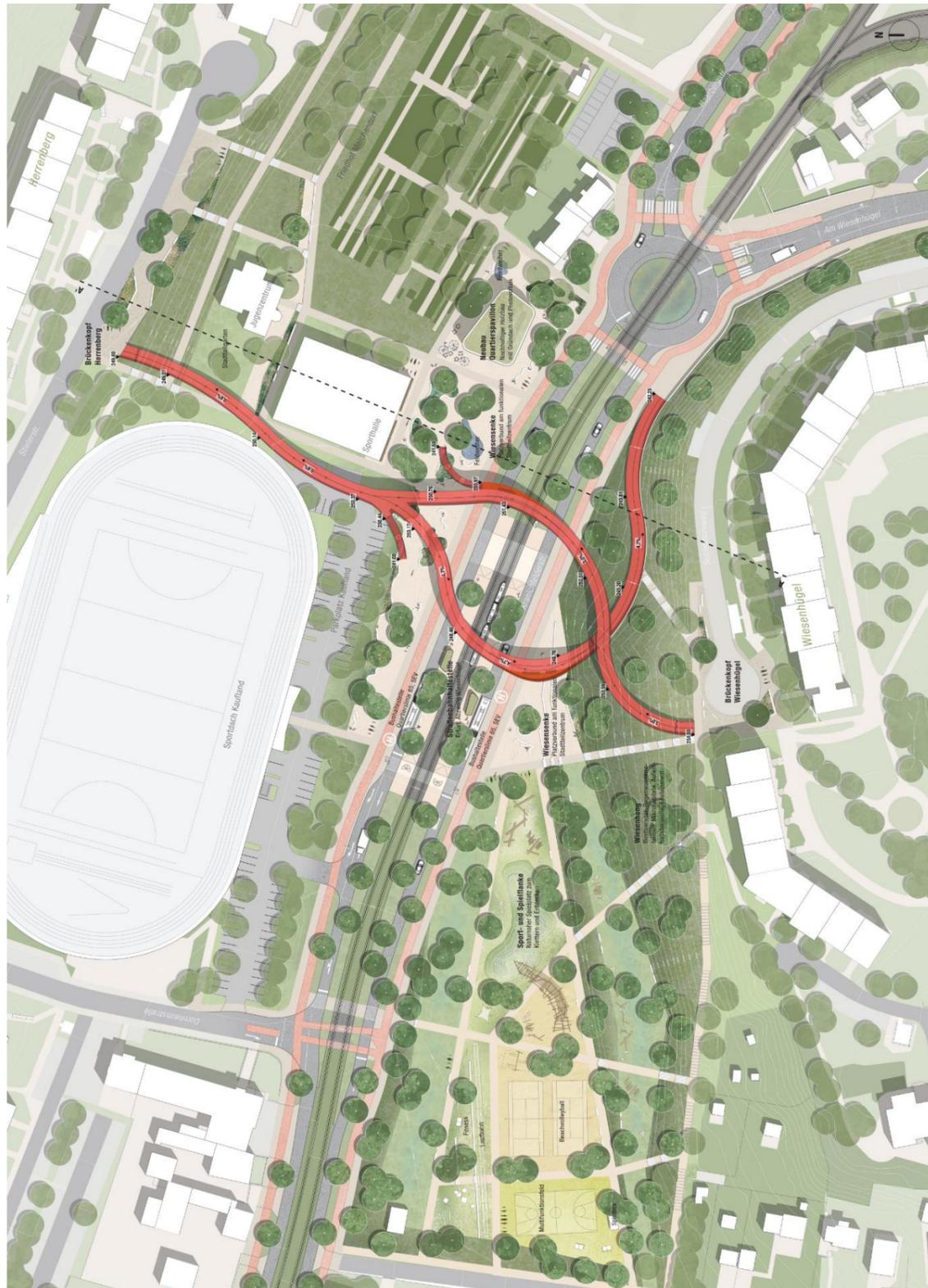


# **Vergabe der Planung und Ergebnis des VgV-Verfahrens „Wettbewerblicher Dialog Neue Mitte Südost“**

Anlage 4 – Zusammenfassung der weiteren Planungskonzepte aus dem  
Wettbewerblichen Dialog mit Bewertungstexten des Empfehlungsgremiums vom  
16.5.2025

Lageplan (ohne Maßstab)



