04 Tiefbau- und Verkehrsamt

Erfurt
LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Der Oberbürgermeister

Titel der Drucksache:

Stadtbahnlinie "Die neue 9" - Bestätigung der Vorplanung - Vorzugsvariante

Drucksache	1540/26
Stadtrat	Entscheidungsvorlagen öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	05.11.2026	nicht öffentlich	Vorberatung
Ortsteilrat Johannesplatz	24.11.2026	öffentlich	Anhörung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	19.11.2026	öffentlich	Vorberatung
Stadtrat	09.12.2026	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01
Die Ergebnisse der Vorplanung zur „Stadtbahnlinie 9“ (Anlage 1- 7) werden bestätigt.

02
Die in der Vorplanung im Ergebnis der Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten ermittelte Vorzugsvariante (Anlagen 3.1 und 3.2) wird im Sinne des § 10 Abs 2 ThürGemHV beschlossen und bildet die Grundlage für die weiteren Planungsphasen.

03
Die in den Studien Stein- und Leipziger Platz (Anlagen 5 und 6) untersuchten Bereiche und die darin dargestellten freiraumplanerischen Zielstellungen werden Bestandteil der weiteren Planung zur Stadtbahnlinie 9. Für die Umsetzung sind durch die Verwaltung zur Aufwertung der stadträumlichen Qualität und Verbesserung der lokalklimatischen Situation alternative bzw. zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu akquirieren.

05.11.2026, gez. A. Horn
Datum, Unterschrift

© Stadt Erfurt

Nachhaltigkeitscontrolling	[x] Nein [ ] Ja, siehe Anlage	**Demografisches Controlling**	[x] Nein [ ] Ja, siehe Anlage
Finanzielle Auswirkungen	[ ] Nein [x] Ja →	**Nutzen/Einsparung**	[x] Nein [ ] Ja, siehe Sachverhalt
	↓	Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)	
Deckung im Haushalt	[ ] Nein [ ] Ja	**Gesamtkosten**	176.207.257 EUR

↓

	2026	2027	2028	2029
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	9.740.918 EUR	8.205.498 EUR	9.521.839 EUR	148.739.002 EUR

[ ] **Deckung siehe Entscheidungsvorschlag**

Fristwahrung

[x] Ja [ ] Nein

Anlagenverzeichnis

Anlage 1.1 – Erläuterungsbericht Abschnitt Nord
Anlage 1.2 – Erläuterungsbericht Abschnitt Süd
Anlage 2.1 – Übersichtskarte Abschnitt Nord
Anlage 2.2 – Übersichtskarte Abschnitt Süd
Anlage 2.3 – Übersicht der Variantenuntersuchung
Anlage 3.1 – Lageplan Vorzugsvariante Abschnitt Nord inkl. Straßenquerschnitte u. Freiraumpl.
Anlage 3.2 – Lageplan Vorzugsvariante Abschnitt Süd inkl. Straßenquerschnitte u. Freiraumpl.
Anlage 3.3 – Zusammenfassung Variantenbewertung
Anlage 4 – Baumschutzkonzept
Anlage 5 – Studie Steinplatz
Anlage 6 – Studie Leipziger Platz
Anlage 7 – Ergebnisse der Bürgerbeteiligung
Anlage 8 – Kostenschätzung Gesamt
Anlage 9 – Kostenschätzung Varianten
Anlage 10 - Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
Anlage 11 – Rahmenterminplan
Anlage 12 – ergänzende Informationen (nichtöffentlich)

Die im Anlagenverzeichnis vorliegenden Unterlagen dienen als zusammenfassende Übersicht. Weiterführende Anlagen sind nach Absprache mit den Fachabteilungen Verkehrsplanung und Bau des Tiefbau- und Verkehrsamtes einsehbar.

