das „Aktive Band“, ein neuer Zugang zum Sportdach oder die Verortung des Freien Gartens werden begrüßt, können integriert werden, müssen sich aber, wenn notwendig der Gestaltung und Verortung des „Höhenwegs“ unterordnen.

11.8 Friedhof Melchendorf

Die bis 2053 bestehende Friedhofsnutzung macht es notwendig diese Nutzung in das Konzept zu integrieren und nur in der langfristigen Perspektive 2060 eine Umnutzung zum „Friedhofspark“ im Sinne des Wettbewerbsergebnisses aus März 2024 mitzudenken. Eine frühere Durchquerung oder abschnittsweise öffentlichere Nutzung ist nicht auszuschließen, muss jedoch vor dem Hintergrund der Friedhofsnutzung und dem angemessenen (pietätvollen) Umgang sorgfältig abgewogen werden. Der Friedhof hat einen Haupt- sowie Nebeneingang, die beide auf südlicher Seite Richtung Kita und Kranichfelder Straße liegen. Eine Anfahrbarkeit ist für die Bestandsnutzung in jedem Fall zu gewährleisten.

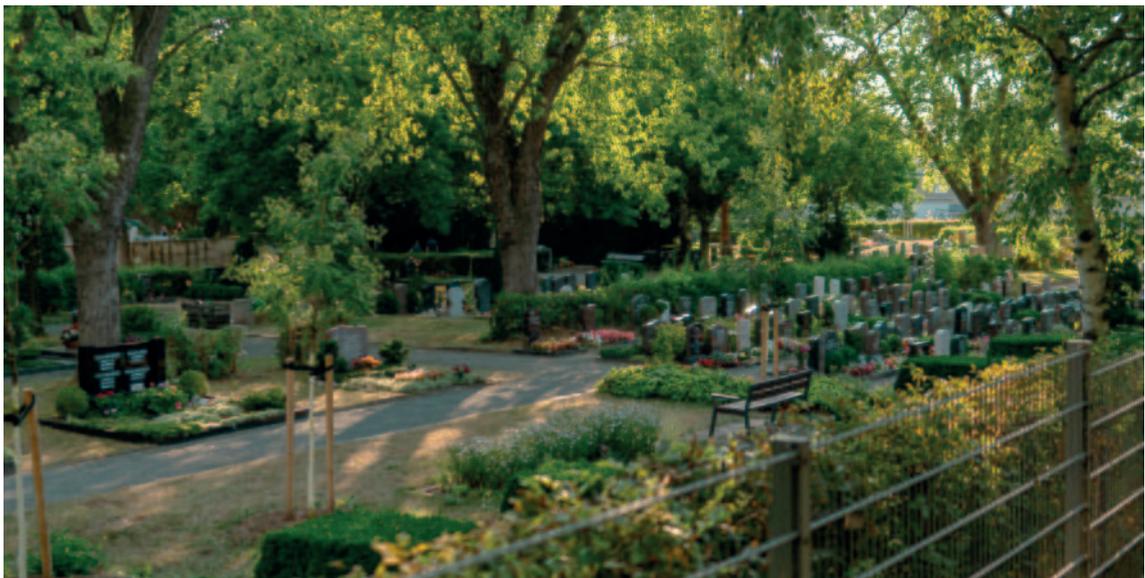


Abb.: 32 Friedhof Melchendorf, LH Erfurt

11.9 Privatgrundstücke Kranichfelder Straße 143, 145 und 157

Das Konzept, das mit dem Wettbewerblichen Dialog für eine kurzfristige bauliche Umsetzung entsteht, muss die Integration der bestehenden Wohngrundstücke gestalten, um den weiteren Prozess nicht von notwendigem Grunderwerb abhängig zu machen. Die Erschließung der Grundstücke ist in der Planung der Verkehrsanlagen zu berücksichtigen und weiterhin zu gewährleisten.

Gleichwohl sucht die Stadt das Gespräch mit den Eigentümern, um Möglichkeiten einer Überplanung und Integration der Flächen in den öffentlichen Raum zu untersuchen. Insbesondere für das Grundstück mit der Hausnummer 157 erscheint der Erhalt des Status Quo derzeit wahrscheinlicher als eine Umstrukturierung.

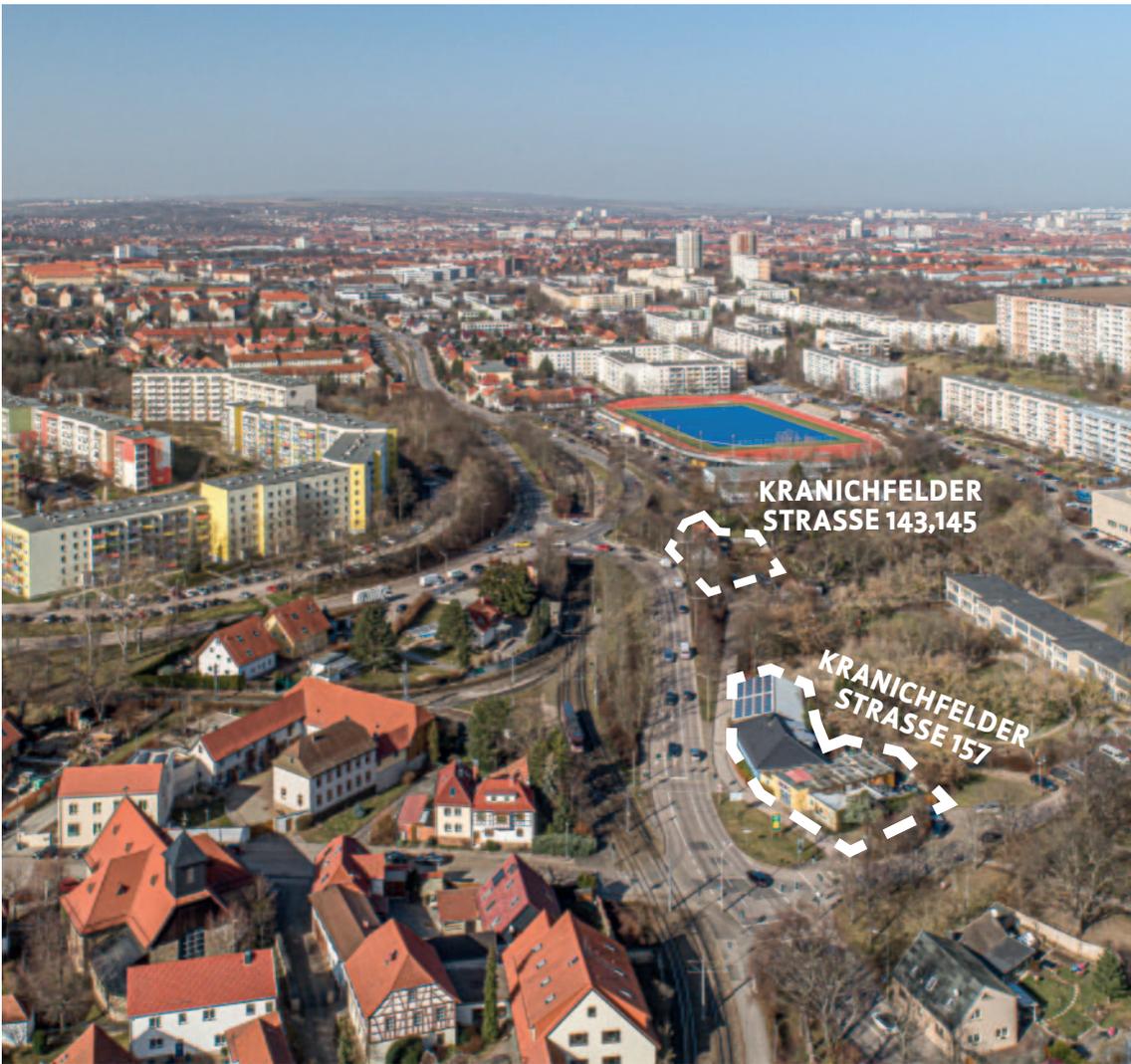


Abb.: 33 Privatgrundstücke Kranichfelder Straße 143, 145 und 157, LH Erfurt

12. Landschaft und Umwelt

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

Das Planungsgebiet 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 Wohngärten 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 wichtige 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 Dabers-
tedt
- Verbesserung der Wohnqualität durch Gestaltung von Rückbauflächen
der Großwohnsiedlungen
- Etablierung eines Kleingartenwanderwegs

12.2 Naturschutz

Bestand

Das Planungsgebiet 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 zukünftigen Grünflächen sollen sowohl eine hohe Aufenthaltsqualität besitzen als auch naturnah gestaltet werden, um siedlungsbewohnenden Vogel-/Fledermaus- und Insektenarten sowie verschiedenen Kleinsäugetieren 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.