#### Entwurfsidee / Gesamtkonzept

- Umbau der Verkehrsanlagen entsprechend künftiger Anforderungen (niveaugleicher Kreisverkehr, optimierte Lage)
- Entwicklung eines grünteprägt Freiraums als eigenständige Raumsituation und Verbindungselement zwischen den Stadtteilen (erkennbare Typologie, einheitliche Gestaltungssprache, definierte Nutzungen)
- Einordnung des Höhenwegs „Herrnwiesel“ als verbindendes Element auf der +1-Ebene, Ausformung als Identität bildende Skulptur, Anbindung an verschiedene Höhengniveaus
- Positionierung eines urbanen Quartierspavillons an der Ostseite des Stadtplatzes, Vermittlung zwischen den Raumkanten und Belebung des öffentlichen Raumes, EG: Gastro, OG: flexibel,
- optional auch Funktionen des STZ, auch als Schnittstelle zw. Stadtplatz und Friedhofspark

#### Bewertung des Empfehlungsgremiums (16.05.2025)

##### Gesamtlösung / Städtebau

Das Konzept folgt dem Prinzip des „wandernden Grüns“ als Freiraumstruktur, welche die Einzelelemente der großräumigen „Neuen Mitte“ verbinden soll. Dabei wird die Setzung eines Baukörpers zwischen Stadtplatz und Friedhofspark in dem übergeordneten Zusammenhang kontrovers betrachtet und diskutiert. Einerseits bildet der vorgeschlagene Baukörper eine Platzkante im ansonsten zerfasern Freiraumverbund, andererseits kappt er den Fluss in oben genannten Konzept. Als Pavillon bezeichnet, soll er verschiedene, Gemeinschaft stiftende Nutzungen übernehmen. Seine Realisierungschance und damit Raum prägende Wirkung bleibt jedoch fraglich.

Mit oder ohne Baukörper zerfällt der Freiraum in viele Einzelteile und bildet keine fokussierenden Orte. Der potenzielle Stadtplatz wird linear unter dem Höhenweg entlang Kranichfelder Straße und dem Kaufland-Parkplatz fortgeführt, um die Verbindung zu den südlichen Freiflächen herzustellen. Allerdings resultiert der Eindruck von Transiträumen anstelle von Räumen mit Aufenthaltsqualitäten. Zudem ist ein hoher Versiegelungsgrad festzustellen.

Die reduzierte Klarheit von Wegeverbindungen zeigt sich ebenfalls in Gestalt und Verlauf des Höhenwegs. Die Übergänge an den Brückenköpfen überzeugen wenig. Zudem wird die Lage in der Engstelle zwischen Kaufland und Sporthalle ebenso kritisch gesehen wie die wenig ausgeformte Architektursprache.

Durch die geschwungenen Treppenabgänge in der Tallage wird diese an den Höhenweg und die oberen Siedlungen angebunden. Allerdings irritieren die in der Formensprache verbleibenden Treppenschwünge im Kontext der Raumbildung auf den Plätzen mehr, als dass sie die Raumbildung unterstützen. Zudem erscheinen sie als sehr steil.

Es gelingt der Arbeit leider zu wenig, die einzelnen Disziplinen zusammenzuführen und ein integratives Gesamtkonzept zu generieren.