© Stadt Erfurt

Sachverhalt

1.Veranlassung

Mit dem“ Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Erfurter Stadtbahn - Stadtbahnlinie 9“ (DS 0193/24) vom 20.03.2024 wurde durch den Erfurter Stadtrat die Zielstellung der Erweiterung der Stadtbahn um eine neue Linie 9 beschlossen. Mit diesem Beschluss wurden auf der Grundlage eines Maßnahmeträgervertrages (Stadtratsbeschlüsse 0194/24 und 0766/24) die Vergabe und Finanzierung der erforderlichen Planungsleistungen zunächst bis zur Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) beauftragt und die Maßnahmeträgerschaft auf die Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) übertragen.
Der am 20.05.2026 vom Stadtrat beschlossene Nahverkehrsplan (DS 0383/26) benennt das Stadtbahnprojekt als wichtigstes Handlungsfeld zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Erfurt.
Seit 1883 verkehrt in Erfurt eine Stadtbahn, deren letztes Ausbauprogramm im Jahr 2009 vorläufig endete. Die neue Stadtbahnlinie 9 setzt diese Erfolgsgeschichte fort und schließt zukünftig eine Lücke im Stadtbahnnetz, die 1973 mit dem Umbau des Schmidtstedter Knotens entstand. Die Wiederinbetriebnahme dieser Linie und deren Ausbau bis zum Ilversgehofener Platz bindet im Erfurter Osten mehr als 27.000 Menschen an das Stadtbahnnetz an und erschließt die ICE-City und die neuen Stadtquartiere Posthof, Greifswalder Straße und Malzwerk für den ÖPNV.
„Die neue 9“ schafft eine zweite Querung der Eisenbahnstrecke und beseitigt zukünftig die Auswirkungen von Störungen im Stadtbahnnetz. Sie bietet mehr Platz für Fahrgäste, ist leistungsfähiger und wirtschaftlicher als der Bus oder der E-Bus. Ebenso bietet sie entlang ihrer Trasse neue stadträumliche und stadtbildprägende Entwicklungsmöglichkeiten.
Mit dem Bau der Linie wird begleitend die Infrastruktur modernisiert und die Versorgungssicherheit gewährleistet, die Netzresilienz erstmalig hergestellt und der ÖPNV in der Landeshauptstadt Erfurt zukunftsfähig weiter ausgebaut.
„Die neue 9“ macht den Verkehr verlässlicher für alle, ermöglicht Verbindungen und Anschlüsse, die es so komfortabel bisher noch nicht gibt, ist barrierefrei, betriebseffizient und umweltfreundlich.
Der Neubau der Stadtbahnlinie 9 ist aktuell das bedeutendste Verkehrsprojekt der Landeshauptstadt Erfurt und der EVAG.

2. Grundlagen

Die Maßnahmeträgerin hat die Leistungen der Projektleitung und Projektsteuerung, sowie der Generalplanungen mit einem Teil der Fachplanungen europaweit ausgeschrieben und beauftragt. Die Arbeiten haben im März 2025 (Ausschreibung und Vergabe) und im September 2025 mit den Fachplanungen begonnen. Der gesamte Planungsbereich wurde in einen Nord- und Südabschnitt unterteilt und wird von verschiedenen Planungsbüros bearbeitet.
Für das Projekt wird ein vollständig digitales Projektkommunikationssystem verwendet. Das System hat sich im Hinblick auf die sehr hohen Anforderungen an Datenablage/-organisation, Protokollwesen und Aufgabenverfolgung bewährt.

3. Planungsstand und Inhalte

Die derzeit laufende Planung baut auf einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2020/2021 und der standardisierten Bewertung aus dem Jahr 2023 auf, die auch Gegenstand des Grundsatzbeschlusses waren.
Das Stadtbahnprojekt befindet sich aktuell in der Leistungsphase 2 (Vorplanung). Wesentliche Merkmale dieser Leistungsphase sind die Erarbeitung des Planungskonzeptes (Erarbeitung eines ersten Entwurfs), sowie die Variantenprüfung mit Gegenüberstellung verschiedener Lösungsansätze bei gleichbleibenden Anforderungen. Die Vorplanung sucht nach der grundlegenden Idee und prüft Alternativen. Für die untersuchten Varianten wurde eine erste Kostenschätzung als finanzielle Basis und Entscheidungshilfe erstellt. Zur Bearbeitung der sehr

komplexen sowie stadt- und verkehrsplanerisch exponierten Planungssituation wurden über die geforderten Grundleistungen gemäß HOAI hinausreichende besondere Leistungen erbracht. Dazu gehören:

- verkehrstechnische Untersuchungen inkl. Verkehrsflusssimulationen an isolierten hochbelasteten Knotenpunkten
- Erarbeitung eines Baumschutzkonzeptes (inkl. Bestandserfassung, Vitalitätseinstufung, Kollisionsprüfung und Kostenschätzung)
- immissionstechnische Untersuchungen (inkl. Kostenschätzungen)
- Baugrundgutachten

Zusätzlich wurden städtebaulich freiraumplanerische Studien für die von der Planung tangierten Stadtplätze sowie eine Machbarkeitsstudie zu Parkierungsanlagen im Umfeld der Stadtbahntrasse erarbeitet.

