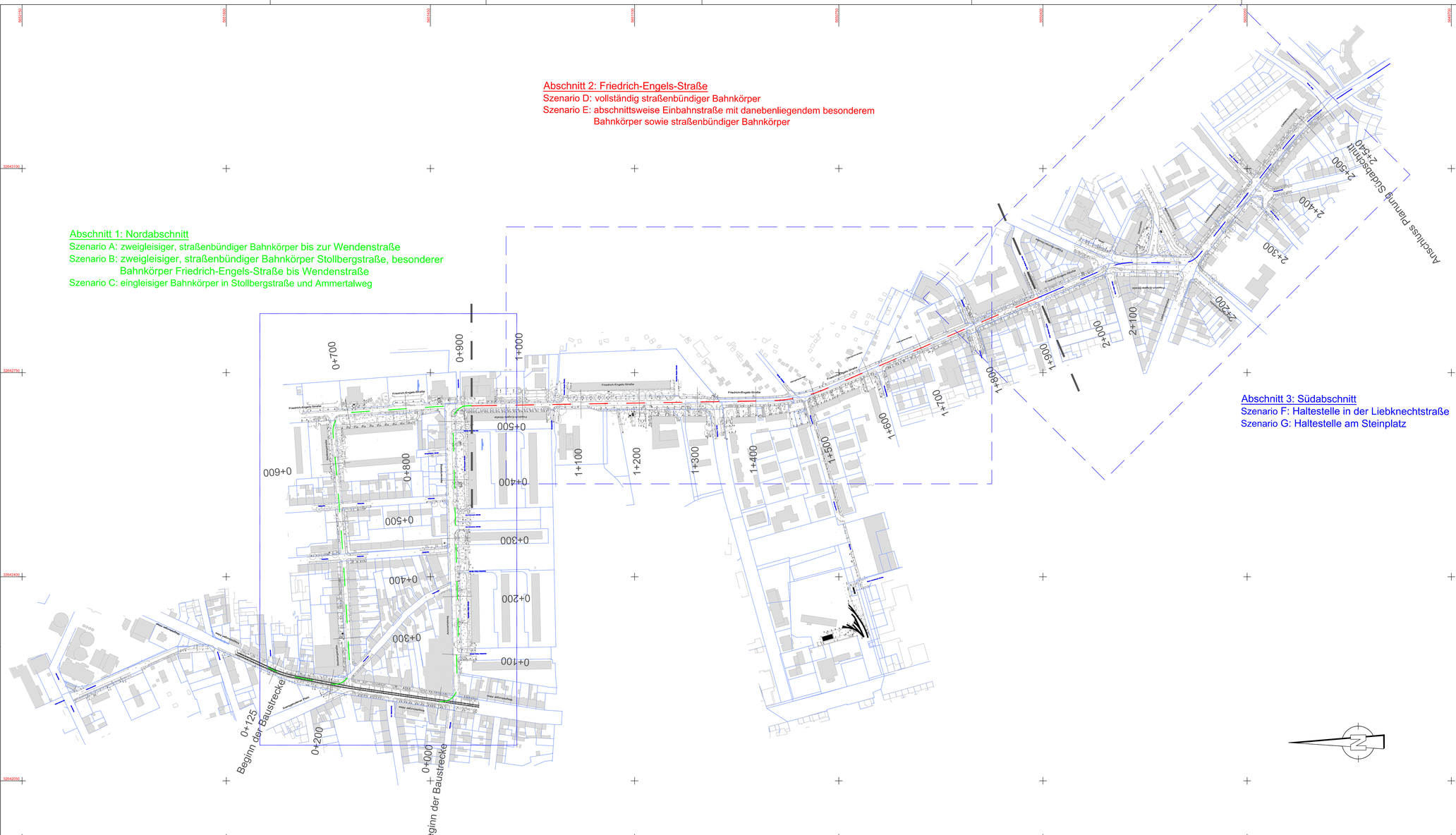
DS 1540/26
Anlage 2.3

Abschnitt 2: Friedrich-Engels-Straße
Szenario D: vollständig straßenbündiger Bahnkörper
Szenario E: abschnittsweise Einbahnstraße mit danebenliegendem besonderem Bahnkörper sowie straßenbündiger Bahnkörper

Abschnitt 1: Nordabschnitt
Szenario A: zweigleisiger, straßenbündiger Bahnkörper bis zur Wendenstraße
Szenario B: zweigleisiger, straßenbündiger Bahnkörper Stollbergstraße, besonderer Bahnkörper Friedrich-Engels-Straße bis Wendenstraße
Szenario C: eingleisiger Bahnkörper in Stollbergstraße und Ammertalweg



Abschnitt 3: Südabschnitt
Szenario F: Haltestelle in der Liebknechtstraße
Szenario G: Haltestelle am Steinplatz

VORABZUG 14.08.2026

Planungsbüro - Generalplaner		Projekt-Nr: P504634		
BERNARD GRUPPE	BERNARD Gruppe ZT GmbH Niederlassung Magdeburg Schleinufer 18 39104 Magdeburg		Datum	Zeichen
		bearbeitet	14.08.2026	RUKA
		gezeichnet	14.08.2026	RUKA
		geprüft	14.08.2026	FIFA
		Datengrundlage / Vermessung gemessen		
Planungsbüro - Fachplaner		Projekt-Nr:		
			Datum	Zeichen
		bearbeitet		
		gezeichnet		
		geprüft		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Voruntersuchung

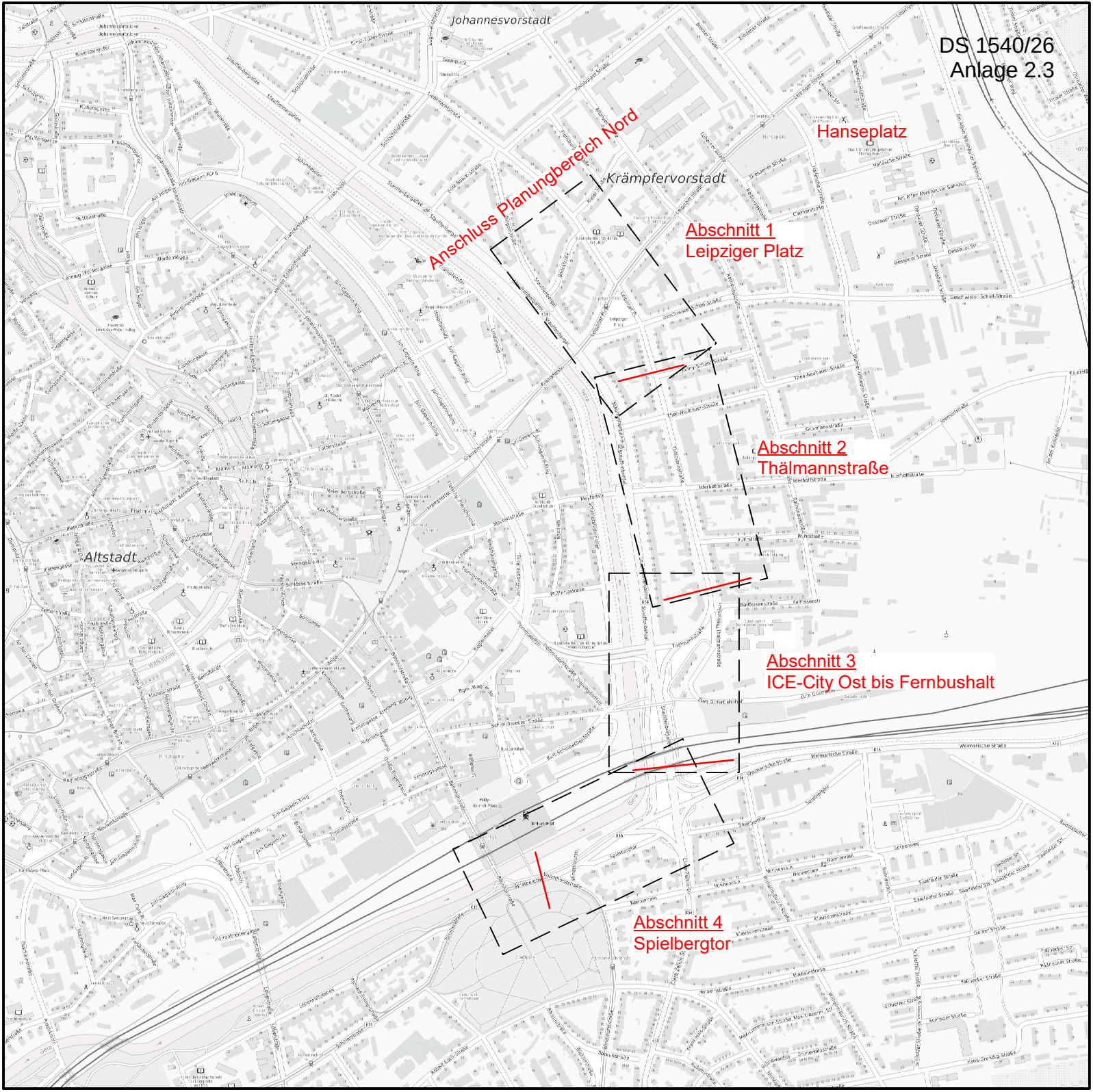
Baulastträger: Erfurt Tiefbau- und Verkehrsamt Steinplatz 1 99085 Erfurt		Maßnahmeträger: SWE EVAG Erfurter Verkehrsbetriebe AG Magdeburger Allee 34 99086 Erfurt	
Auftraggeber II:		Projektsteuerung: PTP INFRA pmp INFRA GmbH Eugen-Richter-Str. 44 99085 Erfurt	
TVA-Objekt-Nr.:	(Nr.)	Dateischlüssel:	NI-VP-003-UP-001-03-f -Übersichtslageplan

