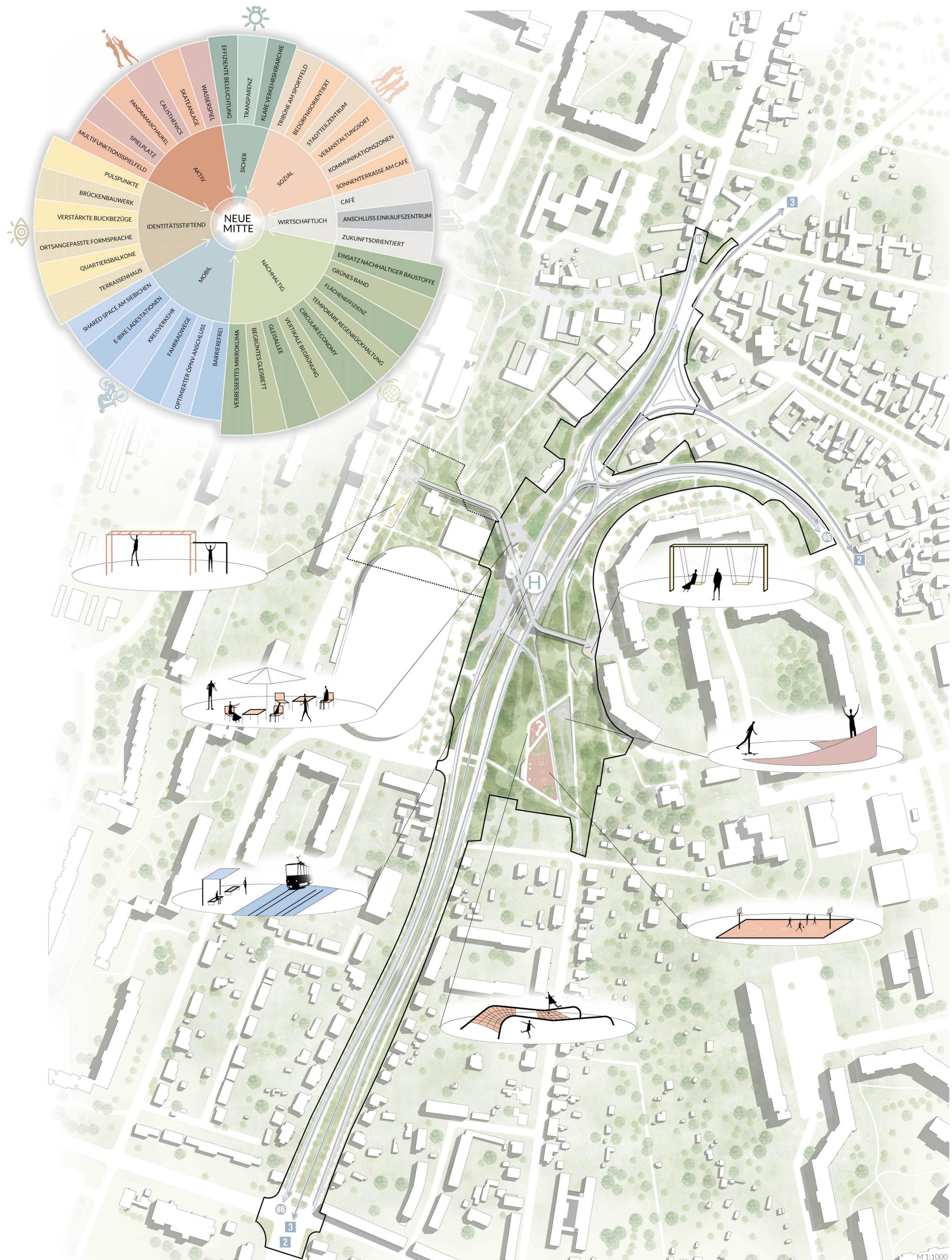


MODELLVORHABEN ERFURT - NEUE MITTE SÜDOST

Wettbewerblicher Dialog nach § 18 VgV

01



MODELLVORHABEN ERFURT - NEUE MITTE SÜDOST

Wettbewerblicher Dialog nach § 18 VgV





Kreisverkehr



Straße

Am Kreisverkehr trifft die Zufahrt zum Wiesenhügel auf die Kranichfelder Straße. Durch die Steuerung des Verkehrs im Kreisverkehr sind alle ankommenden Fahrzeuge gleichberechtigt. Der Straßenverkehr wird einspurig an allen Richtungen fortgeführt.