12.3 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:

- 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 Thematiken Durchlüftung, Kaltluftbahn sowie Hitze-/anpassung zur Beachtung gegeben (siehe Abbildungen 34, 35 und Abbildung/ Tabelle 36).

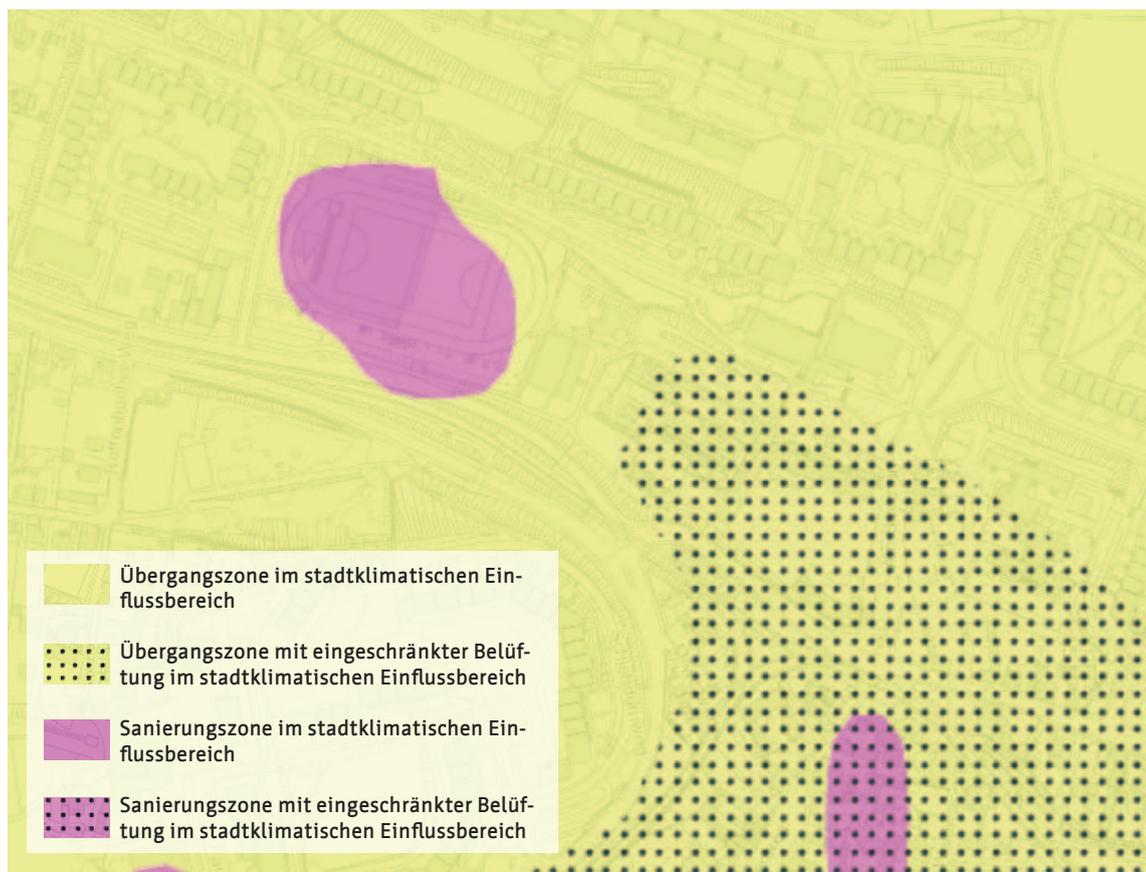


Abb.: 34 Planungshinweiskarte Klimazonen, LH Erfurt

Übergangszone im stadtklimatischen Einflussbereich

- 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



Abb.: 35 Planungshinweiskarte Klimazonen, LH Erfurt

	Überwärmung		Einwohnerdichte (EW pro km ²)	Einwohner		Hitzesensitive Gruppen				Bewertung möglicher Belastung
		Stufe			Stufe	unter 6 Jahre	über 65 Jahre	Summe	Stufe	
Wiesenhügel	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%
Melchendorf	18,2%	2	1.847	10.401	4	4,8%	22,5%	27,3%	3	3,0%

Abb.: 36 Bevölkerungs- und Überwärmungsgrad einzelner Stadtteile der LH Erfurt (Teil 1 - städtische Gebiete und Plattenbau), Auszug Klimagerechtes Flächenmanagement Stadt Erfurt 2018, S. 98

Übergangszone mit eingeschränkter Belüftung im stadtklimatischen Einflussbereich

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

- Ergreifen von Maßnahmen, die die Belüftungsfunktion 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

- Flächen besitzen thermische und/oder lufthygienische Defizite
- Flächen müssen klimatisch saniert werden
- Unter dem klimaökologischen Sanierungsaspekt sollten überwärmungs-

mindernde bzw. durchlüftungsfördernde Maßnahmen besonders in den Wohngebieten erfolgen.

- Entsiegelungsmaßnahmen sind anstrebenswert
- Begrünungsmaßnahmen sollten zwingend erfolgen
- Ergreifen von lufthygienischen Minderungsmaßnahmen
- Bebauungen in Sanierungsbereichen im stadtrelevanten Einflussbereich sind nur mit kompensatorischen Maßnahmen möglich

Sanierungszone mit eingeschränkter Belüftung im stadtklimatischen Einflussbereich

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

Zudem ist in Abbildung und 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 hitzeempfindlichen Gruppen, d. h. Menschen unter 6 Jahren bzw. über 65 Jahren, mitgedacht werden. Die Auswirkungen des Klimawandels sind allgegenwärtig und im städtischen Umfeld sicht- und spürbar.

Der Umgang mit den Auswirkungen und die Anpassung der Städte und Stadtteile stellen ein wichtiges Aufgabenfeld der künftigen Stadtplanung und -entwicklung dar.

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 und Bewohnerinnen. Auch die mit Errichtung der Stadtteile hergestellten Grünanlagen, die maßgeblich zur Wohn- und Lebensqualität vor Ort beitragen, werden durch heiße Sommer enorm beansprucht.

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.

Grundsätzlich trägt der hohe Grünflächenanteil im Erfurter Südosten mit seinem Baumbestand wesentlich zu einem günstigen Kleinklima und zur einer insgesamt hohen Wohnzufriedenheit bei. In der Konzeptentwicklung zur Neuen Mitte Südost sind dennoch 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 Fassaden-

begrünung, 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.

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



Abb.: 37 Auszug Baumkataster, LH Erfurt

12.4 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.

Der Baumbestand ist nach Möglichkeit zu erhalten und in die Konzeption zu integrieren. Da jedoch weitgehende und tiefgreifende Eingriffe vor allem durch den Umbau der Verkehrsanlagen notwendig werden, ist auch mit dem Verlust von Bäumen zu rechnen. Bei unumgänglichen Fällungen sind ausreichende Ersatzpflanzungen im Umfeld vorzusehen.