Erst mit der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) findet eine vollständige Ausarbeitung und Vertiefung der planerischen Aussagen statt. Das betrifft vor allem Fragestellungen:

- des unterirdischen Bauraumes (Neuordnung aller Ver- und Entsorgungsleitungen)
- zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (konkrete Ermittlung der notwendigen Kompensationsmaßnahmen)
- einer vertiefenden Betrachtung wesentlicher freiraumplanerischer und wohnumfeldverbessernde Themen und Maßnahmen
- integrierten Leistungsfähigkeitsuntersuchungen an den wichtigen Verkehrsknotenpunkten auf der Grundlage eines an die Vorzugsvariante angepassten Verkehrsnetzes sowie eines prognostizierten Mengengerüstes mit Stadtbahn
- zu konkreten Maststandorten für Fahrleitung, Beleuchtung, Vorwegweisern u.a.
- Aufstellflächen für die Feuerwehr, Rettungszufahrten und des zweiten Rettungsweges
- zu konkreten Maßnahmen des Schall- und Erschütterungsschutzes
- des Baugrundes und einer daraus möglichen Anwendung des Schwammstadtprinzips

Die Planungsbüros sind auf der ersten Stufe mit den Grundleistungen gemäß HOAI für die Leistungsphasen 1 und 2 beauftragt und haben die vertraglich vereinbarte Leistung in einer für die komplexen Herausforderungen vergleichsweise kurzen Zeit erbracht. Weitere und zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch wünschenswerte Planungsbetrachtungen (das betrifft im besonderen Maße Belange der Freiraumplanung) stellen Detailtiefen der Entwurfsplanung dar und können erst nach Abschluss der Leistungsphase 2 an die Planungsbüros beauftragt werden.

4. Variantenuntersuchung

Die Vorplanung der Verkehrsanlagen umfasste im Rahmen der Variantenwahl einen schrittweisen Prozess, bei dem eine Vielzahl möglicher Querschnittsvarianten und Knotenpunktlösungen untersucht wurden. Die gesamte Trasse wurde dazu in 7 Planungsabschnitte (3 im Norden, 4 im Süden) gegliedert, die sich im Wesentlichen an der Charakteristik der vorhandenen Straßenräume orientieren.

In einem ersten Schritt wurden auf der Grundlage der vorhandenen Straßenquerschnitte und Platzsituationen mögliche Ausbauvarianten für die Stadtbahnlinie entwickelt und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet. Bei dieser ersten Bewertung wurden insbesondere Fragestellungen der Führungsform der Straßenbahn, des Fuß- und Radverkehrs, der Einordnung und Gestaltung von Haltestellen, der Fahrstreifenanzahl und -breite (in Knotenpunktbereichen) sowie die Auswirkungen auf das Bestandsgrün, Neuversiegelungen und Grunderwerb berücksichtigt. In einem zweiten Bearbeitungsschritt wurden die entwickelten Querschnittslösungen abschnittsweise miteinander verknüpft, lagetechnisch verortet und bewertet. In einem abschließenden Schritt wurden dann für jeden Planungsabschnitt 2-3 Varianten unter

Berücksichtigung der gegenseitigen Abhängigkeiten zu einem konsistenten Gesamtlageplan zusammengestellt. Die so entwickelten Varianten zeigen eine mögliche Bandbreite unterschiedlicher planerischer Schwerpunktsetzungen wie z.B. maximaler Erhalt des Bestandsgrüns, verkehrstechnische Funktionalität, Qualitätskriterien für den Stadtbahnbetrieb, maximaler Erhalt von Stellplätzen oder minimaler Grunderwerb. Insbesondere verkehrstechnische Fragestellungen zu Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer führten während des Planungsprozesses teilweise zu erheblichen Anpassungen und Änderungen der Planungsideen. Varianten, die sich aus verkehrstechnischer Sicht als nicht funktionsfähig erwiesen haben, wurden aus den weiteren Betrachtungen ausgeschlossen. Die finalen Varianten sind grundsätzlich miteinander kombinierbar. In der als Anlage 2.3 gekennzeichneten Variantenübersicht sind die so definierten und in das abschließende Bewertungssystem eingestellten Varianten zusammengefasst dargestellt. Eine detaillierte Beschreibung findet sich in den Erläuterungsberichten (Anlagen 1.1 und 1.2). Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde auf die Plandarstellungen aller bewerteten Varianten im Maßstab 1: 500 im Anlagenteil der Drucksache verzichtet. Bei Bedarf sind diese als digitale Pläne einsehbar.