Baumaßnahme mit Entwurfbezeichnung:
Erfurt Stadtbahnlinie 9
Abschnitt - Nord
Magdeburger Allee bis Leipziger Platz (nördlicher Anschluss)

Blattinhalt:		
ÜBERSICHTSLAGEPLAN	Unterlage	3.1
	Blatt Nr.	1
	Maßstab	1:2500
	Lagestatus	ETR389
	Höhenstatus	HS170
	Höhensystem	DHHN2016

geprüft und freigegeben:	geprüft und freigegeben:
Tiefbau- und Verkehrsamt Abteilung Bau Datum	EVAG Datum

03_Übersichtslageplan.dwg, 15.08.2026


DS 1540/26
Anlage 2.3
Anschluss Planungbereich Nord
Hanseplatz
Johannesvorstadt
Krämpfervorstadt
Altstadt
Abschnitt 1
Leipziger Platz
Abschnitt 2
Thälmannstraße
Abschnitt 3
ICE-City Ost bis Fernbushalt
Abschnitt 4
Spielbergtor

Variante 1 – straßenbündiger Bahnkörper

Stollbergstraße:
Aufgrund des begrenzten Straßenraums in der Stollbergstraße ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m vorgesehen, ergänzt durch beidseitig angeordnete Gehwege mit einer Breite von jeweils 2,50 m. Die Fahrbahn wird dabei, wie im Bestand, vom Radverkehr mitgenutzt. Bis zur Triftstraße ist in Stationierungsrichtung rechts einseitig ein Park- und Lieferstreifen mit einer Breite von 2,00 m vorgesehen. Daraus ergeben sich Stellplätze in Längsaufstellung.

Friedrich-Engels-Straße:
In der Friedrich-Engels-Straße weist die Trasse bis zum Steinplatz einen weitgehend einheitlichen Querschnitt mit einer Gesamtbreite von 14,50 m auf. Dieser setzt sich aus einer 6,50 m breiten Fahrbahn, beidseitigen Schutzstreifen mit jeweils 1,50 m Breite sowie Gehwegen mit einer Breite von jeweils 2,50 m zusammen. Entlang der Friedrich-Engels-Straße bestehen drei Ausnahmen vom Standardquerschnitt:

Im Bereich der Grundschule am Johannesplatz erfolgt eine Erweiterung des Standardquerschnitts zur Anordnung von beidseitigen Park- und Lieferstreifen in Längsaufstellung mit einer Breite von jeweils 2,00 m

Im Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Eislebener Straße und Lassallestraße wird ein Linksabbiegestreifen mit einer Breite von 3,00 m integriert. Dadurch besteht zudem die Möglichkeit, eine mindestens 2,50 m breite Mittelinsel am nördlichen Knotenpunktarm der Lassallestraße anzuordnen. Hintergrund für den separaten Linksabbiegestreifen ist die Nutzung der Eislebener Straße als Umleitungsstrecke bei Bauarbeiten oder Havarien in der Magdeburger Allee. Zudem dient der zusätzliche Fahrstreifen der leistungsfähigen Abwicklung des starken Linksabbiegeverkehrs. Die Ausbaubreite beträgt hier insgesamt 18,00 m.

Vor den Steinplatz Arcaden schließen in Stationierungsrichtung links neben dem Schutzstreifen Park- und Lieferflächen sowie Grünflächen an. Die Park- und Lieferflächen weisen einschließlich des 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifens eine Gesamtbreite von 2,75 m auf. Die Fußgänger werden, wie im Bestand, auf dem vorhandenen Gehweg direkt vor den Steinplatz Arcaden geführt. Die Haltestelle *Fritz-Büchner-Straße* wird in nördliche Richtung verschoben.

Steinplatz:
Die grundsätzliche Straßenraumgestaltung des Steinplatzes wird im Zuge der Variante 1 beibehalten. Anstelle des begrünten Mittelstreifens trennt ein mittig liegender Bahnkörper die beiden Fahrtrichtungen. An den Knotenpunkten entfällt dadurch einerseits jeweils ein Abbiegestreifen (Bussonderstreifen); andererseits teilen sich Straßenbahn und motorisierter Individualverkehr (MIV) richtungsgebunden einen Fahrstreifen. Dadurch setzt sich die Fahrbahn am Knotenpunkt aus zwei Richtungsfahrbahnen zusammen. Neben den beiden Richtungsfahrbahnen befinden sich beidseitig Radwege einschließlich Sicherheitstrennstreifen mit einer Gesamtbreite von jeweils 2,75 m sowie Gehwege mit einer Breite von jeweils 2,50 m. Insgesamt ergibt sich eine Ausbaubreite von 30,10 m. Am nördlichen Knotenpunktarm sind zur Trennung und Führung des Verkehrs zwei Fahrbahninseln vorgesehen. Im Osten schließt die Studie zum Steinplatz an die vorliegende Planung an; zugleich wird die Straße Steinplatz (Schlachthofstraße) auf eine Fahrbahnbreite von 6,00 m reduziert. Am südlichen Knotenpunkt ist zur Trennung des Verkehrs eine Mittelinsel vorgesehen. Zudem wird am südlichen Knotenpunkt die Markierung der Liebknechtstraße (West) angepasst, sodass eine gesicherte Radverkehrsanlage entsteht. Im Knotenpunkt wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Liebknechtstraße:
Die vorhandene Straßenraumgestaltung und Aufteilung der Liebknechtstraße werden grundsätzlich beibehalten. Der Querschnitt setzt sich aus dem mittig liegenden straßenbündigen Bahnkörper mit einer Breite von 6,00 m, beidseitig angeordneten Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m zzgl. Trennstreifen von 0,75 m, 2,00 m Parkstreifen sowie 2,50 m breiten Gehwegen zusammen. Zur Erhaltung der vorhandenen Bäume wird der Bestand in diesen Bereichen erhalten und der Trennstreifen entsprechend reduziert. Die Haltestellenlage *Steinplatz* bleibt wir im Bestand vorhanden.

Variante 2 – zweigleisig Stollbergstraße und besonderer Bahnkörper Friedrich-Engels-Straße

Die Variante 2 untersucht abschnittsweise den straßenbündigen sowie den besonderen Bahnkörper. In der Stollbergstraße ist zunächst ein straßenbündiger Bahnkörper vorgesehen, der ab der Friedrich-Engels-Straße bis zur Breitscheidstraße in eine Einbahnstraße mit danebenliegendem besonderem Bahnkörper übergeht

Stollbergstraße:
Die Querschnittsgestaltung der Stollbergstraße wurde aus der Variante 1 übernommen und wird ausdiesem Grund nicht nochmal beschrieben.

Friedrich-Engels-Straße:
Die Friedrich-Engels-Straße weist von der Stollbergstraße bis zur Breitscheidstraße einen weitestgehend einheitlichen Querschnitt mit einer Gesamtbreite von 16,50 m auf. Dieser setzt sich aus einer 5,50 m breiten Fahrbahn, einem 6,00 m breiten besonderen Bahnkörper sowie beidseitig angeordneten Gehwegen mit einer Breite von jeweils 2,50 m zusammen. Die Fahrbahn umfasst einen 3,25 m breiten Fahrstreifen sowie einen 2,25 m breiten Schutzstreifen einschließlich Sicherheitstrennstreifen in Gegenrichtung. Der Verkehr ist so organisiert, dass bis zur Eislebener Straße der motorisierte Individualverkehr (MIV) in Fahrtrichtung Süden und von der Breitscheidstraße bis zur Eislebener Straße in Fahrtrichtung Norden geführt wird. Entlang der Friedrich-Engels-Straße bestehen zwei Ausnahmen vom Standardquerschnitt:

Im Knotenpunktbereich mit der Stollbergstraße, Wendenstraße, Eislebener Straße sowie der Lassallestraße wird die Fahrbahn so verschwenkt, dass in jeweils einem Knotenpunktarm eine Querungsinsel mit einer Breite von 3,00 m angeordnet werden kann. Die Fahrbahnbreite wird dabei auf 3,25 m reduziert.

Im Bereich der Grundschule am Johannesplatz erfolgt eine Erweiterung des Regelquerschnitts zur Anordnung eines Park- und Lieferstreifens in Längsaufstellung in Stationierungsrichtung rechts mit einer Breite von jeweils 2,00 m.

Im Knotenpunktbereich mit der Breitscheidstraße wird der besondere Bahnkörper wieder in einen straßenbündigen Bahnkörper überführt.

Bis zum Knotenpunkt mit der Bebelstraße wird die Friedrich-Engels-Straße analog zur Variante 1 mit einer Breite von 14,50 m ausgebaut. Der Querschnitt setzt sich aus einer 6,50 m breiten Fahrbahn, beidseitigen Schutzstreifen mit jeweils 1,50 m Breite sowie Gehwegen mit einer Breite von jeweils 2,50 m zusammen. Im Abschnitt zwischen der Fritz-Büchner-Straße und dem Steinplatz entfällt innerhalb dieses Querschnitts in Stationierungsrichtung links der Schutzstreifen, sodass sich die Ausbaubreite auf 13,00 m reduziert. Die Haltestelle *Fritz-Büchner-Straße* bleibt wie im Bestand vorhanden.