##### Verkehrslösung

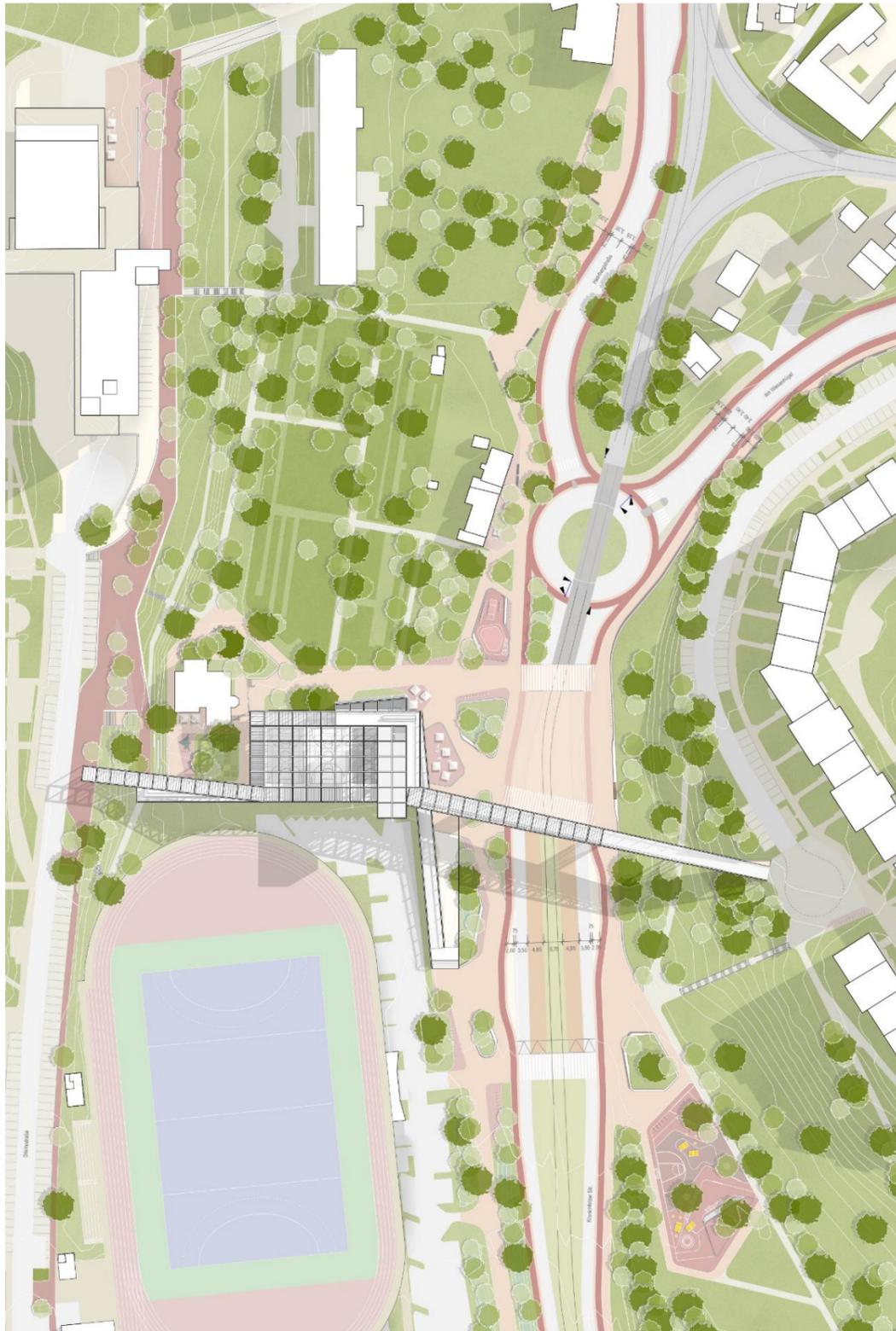
Der Entwurf von Team 01 ist dem Grunde nach verkehrlich sorgfältig durchgearbeitet und nachvollziehbar. Die Haltestelle Kranichfelder Straße wird günstig in Bezug auf die Ziele eingeordnet und per Aufzug mit dem Brückenbauwerk verknüpft. Welche Querung der Kranichfelder Straße mit LSA vorzusehen wäre, ist aber noch diskussionsbedürftig. Auch der Stadtplatz wird durch einen zusätzlichen Aufzug erreicht.

Die Fahrstreifenbreite Kranichfelder Straße im Anschlussbereich nach Westen ist für den Havariefall unzureichend. Der dargestellte Querschnitt mit Baumstreifen neben der Fahrbahn ist somit nicht realisierbar.

Der Kreisverkehr der Straße Kranichfelder Straße mit der Straße Am Wiesenhügel und der Haarbergstraße ist funktionsfähig in allen Details durchgearbeitet. Der Standort der Mobilitätsstation entspricht nicht den Vorgaben/ Anregungen des Rahmenplanes und erscheint an dieser Stelle ungeeignet.



Lageplan (ohne Maßstab)



#### Entwurfsidee / Gesamtkonzept

- Brückenbauwerk soll Trennwirkung aufheben und aktiviert Talraum zu verbindendem Zentrum
- von beiden Höhenlagen führt die Brücke direkt auf einen zentralen Platz, der „Neuen Mitte“
- Aufzüge im Brückenbauwerk ermöglichen eine bequeme und barrierefreie Überwindung der Höhenunterschiede
- Brücke als städtebauliches Zeichen, Höhenweg als zeitgemäße Interpretation einer raumbildenden Fachwerkkonstruktion, Teil der „Skyline“ von Erfurt Süd-Ost, Brücke als Freiraum
- leichte, filigrane Konstruktion und Lage markieren Kompletierung des Wegenetzes
- Aufenthaltsbereiche, Spiel- und Sportangebote sind integriert, es entsteht ein mehrgeschossiger vertikaler Garten
- keine Direktverbindung von Brücke zu den Haltestellen des ÖPNV

#### Bewertung des Empfehlungsgremiums (16.05.2025)

##### Gesamtlösung / Städtebau

Mit seinem linearen orthogonalen Raumgerüst für den Höhenweg setzt die Arbeit ein zentrales bauliches Volumen und definiert damit die neue städtebauliche Mitte des Erfurter Südostens zwischen Wiesenhügel und Herrenberg. Dabei wird die vorhandene Sporthalle durch die Fachwerkkonstruktion autark überspannt und schafft damit neue großzügige Freiraumbereiche für Sport, Spiel, Bewegung und Begegnung über die eigentliche Stadtplatzebene hinaus. Diese Symbiose aus Bestand, neuem Bauvolumen und Freiraum auf der Ebene +1 trägt der Philosophie Rechnung, dass der Höhenweg nicht nur als reines Verkehrsbauwerk wahrgenommen werden soll, sondern als erweiterter öffentlicher Raum.