Fahrradwege

Die Fahrradwege werden bewusst im Bereich des Kreisverkehrs auf Grund von Sicherheitsanforderungen gesondert ausgebildet. So sind Radfahrende vom Straßenverkehr geschützt und werden zusätzlich gezwungen ihre Fahrgeschwindigkeit zu verringern. Das trägt dazu bei, dass andere Verkehrsteilnehmer bewusster wahrgenommen werden können und die gegenseitige Rücksichtnahme an Berührungspunkten leichter zu gewährleisten ist.



Fußwege

Die Querung der Straßenbereiche zu Fuß ist in allen Bereichen um den Kreisverkehr herum möglich. Durch leitende Linienführung und Mittelinseln im Bereich der Fahrbahnen, soll Fußgängern eine sichere Überquerung der Straße geboten werden. Die nördliche Fußverbindung ist ausgelagert und profitiert durch die Pufferwirkung des Straßenbegleitgrüns.



Bahngleise

Der Bahnverkehr verläuft mittig durch die Verkehrsanlage und hat Berührungspunkte mit allen drei restlichen Verkehrsformen. Deshalb sollen gesonderte Markierungen und Hinweislelemente die anderen Verkehrsteilnehmer schützen und dem Bahnverkehr eine möglichst hindernisarme Durchfahrt ermöglichen. Zusätzlich ist eine Lichtsignalanlage vorgesehen, welche den Verkehr im Fall einer Bahnquerung leitet.

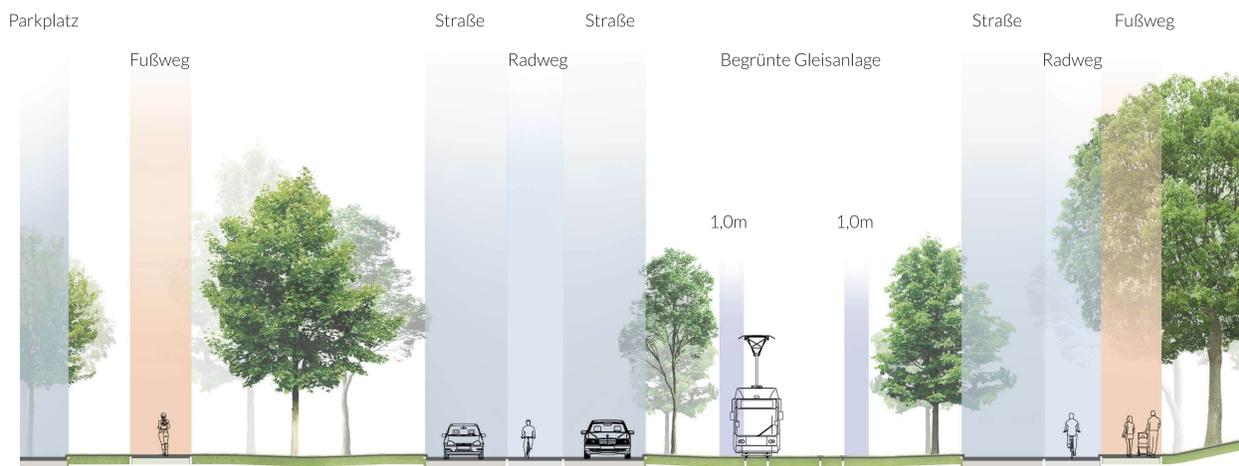
Anforderungen Straßenraum

Die Erfurter Verkehrsbetriebe AG schreibt vor, dass für Straßenbahnen ein Lichtraumprofil von 1,35m ab Außenschiene einzuhalten ist. Weiterhin ist zu beachten, dass Bäume auch nach mehreren Jahren Entwicklung, nicht in den Sicherheitsabstand von 1,00m ab Gleis hineinragen dürfen.