5. Variantenbewertung

Für die Bewertung der Varianten wurden fünf Hauptkriterien (ÖPNV, Verkehr, Umweltbelange, städtebauliche und freiraumplanerische Aspekte und Realisierbarkeit) gebildet.
Auf Grund der Spezifik der Aufgabenstellung – der Einordnung einer Stadtbahntrasse in den Stadtraum unter besonderer Beachtung der Förderfähigkeit des Vorhabens nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG)- wurden für die Hauptkriterien unterschiedliche Wichtungsfaktoren angenommen.
Die Kriterien des ÖPNV gingen mit 30%, die weiteren verkehrlichen Kriterien mit 25 % in die Bewertung ein. Umweltbelange und städtebauliche /freiräumliche Kriterien wurden jeweils mit 20% gewertet, Fragestellungen der Realisierbarkeit mit 5 %.
Die Bewertungsskala reichte von einem Punkt (erhebliche Verschlechterung) über drei Punkte (keine oder keine wesentlichen Änderungen) bis zu fünf Punkten (erhebliche Verbesserungen). Teilweise wurden die definierten Unterkriterien bzw. die beschreibenden Indikatoren hinsichtlich ihrer Bedeutung und ihrer Lage auf der Trasse nochmals einer Wichtung unterzogen. So hat z.B. die Stellplatzbilanz im ruhenden Verkehr in einer Straße mit beidseitig angebauter Wohnbebauung ein anderes Gewicht als in einem Abschnitt in dem keine unmittelbare Bebauung anliegt.
Für den Bereich ÖPNV wurden technische Kriterien zu Trassierung und Reisegeschwindigkeit, zu Haltestellen sowie betriebliche Kriterien zur Havariesicherheit, Auswirkungen auf den Betriebsablauf und Haltestellenlagen betrachtet.
Das Themenfeld Verkehr berücksichtigt Auswirkungen auf den fließenden, ruhenden sowie Fuß- und Radverkehr. Wesentliche bewertete Indikatoren sind hier u.a. die Verkehrsqualität im Straßenhauptnetz mit ÖPNV, Verkehrssicherheit, Stellplatzbilanz im ruhenden Verkehr, richtlinienkonforme Breiten für Anlagen des Fuß- und Radverkehrs, barrierefreie Anlagengestaltung, begreifbare Führungen und angemessene Verkehrsqualitäten für Fußgänger und Radfahrer in signalisierten Knotenpunkten.
Im Bereich der Umweltbelange wurden in Anlehnung an die Umweltverträglichkeitsprüfung die Auswirkungen auf die Schutzgüter menschliche Gesundheit, Boden, Wasser, Klima+Luft, Tiere Pflanzen, biologische Vielfalt, Ortsbild und sonstige Schutzgüter bewertet.
Im Themenbereich Städtebau und Freiraum wurden u.a. Kriterien zu Stadtraum, Stadtstruktur und straßenräumlicher Qualität, zum Umgang mit Bestandsgrün, dem Umfang von Baumneupflanzungen, Wurzelraum, Baumumfeld, Vegetation sowie der Qualität des Freiraumes in der Bewertung berücksichtigt.
Die Bewertung der Realisierbarkeit erfolgte durch Einschätzungen zum notwendigen Grunderwerb und zu erwartender Unterhaltskosten.

© Stadt Erfurt

Durch den jeweils fachlich zuständigen Bereich erfolgte die konkrete Bewertung. Die Ergebnisse sind in der zusammengefassten Bewertungsmatrix (Anlage 3.3) differenziert nach Abschnitten und Hauptkriterien dargestellt.

6. Beschreibung der Vorzugsvariante

Am 29.07.2026 fand mit allen beteiligten Fachämtern der Stadtverwaltung und der EVAG eine Abstimmung der Bewertung statt und es wurden die Vorzugsvarianten für den jeweiligen Streckenabschnitt festgelegt, welche im Folgenden beschrieben werden:

Nordabschnitt

- **Abschnitt 1 Ilversgehofener Platz bis Ammertalweg**
  Variante 1c: zweigleisiger Trassenverlauf auf straßenbündigem Bahnkörper durch die Stollbergstraße, keine Inanspruchnahme des Ammertalwegs, Fahrbahnbreite 6,50 m, beidseitig Gehwege mit 2,50 m Breite, Radfahrer müssen in der Stollbergstraße die Fahrbahn benutzen, abschnittsweise Park- und Lieferstreifen mit einer Breite von 2,0 m.

