Studie Steinplatz. Erläuterungen

Anlass

Gemäß dem Stadtratsbeschluss 0193/24 „Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Erfurter Stadtbahn - Stadtbahnlinie 9“ ist für die Stadtbahnlinie 9 eine Vorplanung zu erstellen und eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen, und dann vom Stadtrat, in Kenntnis der haushalterischen Voraussetzungen für eine gesicherte Finanzierung der Eigenmittel für das Gesamtprojekt, eine abschließende Entscheidung zur Umsetzung der Stadtbahnlinie 9 zu treffen.

Diesem Stadtratsbeschluss von 2024 liegen u.a. eine verkehrlich-städtebauliche Trassenuntersuchung von 2020-21 und eine Standardisierte Bewertung von 2023 zu Grunde. Nach dem ist der Verlauf der neu zu errichtenden Trasse: Anschlusspunkt Ilversgehofener Platz - Stollbergstraße - Friedrich-Engels-Straße - Steinplatz - Liebknechtstraße - Leipziger Platz - Thälmannstraße - Promenandendeck - Schillerstraße - Anschlusspunkt Windthorstraße / Hauptbahnhof Südseite. Außerdem sind am Leipziger Platz Gleise und Weichen zur Verknüpfung mit der Trasse der Stadtbahnlinie 4 vorzusehen. Des Weiteren sind insbesondere heutige Haltestellen der Buslinie 9 zu Haltestellen der Stadtbahnlinie 9 umzubauen.

Aufgabe

Die Vorplanung der Stadtbahnlinie 9 beinhaltet insbesondere die Trasse. Daher wurde für den Bereich Steinplatz eine gesonderte Studie für den Bereich neben der Trasse erstellt. Deren Aufgabe waren Lösungen für diese Variablen: Haltestelle ja/nein; Wetterschutz; Anbindung und Ausführung der östlichen Schlachthofstraße; Abgrenzung der Baugebiets- und öffentlichen Verkehrsflächen hinsichtlich der Gebäude Steinplatz 1 und 2; Ausführung der Gebäudevorbereiche; Anordnung von Andienung, Stellplätzen, Stadttechnik und -logistik.

Lösung

Die Variante 0 beinhaltet den bestandsnahen Beibehalt der Kfz-Anbindung der östlichen Schlachthofstraße an die Friedrich-Engels-Straße und den Beibehalt der Kfz-Sticherschließung der südlichen Gebäude. Hierbei verbleibt aber eine Zergliederung des Bereiches neben der Trasse, so dass kein Mehrwert für Stadtstruktur und Stadtraum erreichbar ist. Daher wird die Variante 0 nicht weiterverfolgt.

Die Variante 1 beinhaltet keine Haltestelle und daher weiterhin eine Kfz-Anbindung der östlichen Schlachthofstraße an die Friedrich-Engels-Straße und weiterhin eine Kfz-Sticherschließung der südlichen Bebauung. Hierbei sind die Verkehrsflächen umgebaut, um so einen Mehrwert für Stadtstruktur und Stadtraum zu erreichen.

Die Variante 2 beinhaltet eine Haltestelle. Diese befindet sich zu Gunsten der Fahrgäste und des Mehrwertes für Stadtstruktur und Stadtraum an der Seite der Friedrich-Engels-Straße. Auf Grund der Länge und der Ausführung der Haltestelle kann die östliche Schlachthofstraße mit Kfz nicht mehr an die Friedrich-Engels-Straße angebunden werden. Aber auch die früher einmal vorhandene Anbindung der östlichen Schlachthofstraße mit Kfz an die Liebknechtstraße ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit des Knotens nicht weiterzuverfolgen. Somit endet die östliche Schlachthofstraße für Kfz am Steinplatz als Sackgasse.