Die zusätzliche Überhöhung als verglaste Aussichtsplattform wird als künstlich wirkender Topos interpretiert, der ohne belebende Funktion und ohne klimatische Unterstützung in kurzer Zeit seine Anziehungskraft verlieren wird.

Die Fokussierung auf die Überbauung der Sporthalle schafft Raum für Platzflächen und verknüpft die Bestandsgebäude in der zweiten Reihe mit Friedhofspark, STZ und Herrenberg Center. Wenngleich das neue Raumgefüge dem Stadtplatz eine markant bespielte Fassade anbietet, vermag das stark versiegelte Platzgefüge davor nicht die Freiraumqualitäten zu erfüllen die zukünftig als Maßstab für den städtebaulichen Transformationsprozess stehen soll.

Das Leitbild dieses konzeptionellen Entwurfsansatzes setzt ein hohes Maß an städtebaulicher und sozialer Akzeptanz seines umgebenden urbanen Raumes und seiner Bevölkerung voraus, was im Preisgericht überwiegend kritisch bewertet wird. Darüber hinaus wird in diesem Zusammenhang der Umgang mit Angsträumen und Vandalismuspotential kritisch erörtert.

Insgesamt kann aus städtebaulicher Sicht der umgebende Freiraum zur Dominanz des Raumgerüsts nicht als äquivalentes Pendant identifiziert werden. Auch im Hinblick auf den Herstellungs- und Unterhaltungsaufwand wird die Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt.

##### Verkehrslösung

Der Entwurf von Team 02 ist hinsichtlich der verkehrlichen Aspekte nur sehr oberflächlich durchgearbeitet. Es werden zahlreiche potenzielle Konfliktpunkte erkannt, die im weiteren wahrscheinlich nur teilweise abstellbar wären. Besonders verkehrlich problematisch (und freiräumlich nur unzureichend begründet) ist der große verkehrsberuhigte Bereich am Stadtplatz über die Kranichfelder Straße hinweg. Durch die fehlenden Sicherungen der Querungen ist ein Mindestmaß der Barrierefreiheit nicht gegeben. Es besteht eine große Gefahr der Behinderung der Straßenbahn und die dargestellte Trassierung der Straßenbahn erscheint fraglich.

Die bestehende Kaufland-Erschließung wird entfernt, ohne eine funktionsfähige Ersatzvariante anzubieten.

Insgesamt erscheint der Entwurf in Bezug auf die zahlreichen Einzelaspekte nicht befriedigend weiterentwickelt werden zu können. Da teilweise unterschiedliche Aussagen und Pläne zu verschiedenen Sachverhalten vorlagen, ist eine abschließende Bewertung schwierig.



*Fußgängerperspektive*



*Umgebungsschnitt Höhenweg (Nord-Süd)*



*Visualisierungen der Brücke*



### Freiraum

Das südlich der Turnhalle vorgesehene Platzangebot ist sehr großzügig dimensioniert. Der Platz zieht sich um die Turnhalle herum, was eine große städtebauliche Geste darstellt und grundsätzlich vielfältige Nutzungsmöglichkeiten eröffnet.

Diese weitläufige Ausdehnung wird jedoch auch kritisch betrachtet, da sie durch eine „grosse Fuge“ im Straßenraum den Talraum zerschneidet. Die Dimensionen erscheinen überzogen und führen zu einer räumlichen Zergliederung des gesamten Bereichs.

Der nördliche Teil des Areals wird durch das sogenannte „Aktive Band“ aus dem Rahmenplan begrenzt. Diese Setzung wird in ihrer Größe und Ausformulierung als unzureichend ausformuliert wahrgenommen. Auch die reduzierten Ankunftsflächen tragen dazu bei, dass ein klar definierter, einladender Auftakt fehlt. Hinzu kommt, dass große Teile des restlichen Freiraums im Entwurf nicht weitergestaltet wurden, was eine Bewertung ihrer Qualität und Nutzbarkeit erschwert.

Die Idee eines offenen Gartens als verbindendes Element zwischen dem Stadtteilzentrum und der Turnhalle wird grundsätzlich positiv eingeschätzt. Sie stellt ein sinnvolles räumliches Bindeglied dar. Problematisch ist jedoch seine Lage im permanenten Schlagschatten der Turnhalle, was die Aufenthaltsqualität deutlich mindert und das Potenzial dieses Raums einschränkt.