- **Abschnitt 2 Ammertalweg bis Fritz-Büchner-Straße**
  Variante 1c: einheitlicher Querschnitt mit 14,50 m Gesamtbreite, Trassenverlauf auf straßenbündigem Bahnkörper mit 6,50 m Breite, beidseitig daran angrenzend Schutzstreifen für den Radverkehr mit jeweils 1,50 m Breite und Gehwege mit je 2,50 m Breite, abschnittsweise Park- und Lieferstreifen mit 2,00 m Breite. Linksabbiegestreifen an den Knotenpunkten Eislebener Straße und Lasallestraße.

- **Abschnitt 3 Fritz-Büchner-Straße bis Kieler Straße (Anschluss an Südabschnitt)**
  3.1 von Fritz-Büchner-Straße bis Steinplatz:
  Variante 1c: Trassenführung auf straßenbündigem Bahnkörper in Mittellage mit Fahrbahnbreite von 6,50 m, beidseitig angrenzende Schutzstreifen mit jeweils 1,50 m Breite und Gehwegen mit 2,50 m Breite.
  3.2 von Steinplatz bis Kieler Straße
  Variante 3d: Seitenlage der Stadtbahn mit Haltestelle auf dem Platz der Ostseite des Steinplatzes (Haltestelle kann in Platzgestaltung mit einbezogen werden), Abhängen der Schlachthofstraße, durchgehend zwei Fahrstreifen pro Richtung in der Relation westliche Schlachthofstraße – Eugen-Richter-Straße, in der Liebknechtstraße straßenbündiger Bahnkörper mit beidseitigen Schutzstreifen von 1,50 m Breite, im Bereich der Liebknechtstraße teilweise Einordnung von Stellplätzen und neuen Baumstandorten, im Bereich des Steinplatzes Radfahrstreifen mit eine Breite von 2,00 m, der neben Fahrbahnen mit 0,75 m Sicherheitstrennstreifen versehen ist.

In allen Teilabschnitten des Nordabschnitts wird in unterschiedlichem Umfang Grunderwerb erforderlich.

Südabschnitt

- **Abschnitt 1 Kieler Straße (Anschluss Nordabschnitt) bis Geschwister-Scholl-Straße**
  Kombination aus **Varianten 1 und 3.1:** Die Haltestelle wird östlich des Leipziger Platzes angeordnet. Die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr in der Thälmannstraße zwischen Leipziger Straße und Geschwister-Scholl-Straße wird unterbrochen. Die in der Machbarkeitsstudie untersuchte Gleisverbindung in der südlichen Geschwister Scholl-Straße kommt in der Vorzugslösung nicht zum Tragen. Weil dadurch die Gleisverbindung Hauptbahnhof - Thälmannstraße – Anger nicht realisiert werden kann, wird am Hanseplatz eine

© Stadt Erfurt

Wendemöglichkeit eingerichtet, um diese Fahrbeziehung im Havariefall zu ermöglichen. Die westliche Geschwister-Scholl-Straße bleibt als Einbahnstraße wie im Bestand bestehen.

- Abschnitt 2 Geschwister-Scholl Straße bis Raiffeisenstraße
  Variante 2: zweigleisige Straßenbahntrasse als straßenbündiger Bahnkörper mit beidseitig angrenzenden Radfahrstreifen, beidseitig Gehwege mit einer Breite von 2,50 m und abschnittsweise Baumscheiben/Parken/Ladezonen. Haltestelle Ruhrstraße mit verkürztem Bahnsteig, da die Ruhrstraße nicht abgehangen werden soll.

- Abschnitt 3 Raiffeisenstraße bis Schmidtstedter Brücke
  Variante 1: aus der Mittellage der Thälmannstraße kommend wird die Gleisanlage aufgeweitet, um in die entsprechenden Kfz-Spuren eingebunden zu werden. Für den Radverkehr sind Radfahrstreifen vorgesehen. Im Bereich des Fernbushalts soll eine Haltestelle eingeordnet werden. Weil die Zufahrt der Fernbusse aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr von Süden kommend durch die westliche Eisenbahnüberführung erfolgen kann, muss der bisherige provisorische Fernbushalt umgebaut werden. Die Busse fahren grundsätzlich von Norden kommend in den Fernbushalt ein.
- Abschnitt 4 Schmidtstedter Brücke bis Windthorststraße
  Variante 1: Führung auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage in der Schillerstraße. Anordnung einer Behelfshaltestelle im Bereich des vorhandenen Funktionsgebäudes. Anbindung an die Bestandsstecke Windthorststraße mit Gleisdreieck. Anpassung der Fahrbahnen wegen Verschiebung notwendig. Andienung des Funktionsgebäudes mittels Zufahrt östlich der Behelfshaltestelle. Für den Radverkehr Richtung Osten Radfahrstreifen, Zweirichtungsradweg auf der Nordseite.