Steinplatz:
Die grundsätzliche Straßenraumgestaltung des Steinplatzes wird auch im Zuge der Variante 2 beibehalten und orientiert sich an der Gestaltung der Variante 1.

Liebknechtstraße:
Die Querschnittsgestaltung der Liebknechtstraße wurde weitestgehend aus der Variante 1 übernommen und wird aus diesem Grund nicht nochmal beschrieben.

Variante 3 – eingleisig Stollbergstraße und Ammertalweg, sowie besonderer Bahnkörper Friedrich-Engels-Straße

Die Variante 3 setzt sich analog zu Variante 2 abschnittsweise aus einem straßenbündigen sowie einembesonderen Bahnkörper zusammen. In der Stollbergstraße ist ein eingleisiger straßenbündiger Bahnkörper in Fahrtrichtung Norden (stadtauswärts) vorgesehen. In der Friedrich-Engels-Straße wird bis zum Ammertalweg eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden (stadteinwärts) sowie ein danebenliegender eingleisiger besonderer Bahnkörper in Fahrtrichtung Norden (stadtauswärts) angeordnet. Das stadteinwärtige Gleis wird über den Ammertalweg auf einem besonderen Bahnkörper geführt, parallel zu einer danebenliegenden Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten (Friedrich-Engels-Straße).

Stollbergstraße und Ammertalweg:
In der Stollbergstraße ist ein eingleisiger straßenbündiger Bahnkörper in Fahrtrichtung Norden (stadtauswärts) vorgesehen. In der Friedrich-Engels-Straße wird bis zum Ammertalweg eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden (stadteinwärts) sowie ein danebenliegender eingleisiger besonderer Bahnkörper in Fahrtrichtung Norden (stadtauswärts) angeordnet. Das stadteinwärtige Gleis wird über den Ammertalweg auf einem besonderen Bahnkörper geführt, parallel zu einer danebenliegenden Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten (Friedrich-Engels-Straße).

Friedrich-Engels-Straße:
Die Friedrich-Engels-Straße weist im Abschnitt zwischen Stollbergstraße und Eislebener Straße eine einheitliche Querschnittsgestaltung auf. Diese setzt sich aus beidseitig angeordneten Gehwegen mit einer Breite von jeweils 2,50 m, einer 5,50 m breiten Fahrbahn sowie einem besonderen Bahnkörper zusammen. Aufgrund der eingleisigen Führung ab dem Knoten Ammertalweg ist der besondere Bahnkörper bis zur Stollbergstraße mit einer Breite von 3,30 m auszubauen. Daraus ergibt sich eine Gesamtbreite von 13,80 m. Im Abschnitt zwischen dem Knoten Ammertalweg und dem Knoten Eislebener Straße weist der besondere Bahnkörper eine Breite von 6,00 m auf. Hieraus ergibt sich entsprechend eine Gesamtausbaubreite von 16,50 m. Die Fahrbahn umfasst einen 3,25 m breiten Fahrstreifen sowie einen 2,25 m breiten Schutzstreifen einschließlich Sicherheitstrennstreifen in Gegenrichtung. Der Verkehr ist so organisiert, dass bis zur Eislebener Straße der motorisierte Individualverkehr (MIV) in Fahrtrichtung Süden geführt wird. Im Knotenpunktbereich mit der Stollbergstraße und Wendenstraße wird die Fahrbahn so verschwenkt, dass in jeweils einem Knotenpunktarm eine Querungsinsel mit einer Breite von 3,00 m angeordnet werden kann. Die Fahrbahnbreite wird dabei auf 3,25 m reduziert. Im Knotenpunktbereich mit dem Ammertalweg wird die Fahrbahn so verschwenkt, dass neben dem besonderen Bahnkörper eine Aufstellfläche mit einer Breite von 2,70 m entsteht. Im Bereich der Grundschule am Johannesplatz erfolgt eine Erweiterung des Regelquerschnitts zur Anordnung eines Park- und Lieferstreifens in Längsaufstellung in Stationierungsrichtung rechts mit einer Breite von jeweils 2,00 m. Im Knotenpunktbereich mit der Eislebener Straße wird der besondere Bahnkörper wieder in einen straßenbündigen Bahnkörper überführt. Die Gestaltung wird aufgrund ihrer geringen Eindeutigkeit als schwer begreifbar und damit als potenzielle Gefahrenquelle eingeschätzt.

Bis zum Steinplatz wird die Friedrich-Engels-Straße weitestgehend analog zur Variante 1 ausgebaut.

Steinplatz:
Der Steinplatz wird im Zusammenhang mit Variante 3 vollständig neugestaltet. Die Haltestelle wird als prägendes Element auf der Ostseite (in Stationierungsrichtung links) des Steinplatzes angeordnet. Daran schließen sich in östlicher Richtung ein 2,00 m breiter Radweg sowie die Flächen gemäß der Studie zum Steinplatz an. Westlich der Haltestelle befinden sich die Fahrbahn mit einer Breite von 13,50 m sowie ein Radweg einschließlich Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 2,75 m und ein Gehweg mit einer Breite von 2,50 m. Die Fahrbahn setzt sich aus zwei Richtungsfahrbahnen mit jeweils zwei Fahrstreifen je 3,25 m Breite zusammen. Die beiden Richtungsfahrbahnen sind durch einen markierten 0,50 m breiten Trennstreifen voneinander getrennt. Die Ausbaubreite beträgt insgesamt 32,15 m. Am nördlichen Knotenpunktarm ist zur Trennung und Führung des Verkehrs eine Fahrbahninsel vorgesehen. Die Schlachthofstraße ist in Teilen zurückzubauen. Ggf. ist durch den Entfall des Anschlusses an die Eugen-Richter-Straße die Anlage einer Wendeanlage erforderlich. Die Liebknechtstraße (West) und die Schlachthofstraße werden baulich erweitert, sodass ein Schutzstreifen angeordnet werden kann, der im

Knotenpunktbereich in einen Radweg übergeht.

Liebknechtstraße:
Die Querschnittsgestaltung der Liebknechtstraße bis zum Knoten Hamburger Straße orientiert sich an Variante 2. Im Anbindungsbereich an den Steinplatz setzt sich der Querschnitt aus einer 10,20 m breiten Fahrbahn sowie beidseitig angeordneten Schutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,50 m und Gehwegen mit einer Breite von 2,50 m zusammen. Die Fahrbahn umfasst einen Rechtsabbiegestreifen mit einer Breite von 3,50 m, einen Geradeausstreifen mit einer Breite von 3,15 m sowie einen Abflussstreifen mit einer Breite von 3,55 m. Vor dem Knotenpunkt gehen die Schutzstreifen in einen Radweg über. Der Knotenpunktarm Liebknechtstraße/ Röntgenstraße/ Fritz-Noak-Straße wird in diesem Zusammenhang deutlich verkleinert. Die Fahrbahnbreite wird auf eine Breite von 6,50 m reduziert. Der Gehweg wird auf der Westseite wird neu hergestellt. Die Restfläche zum Parkplatz soll begrünt werden. Die vorhanden Mittelinsel wird zurückgebaut. In Höhe der Druckerei wird der Querschnitt verzogen, sodass sich, beginnend ab dem Knotenpunkt mit der Hamburger Straße, die neu geordnete Querschnittsgestaltung der Liebknechtstraße ergibt. Mittig liegt der straßenbündige Bahnkörper mit einer Breite von 6,50 m. In Stationierungsrichtung links schließen daran ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m sowie ein Gehweg mit einer Breite von 2,50 m an. In Stationierungsrichtung rechts schließen ein Schutzstreifen einschließlich Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 2,25 m, ein Parkstreifen mit einer Breite von 2,50 m sowie ein Gehweg mit einer Breite von 2,50 m an. Der Parkstreifen wird regelmäßig durch den vorhandenen Baumbestand unterbrochen, der in dieser Variante nur im südlichen Rand erhalten werden kann.

Variante 1 – Leipziger Platz mit Sperrung Thälmannstraße für PKW, Haltestelle am Leipziger Platz, Havarietrasse über Geschwister-Scholl-Straße und Straßenbahn in Seitenlage (Schmidtstedter Knoten Süd):

Leipziger Platz:
Grundidee der Variante ist, die Fahrbahn am östlichen Leipziger Platz zwischen Leipziger Straße und Geschwister-Scholl-Straße für den motorisierten Individualverkehr zu sperren. Kraftfahrzeuge werden über den (dann in beide Fahrtrichtungen frei gegebenen) südlichen Leipziger Platz umgeleitet. Individualverkehr aus der Thälmannstraße in Richtung Westen (Krämpferstraße, Stauffenbergallee) muss am südlichen Leipziger Platz aus der Thälmannstraße ausfahren oder am westlichen Leipziger Platz wenden. Die angestrebten Hauptziele dieser Lösung sind die Teilweise Entlastung des Knotens mit möglichem Verzicht auf die Linksabbiegestreifen Liebknechtstraße und östlicher Leipziger Platz , sowie der Einordnung der Regelhaltestellen am Leipziger Platz mit kurzen Umsteigewegen. Die Verknüpfung der Stadtbahn mit dem Bestandsgleis erfolgt für die Beziehungen West-Nord und Ost-Süd direkt im neuen Gleiskreuz. Für die Umleitungsstrecke über den südlichen Leipziger Paltz ist die Möglichkeit der Anordnung von Ersatzhaltestellen in der Thälmannstraße planerisch zu prüfen. Auf diese Ersatzhaltestellen kann ggfs. verzichtet werden.