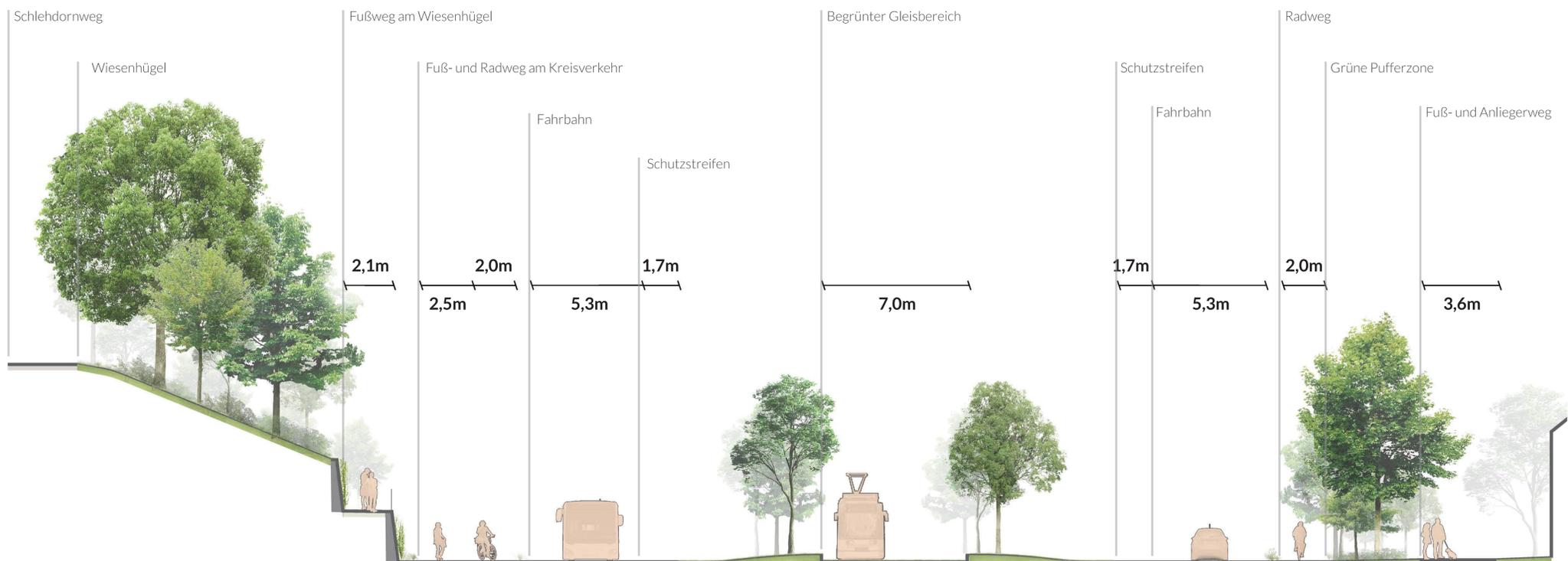
Um trotz der Anforderungen einen grünen Straßenraum schaffen zu können, richtet sich die Wahl der Gehölzarten nach dem verfügbaren Luftraum. So finden in diesen Bereichen schmalkronige Gehölze ihren Platz. Zusätzlich sorgt eine fachgerechte und regelmäßige Pflege der Gehölze für das Einhalten der Sicherheitsbestimmungen der EVAG.