7. Bewertung der Vorzugsvariante und Anforderungen an die nächste Planungsphase

Die für die Teilabschnitte entwickelten Varianten stellen Kompromisslösungen dar, um der Komplexität und den sehr unterschiedlichen Anforderungen an Stadtraum, Stadtentwicklung und Funktionalität gerecht werden zu können. Dabei war zu berücksichtigen, dass der Fokus auf dem Ziel der Planung zur Einordnung einer neuen Stadtbahntrasse liegen muss.

<u>Belange des ÖPNV</u>

Für das Hauptkriterium ÖPNV konnten in allen Planungsabschnitten Lösungen entwickelt werden, die eine qualitativ hochwertige und den Anforderungen an eine moderne Stadtbahn entsprechende Trassierung, Haltestellengestaltung sowie einen verbesserten und wirtschaftlichen Betriebsablauf ermöglichen. Die grundlegenden Anforderungen für eine Förderung nach GVFG des Bundes können damit erfüllt werden.

In allen bewerteten Kriterien konnten Verbesserungen und zum Teil erhebliche Verbesserungen erreicht werden auch wenn nicht alle Haltestellen infolge ihrer stadträumlichen Einordnung in ihrer gesamten Länge barrierefrei ausgebaut werden. Dafür verbessern sich die Umsteigebeziehungen am Leipziger Platz und die Haltestellenlagen hinsichtlich ihres Einzugsbereiches am Steinplatz und in der Friedrich-Engels-Straße. Ob mit der Haltestellenlösung am Steinplatz ein attraktiver Betriebsablauf gewährleistet werden kann, muss in weiteren vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchungen nachgewiesen werden.

Das Ziel einer verbesserten Havariesicherheit im gesamten Stadtbahnnetz wird erreicht, auch wenn mit der Lösung einer zusätzlichen Havariewendeschleife am Hanseplatz ein höherer Betriebsaufwand für die EVAG als bei der ursprünglichen Abbiegelösung am Leipziger Platz erforderlich sein wird.

© Stadt Erfurt

verkehrliche Belange

Mit der Vorzugsvariante werden an den Hauptverkehrsstraßen durchgängige Radverkehrsanlagen geschaffen und an den Knotenpunkten für Fußgänger und Radfahrer verkehrssichere und begreifbare Lösungen entwickelt.

Die weiteren Themenfelder des Verkehrs betrachten Kriterien, die sehr unterschiedliche Bewertungen aufweisen. Der insgesamt errechnete Mittelwert ist somit in Abhängigkeit von der Schwerpunktsetzung zu interpretieren. Die deutlichen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr stehen dabei den prognostizierten Bedingungen für den fließenden Verkehr gegenüber, die sich vorläufig noch tendenziell und in ganz besonderem Maße für den ruhenden Verkehr verschlechtern. Dabei sind auch Zusammenhänge zwischen verminderten Leistungsfähigkeiten für den fließenden Verkehr an wichtigen Knotenpunkten und deren Auswirkungen auf die Qualität für den ÖPNV auf Grund gleicher Fahrwege und verkürzter Freigabezeiten auch für querenden ÖPNV zu berücksichtigen. Aus verkehrstechnischer Sicht erreicht die Vorzugslösung in fast allen Abschnitten die beste Leistungsfähigkeit, die sich aber an den großen Knotenpunkten zwangsläufig durch die zusätzliche Einordnung einer Stadtbahn geringer als der heutige Zustand darstellt.

Durch verkehrstechnische Untersuchungen und aufwendige Verkehrsflusssimulationen wurden für alle relevanten Knotenpunkte Verkehrsqualitäten für den fließenden Verkehr ermittelt. Aufgrund dieser Ergebnisse und Fragen der Verkehrssicherheit wurde für den Leipziger Platz eine verkehrsorganisatorisch veränderte Lösung gewählt, die leistungsfähig ist und eine veränderte Erschließung erfordert. Zukünftig wird die Nord-Süd-Verbindung der Liebknechtstraße und der Thälmannstraße am Leipziger Platz unterbrochen. Damit reduzieren sich die motorisierten Individualverkehre auf die Erschließungsfunktion in beiden Straßenzügen. Der verbleibende durchgängige Verkehr verteilt sich auf die Stauffenbergallee und den Juri-Gagarin-Ring oder weicht großräumig aus.