Thälmannstraße:
Anschließend an diesen Bahnkörper wird beidseits ein Radschutzstreifen mit 1,50 m Mindestbreite angeordnet. Zu dann folgenden Parkplätzen ist ein 75 cm Sicherheitstrennstreifen erforderlich. Längsparkstreifen und Bepflanzungsflächen schließen sich abwechselnd mit 2 m Breite an. In diesem Streifen können auch weitere Funktionen untergebracht werden (Radabstellanlagen, Beleuchtung, Fahrleitungsmaste, usw.). In dieser Variante wurde versucht, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Anzahl der PKW-Stellplätz und Baumstandorten zu finden. Es verbleiben beidseits Gehwege mit 2,50 m Regelbreite.

Schmidtstedter Knoten Nord (ICE-City bis Fernbushalt):
Das straßenbündige Doppelgleis wird in zwei getrennte aber weiterhin im Mischverkehr betriebene Gleise an den Knoten herangeführt. Der östliche Knotenast wird mit 4 Fahrstreifen in der Knotenzufahrt und 2 Fahrstreifen in der Knotenausfahrt gestaltet. Jeweils 1 Fahrstreifen. Ein- und Ausfahrt sind durch einen Fahrbahnteiler getrennt. An der gegenüberliegenden Knotenseite Trommsdorfstraße sind die Fahrstreifen dementsprechend anzupassen. Der Rechtsbogen aus der Thälmannstraße zum Knoten hin ist so trassiert, dass an der Bogeninnenseite Raum entsteht, um vor dem Gebäudekomplex Thälmannstraße 5 Raum für Grünflächen zu schaffen. Im Zuge der Querung der Stauffenbergallee werden die zwei getrennten Gleise wieder zum Doppelgleis zusammengeführt. Im nun folgenden Bahnkörper bis unter der Weströhre der bestehenden Bahnunterführung ist kein Individualverkehr vorgesehen. Um den Bauwerksbereich zu Wartungszwecken zu erreichen, ist dieser besondere Bahnkörper dennoch als eingedecktes Gleis vorgesehen. Die Haltestelle wird unterhalb des Promenadendecks eingeordnet. Für den Fernbushalt beinhaltet die Variante eine Änderung der Anfahrtrichtung. Zukünftig müssen die Busse vom Norden auf der Stauffenbergallee oder von der Trommsdorffstraße kommend in den Haltebereich einfahren und in Richtung Süden wieder in die Stauffenbergallee ausfahren. Für die Ein- und Ausfahrt wir der bestehende Rechtabbiegestreifen in der Stauffenbergallee eingekürzt. Die drei Fernbussteige sind in einer Sägezahnanordnung neben der Stadtbahnhaltestelle platziert. Zur Erreichbarkeit der beiden Haltestellen wird an der Westseite der Stauffenbergallee eine neue Fußgängerquerung über die Trommsdorffstraße angelegt.

Schmidtstedter Knoten Süd:
Der aus der Weströhre der EÜ kommende besondere Bahnkörper wird in einem Bogen in Parallellage zum Spielbergtor verschwenkt. Dort verläuft er am nördlichen Rand der Fahrbahn. An der Einmündung Windthorststraße – Schillerstraße – Spielbergtor wird die Stadtbahnlinie 9 an die Bestandsgleise Hauptbahnhof/Schillerstraße – Windhorststraße mit einem Gleisdreieck angebunden. In Richtung Schillerstraße wechselt der Bahnkörper in einen besonderen Bahnkörper zwischen den Kfz-Richtungsfahrbahnen. In Richtung Windthorststraße bleibt es bei Randlage des besonderen Bahnkörpers neben der Fahrbahn. Für Radfahrer und Fußgänger ist zwischen Bahnkörper und Ufermauer ein kombinierter Rad-/Gehweg vorgesehen. Auf der Südseite der Fahrbahn wird ein Radfahrsteifen angelegt. Ein Ersatzhaltestellenpaar kann eingeordnet werden.

Variante 2 – Leipziger Platz für PKW unverändert, Haltestelle Leipziger Platz gemäß Bestand, Havarietrasse über Geschwister-Scholl-Straße und Straßenbahn in Mittellage (Schmidtstedter Knoten Süd):

Leipziger Platz:
In dieser Variante bleiben in allen Bereichen die bestehenden Verkehrsbeziehungen unverändert. Auf die Sperrung des östlichen Leipziger Platzes für den motorisierten Individualverkehr wird ebenso verzichtet, wie auf die Freigabe des südlichen Leipziger Platzes für beide IV-Fahrtrichtungen. Die bestehenden Linksabbiegestreifen in Liebknechtstraße und östlichem Leipziger Platz müssen erhalten bleiben. Die Stadtbahngleise werden entsprechend auseinandergezogen. Ohne diese Linksabbiegestreifen kann der Knotenpunkt nicht leistungsfähig signalisiert werden. Infolgedessen kann das Haltestellenpaar nicht am Leipziger Platz eingeordnet werden, es ist südlich in der Thälmannstraße zu errichten, ungefähr am Standort der heutigen Bushaltestelle. Die Verknüpfung der beiden Stadtbahntrassen gleicht im Grundsatz der in Variante 1. Da die Haltestellen in der Thälmannstraße auch von der Umleitungsstrecke erreicht werden, sind keine zusätzlichen Ersatzhaltestellen zu bauen. Auch hier unterbrechen die abzweigenden Gleise die Zuwegung zum stadtauswärtigen Bahnsteig aus westlicher Richtung. Die zusätzliche Querung über die stadtauswärtige Fahrbahn des Leipziger Platzes erfolgt ähnlich Variante 1, jedoch ohne Dreiecksinsel, weil die Einbahnstraßenregelung im südlichen Leipziger Platz bestehen bleibt.

Thälmannstraße:
Die Aufteilung des Querschnittes ist zur Variante 1 unverändert. Die Anordnung von PKW-Stellplätzen und Baumstandorten/Grünstreifen erfolgte hier mit Schwerpunkt auf die Einordnung von Baumstandorten/Grünstreifen zu Lasten der Anzahl verbleibender PKW-Stellplätze. Die Bahnsteige sind an gleicher Stelle eingeordnet. Jedoch bleibt hier die Ausfahrt aus der Thälmannstraße in die Ruhrstraße erhalten, die Bahnsteigkante kann dafür nicht auf voller Länge angehoben werden. Diese Lösung kann unabhängig von den anderen Planinhalten auch mit den Varianten 1 und 3 kombiniert werden.

Schmidtstedter Knoten Nord (ICE-City bis Fernbushalt):
Das straßenbündige Doppelgleis aus der Thälmannstraße bleibt erhalten, wird aber in der Knotenzufahrt zum besonderen Bahnkörper. Für den Kfz-Verkehr bleiben drei Fahrstreifen in der Knotenzufahrt und zwei in der -ausfahrt. Der besondere Bahnkörper trennt Knotenzu- und -ausfahrt. Der Fernbushalt behält seine heutigen Fahrtbeziehungen bei, die Bussteige werden schräg zwischen Bahnkörper und Stauffenbergallee neu angeordnet. Die Stadtbahnhaltestelle liegt an der gleichen Stelle wie in Variante 1. Zur Erreichbarkeit der beiden Haltestellen wird an der Westseite der Stauffenbergallee eine neue Fußgängerquerung über die Trommsdorffstraße angelegt.

Schmidtstedter Knoten Süd:
In dieser Variante wechselt der aus der Weströhre kommende Bahnkörper in Mittellage zwischen Richtungsfahrbahnen Spielbergtor. Die Fahrstreifen in Richtung Westen werden hierzu von den Gleisen gequert. Die Mittellage bleibt bis zum Anschluss Schillerstraße erhalten. Dort wird die Stadtbahnlinie 9 ebenso wie in Variante 1 mit einem Gleisdreieck mit den Bestandsgleisen verknüpft. Der Abzweig in die Windhorststraße quert hierzu die Richtungsfahrbahn nach Osten. Die Fahrstreifen Spielbergtor und die Querungen werden an die neue Stadtbahntrasse angepasst. Für Radfahrer und Fußgänger ist zwischen Kfz-Fahrbahn und Ufermauer ein kombinierter Rad-/Gehweg vorgesehen. Auf der Südseite der Fahrbahn wird ein Radfahrsteifen angelegt. Ein Ersatzhaltestellenpaar kann mit der Mittellage des Bahnkörpers zwischen den Richtungsfahrbahnen aufgrund von Platzmangel nicht eingeordnet werden.