Die häufigsten Bestandsbaumarten sind: Spitz-Ahorn, Gemeine Esche, Berg-Ahorn, Kirsche, Pflaume und Eschen-Ahorn. 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 wenigen 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.

besondere Pflanzempfehlungen für den Betrachtungsraum 11		
insbesondere für den Straßenraum:		Teilraum:
<i>Acer x freemanii</i>	Schmalkroniger Rot-Ahorn	11A
<i>Alnus x spaethii</i>	Spaeths Erle	alle
<i>Cladrastis lutea</i>	Amerikanisches Gelbholz	alle
<i>Koelreuteria paniculata</i>	Rispiger Blasenbaum	11B, 11C
<i>Liriodendron tulipifera</i>	Amerikanischer Tulpenbaum	11B
<i>Maackia amurensis</i>	Asiatisches Gelbholz	11B, 11D
<i>Platanus orientalis</i>	Morgenländische Platane	11B, 11C, 11D
<i>Populus x berolinensis</i>	Berliner Pappel	alle
<i>Prunus cerasifera</i>	Kirschpflaume	alle
<i>Quercus cerris</i>	Zerr-Eiche	11B, 11C, 11D
<i>Sorbus latifolia</i>	Breitblättrige Mehlbeere	alle
<i>Ulmus pumila</i>	Sibirische Ulme	11B, 11C, 11D
für sonstige Standorte:		Teilraum:
<i>Cercis siliquastrum</i>	Gemeiner Judasbaum	alle
<i>Gymnocladus dioica</i>	Amerikanischer Geweihbaum	11B, 11C
<i>Maclura pomifera</i>	Osagedorn	11B
<i>Morus alba</i>	Weißer Maulbeerbaum	11B, 11C
<i>Prunus avium</i>	Vogel-Kirsche	alle
zunächst zur Erpropfung an geeigneten Standorten:		Teilraum:
<i>Alnus rubra</i>	Rot-Erle	alle
<i>Pterocarya rhoifolia</i>	Japanische Flügelnuss	alle
<i>Quercus libani</i>	Libanon-Eiche	alle
<i>Quercus velutina</i>	Färber-Eiche	11B, 11C, 11D

Abb.: 38 Empfohlene Baumarten aus „Erfurter Stadtgrün im Klimawandel“, LH Erfurt

12.5 Gewässer, Niederschlagswasser, Starkregen

Gewässer, Niederschlagswasser, Starkregen

Im Planungsgebiet befinden sich die Gewässer „Steingraben“ und „Schulzengraben“, die im Planungsbereich verrohrt sind. Diese sind Gewässer II. Ordnung im Zuständigkeitsbereich der Stadt und münden in die Schwemmbachverrohrung als Vorflut. Eine Öffnung des Schwemmbaches ist nach derzeitigem Kenntnisstand aufgrund seiner Tiefe im Gelände nicht sinnvoll. 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.

Für den Bereich des Modellvorhabens weist die Starkniederschlagsgefahrenkartierung der Stadt Erfurt zum Teil erhebliche, potenzielle Abflusswege sowie lokal potenzielle Einstaubereiche auf (siehe Anlage K4 und Abbildung 39). Etwaige Umgestaltungen haben dem Rechnung zu tragen, Verschlechterungen der Situation für Anlieger sind auszuschließen.

Standortspezifische Lösungen zum Regenwassermanagement bilden einen wichtigen Baustein. Neben möglichst großflächigen Entsiegelungen können in diesem Zusammenhang u. a. Zisternen und Versickerungsanlagen 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.



Abb.: 39 Auszug Starkregen und Gefahrenkarte und Gewässer, LH Erfurt

12.6 Lärm

Die Abbildungen 40 und 41 zeigen Ausschnitte aus der Lärmkartierung des Thüringer Landesamtes für Umwelt, Bergbau und Naturschutz. Im weiteren Verfahren ist aufgrund der geplanten Umgestaltung der Kranichfelder Straße bzw. des Knotenpunktes Kranichfelder Straße/ Haarbergstr./ Am Wiesenhügel die Thematik Lärm (-schutz) zu berücksichtigen und zu überprüfen. Auf Verschlechterungen der Lärmbelastung durch Veränderungen der Straßenlage muss planerisch reagiert werden.

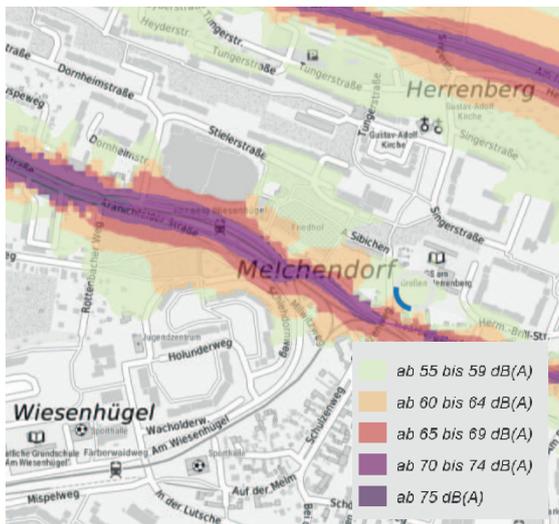


Abb.: 40 Lärmkartierung des Tag-Abend-Nacht-Zeitraumes, Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz

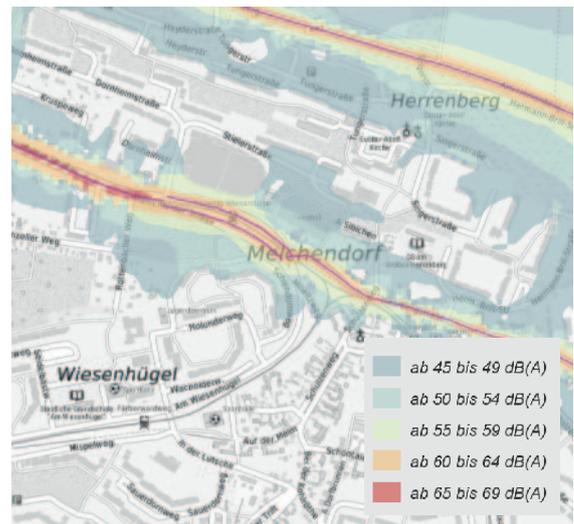


Abb.: 41 Lärmkartierung Nachtwerte, Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz

13. Öffentlichkeitsbeteiligung

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 wurde mit dem RPW-Wettbewerb 2022/23 ein Partizipationsprozess initiiert, der die Anregungen aus der Bevölkerung in die Aufgabenstellung der Planung integriert und die entstehenden Planungen transparent und verständlich kommuniziert.

Den Grundstein der Beteiligung legten zwei Veranstaltungen im Juli 2022 im Gymnasium 10 im Stadtteil Herrenberg. Hier wurde die Aufgabenstellung des Wettbewerbs vorgestellt und diskutiert. Die Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden wurden in den Auslobungstext des RPW-Wettbewerbs integriert (siehe Anlage S1).

Im April und Mai 2023 hat die Stadtverwaltung, unterstützt durch die Zebralog GmbH intensiv die Ergebnisse des Planungswettbewerbs der Öffentlichkeit vorgestellt. Einerseits wurden Prozess und Siegerentwurf den interessierten Bürgerinnen und Bürgern ausführlich erläutert, außerdem gab es in verschiedenen Formaten für unterschiedliche Zielgruppen die Möglichkeit, sich zu dem Siegerentwurf und Prozess zu äußern. Die Ergebnisse der Beteiligungsformate wurden durch die Zebralog GmbH ausgewertet und dokumentiert (siehe Anlage S2) und sind in der weiteren Konzeption zu berücksichtigen.

Mit dem Ergebnis des Wettbewerblichen Dialogs plant die Stadt Erfurt in Zusammenarbeit mit der Zebralog GmbH weitere intensive Planungsvermittlung und Bürgerbeteiligung durchzuführen.



Abb.: 42 Bürgerbeteiligung im Oktober 2023, LH Erfurt

14. Realisierungszeitraum und Wirtschaftlichkeit

Im Rahmen der Konzeption muss sichergestellt werden, dass die nötigen Baumaßnahmen kurzfristig umsetzbar sind. Hierzu sind wirtschaftliche Lösungen gefragt, die so wenig wie möglich in bestehende hochbauliche Strukturen und private Grundstücke eingreifen. Die vorhandenen Spielräume, die in Abschnitt 11 beschrieben sind, sollen hierfür mit Augenmaß genutzt werden.

Insgesamt stehen für die Umgestaltung der „Neuen Mitte“ ca. 26 Mio. € zur Verfügung. Die Stadt Erfurt plant die Baumaßnahmen bis 2031 abzuschließen.