Die auf Grund ihrer städtebaulichen und freiraumplanerischen Potentiale favorisierte Lösung am Steinplatz mit einer Haltestelle in Seitenlage, ist mit dem aktuellen Verkehrsmengengerüst zunächst als nicht ausreichend leistungsfähig zu bewerten und bedarf zukünftig einer Anpassung infolge der Regulierung der Verkehrsströme am Leipziger Platz und in dessen Folge in der Liebknechtstraße und Friedrich-Engels-Straße. Die in den Berechnungen verwendeten Verkehrsmengengerüste greifen auf aktuelle Verkehrsmengen zurück, die jedoch in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrsorganisation modifiziert zu betrachten sind. In weiteren vertiefenden Untersuchungen müssen durch sich ändernde Prognoseverkehrsmengen und einer detaillierteren Bearbeitung, die Leistungsfähigkeiten sowie Möglichkeiten der Priorisierung der Stadtbahn überprüft, optimiert und neu bewertet werden.

Im unmittelbar von der Trasseneinordnung betroffenen Straßenraum können ca. 135 öffentliche Stellplätze für den ruhenden Verkehr von ca. 460 vorhandenen erhalten werden. Schwerpunktmäßig sind die Thälmannstraße und Bereiche der Friedrich-Engels-Straße von den Reduzierungen betroffen. Für eine realistische Bewertung der Situation im ruhenden Verkehr sind zudem die vorhandenen Stellplätze im Umkreis der Trasseneinordnung mit einzubeziehen. Bei einer solchen Betrachtungsweise beläuft sich der Stellplatzverlust auf ca. 7%. Zudem befinden sich im Untersuchungsgebiet eine große Anzahl ebenerdiger privater Stellplätze (u.a. KOWO, WBG) sowie weitere Stellplatzpotentiale, die durch eine sinnvolle Mehrfachnutzung erschlossen werden können. Als ein kurzfristig umsetzbares Projekt, ist hier das Parkhaus der Stadtwerke zu nennen, in dem bis zu 200 Stellplätze für eine Doppelnutzung bereitgestellt werden könnten. Durch die Verwaltung laufen zu dieser Thematik bereits Untersuchungen, in deren Ergebnis gemeinsam mit der bereits beschlossenen Einführung des Bewohnerparkens in Teilen der Krämpfervorstadt und Johannesvorstadt negative Auswirkungen für Bewohner abgemildert werden könnten.

Zur Vollständigkeit sei hier die Eisenbahnüberführung in der Salzstraße (Entlastungsroute für den MIV) nur redaktionell erwähnt: Der Intention zur Herstellung eines besonderen Bahnkörpers

© Stadt Erfurt

(Grüngleis) in der Friedrich-Engels-Straße folgend, ergab sich die Notwendigkeit der Verlagerung des diesen Straßenzug nur passierenden und motorisierten Verkehr über die Eugen-Richter-Straße, Paul-Schäfer-Straße und Salzstraße hin zur Magdeburger-Allee bzw. zum Mittelhäuser Kreuz. Da planerisch infolge des zu engen Straßenraumes die Einordnung des besonderen Bahnkörpers in der Friedrich-Engels-Straße nicht zum Erfolg führte, entfällt mit großer Wahrscheinlichkeit die Förderfähigkeit der Eisenbahnüberführung in der Salzstraße als Folgemaßnahme nach den Regelungen des GVFG. Dieses Vorhaben ist somit nicht mehr unmittelbarer Bestandteil des Projektes zur Stadtbahnlinie 9 und wird in einem gesonderten Verfahren weiter vertieft.