Variante 3 – Leipziger Platz mit Sperrung Thälmannstraße für PKW, Haltestelle am Leipziger Platz, Havarietrasse über Hanseplatz und Straßenbahn in Seitenlage (Schmidtstedter Knoten Süd):

Leipziger Platz:
Die verkehrlichen Probleme mit der Umleitungsstrecke im südlichen Leipziger Platz haben dazu geführt, dass über den ursprünglich angedachten Planungsraum hinaus und mit einem etwas geänderten verkehrstechnischen und verkehrsplanerischen Konzept eine Alternative für den Anschluss der Stadtbahnlinie 9 an die Gleise der Linie 4 aus bzw. in Richtung Krämpferstraße gesucht wird. Etwa 400 m nordöstlich auf der Leipziger Straße befindet sich der Hanseplatz, eine etwa 6500 m^2 große Grünanlage über einer Tiefgarage. Diese Erholungsfläche liegt innerhalb von Stadtstraßen. Dieser Straßenzug kann genutzt werden, um eine Gleisschleife einzurichten. Im Umleitungsfall können Bahnen aus der Krämpferstraße kommend über den Leipziger Platz geradeaus die Leipziger Straße weiter bis zum Hanseplatz fahren, dort durch die Gleisschleife wenden und zurück zum Leipziger Platz fahren. Hier biegen sie links ab über die ohnehin geplante Verbindung in Richtung Thälmannstraße, in der Gegenrichtung analog. Diese Umleitungsstecke kann dem Grunde nach mit den Varianten 1 und 2 am Leipziger Platz kombiniert werden. Der Abzweig der Stadtbahn aus der Krämpferstraße kommend in den südlichen Leipziger Platz entfällt, im südlichen Leipziger Platz wird kein Bahnkörper eingeordnet. Im Rahmen der Umsetzung der Varianten 3 kann diie Havarieachse Geschwister-Scholl-Str. West entfallen, sodass dieser Bereich im Bestand verbleibt. Auswirkung von Havariefahrten auf die verkehrstechnischen Abläufe des Knotenpunktes Stauffenbergallee/ Krämpferbrücke.

Thälmannstraße:
Die Aufteilung des Querschnittes ist zur Variante 1 unverändert. Die Anordnung von PKW-Stellplätzen und Baumstandorten/Grünstreifen erfolgte hier mit Schwerpunkt auf die Einordnung von PKW-Stellplätzen zu Lasten der Baumstandorte/Grünstreifen. Für die Haltestelle ist in Fahrtrichtung nach Norden wieder die Variante mit durchgehend angehobener Bahnsteigkante und Abkopplung der Ruhrstraße dargestellt. Aber auch die Lösung der Variante 2 kann hier vorgesehen werden.

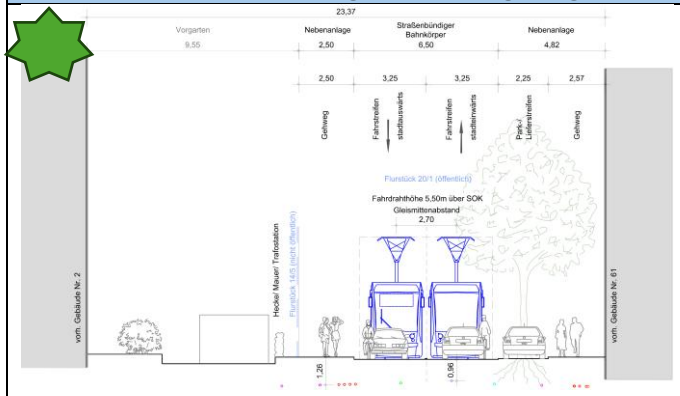
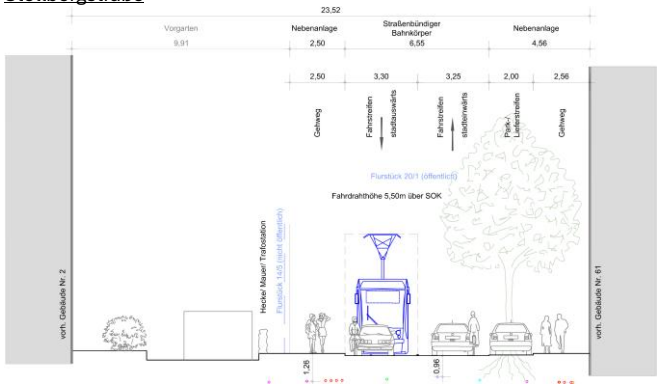
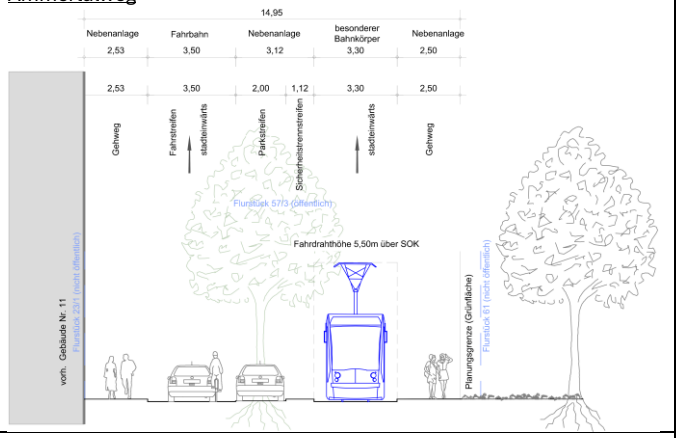
Schmidtstedter Knoten Nord (ICE-City bis Fernbushalt):
Die Aufteilung des Querschnittes ist zur Variante 1 unverändert.

Schmidtstedter Knoten Süd:
Die Aufteilung des Querschnittes ist zur Variante 1 unverändert.

Nordabschnitt

Stollbergstraße, Ammertalweg

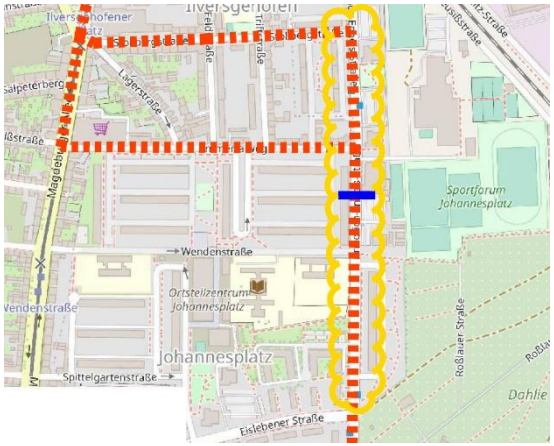


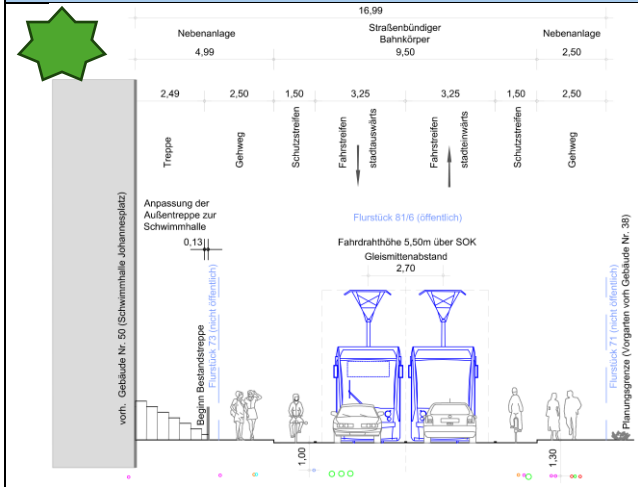
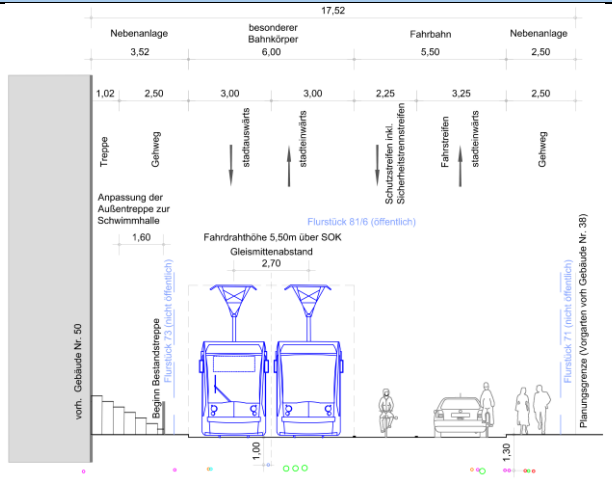
Variante 1 und 2: Stollbergstraße zweigleisig	**Variante 3:** Stollbergstraße und Ammertalweg eingleisig
	Stollbergstraße 
	Ammertalweg 
Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper zweigleisig durch Stollbergstraße • keine Änderung der Verkehrsorganisation • Radverkehr im Durchsatz • Parkstellflächen auf Südseite • Einordnung neuer Baumstandorte möglich	Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper eingleisig durch Stollbergstraße u. besonderer Bahnkörper eingleisig durch Ammertalweg • Änderung Verkehrsorganisation (Ammertalweg wird zur Einbahnstraße) • Radverkehr im Durchsatz • Parkstellflächen auf Nord- und Südseite • Einordnung neuer Baumstandorte möglich

Bilanz:
• ruhender Verkehr:
  ○ Bestand: 90 Stellplätze (davon 4 Kurzzeitparkplätze)
  ○ Planung: 33 Stellplätze
• Baumstandorte:
  ○ Entnahme: 4 Stück
  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 17 Stück
  ○ mögl. Neupflanzung: 9 Stück
	Bilanz:
	• ruhender Verkehr:
	  ○ Bestand: 253 Stellplätze (davon 17 Kurzzeitparkplätze und 6 Stellplätze Ladezone/Taxi)
	  ○ Planung: 83 Stellplätze
	• Baumstandorte:
	  ○ Entnahme: 13 Stück
	  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 18 Stück
	  ○ mögl. Neupflanzung: 28 Stück