Um auch stadteinwärts das Bild des grünen Straßenraums fortschreiben zu können, werden Fahrrad- und Fußweg durch einen Grünstreifen voneinander getrennt und es entsteht eine weitere Pufferzone, um die anliegenden Grundstücke vor der Lärmmission zu schützen.

Zusätzlich befindet sich im Bereich der Zufahrt zur Dornheimstraße ein Übergang des Gleisbereiches für Fußgänger und Fahrradfahrer.



1:100



1:100

MODELLVORHABEN ERFURT - NEUE MITTE SÜDOST

Wettbewerblicher Dialog nach § 18 VgV



Platz der Neuen Mitte



MODELLVORHABEN ERFURT - NEUE MITTE SÜDOST

Wettbewerblicher Dialog nach § 18 VgV



Brückenkopf am Wiesenhügel

Brückenkopf am Herrenberg



Aktivbereich am Wiesenhügel



Bewertung des Empfehlungsgremiums (16.05.2025)

Gesamtlösung / Städtebau

Die städtebauliche Leitidee der Arbeit spiegelt sich in dem Konzept der „Grünen Mitte“ wider, bei der sich der zentrale Platz in einem städtischen Parkensemble wiederfindet. Dabei kommt dem sogenannten Terrassenhaus als hybride Vertikalstruktur die verbindende Funktion zwischen Höhenweg und Stadtplatz zu. Die Setzung dieses städtebaulichen Kristallisationspunktes ist aus Sicht des Preisgerichtes behutsam und dennoch wahrnehmbar gewählt. Durch die transparente Ausformung der Vertikalstruktur sind umlaufende Freiraumbeziehungen möglich, die ein hohes Maß an Identifikation und täglicher Gebrauchsfähigkeit erwarten lassen. Der Treppenturm mit integrierter Aufzugsanlage ist dabei die einzige Verbindung beider Ebenen, wird dabei als „Nadelöhr“ identifiziert, das einer besonderen planerischen Aufmerksamkeit auch im Hinblick auf soziale Kontrolle und Vermeidung von Angsträumen bedarf.

Die polygonale Linienführung des Höhenweges, mit seinen beidseitigen Stadtbalkonen als Auftaktsituation, wird seiner Funktion als Rückgrat der Parklandschaft gerecht. Dabei dienen die beiden Stadtbalkone als überzeugende Auftaktsituationen für die Adressierung des Brückenbauwerks.

Das Freiraumkonzept kommt mit einem notwendigen Mindestmaß an befestigter Fläche aus, was der ökologischen Gesamtbilanz zu gute kommt. Darüber hinaus werden den Themen des Regenwassermanagements und der stadtklimatischen Vegetationstypologie auskömmlich Raum und Fläche gewidmet. Die topographischen Eingriffe in die umgebende Hanglandschaft sind trotz der baulichen Intervention qualitativ gelöst und tragen zur selbstverständlich wirkenden Vernetzungsstruktur des öffentlichen Raumes bei.

Eine Integration des vorliegenden Beitrages in die übergeordnete Rahmenplanung ist gewährleistet, wenngleich die städtebauliche Lösung für den nordöstlichen Bereich Fragen aufwirft.

Die Entwurfsansätze, die als Transformationsprozess zur Daseinsvorsorge, zum Mobilitätswandel sowie zur Renaissance des öffentlichen Raumes durch klimaangepasste Freiräume angeboten werden, entsprechen den Zielen des Verfahrens. Insgesamt kann die Arbeit als angemessener und zukunftsgerichteter Beitrag zur städtebaulichen Entwicklung des Erfurter Südostens überzeugen, der sowohl eine sozialräumliche als auch eine identitätsstiftende Realisierung erwarten lässt.

Verkehrslösung

Der Beitrag von Team 05 weist in allen maßgeblichen Details eine ausreichende und damit nachvollziehbare Bearbeitungstiefe aus. Die Haltestelle Kranichfelder Straße wird als Element des Stadtplatzes ausgebildet und weitgehend niveaufrei in diesen eingebettet. Dies führt jedoch zu flächig verteilten Fußgängerströmen über die Kranichfelder Straße. Der Verzicht auf eine Signalisierung der Fußgängerüberwege führt zu deutlichen Abstrichen der

Barrierefreiheit für Sehbehinderte und zu zahlreichen Konflikten mit Straßenbahn und Kfz-Verkehr.