Im südlichen Bereich entlang der Bahnleise sind nur sehr wenige Angebote vorgesehen. Diese geringe Nutzungsdurchmischung wird kritisch bewertet, da hier wertvolles Potenzial für aktivierende und belebende Stadträume nicht ausgeschöpft wird.

Die architektonischen Elemente des Entwurfs zeigen eine deutliche Dominanz, die das Zusammenspiel mit dem öffentlichen Raum stark beeinflusst. Diese bauliche Präsenz überlagert in großen Teilen die Freiraumplanung und steht im Widerspruch zur Idee eines offenen und durchlässigen Stadtraumes mit vielfältigen Platzqualitäten.

Ein besonders schwerwiegender Kritikpunkt betrifft die fehlende Berücksichtigung klimatischer und nachhaltiger Gestaltungsprinzipien. Aspekte wie Beschattung, Regenwassermanagement, klimaangepasste Bepflanzung oder hitzemindernde Materialien sind nicht erkennbar. In einem stark versiegelten, großflächigen Bereich wäre eine klimaresiliente Planung jedoch unabdingbar, um langfristig tragfähige Stadträume zu schaffen.

### Ingenieurbau / Höhenweg

Stärken:

- Verbindungsfunktion zwischen Wiesenhügel und Herrenberg über kurze, sachlich gehaltene Wegführung im Fachwerkstil,
- Bündelung von Wegeverbindungen zum Stadtplatz/Verkehrsanbindung und Einordnung von Sport- und Freizeitfunktionen („begehbarer Freiraum“),
- Verweilmöglichkeiten im Bereich des Verknüpfungsbauwerkes, inkl. höher gelegener Aussichtsplattform, umbaute Turnhalle lässt mehr Raum für Platzfläche.

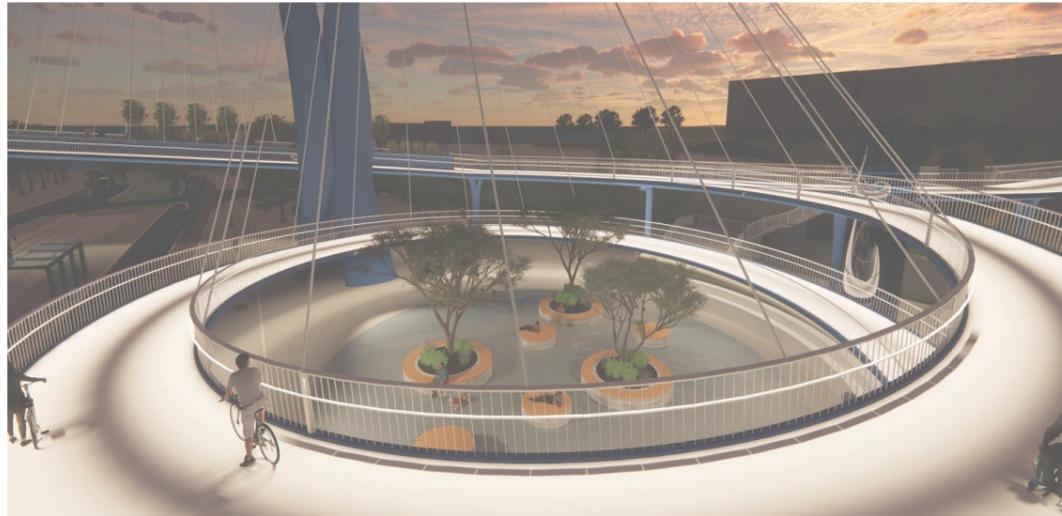
Schwächen:

- Brücke nicht als solches im Ganzen wahrnehmbar, eher Stege an Multifunktionsgebäude,
- Ästhetik tritt hinter Funktionalität zurück,
- Fachwerkumhüllte Stege wirken eher tunnelartig,
- Umgang mit Angsträumen und Vandalismus nicht ausreichend beachtet,
- Schaffung von Aufenthaltsorten, aber teilweise mit wenig Aufenthaltsqualität.

Der Stahlfachwerkbau bildet eine funktionale Verknüpfung der Ziele Herrenberg und Wiesenhügel. Ein zentrales Bauwerk, das die bestehende Turnhalle umhüllt, bietet eine Vielzahl von Aufenthalts- und Sportaktivitäten und bündelt alle notwendigen Wegebeziehungen zu Stadtbahn und Einkaufszielen. Dies geschieht durch die Nutzung der Turnhallenposition allerdings so dezentral, dass für alle Anknüpfungspunkte lange Wege entstehen. Das zusätzliche Angebot von Sport- und Freizeitmöglichkeiten über der Sporthalle wird im Gremium überwiegend positiv reflektiert.