In der Variante 3 wird der für allgemeine Kfz nutzbare Teil der östlichen Schlachthofstraße weiter zurückgezogen. Außerdem wird in den Freiraum eine bauliche Anlage eingefügt, um damit weiteren Funktionen einzubringen, wie z.B. ein Wetterschutz, oder Kiosk und ein WC, oder weitere oberirdische Ebenen zur Nutzung für Stadtteil und Nachbarschaften, wie auch eine Zu- und Abfahrt einer automatisierten unterirdischen Parkgarage.

Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse der Studien Stein- und Leipziger Platz sollen der weiteren Planung und den Sanierungszielen des Sanierungsgebietes KRV420 "Innere Oststadt" zu Grunde gelegt werden.

So wurden mit der Vorplanung der Stadtbahnlinie 9 Varianten erstellt und daraus eine Vorzugsvariante gebildet, die am Steinplatz eine Haltestelle in Seitenlage beinhaltet. Dazu passend sind von der Studie Steinplatz die Varianten 2 und 3 weiterzuverfolgen.

Historie

In der Folge des Abbaus der Festungsanlagen ab 1873 wurde das vormalige Festungsvorfeld parzelliert. Darin bildeten die alten Triftwege (heutige Friedrich-Engels-Straße, Eugen-Richter-Straße und östliche Schlachthofstraße) und eine neu gesetzte Straße (westliche Schlachthofstraße) Hauptachsen in diesem neuen Stadtgebiet.

Die Parzellierung enthielt im Bereich des heutigen Steinplatzes nur Straßenkoten und keinen vorgeformten Platzraum. Da dieser anfangs unbebaute Bereich zunächst dem Umschlag von Baustoffen diente, wurde die Bezeichnung Steinplatz eingeführt. Es folgten dann um 1900 die Bebauung im Norden (heute Friedrich-Engels-Straße 1 bis 5), um 1940 die Bebauung im Süden (heute Schlachthofstraße 84 bis 87) und um 1960 und 1980 die Bebauung im Osten (heute Steinplatz 1 und 2).

Studie zur Um- und Neugestaltung | Steinplatz in Erfurt

Plan drei
Landschaftsarchitektur GmbH

Variante 1

Variante 1 sieht eine grundlegende Umgestaltung des bislang stark verkehrsgeprägten Bereichs am Steinplatz zu einem grünen, urbanen Aufenthaltsraum vor. Im Zentrum entsteht ein neu strukturierter, baumbestandener Platz mit hoher Aufenthaltsqualität, der durch reduzierte und neu geordnete Fahrbahnen eingefasst wird. Entlang der Hausfassaden am Steinplatz ist ein verkehrsberuhigter Bereich im Sinne eines Shared Space vorgesehen, der den Fußverkehr stärkt und eine flexible Nutzung ermöglicht. Gleichzeitig wird der Straßenraum funktional neu organisiert, wobei eine neue Straßenbahnhaltestelle in der Liebknechtstraße angeordnet ist und so die Anbindung des öffentlichen Nahverkehrs verbessert. Insgesamt verbindet das Konzept Verkehr, Aufenthalt und Grünraum zu einem integrierten Stadtraum.

Lageplan 1|500




Blick von der Haltestelle auf den Platz


Steinplatz mit Blick in die Schlachthofstraße


Eugen-Richter-Straße mit Blick zum Steinplatz


Blick in den Park


Haltestelle Liebknechtstraße

Alle Perspektiven: 3D-Modellierung durch S. Dittrich, A. Cortes und N.Roosen, anschließende KI-gestützte Visualisierung. Darstellungen dienen der konzeptionellen Veranschaulichung.