Es wird jedoch ohne große Abstriche an gestalterischen Qualitäten für möglich erachtet, diese Lösung entsprechend anzupassen, zumal die städtebauliche Gestaltung des Stadtplatzes und die Ausbildung des Gleiskörpers der Straßenbahn als Rasengleis dies unterstützen bzw. nahelegen.

Die Einordnung der Treppen bzw. des Aufzuges erfolgt in zentraler Lage des Stadtplatzes optimal. Der Kreisverkehr Kranichfelder Straße/Haarbergstraße ist detailliert durchgearbeitet und erscheint funktionsfähig.

Die Anbindung des Wiesenhügels an die Straßenbahnhaltestelle Kranichfelder Straße für den Radverkehr wird durch die Unterbrechung bisheriger Wegeverbindungen erschwert.

Freiraum

Die Vorschläge zur Entwicklung des Freiraumes zeigen eine sehr intensive Auseinandersetzung mit der Spezifik des Ortes. Zudem sind das Zusammenwirken und die Abstimmung zwischen den Disziplinen gut nachvollziehbar.

Das Konzept der „Grünen Mitte“ überzeugt durch seine Einfachheit und Nachvollziehbarkeit. Eine intensive Durchgrünung spannt sich über Fahrbahnen und Gleise hinweg auf das gesamte Plangebiet. Dabei unterstützt die Topografie die räumliche Wirkung des Stadtraumes.

Die Einordnung und Setzung des Terrassenhauses als Merkzeichen und vertikale Verbindung an zentraler Stelle wird positiv reflektiert. Für die Gestaltung des Stadtplatzes entsteht eine angemessene und maßvolle Lösung, die gute Aufenthaltsqualitäten erwarten lässt. Mit Sensibilität wurde der Raum in Bereiche gegliedert, die gut nutzbar sind.

Auch die Ideen und Vorschläge zum Regenwassermanagement sind ein positiver Beitrag mit Sichtbarkeit im Stadtraum.

Der Umgang mit dem Hang zum Wiesenhügel in der angebotenen Terrassierung wird als gute und praktikable Lösung eingeschätzt. Dabei wird die vorgeschlagene teilweise Begrünung als willkommene Aufwertung der Mauern gesehen. Die Gestaltung und Einordnung der Stadtbalkone als Auftaktsituationen zum Höhenweg wird begrüßt.

Ingenieurbau / Höhenweg

Stärken:

- 2 Brückenstege mit Anbindung an Terrassenhaus,
- Erschließung des Stadtplatzes zentral über Treppenturm mit Aufzug am Terrassenhaus,
- Aufenthaltsqualität und Aussichtsbereiche am Terrassenhaus,
- Stadtbalkone an den Brückenköpfen mit zusätzlichen Freizeitangeboten (Panoramaschaukel),
- Effekt-Beleuchtung Treppenturm und Terrassen.

Schwächen:

- Treppenturm trotz Netzhülle möglicher Angsträum,
- Terrassenhaus möglicherweise erhöhter Angriffspunkt von Vandalismus.

Zentraler Kern des Höhenweges ist das Terrassenhaus, das sich in guter Erreichbarkeit auf dem neuen Stadtplatz befindet. Über ein Treppenhaus und einen Aufzug werden die beiden Stege erreicht, die jeweils eine kurze Wegeanbindung an den Wiesenhügel und den Herrenberg ermöglichen. Die Gestaltung von Stegen und Terrassenhaus stehen im Einklang mit weiteren Teilen der Freiraumgestaltung und werden durch Begrünungs- und Beleuchtungselemente besonders in Szene gesetzt.