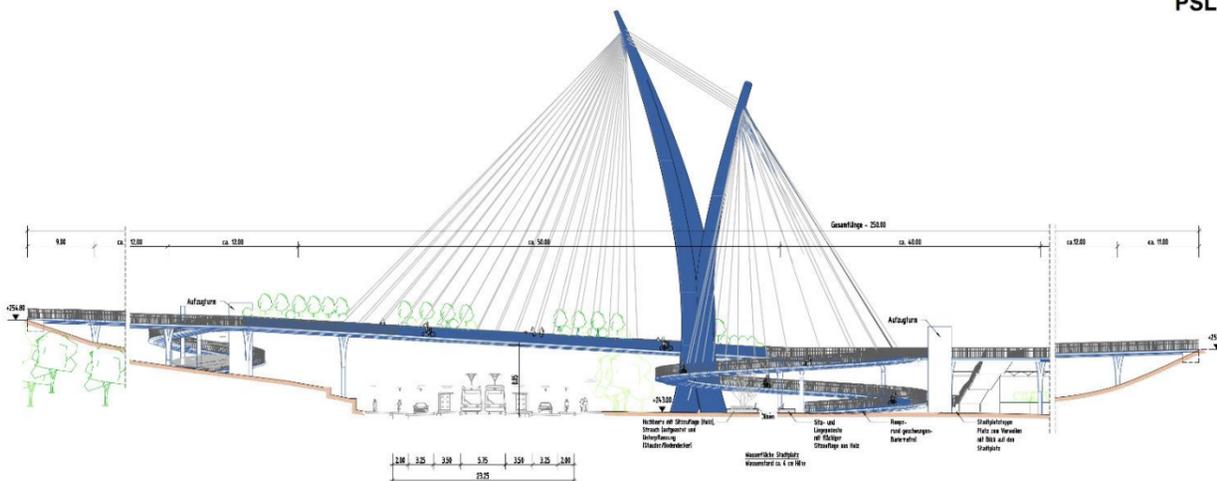
Die ambitionierte Konzentration von Funktionen wirkt jedoch durch die dominierende Stahlfachwerkbauweise etwas übermotiviert und fördert zudem die Bildung von Angsträumen mit einem erhöhten Potenzial für Vandalismus.



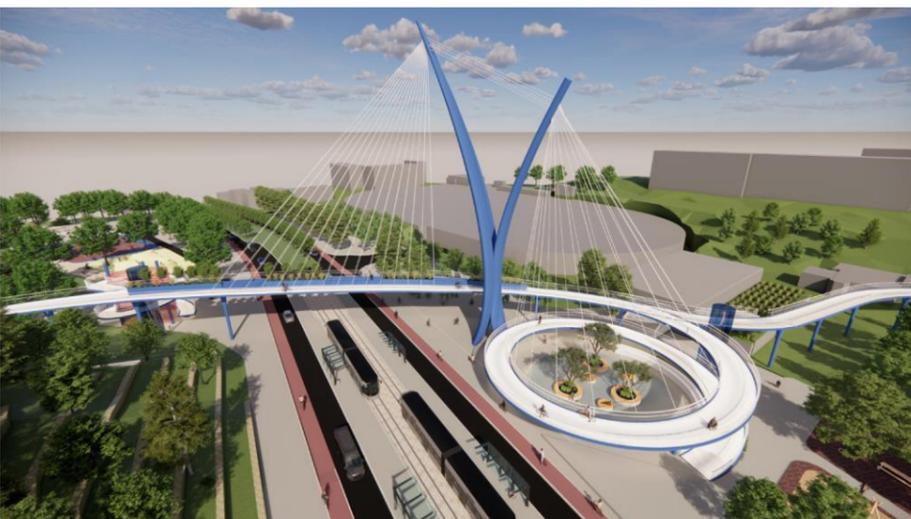


Visualisierung Pylone und Spindel am Abend

Obermeyer  
PSL



Längsschnitt (Nord-Süd)



Visualisierung Brückenbauwerk und Platzgestaltung

### Freiraum

Es wird eine Reihe differenzierter und schöner Ideen formuliert, die allerdings in ihrer Gesamtheit Hierarchie und Ordnung vermissen lassen. Die „Neue Mitte“ wird von einem Stadtplatz gebildet, dessen Zentrum sich im Inneren der großen Kreisrampe befindet. Diese Fokussierung ist einerseits nachvollziehbar, allerdings werden das Angebot und die Aufenthaltsqualität überwiegend kritisch gesehen.

Der Raum in der Mitte und unter der Kreisrampe wirkt trotz der Belebung durch einen Wasserfilm wenig einladend (im Winter soll die Fläche zum Eislaufen genutzt werden können). Darüber hinaus gibt es für den Stadtplatz keine ordnende Fassung. Insgesamt wird der Platz durch die Kreisrampe und die Füße der Pylone unvorteilhaft zergliedert.