Nordabschnitt

Friedrich-Engels-Straße
(Höhe Schwimmhalle Johannesplatz)

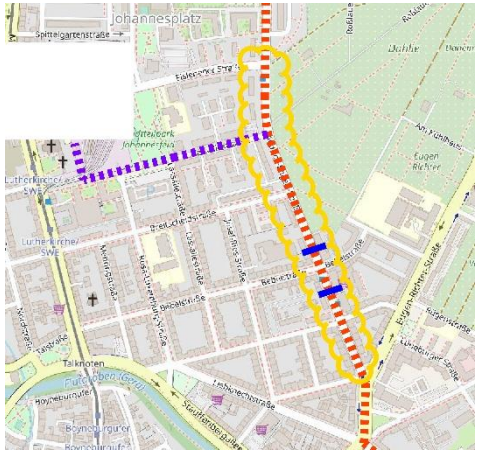


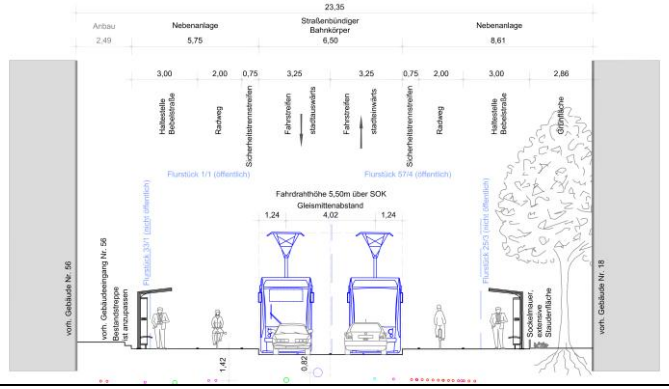
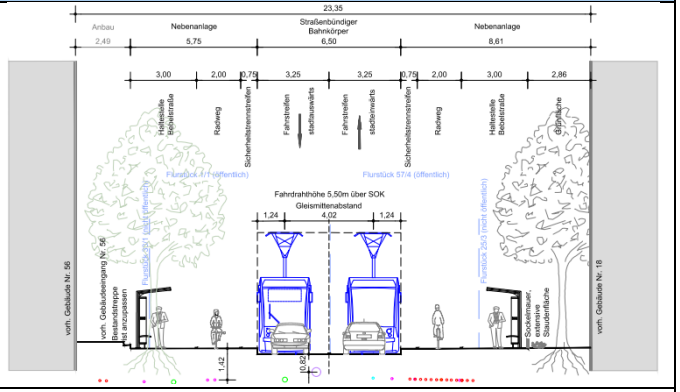
Variante 1: Strab auf straßenbündigen Bahnkörper	**Variante 2 und 3**: Strab auf besonderen Bahnkörper
	
Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper • keine Änderung der Verkehrsorganisation • Radverkehr auf separatem Schutzstreifen • neue Parkstellflächen entlang der Trasse • Einordnung neuer Baumstandorte möglich	Merkmale: • besonderer Bahnkörper (Grüngleis) • Änderung Verkehrsorganisation (Friedrich-Engels-Straße wird zur Einbahnstraße) • Radverkehr auf separatem Schutzstreifen • neue Parkstellflächen entlang der Trasse • Einordnung neuer Baumstandorte möglich

Bilanz:
• ruhender Verkehr:
  ○ Bestand: 130 Stellplätze
  ○ Planung: 36 Stellplätze
• Baumstandorte:
  ○ Entnahme: 10 Stück
  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 36 Stück
  ○ mögl. Neupflanzung: 28 Stück
	Bilanz:
	• ruhender Verkehr:
	  ○ Bestand: 130 Stellplätze
	  ○ Planung: 13 Stellplätze
	• Baumstandorte:
	  ○ Entnahme: 25 Stück
	  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 38 Stück
	  ○ mögl. Neupflanzung: 32 Stück

Nordabschnitt

Friedrich-Engels-Straße
(Höhe Haltestelle Fritz-Büchner-Straße)



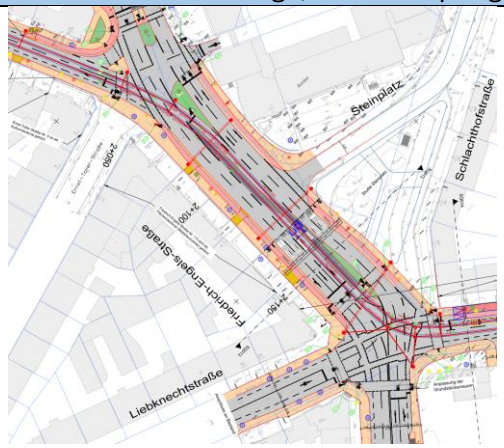
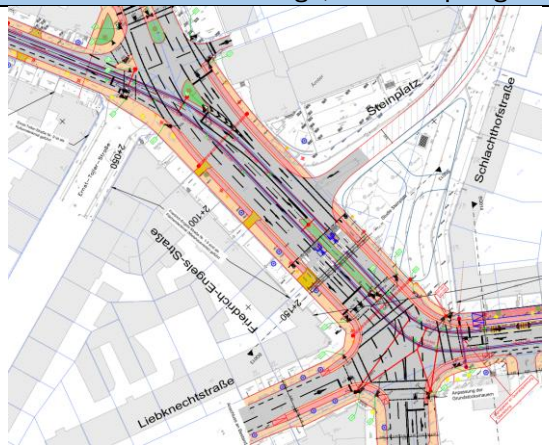
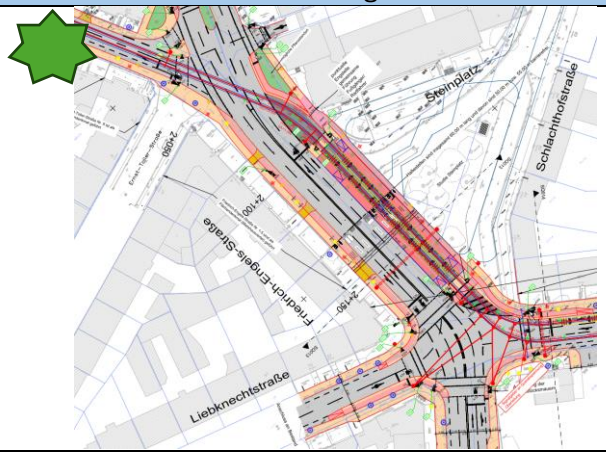
Variante 1 und 3: Verlegung Haltestelle in nördliche Richtung	**Variante 2:** bestandsnahe Lösung der Haltestelle
	
Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper • keine Änderung der Verkehrsorganisation • Radverkehr auf separatem Schutzstreifen • neue Parkstellflächen entlang der Trasse • Einordnung neuer Baumstandorte möglich	Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper • Änderung Verkehrsorganisation (Friedrich-Engels-Straße wird zur Einbahnstraße) • Radverkehr auf separatem Schutzstreifen • keine Parkstellflächen entlang der Trasse • Einordnung neuer Baumstandorte möglich

Bilanz:
• ruhender Verkehr:
  ○ Bestand: 68 Stellplätze (davon 5 Kurzeitparkplätze, 2 Behindertenparkplätze und 3 Ladezone/Taxi)
  ○ Planung: 8 Stellplätze in Variante 1, keine Stellplätze in Variante 3
• Baumstandorte:
  ○ Entnahme: 31 Stück
  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 23 Stück
  ○ mögl. Neupflanzung: 18 Stück
	Bilanz:
	• ruhender Verkehr:
	  ○ Bestand: 68 Stellplätze
	  ○ Planung: keine Stellplätze
	• Baumstandorte:
	  ○ Entnahme: 31 Stück
	  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 22 Stück
	  ○ mögl. Neupflanzung: 26 Stück

Nordabschnitt

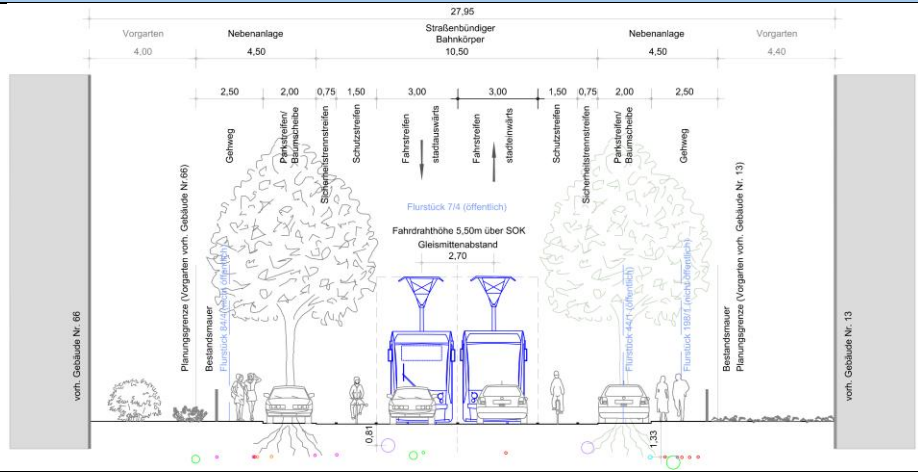
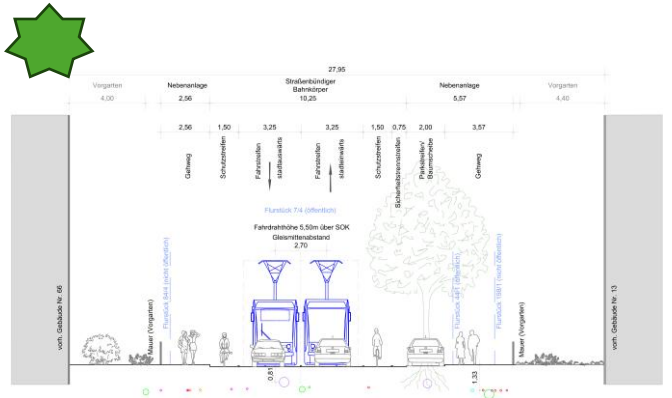
Steinplatz