D VERFAHREN

15. Auftraggeberin

Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Erfurt
Oberbürgermeister Andreas Horn
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

16. Auftragsgegenstand

Der Straßenzug Kranichfelder Straße – Haarbergstraße mit den Abzweigen Rottenbacher Weg, Dornheimstraße, Am Wiesenhügel sowie Schulzenweg/Am Sibichen soll im Rahmen des „Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ entsprechend dem siegreichen Konzept des Wettbewerblichen Dialogs auf einer Länge von ca. 900 m grundsätzlich neu- und umgestaltet werden. Hinzu kommt die Neugestaltung der Freiräume und die Gestaltung einer Fuß- und Radbrücke als „Neue Mitte Südost“.

Im Rahmen des VgV-Verfahrens soll ein kompetentes Planungsteam mit Erfahrung bei der Umsetzung von komplexen Maßnahmen der Neu- und Umgestaltung von innerörtlichen Straßen mit hohen Anforderungen an die Verkehrsfunktionalität, die Einbindung in das städtebauliche Umfeld und freiräumlichen Qualitäten ermittelt und beauftragt werden. Gegenstand dieses Verfahrens ist die Vergabe folgender Planungsleistungen:

Grundleistungen folgender Leistungsbilder

- Objektplanung Verkehrsanlagen (Straße) gem. HOAI 2021 §§ 45-48 (Lph. 1-7)
- Objektplanung Verkehrsanlagen (Gleis) gem. HOAI 2021 §§ 45-48 (Lph. 1-7)
- Objektplanung Freianlagen gem. HOAI 2021 §§ 38-40 (Lph. 1-8)
- Objektplanung Ingenieurbauwerke gem. HOAI 2021 §§ 41-44 (Lph. 1-7)
- Fachplanung Tragwerksplanung gem. HOAI 2021 §§ 49-52 (Lph. 1-6)
- Fachplanung Technische Ausrüstung gem. HOAI 2021 §§ 53-56 (Stadtbeleuchtung / LSA-Planung / Signal- und Sicherheitstechnik Gleis - Lph. 1-8)

Besondere Leistungen

- Masterplanung / Koordinierung
- Ingenieurvermessung nach HOAI 2021 Anlage 1, Nr. 1.4
- Baugrunduntersuchung nach HOAI 2021 Anlage 1, Nr. 1.3
- Umweltrelevante Untersuchungen (LAGA, EBV, DepV)
- Versorgerkoordinierung/koordinierter Leitungsplan (Bestand, Bauzeit, Endzustand)
- Detaillierte Bauphasenplanung inkl. Verkehrsführungsplanung
- Markierungs- und Beschilderungspläne (Bauzeit, Endzustand)
- Mitwirkung bei der Beschaffung der Zustimmung von Betroffenen im Rahmen des Plangenehmigungs- / Planfeststellungsverfahrens
- Prüfung und Wertung von Nebenangeboten / Sondervorschlägen
- Grober Bauablaufplan
- Koordinierungspauschale Nachauftragnehmer

- Grunderwerbsplan (Bauzeit, Endzustand)
- Verkehrstechnische Untersuchungen (VTU)

- Schallimmissionsgutachten / Lärmschutzuntersuchungen
- Erstellung der Baumschutzkonzeption inkl. Vorprüfung auf Verträglichkeit des Bauvorhabens und visueller Begutachtung der Bestandsbäume gemäß FLL-Baumkontrollrichtlinie
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Schwerpunkt Fledermäuse und Brutvögel - Erfassung der Individuen und Habitate (1 Jahr Untersuchungszeitraum)
- Ermittlung der Betroffenheit der Verbote nach §44 BNatSchG und Erarbeitung artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen einschl. Beleuchtung, Insektenschutz

Der vorläufige Planungsbereich der Objekt- und Fachplanungen sowie der besonderen Leistungen ist in Abbildung 25 auf Seite 31 (siehe Anlage K9) dargestellt.

Die Beauftragung steht unter dem Vorbehalt der ausreichenden Finanzierung der geplanten Maßnahmen.

17. Art und Bedingungen des Verfahrens

Die Vergabe der Planungsleistungen für das Projekt „Neue Mitte“ erfolgt mittels eines Wettbewerblichen Dialogs gemäß § 18 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV).

Die Entwicklung eines kraftvollen und innovativen Umsetzungskonzeptes ist von herausragender Bedeutung für das Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung und die Umsetzbarkeit des Stadtumbaus. Die örtlichen Gegebenheiten, der Verfahrenskontext vor allem aber der bauliche Bestand und der stadgesellschaftliche Diskurs sind vielschichtig und komplex. Deshalb wurde mit dem „Wettbewerblichen Dialog“ ein Verfahren gewählt, das den beteiligten Fachämtern der Stadt Erfurt eine enge Zusammenarbeit mit den teilnehmenden Planungsbüros ermöglicht. Im Prozess soll geklärt werden, welche Lösungen die beschriebenen Bedürfnisse bzw. Projektziele erfüllen. Das Verfahren hat zudem Modellcharakter, wird umfassend evaluiert und dient somit der Weiterentwicklung der Städtebauförderung, was ein Grundanliegen der Bundesförderung darstellt.

Für die Phase des Wettbewerblichen Dialogs gibt es keine bindenden Vorgaben zur Rechtsform von Bewerbern und Teilnehmern. Voraussetzung ist für diese Phase, dass die Kerndisziplinen (Verkehrsanlagen Straße/Gleis, Freianlagen, Ingenieurbauwerke (Brücke)) vertreten sind. Die Hinzuziehung weiterer Planungsdisziplinen (insb. Stadtplanung und Tragwerksplanung) wird empfohlen.

17.1 Kommunikation

Die Sprache des Wettbewerblichen Dialogs ist Deutsch. Die Kommunikation mit den Planungsteams erfolgt digital über die Vergabepattform (DTVP). Die Planunterlagen werden wegen des großen Datenvolumens und der Erhaltung der Ordnerstrukturen, im Sinne der besseren Übersichtlichkeit, auf einer Cloud des Freistaates Thüringen zur Verfügung gestellt.

17.2 Richtlinien

Der Wettbewerbliche Dialog wird gemäß § 18 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) durchgeführt.

17.3 Vergabekammer

Öffentliche Aufträge, die gemäß den Vergabevorschriften der EU vergeben werden müssen, unterliegen einem Rechtsschutzverfahren. Für die öffentlichen Auftraggeber des Freistaates Thüringen wird dieses Verfahren vor der Vergabekammer des Freistaates Thüringen geführt.

Vergabekammer des Freistaates Thüringen
PF 2249
99403 Weimar
Tel. +49 361 573321-254

18. Ablauf des Verfahrens

Das Verfahren gliedert sich in die drei Phasen Teilnahmewettbewerb, Dialog und Verhandlungs-/Angebotsphase (siehe Abbildung 44).

Alle Terminangaben in diesem Abschnitt sind vorläufig festgelegt.

18.1 Teilnahmewettbewerb

Zwingende Voraussetzung für eine Bewerbung / Teilnahme am Wettbewerblichen Dialog nach § 18 VgV ist die Zusammenarbeit von mindestens folgenden Fachgebieten:

- Objektplanung Verkehrsanlagen (Ingenieure-Fachgebiet Planung von Verkehrsanlagen Straße und Gleis)
- Objektplanung Freianlagen (Landschaftsarchitekten)
- Objektplanung Ingenieurbauwerke (Ingenieure-Fachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau)

Aufgrund der Spezifik und Komplexität der Aufgabe wird die Beteiligung weiterer (Fach-)Planungsbereiche empfohlen (Stadtplanung, Tragwerksplanung). Für die Dialogphase wird dies jedoch nicht zwingend vorgeschrieben. In der Verhandlungs- bzw. Angebotsphase allerdings müssen die entsprechenden Bearbeiter/Partner benannt werden.

Die Auswahl der teilnehmenden Bewerber / Bewerbergemeinschaften erfolgte am 05.09.2024 gemäß Bewertungsmatrix durch ein Auswahlgremium, das aus den Ämtern für Stadtentwicklung und Stadtplanung, für Verkehr und Tiefbau sowie dem Garten- und Friedhofsamt gebildet wurde.

18.2 Dialog

Im Dialog mit der Auftraggeberin sollen die teilnehmenden Planungsteams jeweils ein planerisches Konzept erarbeiten, das von einem Empfehlungsgremium bestehend aus Sachgutachter*innen und Fachgutachter*innen, diese u. a. aus den Bereichen Stadtplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung, anhand von Zuschlagskriterien bewertet wird.