Die vielfältigen Nutzungen und Angebote im Randbereich des Bearbeitungsgebietes (z.B. Aktivpark, „Essbare Gärten“) dagegen werden positiv gesehen.

Zur Betonung und Gestaltung der beiden Brückenköpfe werden kleine Quartiersplätze eingeordnet. Allerdings wird die Überlagerung von Nutzungen (Autoverkehr/Wendemöglichkeit, Aufenthalt, Nebeldüsen) als problematisch eingeschätzt.

Als grundsätzlich positiver, jedoch im Detail zu wenig ausformulierter Beitrag im Sinne von Maßnahmen zur Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel wird die Einordnung von Retentionsflächen entlang der Wegeverbindung zwischen Stadtplatz und Kreuzungsbereich „Am Sibichen“ gesehen.

Insgesamt werden eine Reihe interessanter Entwurfsansätze formuliert. Jedoch überlagern die großmaßstäblichen Brückenkonstruktionen – insbesondere im zentralen Bereich – die im Stadt- und Freiraum möglichen und notwendigen Qualitäten.

### Ingenieurbau / Höhenweg

Stärken:

- Markantes Bauwerk durch zentralen Pylon mit abgespanntem Spiralweg,
- Verbindung zu beiden Stadtteilen und Anbindung an Stadtplatz und Sportpark über die Spiralrampen,
- Nutzung auch im Fall des Ausfalls der Aufzüge möglich,
- Aufenthaltsqualität auf der Brücke durch zentral gehaltene, begrünte Sitzmöglichkeiten.

Schwächen:

- durch die Vielzahl an Angeboten in Verbindung mit dem Höhenweg (Sitzbereiche, Kletterturm, 2 markante Spiralrampen) erscheint die Lösung etwas übermotiviert,
- Nutzung der Fläche im Inneren der Spindel am Stadtplatz bietet wenig Aufenthaltsqualitäten.

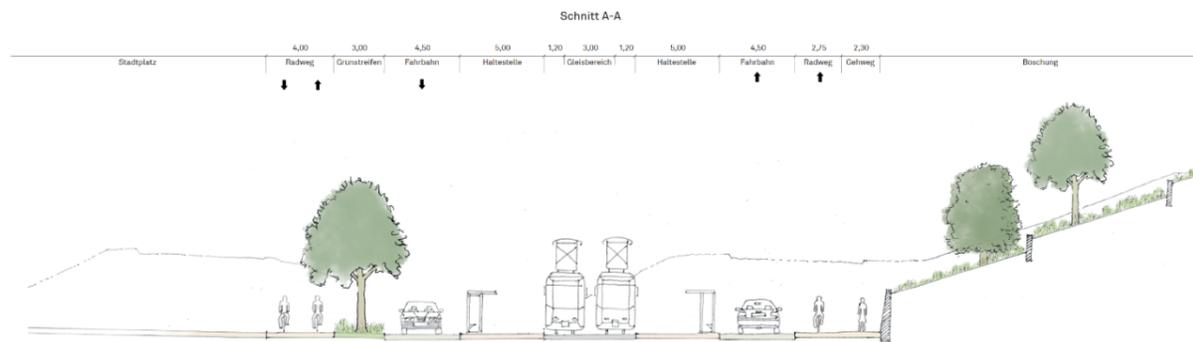
Das Bauwerk zeichnet sich markant sowohl durch den zentralen Pylon, als auch durch die raumgreifenden Spiralwege aus. Die Wegeanbindungen zwischen den Stadtteilen Herrenberg und Wiesenhügel sowie dem Stadtplatz und dem Sportpark werden dabei großzügig in Szene gesetzt.

Aufenthaltsqualität auf der Brücke soll durch zentral geführte, begrünte Sitzbereiche geboten werden. Hier werden allerdings Konflikte durch die Querung von Radfahrern gesehen. Das Angebot der Nutzung von Flächen innerhalb der Spindelwege erscheint problematisch.