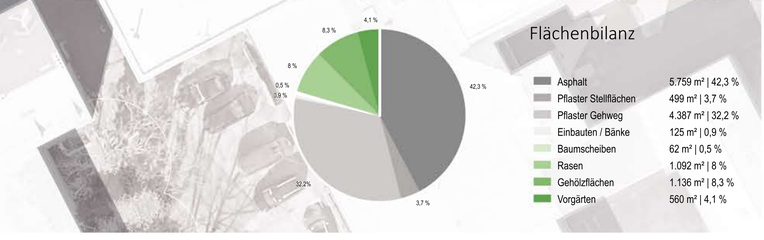
Studie zur Um- und Neugestaltung | Steinplatz in Erfurt

Plan drei
Landschaftsarchitektur GmbH

Variante 2

Variante 2 entwickelt den Steinplatz zu einer großzügigen, zusammenhängenden Grün- und Aufenthaltsfläche mit tektonisch verkippter Wegeführung, die von durchgehenden Bankelementen begleitet wird. Ein Rand aus dichtem Baumbestand und Gehölzneupflanzungen setzen den Platz deutlich vom umgebenden Straßenraum ab. Der Verkehr wird klar gebündelt, wobei die Straßenbahnhaltestelle direkt am Steinplatz in der Eugen-Richter-Straße angeordnet ist und so eine unmittelbare Verknüpfung zwischen öffentlichem Nahverkehr und Platzraum entsteht. Entlang der Hausfassaden bleibt die Schlachthofstraße befahrbar und wird mit Stellplätzen ergänzt; zugleich ermöglicht eine Wendemöglichkeit an der südlichen Platzspitze eine funktionale Erschließung. Insgesamt entsteht ein stärker landschaftlich geprägter Stadtraum, der Aufenthaltsqualität und Verkehrsfunktionen miteinander kombiniert.

Lageplan 1|500




Blick von der Haltestelle auf den Platz


Haltestelle mit Blick in die Schlachthofstraße


Eugen-Richter-Straße mit Haltestelle und Steinplatz


Kreuzungsbereich Eugen-Richter-Straße Liebknechtstraße


Blick über den Platz zur Haltestelle

Alle Perspektiven: 3D-Modellierung durch S. Dittrich, A. Cortes und N.Roosen, anschließende KI-gestützte Visualisierung. Darstellungen dienen der konzeptionellen Veranschaulichung.

Studie zur Um- und Neugestaltung | Steinplatz in Erfurt

Plan drei
Landschaftsarchitektur GmbH

Variante 3



Flächenbilanz

Asphalt	5.491 m² | 40,3 %
Parkhaus	301 m² | 2,2 %
Pflaster Stellflächen	115 m² | 0,8 %
Pflaster Gehweg	3.297 m² | 24,2 %
Plattenbelag	1.439 m² | 10,6 %
Einbauten / Bänke	53 m² | 0,4 %
Baumscheiben	62 m² | 0,5 %
Gehölzflächen	2.049 m² | 15 %
Vorgärten	823 m² | 6 %

Der Steinplatz wird in Variante 3 zu einem multifunktionalen Aufenthalts- und Transitraum weiterentwickelt. Die nördliche Stirnseite bietet auf kompakter Fläche Raum für ein modernes, vollautomatisches Parksystem auf mehreren Ebenen mit integriertem Quartierstreffpunkt im Erdgeschoss. Großzügige Pflanzflächen mit dichtem Baumbestand fassen die vorgelagerte Platzfläche ein und schirmen den Freiraum deutlich vom Autoverkehr ab. Somit entsteht eine deutliche Qualitätssteigerung für den Fuß- und Radverkehr und trägt zur Verkehrsberuhigung des gesamten Viertels bei. Die offene Platzgestaltung ermöglicht vielfältige Aufenthalts- und Nutzungsangebote für unterschiedliche Nutzergruppen. Ergänzende, gebietsübliche Vorgärten an der östlichen Platzkante stärken den einheitlichen Charakter des Viertels und bilden einen stimmigen räumlichen Abschluss.

Lageplan 1|500

Platz vor dem Parkhaus mit Blick auf die Haltestelle

Halltestelle mit Blick auf den Steinplatz

Eugen-Richter-Straße mit Haltestelle und Steinplatz


Vorgärten am Steinplatz


Parkhaus mit Stadtteiltreff

Alle Perspektiven: 3D-Modellierung durch S. Dittrich, A. Cortes und N.Roosen, anschließende KI-gestützte Visualisierung. Darstellungen dienen der konzeptionellen Veranschaulichung.