Die Lösungsvorschläge der Planungsteams sollen im Prozessverlauf im Dialog mit dem Empfehlungsgremium in zwei Zwischenkolloquien diskutiert werden. Bei einer Ortsbesichtigung erhält jedes Planungsteam einen Einblick in die örtlichen Begebenheiten sowie die Möglichkeiten für Rückfragen zur Aufgabenstellung. Die Präsenz und Teilnahme an diesen drei Terminen ist verpflichtend.

Die Auftraggeberin sorgt in diesem Prozess für die Transparenz und Gleichbehandlung der Planungsteams. Zwischen den Planungsteams herrscht im Dialogverfahren keine Anonymität, jedoch ist eine gegenseitige Kenntnisnahme der Lösungsvorschläge untersagt. Die Auftraggeberin behält sich vor, gemäß § 18 Abs. 5 VgV, mit den ausgewählten Planungsteams verschiedene Aspekte des Auftrags in gleicher Weise zu erörtern.

Sollten im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs keine befriedigenden Lösungen im Sinne der festgelegten und erarbeiteten Bedürfnisse und Anforderungen gefunden worden sein, kann gem. § 63 Abs. 1 VgV die Auftraggeberin den Wettbewerblichen Dialog für beendet erklären. Sie informiert die beteiligten Unternehmen über ihre Entscheidung.

Start des Dialogs

Die Unterlagen zum Wettbewerblichen Dialog stellt die Auftraggeberin den ausgewählten Planungsteams über eine Cloud des Freistaates Thüringen zum Download zur Verfügung. Die Benachrichtigung über die Bereitstellung erfolgt über die Vergabeplattform.

Rückfragen

Inhaltliche Rückfragen sind außerhalb der Veranstaltungen über die Vergabeplattform bis Montag, den 25. November 2024 zu stellen. Die Beantwortung aller Rückfragen erfolgt bis 06. Dezember 2024. Die Zusammenstellung aller Rückfragen und deren Antworten werden Bestandteil der Unterlagen zur Aufgabenbeschreibung und werden allen Planungsteams automatisch auf der Vergabeplattform zur Verfügung gestellt.

Ortsbesichtigung und Konzeptdiskussion

Für jedes Planungsteam wird eine geführte Ortsbegehung angeboten wobei Gelegenheit zur Beratung der Aufgabenstellung und für weitere Rückfragen besteht. Die ersten konzeptionellen Planungsansätze der Teilnehmenden werden skizzenhaft vorgestellt und diskutiert.

Die Ortsbesichtigungen finden am 19. und 20. Dezember 2024 statt. Der genaue Ort und die Uhrzeit (Dauer je Team ca. 2,5 Stunden) werden den Teams jeweils bekannt gegeben.

Die Konzepte reichen die Planungsteams im Vorfeld der Veranstaltung online ein (siehe Abschnitt 23.3).

Zwischenkolloquium

Das „Zwischenkolloquium“ dient der weiteren Reflexion und Diskussion der nunmehr vertieften Konzepte der Planungsteams. Die Lösungsansätze werden mit dem Empfehlungsgremium und Sachverständigen erörtert und diskutiert, sodass die Planungsteams eine Orientierung für die weitere, vertiefende Bearbeitung erhalten. Die Hinweise aus dem „Zwischenkolloquium“ und der „Konzeptdiskussion“ sollen in die Bearbeitung aufgenommen werden.

Die Zwischenkolloquien finden am 20. und 21. Februar 2025 statt. Der genaue Ort und die Uhrzeit (Dauer je Team ca. zwei Stunden) werden den Teams einzeln bekannt gegeben.

Die Konzepte reichen die Planungsteams im Vorfeld der Veranstaltung online ein (siehe Abschnitt 23.3).

Einreichung der finalen Planungskonzepte

Einlieferungstermin für die Abgabeleistungen ist der 14. April 2025, davon abweichend soll das Modell bis zum 24. April 2025 eingereicht werden (siehe Abschnitt 23.1 und 23.2).

Vorprüfung

Die Arbeiten werden durch das verfahrensbetreuende Büro unter Mitwirkung von Sachverständigen vorgeprüft.

Wettbewerblicher Dialog „Neue Mitte Südost“ – Prozessablauf

Stand: 03.07.2024

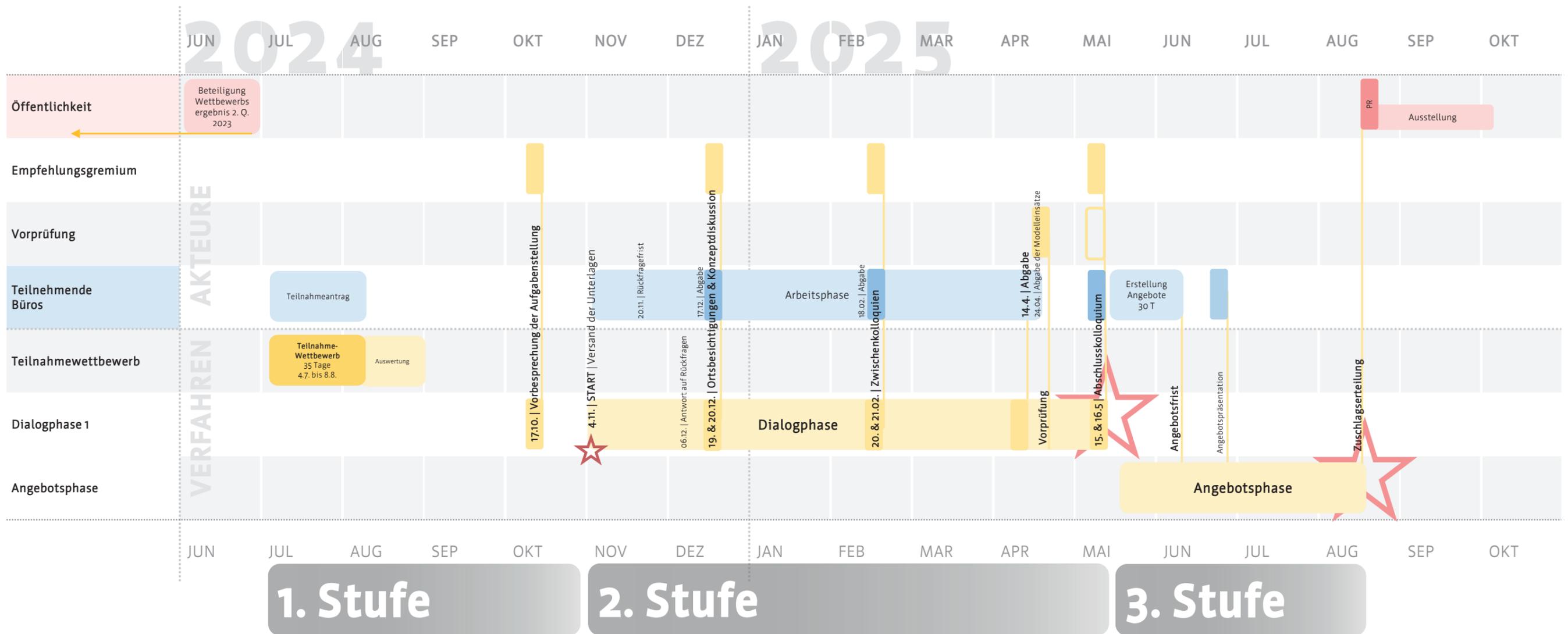


Abb.: 43 Prozessablaufplan wettbewerblicher Dialog „Neue Mitte Südost“, LH Erfurt

Abschlusskolloquium

Das Abschlusskolloquium findet am 15. und 16. Mai 2025 statt. Am ersten Tag stellen die Planungsteams jeweils ihre Arbeiten dem Empfehlungsgremium und den Sachverständigen vor und beantworten Rückfragen. Das Empfehlungsgremium bewertet am zweiten Tag die Qualität der Lösungsvorschläge (Zuschlagskriterium 1, Kriterien siehe Abschnitt 21.2.).