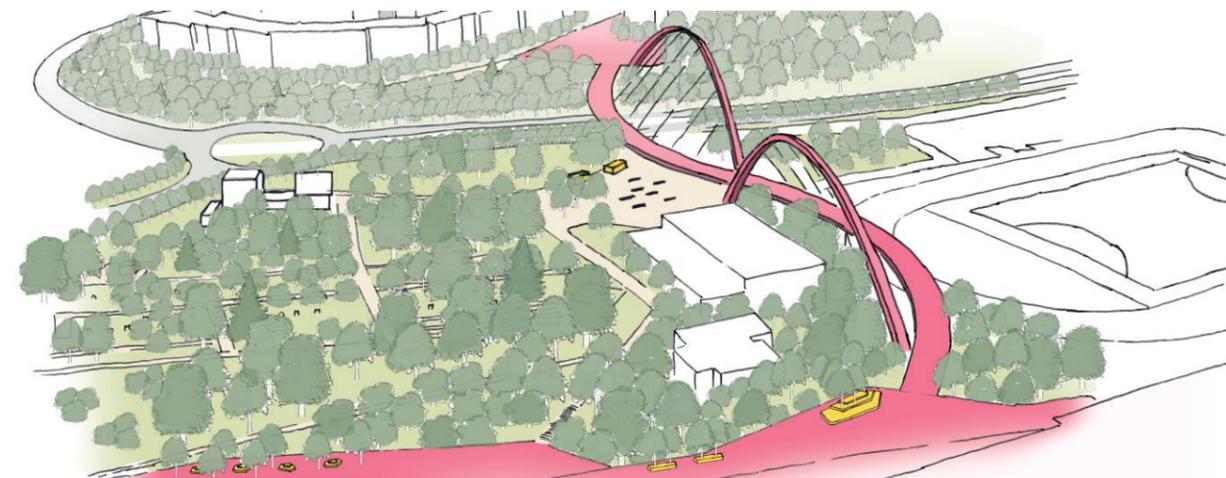




Visualisierung mit Blick von der Brücke auf den Stadtplatz



Schnitt Haltestellenbereich (Nord-Süd)



Visualisierung des Brückenbauwerks

### Freiraum

Der vorgelegte Entwurf überzeugt durch eine gute Ausformulierung der freiraumplanerischen Bezüge insbesondere mit der Entwicklung einer durchgehend grünen Freiraumstruktur von Südwest nach Nordost. Dabei wurde die Bestandssituation sorgfältig analysiert und in den Entwurf aufgenommen.

Es entstehen angemessene und gut durchgearbeitete Freiräume mit vielfältigen Angeboten. Die Einordnung und die Proportionen des Stadtplatzes können überzeugen. Auch die teilweise Abgrenzung des Platzes zur Verkehrsachse durch Vegetation (räumliche Gliederung, Lärmschutz) ist nachvollziehbar. Insgesamt entsteht so ein maßvoller Stadtraum, der sich wohlthuend in Richtung Friedhofspark öffnet.

Mit Blick auf das Gesamtkonzept wird kritisch angemerkt, dass der Eindruck einer Verkehrsschneise entlang der Kranichfelder Straße durch die neuen Baumreihen noch verstärkt wird. Als nicht überzeugend wird auch der Anschluss des Brückenbauwerks an den zentralen Platz eingeschätzt (Treppenturm mit Aufzug in unmittelbarer Nachbarschaft zum massiven Brückenpfeiler).

Gut gelöst und in Einordnung und Gestaltung überzeugend bilden die Stadtbalkone angemessene Auftaktsituationen zum Höhenweg. Die Einordnung einer verbindenden (farbigen) Linie als Kennzeichnung des Zusammenhangs der Freiräume wird kontrovers diskutiert, aber im Grundsatz begrüßt. Jedoch erschließen sich Anfangs- und Endpunkt sowie die durchgängig barrierefreie Erschließung des „Roten Bandes“ nicht.

Die Jury sieht großes Potenzial in der freiraumplanerischen Konzeption.

### Ingenieurbau / Höhenweg

Stärken:

- Bauwerk mit 2 schräggestellten Bögen zur Optimierung der Fläche darunter, große Stützweiten,
- Erschließung des Stadtplatzes über Treppenturm mit Aufzug,
- Aufweitungen des Brückenquerschnittes für Aussichtsbereiche,
- Großzügige Stadtbalkone als Entrée der Brückenköpfe.

Schwächen:

- Bögen sehr mächtig, dominierend,
- Möglichkeiten der Wegeführung nicht primär erkennbar.

Zwei dominante, schräg gestellte Brückenbögen aus Stahl spannen über den Talbereich zwischen Herrenberg und Wiesenhügel. Sie ermöglichen eine stützenarme Konstruktion und bieten damit viele Möglichkeiten der Raumnutzung unter dem Bauwerk.

Großzügig gestaltete Stadtbalkone laden als Entrée zusätzlich zur Erlebbarkeit der neuen Verbindung ein. Die Erschließung des Stadtplatzes wirkt dagegen eher sekundär und wird über einen Treppenturm mit Aufzug im Bereich des Kauflandparkplatzes sehr dezentral organisiert.

Insgesamt ist das Bauwerk sehr Raum bildend und wirkt im zentralen Stadtraum des Erfurter Südostens etwas überdimensioniert.