Variante 1: Strab in Mittellage, MIV zweispurig	**Variante 2:** Strab in Mittellage, MIV einspurig	**Variante 3:** Strab in Seitenlage
		
Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper • zwei Fahrspuren MIV stadtauswärts • Straßenbahn im Durchsatz mit den Linksabbiegern • geänderte Verkehrsorganisation Schlachthofstraße • Radverkehr auf separtem Radweg • Parkstellflächen im Bestand nicht vorhanden • Einordnung neuerBaumstandorte möglich	Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper • eine Fahrspuren MIV stadtauswärts • Straßenbahn im Durchsatz mit den Linksabbiegern • Beibehaltung Verkehrsorganisation Schlachthofstraße • Radverkehr auf separtem Radweg • Parkstellflächen im Bestand nicht vorhanden • Einordnung neuerBaumstandorte möglich	Merkmale: • besonderer Bahnkörper in Seitenlage • Verlegung der Hast. *Steinplatz* auf den Platz • Abhängen der Schlachthofstraße vom Steinplatz • Radverkehr auf separatem Radweg • Parkstellflächen im Bestand nicht vorhanden • Einordnung neuerBaumstandorte möglich

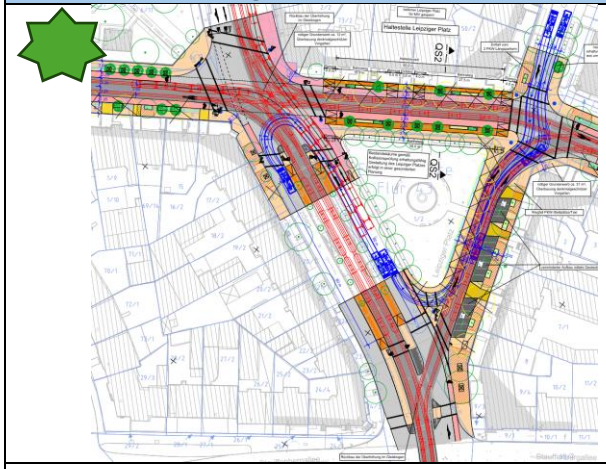
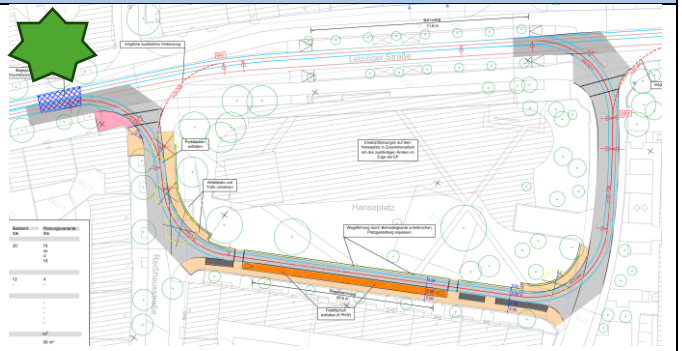
Bilanz:
• ruhender Verkehr:
  ○ kein Eingriff im Zuge der Planungen SLi9
• Baumstandorte:
  ○ Entnahme: 4 Stück
  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 10 Stück
  ○ mögl. Neupflanzung: 3 Stück
	Bilanz:
	• ruhender Verkehr:
	  ○ kein Eingriff im Zuge der Planungen SLi9
	• Baumstandorte:
	  ○ Entnahme: 6 Stück
	  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 13 Stück
	  ○ mögl. Neupflanzung: 2 Stück
		Bilanz:
		• ruhender Verkehr:
		  ○ kein Eingriff im Zuge der Planungen SLi9
		• Baumstandorte:
		  ○ Entnahme: 6 Stück
		  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 13 Stück
		  ○ mögl. Neupflanzung: 2 Stück

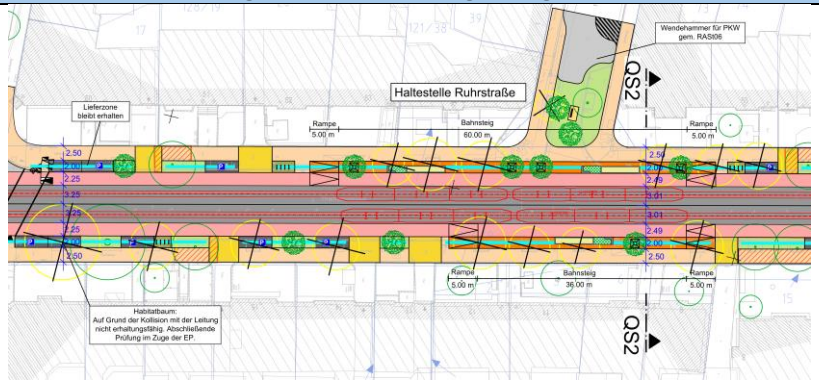
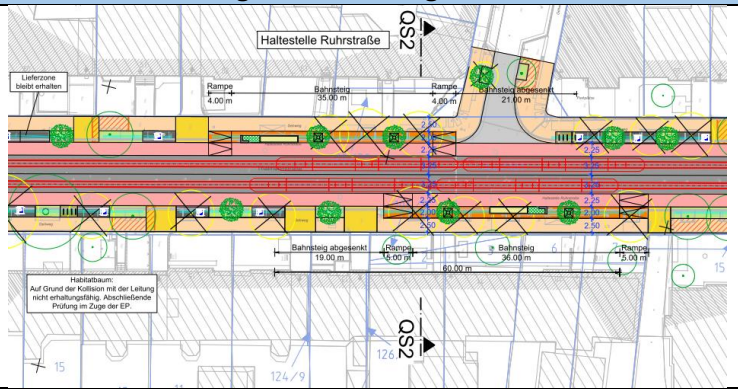


Variante 1 und 2: mit beidseitigem Baumerhalt und Grunderwerb (GW)	**Variante 3:** mit einseitigem Baumerhalt ohne GW
	
Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper • keine Änderung der Verkehrsorganisation • Radverkehr auf separatem Schutzstreifen • neue Parkstellflächen entlang der Trasse • Einordnung neuer Baumstandorte möglich	Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper • keine Änderung der Verkehrsorganisation • Radverkehr auf separatem Schutzstreifen • neue Parkstellflächen entlang der Trasse • Einordnung neuer Baumstandorte möglich

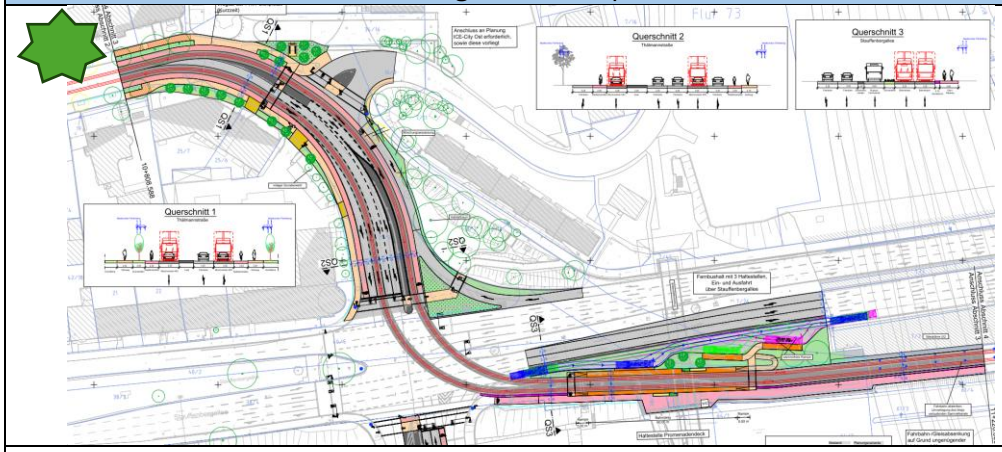
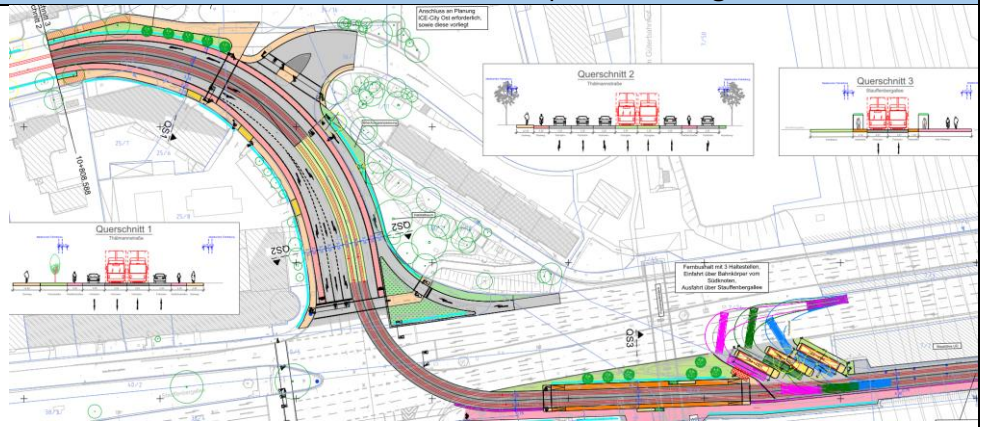
Bilanz:
• ruhender Verkehr:
  ○ Bestand: 71 Stellplätze (davon 13 Kurzeitparkplätze)
  ○ Planung: 34 Stellplätze
• Baumstandorte:
  ○ Entnahme: 18 Stück
  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 29 Stück
  ○ mögl. Neupflanzung: 27 Stück
	Bilanz:
	• ruhender Verkehr:
	  ○ Bestand: 71 Stellplätze (davon 13 Kurzeitparkplätze)
	  ○ Planung: 20 Stellplätze
	• Baumstandorte:
	  ○ Entnahme: 30 Stück
	  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 20 Stück
	  ○ mögl. Neupflanzung: 17 Stück