18.3 Verhandlungs- und Angebotsphase

Nach dem Abschlusskolloquium wird der Wettbewerbliche Dialog gem. § 18 Abs. 7 VgV geschlossen und die teilnehmenden Planungsteams gem. § 18 Abs. 8 VgV auf Grundlage der eingereichten und während der Dialogphase erarbeiteten Lösungen zur Abgabe ihres Angebotes für die Planungsleistungen aufgefordert. Die Angebotsfrist beträgt 30 Tage.

Die Auftraggeberin lädt die Bieter/Bietergemeinschaften jeweils zu einer Angebotspräsentation ein.

Die Auftraggeberin behält sich vor, Nachforderungen von den Bietern / Bietergemeinschaften (ehem. Planungsteams) zu verlangen. Ein Bewertungsgremium der Auftraggeberin bewertet die finalen Angebote (Zuschlagskriterien 2 und 3), woraufhin unter Berücksichtigung des Ergebnisses aus allen Zuschlagskriterien die Formulierung des abschließenden Vergabevorschlags erfolgt.

19. Planungsteams des Wettbewerblichen Dialogs

- SHP Ingenieure / Rehwaldt Landschaftsarchitekten / GRBV Ingenieure / TransTecBau
- plandrei Landschaftsarchitektur GmbH / iproplan® Planungsgesellschaft mbH
- OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
- KRP Architektur GmbH / VIC Verkehrs- und Ingenieurbau Consult GmbH / EiSat GmbH
- INVER - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen

20. Empfehlungsgremium

Fachgutachten

- **Dipl.-Ing. M.-Eng. Luca Kist**
Freier Landschaftsarchitekt und Stadtplaner
- **Dipl. Ing. Claudia Blaurock**
Freie Garten- und Landschaftsarchitektin
- **Dipl. Ing. Dirk Ohm**
Verkehrsplanung

Sachgutachten

- **Sönke Bohm**
Stadt Erfurt, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung
- **Alexander Reintjes**
Stadt Erfurt, Leiter des Tiefbau- und Verkehrsamtes
- **Dr. Sascha Döll**
Stadt Erfurt, Leiter des Garten- und Friedhofsamtes
- **Matthias Pöhler**
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
- **Kerstin Ackermann**
Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Sachverständige Beratung

- **Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung**
Konstanze Bonk-Lück (Abt. Stadterneuerung)
Jakob Kratzsch (Projektleitung Modellvorhaben)
- **Tiefbau- und Verkehrsamt**
Achim Kintzel (Abt. Verkehrsplanung)
Manuela Plaschna (Abt. Straße/Brücke)
- **Garten- und Friedhofsamt**
Heike Sängler (Abt. Planung/Neubau)
Henri Thomas (Abt. Planung/Neubau)
Katja Greskamp (Abt. Planung/Neubau)
- **Octagon Architekturkollektiv**
Philip Stapel (Städtebauliche Rahmenplanung „Neue Mitte Südost“)
- **Stadtteilkonferenz Südost, Quartiersmanagement**
Kati Langenberger

Vorprüfung und Verfahrensbetreuung

- **Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung**
Oliver Gentzcke (Abt. Stadterneuerung)
Cornelia Geyer (Abt. Stadtentwicklung / FNP)
- **Tiefbau- und Verkehrsamt**
Volker Hildebrandt (Abt. Verkehrsplanung)
Christoph Riese (Abt. Bauvorbereitung/-durchführung Qualitätssicherung)
- **Garten- und Friedhofsamt**
Dr. Eva Lemsch (Abt. Planung/Neubau)
- **Verkehrsbetriebe Erfurt EVAG**
Michael Nitschke
Falko Böhm

Verfahrensbetreuung:

Olaf Baum
PAD .Baum .Freytag .Leesch
Graben 1
99423 Weimar

21. Zuschlagskriterien

21.1 Übersicht über die Zuschlagskriterien

	Zuschlagskriterien	Wichtung in Prozent	Punkte von - bis	Punkte	Leistungspunkte =BP x Wichtung
1	Qualität des Entwurfs Bewertung Entwurf entsprechend Ergebnis der Sitzung des Empfehlungsgremiums vom ...	65	1-5		
2	Projektteam / Projektorganisation Vorstellung des Projektteams, Aufgabenverteilung, geplante Projektorganisation einschließlich vorgesehener Maßnahmen zur Einhaltung von Kosten- und Terminzielen für das Vorhaben im Auftragsfalle, Organisation von Kommunikation sowie Abstimmungen mit fachlich Beteiligten und Behörden, Organisation der disziplinierten übergreifenden Zusammenarbeit, Koordinierung	15	0-5		
3	Vergütung / Honorar	20			
3.1	Honorar Grundleistungen OPL Verkehrsanlagen HOAI § 48	4	1-5		
3.2	Honorar Grundleistungen OPL Freianlagen HOAI § 40	4	1-5		
3.3	Honorar Grundleistungen OPL Ing.-Bauwerke HOAI § 44	4	1-5		
3.4	Honorar Grundleistungen Tragwerksplanung HOAI § 52	2	1-5		
3.5	Honorar Grundleistungen Planung technische Ausrüstung HOAI § 55	2	1-5		
3.6	Honorar Besondere Leistungen	2	1-5		
3.7	Nebenkosten	1	1-5		
3.8	Stundensätze	1			
	Gesamt	100			
	Rang				

Punktbewertung Kriterium 1:

- 1 Punkt - 5. Platz
- 2 Punkte - 4. Platz
- 3 Punkte - 3. Platz
- 4 Punkte - 2. Platz
- 5 Punkte - 1. Platz

Punktbewertung Kriterium 2:

- 0 Punkte - nicht erfüllt
- 1 Punkt - geringe Erfüllung
- 2 Punkte - durchschnittliche Erfüllung
- 3 Punkte - gute Erfüllung
- 4 Punkte - sehr gute Erfüllung
- 5 Punkte - hervorragende/ausgezeichnete Erfüllung

Punktbewertung Kriterien 3.1-3.7:

Niedrigster Wert = 5 Pkt., dann absteigend bis höchster Wert

21.2 Kriterien zur Beurteilung der Konzeptqualität des Entwurfs

Die eingereichten Entwürfe werden durch das Empfehlungsgremium anhand der folgenden Kriterien bewertet:

- Verbindung der Stadtteile
- Schaffung eines identitätsstiftenden Ortes

- Einbindung in den stadträumlichen Kontext
- Städtebauliche und freiraumplanerische Qualität
- Gestaltqualität
- Plausibilität der Konstruktion (Höhenweg)
- Umgang mit der Topographie
- Qualität und Funktionsfähigkeit der verkehrsplanerischen Lösung für unterschiedliche Mobilitätsformen
- Barrierefreiheit

- Nachhaltigkeit, Schonung von Ressourcen
- Wirtschaftlichkeit und technische Realisierbarkeit

Die Auftraggeberin behält sich vor, diese Oberkriterien im laufenden Verfahren weiter auszudifferenzieren.

22. Unterlagen

Für die Bearbeitung des Konzepts im Wettbewerblichen Dialog werden den Planungsteams folgende Unterlagen auf der Vergabepattform bereitgestellt:

Übersicht Anlagen

01 Abbildungen, Fotos	A 1	Bestandsaufnahmen
	A 2	Drohnenaufnahmen
	A 3	Luftbilder
	A 4	Modellfotos
02 Planungen, Konzepte	P 1	Bebauungsplan Kaufland MEL 051
	P 2	Erfurter Klimaschutzkonzept
	P 3	Handlungsrichtlinie Rad- und Kfz Stellplätze
	P 4	ISEK 2030
	P 5	Konzeption „Erfurter Stadtgrün im Klimawandel“
	P 6	Landschaftsplan Erfurt "Masterplan Grün"
	P 7	Lärmaktionsplan
	P 8	Nahverkehrsplan 2020-2024
	P 9	Klimagerechtes Flächenmanagement
	P 10	Rahmenkonzept Modellvorhaben
	P 11	Auszug aus Rahmenplanprozess „Neue Mitte Südost“
	P 12	Siegerentwurf Neue Mitte
	P 13	Umsetzungsplan der Stadt Erfurt zur Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“
	P 14	Verkehrsentwicklungsplan_Teilkonzept Radverkehr
	P 15	Verkehrsstudie VCDB 2022_Abschlussstand
	P 16	Verkehrsstudie VCDB 2023_Qualifizierung Siegerentwurf
	P 17	Zeichnungen zum Brückenbauwerk Kranichfelder Straße
03 Karten, Lagepläne	K 1	Baumkataster und Baumliste
	K 2	Höhenlinienplan
	K 3	Höhenprofil Steingraben (Längsschnitt)
	K 4	Kartierung Starkregenereignisse
	K 5	Gewässerdaten
	K 6	Lageplan kommunale Flächen, M 1:1000
	K 7	Lageplan Nutzungen
	K 8	Lageplan Stadtgrundkarte , M 1:1000
	K 9	Lageplan Umgriff Dialogverfahren , M 1:1000
	K 10	Leitungspläne (Trinkwasser, Abwasser, etc.)*
	K 11	Quell- und Zielverkehr
	K 12	Vermessungspläne
	K 13	Lageplan geplanter Mobilitätsstationen

04 CAD, Geodaten	C 1	ALKIS Daten (Shapefiles und DWG)
	C 2	Baumkataster (DWG)
	C 3	Baumkataster (Shapefiles)
	C 4	Modelleinsatz, Modellplatten (DWG)
	C 5	Umgriffe Modellvorhaben, Dialogverfahren (DWG)
	C 6	Verkehrsstudie VCDB 2023 (DWG)
	C 7	Topografie- und Vermessungsdaten (DWG)
05 Sonstiges	S 1	Anregungen der Bürgerinnen aus Beteiligung zur Auslobung, Juli 2022
	S 2	Gesamtdokumentation Beteiligung Neue Mitte
	S 3	Verfassererklärung
	S 4	Rechentool für Flächenberechnung und Kostenschätzung (<i>Bereitstellung nach Zwischenkolloquium</i>)
	S 5	Unterlagen Modellbau
	S 6	Beispiellayout für 5 Blätter zur Abgabe zum Abschlusskolloquium

*Für die zur Verfügung gestellten Leitungspläne kann keine Gewähr für Vollständigkeit und Genauigkeit der Lage der Leitungen durch die Stadt Erfurt übernommen werden.

Jedem Planungsteam wird eine **Modelleinsatzplatte** sowie Modelle der Bestandsgebäude im Modelleinsatzbereich im Maßstab 1:500 übergeben.

23. Geforderte Leistungen

23.1 Formale Vorgaben zu den Abgabeleistungen

Alle Unterlagen sind als Datei über die Vergabeplattform einzureichen. Die Abgabeleistungen unterscheiden sich jeweils für die Veranstaltungen „Ortsbegehung & Konzeptdiskussion“, „Zwischenkolloquium“ und das Abschlusskolloquium mit Vorprüfung.

Präsentationsblätter

Präsentationsblätter sind als PDF sowie JPG-Datei zu übergeben. Außerdem sind die Präsentationsblätter zweifach ausgeplottet (gerollt, nicht gefaltet) dem Verfahrensbetreuer zu übersenden (siehe Abschnitt 23.2). Dies gilt nur für die Abgabeleistungen zum Abschlusskolloquium.

Präsentationsdateien

Präsentationsdateien sind als PDF-Datei im Bildformat 16:9 einzureichen.

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. Dies gilt nur für die Abgabeleistungen zum Abschlusskolloquium.

Lagepläne, Schnitte, Ansichten

Lagepläne, Schnitte und Ansichten sind zusätzlich als CAD-Dateien im Format dxf oder dwg einzureichen. Dies gilt nur für die Abgabeleistungen zum Abschlusskolloquium.

Verfassererklärung

Einzureichen in Papierform ist das Formblatt „Verfassererklärung“ mit Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner und externer Fachingenieure mit Vor- und Nachnamen, Anschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; unterschrieben durch die Entwurfsverfasser und mit Bürostempel versehen.

23.2 Abgabeleistungen zum Abschlusskolloquium

Einlieferungsstermin für die Abgabeleistungen ist der 14. April 2025. Als Datum für die Einreichung gilt der Datums-/ Post- oder Tagesstempel unabhängig von der Uhrzeit. Die Wettbewerbsarbeiten können am 14. April 2025 bis 16:00 Uhr direkt im Büro PAD abgegeben werden. Die digitale Einreichung erfolgt ebenfalls bis spätestens 16:00 Uhr.

Die Wettbewerbsarbeiten sind unter folgender Adresse einzureichen:

PAD .Baum .Freytag .Leesch Architekten & Stadtplaner BDA
Graben 1
99423 Weimar

Das Modell ist bis zum 24. April um 16 Uhr im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Warsbergstraße 3, 99092 Erfurt einzureichen.

Die Planungsteams tragen die Verantwortung, dass die geforderten Leistungen spätestens zu den oben geforderten Daten und Zeiten am angegebenen Ort vorliegen.

Abgabeleistungen:

- Lageplan zur städtebaulichen Einordnung – Städtebauliches, Freiraumplanerisches und Verkehrsfunktionales Gesamtkonzept – Bearbeitungsgebiet mit Umgriff
M 1:1000
- Lageplan als Ausschnitt (Kernbereich) mit Darstellung der Verkehrslösung / des Mobilitäts- und Erschließungskonzepts (Fußwege, Radwege, ÖPNV mit Haltestellen, MIV, Stellplätze) und der Gestaltung der Freiräume (topografisches Konzept mit Höhenlinien, Grün- und Wegeverbindungen, Stadtplatz, Böschungen u.a.)
M 1:500
- Ausschnitt Kreisverkehr mit detaillierter Darstellung der Verkehrslösung (topografische Einordnung, Führung der Verkehrsarten, Aufteilung, Abbiegebeziehungen, Querungen, Barrierefreiheit u.a.) - Grundrisse, Schnitte
M 1:200
- Ausschnitt Stadtplatz – Höhenweg – Haltestellen (Gestaltung des Brückenbauwerks, Gestaltung der Freiräume, Wegebeziehungen/Verbindungen, Barrierefreiheit, Materialität, Elemente für Identität) – Grundrisse, Schnitte, Ansichten
M 1:200
- zwei räumliche Darstellungen zur Verdeutlichung der Entwurfsidee: 1 x Bird View, 1 x Fußgängerperspektive bezogen auf die Schwerpunkte der Aufgabenstellung
- Erläuternde Skizzen und entwurfsbestimmende Details
- Erläuterungsbericht (Konzept/Idee für Freiraum und Verkehr / Gestaltung und Einordnung Kreis, Höhenweg, Stadtplatz / Details, Konstruktion, Materialität, Nachhaltigkeit, Nachweis der Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlagen (Erläuterungen mit Vergleich zum Bestand))
- Flächenberechnung und Kostenschätzung (Rechentool (Excel) zur Kostenschätzung für „Höhenweg“ bzw. Sonderbauten sowie zur Flächenberechnung/Mengenangaben der weiteren Teilbereiche mit vorgegebenen Einheitspreisen. Bereitstellung nach dem Zwischenkolloquium.)
- Präsentationsblätter: max. 5 Blätter im Format DIN A0 Hochformat mit den benannten Plänen und Darstellungen sowie Kernaussagen des Erläuterungsberichts (siehe Anlage S 6)
- Es ist ein **Arbeitsmodell** im Maßstab 1:500 zur Darstellung des Planungskonzepts auf der Basis einer vorgegebenen Modellplatte zum späteren Einsetzen in das Gesamtmodell einzureichen.
Das verwendete Material kann frei gewählt werden. Das Modell sollte eine weiße Erscheinung haben. Den Planungsteams werden zum Beginn der Dialogphase Fotos des Umgebungsmodells mit Angaben zu den verwendeten Materialien und Farben zur Verfügung gestellt (siehe Anlagen A 4 und S 5).

Die Auftraggeberin behält sich vor, die geforderten Leistungen innerhalb des Wettbewerblichen Dialogs zu ergänzen oder anzupassen. Darüberhinausgehende Leistungen werden nicht zur Bewertung zugelassen. Jeder Teilnehmende darf nur einen Entwurf einreichen.