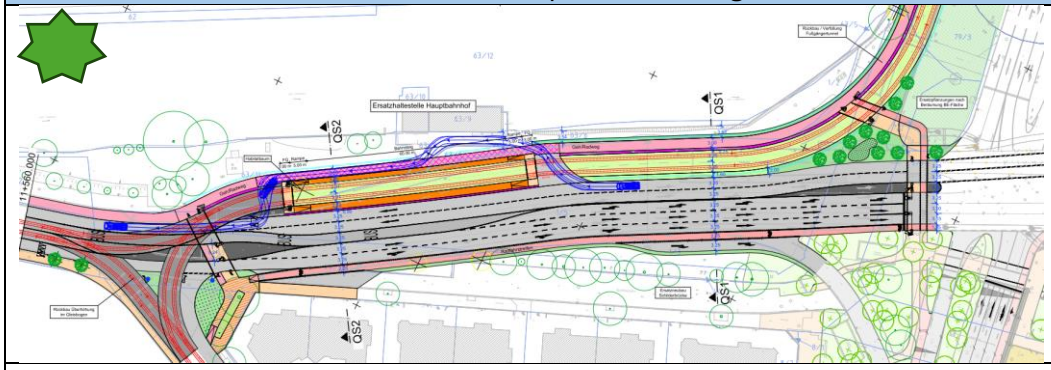
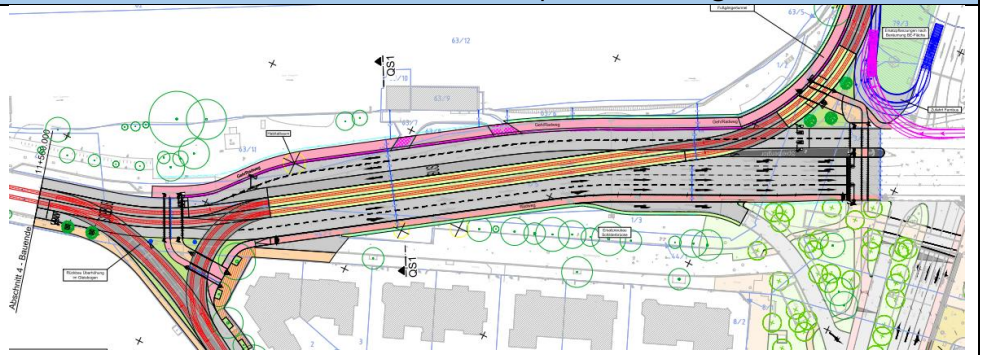
Variante 1: Abhängen MIV, Hast. auf Platz	**Variante 2:** MIV und Hast. gemäß Bestand	**Variante 3:** Hanseplatz
		
Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper • Änderung Verkehrsorganisation Leipziger Platz • Abhängen Thälmannstraße und Verlegen Hast. Geschwister-Scholl-Straße auf Platz • Radverkehr auf separtem Schutzstreifen • neue Parkstellflächen entlang der Trasse • Einordnung neuerBaumstandorte möglich	Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper • keine Änderung Verkehrsorganisation Leipziger Platz • Hast. Geschwister-Scholl-Str. gemäß Bestand • Radverkehr auf separtem Schutzstreifen • neue Parkstellflächen entlang der Trasse • Einordnung neuerBaumstandorte möglich	Merkmale: • zusätzl. Wendegleis • ohne südl. Havariegleis am Leipziger Platz • keine direkte Befahrung der Strab aus Thälmannstraße in Richtung Anger möglich
Bilanz: • ruhender Verkehr: ○ Bestand: 23 Stellplätze ○ Planung: 17 Stellplätze • Baumstandorte: ○ Entnahme: 37 Stück ○ Eingriff in Wurzelwerk: 22 Stück ○ mögl. Neupflanzung: 34 Stück	Bilanz: • ruhender Verkehr: ○ Bestand: 23 Stellplätze ○ Planung: 19 Stellplätze • Baumstandorte: ○ Entnahme: 18 Stück ○ Eingriff in Wurzelwerk: 20 Stück ○ mögl. Neupflanzung: 43 Stück	Bilanz: • ruhender Verkehr: ○ n.n. • Baumstandorte: ○ n.n.

Variante 1: Strab in Mittellage, Ruhrstraße abgehangen	**Variante 2:** Strab in Mittellage, Ruhrstraße gemäß Bestand
	
<u>Merkmale:</u> • straßenbündiger Bahnkörper • Änderung Verkehrsorganisation Ruhrstraße • Radverkehr auf separtem Schutzstreifen • neue Parkstellflächen entlang der Trasse • Einordnung neuerBaumstandorte möglich	<u>Merkmale:</u> • straßenbündiger Bahnkörper • keine Änderung Verkehrsorganisation Ruhrstraße • Hast. Ruhrstraße nicht vollständig barrierefrei • Radverkehr auf separtem Schutzstreifen • neue Parkstellflächen entlang der Trasse • Einordnung neuerBaumstandorte möglich

<u>Bilanz:</u>
• ruhender Verkehr:
  ○ Bestand: 73 Stellplätze (davon 10 Kurzzeitstellplätze)
  ○ Planung: 45 Stellplätze
• Baumstandorte:
  ○ Entnahme: 29 Stück
  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 30 Stück
  ○ mögl. Neupflanzung: 19 Stück
	<u>Bilanz:</u>
	• ruhender Verkehr:
	  ○ Bestand: 73 Stellplätze (davon 10 Kurzzeitstellplätze)
	  ○ Planung: 32 Stellplätze
	• Baumstandorte:
	  ○ Entnahme: 30 Stück
	  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 28 Stück
	  ○ mögl. Neupflanzung: 23 Stück

Variante 1: Strab auf straßenbündigen Bahnkörper, Fernbus neu strukturiert	**Variante 2:** Strab auf besonderem Bahnkörper, Fernbus gemäß Bestand
	
Merkmale: • straßenbündiger Bahnkörper • Änderung Verkehrsorganisation Fernbushalte • Radverkehr auf separtem Schutzstreifen • Einordnung neuerBaumstandorte möglich	Merkmale: • besonderer Bahnkörper • keine Änderung Verkehrsorganisation Fernbushalt • Radverkehr auf separtem Schutzstreifen

Bilanz:
• ruhender Verkehr:
  ○ Bestand: 0 Stellplätze
  ○ Planung: 0 Stellplätze
• Baumstandorte:
  ○ Entnahme: 4 Stück
  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 20 Stück
  ○ mögl. Neupflanzung: 17 Stück
	Bilanz:
	• ruhender Verkehr:
	  ○ Bestand: 0 Stellplätze
	  ○ Planung: 0 Stellplätze
	• Baumstandorte:
	  ○ Entnahme: 5 Stück
	  ○ Eingriff in Wurzelwerk: 14 Stück
	  ○ mögl. Neupflanzung: 11 Stück

Variante 1: Strab auf besonderen Bahnkörper in Seitenlage	**Variante 2:** Strab auf besonderen Bahnkörper in Mittellage
	
Merkmale: • besonderer Bahnkörper (Rasengleis) in Seitenlage • Anordnung einer Havariehaltestelle am Hauptbahnhof • Radverkehr auf separtem Schutzstreifen • Einordnung neuerBaumstandorte möglich	Merkmale: • besonderer Bahnkörper (Rasengleis) in Mittellage • keine Havariehaltestelle am Hauptbahnhof möglich • Radverkehr auf separtem Schutzstreifen • Einordnung neuerBaumstandorte möglich
Bilanz: • ruhender Verkehr: ○ Bestand: 0 Stellplätze ○ Planung: 0 Stellplätze • Baumstandorte: ○ Entnahme: 7 Stück ○ Eingriff in Wurzelwerk: 4 Stück ○ mögl. Neupflanzung: 12 Stück	Bilanz: • ruhender Verkehr: ○ Bestand: 0 Stellplätze ○ Planung: 0 Stellplätze • Baumstandorte: ○ Entnahme: 5 Stück ○ Eingriff in Wurzelwerk: 3 Stück ○ mögl. Neupflanzung: 7 Stück