23.3 Abgabeleistungen zur Konzeptdiskussion und dem Zwischenkolloquium

Die Abgabeleistungen für die **Konzeptdiskussion** zur Ortsbegehung sind digital bis zum 17.12.2024, 16 Uhr über die Vergabeplattform einzureichen.

Die Abgabeleistungen für das **Zwischenkolloquium** sind digital bis zum 18.02.2025, 16 Uhr über die Vergabeplattform einzureichen.

Als Abgabeleistungen zählen jeweils bis zu 5 Präsentationsblätter im Format DIN A0 Hochformat im PDF-Format. Zu den Veranstaltungen stellt die Auftraggeberin die Präsentationsblätter analog zur Verfügung und hält diese auch für eine Präsentation am Bildschirm/Beamer bereit. Es ist den Teilnehmenden freigestellt, neben den Präsentationsblättern eine Bildschirmpräsentation (PDF-Format) zur Präsentation und Diskussion einzureichen. Die Wahl von Blattaufteilungen und Maßstäben obliegen ebenso dem Planungsteam.

Zu beiden Veranstaltungen sollen die Ansätze und Konzepte mithilfe folgender Leistungen nachvollziehbar durch das Planungsteam erläutert und gemeinsam mit dem Empfehlungsgremium diskutiert werden können:

Konzeptdiskussion

- **Skizzenartiges Konzept**
erste Skizzen, freie Darstellungen, Herangehensweise, Methodik, Lageplanskizzen, räumliche Skizzen, Schemaschnitte, Ansichtsskizzen
- mehrere Varianten können vor dem Hintergrund des Innovationsbedarfs und der Komplexität der Aufgabe eingereicht werden, eine klare Haltung sollte ablesbar sein

Zwischenkolloquium

- **Vorkonzept**
Weiterentwicklung der Unterlagen zu maximal einer Entwurfsvariante aus der Konzeptdiskussion, Darstellung der Aufnahme von Anregungen, Hinweisen, Kritiken aus der Diskussion mit der Auftraggeberin/dem Empfehlungsgremium

Die Planungsteams werden dazu eingeladen, Konzepte und Ansätze durch ein einfaches **Arbeitsmodell** bereits bei diesen Veranstaltungen darzustellen. Sollten Modelle oder Modelleinsätze zur Veranschaulichung der Konzepte genutzt werden, können diese durch das Planungsteam bei der jeweiligen Veranstaltung mitgebracht werden, sie müssen nicht im Vorfeld eingereicht werden.

Bildschirmpräsentationen anhand der Präsentationsblätter als PDF-Format oder separat eingereichten Präsentationsdateien dienen der Vorstellung der Lösungsansätze durch das jeweilige Planungsteam. Die Inhalte der Bildschirmpräsentation sollen sich nicht von den sonstigen Inhalten der abgebildeten Leistungen/Darstellungen auf den Präsentationsblättern unterscheiden.

24. Aufwandsentschädigung

Für die Teilnahme am Wettbewerblichen Dialog ist gem. § 77 Abs. 2 VgV die Zahlung einer Aufwandsentschädigung vorgesehen. Die Summe der Aufwandsentschädigung wurde auf der Basis HOAI 2021 auf Grundlage von Teilleistungen der Vorplanung für die vorliegende Planungsaufgabe ermittelt.

Die Planungsteams die zu den gesetzten Abgabefristen vollständige und prüfbare Lösungsvorschläge einreichen und mit mindestens einer aussagefähigen Person an den oben beschriebenen Veranstaltungen (Ortsbegehung mit Konzeptdiskussion, Zwischenkolloquium, Abschlusskolloquium) teilnehmen, erhalten eine Aufwandsentschädigung von insgesamt 70.000,00 Euro (netto). Eine erste Abschlagszahlung in Höhe von 30.000,00 Euro (netto) kann im Nachgang der Veranstaltung Zwischenkolloquium erfolgen.

Sollten weitere Dialogphasen notwendig werden, wird die Aufwandsentschädigung im Hinblick auf die geforderte Leistung von der Auftraggeberin ermittelt.

Ebenso behält sich die Auftraggeberin vor in Abstimmung mit dem Empfehlungsgremium die Abgabeleistungen entsprechend den Erkenntnissen des Dialogprozesses weiter anzupassen. Die Aufwandsentschädigung wird entsprechend der dann geforderten Leistungen erneut ermittelt und ggf. angepasst. Zusätzliche, vertiefende Planungsleistungen werden gesondert vergütet.

Im Falle einer weiteren Beauftragung werden im Wettbewerblichen Dialog bereits erbrachte Leistungen des Planungsteams bis zur Höhe der Aufwandsentschädigung nicht erneut vergütet, sofern der Lösungsvorschlag in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Die Aufwandsentschädigung gilt zugleich eventuelle Lizenzgebühren ab. Über die Zahlung der Aufwandsentschädigungen hinaus ist eine Kostenerstattung (Fahrtkosten etc.) nicht vorgesehen. Die Mehrwertsteuer von derzeit 19 % ist in den genannten Beträgen nicht enthalten und wird den inländischen Planungsteams zusätzlich ausbezahlt.

25. Eigentum und Urheberrecht

Die eingereichten Unterlagen und Modelle zum Abschlusskolloquium werden Eigentum der Auftraggeberin.

Die Auftraggeberin ist berechtigt, die zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und (auch über Dritte) zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasserinnen oder Verfasser werden dabei genannt. Die Auftraggeberin ist berechtigt, diese Rechte an Dritte zu übertragen, soweit diese Übertragung im Zusammenhang mit der Umsetzung solcher Maßnahmen erfolgt.

Die Planungsteams gewährleisten, dass sie die Rechte an ihren Entwürfen und sonstigen Leistungsbestandteilen im beschriebenen Umfang einräumen können und dass die Entwürfe und sonstigen Leistungsbestandteile frei von Rechten Dritter sind und Rechte Dritter nicht verletzen. Sie stellen die Auftraggeberin insofern von etwaigen Ansprüchen Dritter frei.

Im Übrigen liegen das Urheberrecht und das Recht an der Veröffentlichung der eigenen Entwürfe bei den teilnehmenden Planungsbüros.

Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Leistungen von Planungsteams, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung unter Berücksichtigung bereits erhaltener Vergütungsanteile genutzt werden. Die Berechnung der Vergütung erfolgt auf Basis der jeweils geltenden Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI).

Die Entwurfsverfasserinnen und -verfasser und ihre Rechtsnachfolgerinnen/Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Arbeit zu gestatten, nach § 14 des 2. Gesetzes über Urheberrechte und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) vom 9.9.1965 (BGBl. I S. 1273) bleiben unberührt. Vor einer wesentlichen Änderung des ausgeführten Werks sind die Entwurfsverfasserinnen und -verfasser, soweit zumutbar, zu hören. Vorschläge der Entwurfsverfasserinnen und -verfasser sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung der Auftraggeberin wirtschaftlich oder funktionell bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind.

26. Verfassererklärung

Durch ihre Unterschrift in der Verfassererklärung versichern die Planungsteams des Wettbewerblichen Dialogs, dass sie die geistigen Urheberinnen und Urheber der gezeigten Lösungen, gemäß den Bedingungen des Wettbewerblichen Dialogs teilnahmeberechtigt, mit einer Beauftragung zur weiteren Bearbeitung einverstanden und zur fach- und termingerechten Durchführung in der Lage sind. Die Erklärung ist mit der Abgabe des Entwurfskonzepts einzureichen.

27. Bekanntmachung des Ergebnisses

Die qualitative Bewertung der Arbeiten anhand der Bewertungskriterien sowie die zusammenfassende Bewertung nach den Verhandlungsgesprächen werden den Planungsteams/Bietern mitgeteilt.

Die Beiträge der Planungsteams werden mit den Namen der Verfassenen nach der Zuschlagserteilung ggf. öffentlich ausgestellt. Eröffnung, Ort und Dauer der Ausstellung werden den Planungsteams und der Presse bekannt gegeben.

28. Haftung und Rückgabe

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Auftraggeberin nur im Fall nachweisbar schuldhaften Verhaltens.

Die Teilnehmenden werden im Nachgang der geplanten der Ausstellung angefragt, ob Interesse an einer Rücksendung ihrer Unterlagen und der Einsatzmodelle besteht.