Umwelt- und Freiraumbelange

Ein angestrebter integrierter Planungsansatz, in dem die Anforderungen von Verkehr und technischer Infrastruktur mit den vorhandenen Freiraumqualitäten, dem Bestandsgrün sowie den Belangen von Klimaanpassung, Ökologie und Aufenthalt gleichrangig zusammengeführt werden, ist in der vorliegenden Planung weitgehend noch nicht leistbar. Dies begründet sich in der bisherigen Planungsaufgabe und deren Finanzierungsrahmen und dem bisher nicht über die Projektgrenze hinausreichenden Betrachtungsraum, welcher auch eine Einbeziehung angrenzender öffentlicher und privater Freiräume im Sinne dieser Zielstellung ermöglicht. Die bewerteten Umweltbelange zeigen daher in nahezu allen Planungsabschnitten Verschlechterungen teilweise auch deutliche Verschlechterungen gegenüber dem Bestand.
Von besonderem Gewicht ist dabei die Überschreitung der maßgeblichen Lärmimmissionswerte entlang der gesamten untersuchten Strecke. Dies überrascht nicht, da die der bereits bestehenden Lärmimmission entlang der Trasse neu hinzuzurechnende Lärmemission der Stadtbahn, zwangsläufig zur Verschlechterung und (infolge der bereits existierenden Vorbelastung) zur Überschreitung zulässiger Werte führt. Schallschutzmaßnahmen, wie die Ausbildung eines Rasengleises oder die Errichtung von Schallschutzwänden sind aufgrund der örtlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar. Aufgrund dessen sind zum Schutz der betroffenen Anwohner in den weiteren Planungsphasen gebäudegenau geeignete Maßnahmen, d. h. der Einbau von Schallschutzfenstern und ggf. Lüfteranlagen, festzulegen und entsprechend den geltenden immissionsschutzrechtlichen Anforderungen entlang der gesamten Streckenlänge umzusetzen. Hierfür wird im weiteren Planungsverlauf ein detailliertes Gutachten erforderlich.

Auch die voraussichtlich notwendigen Eingriffe in das Bestandsgrün, unvermeidbare Baumfällungen und damit verbundene lokalklimatische Veränderungen belasten die bewerteten Umweltbelange auf der gesamten Trasse, zum Teil auch auf Privatflächen wie Vorgärten und weiteren Grünflächen. Gemäß der durchgeführten Kollisionsprüfung befinden sich im Bereich der geplanten Vorzugsvarianten insgesamt ca. 520 geschützte Bäume gemäß der Baumschutzsatzung der Stadt Erfurt mit einer überwiegend guten Vitalität – sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich. Davon wären mindestens 198 Bäume (ca. 38%) direkt von Fällungen betroffen sowie ca. 160 Bäume (ca. 31%) von direkten Eingriffen in die Wurzel- und Kronenbereiche. Die Schwerpunkte der Fällungen und Baumverluste befinden sich in der Friedrich-Engels-Straße, der Liebknechtstraße, dem Leipziger Platz und der Thälmannstraße.

Bei jeder grundhaften Erneuerung oder sogar Umgestaltung eines Straßenzuges sind immer alle technischen und gestalterischen Möglichkeiten zu prüfen, um einen maximalen Baumerhalt, ein maximales Potential für die Neupflanzung von Großgrün oder beides zu generieren und abzuwägen. Die Einordnung einer Stadtbahn in den bestehenden Straßenraum stellt dabei eine besonders komplexe Herausforderung zu den Fragestellungen des Baumerhalts dar. In besonderem Maße sind dabei die unvermeidbaren Schädigungen bei der Neuordnung aller unterirdisch zu verlegenden Infrastrukturen abzuwägen gegen die Möglichkeiten einer völlig neuen, lebensraumverbessernden und standortgerechten Gestaltung neuer Baumpflanztrassen oder

© Stadt Erfurt

einzelner Baumgruben. Bei jedem Straßenbauvorhaben ist das allseitige Abgraben der Bäume zur Herstellung der Versorgungssicherheit der Anwohner gegen den Erhalt der Bäume unter Zuhilfenahme aller technischen und gestalterischen Möglichkeiten zum Baumschutz zuerst zu ermitteln und danach fachlich einzuschätzen und abzuwägen. Auch die Einordnung von Masten für die Oberleitung und die Straßenbeleuchtung, die Einordnung von Parkstellflächen und die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges beeinflussen die Erhaltung und Neugestaltung von Grünraumstrukturen.

Besonders stark stehen hier noch die Abschnitte der tangierten Stadtplätze (Steinplatz, Leipziger Platz) in der Kritik. Als problematisch wird insbesondere der Verlust eines überwiegend erhaltungswürdigen und vitalen Baumbestandes und eine deutlich negative Nettoersatzquote als Ausgleich der entfallenden Bäume im unmittelbaren Trassenraum und auf ganzer Länge gewertet. Dem gegenüber sind aber die bereits heute bekannten Defizite der Grüngestaltung am Leipziger Platz nicht in die Bewertung eingeflossen obgleich deren Fortbestand auch ohne den Bau der Stadtbahnlinie nicht gegeben ist (starke Wurzelhebungen in allen an den Platz anliegenden Gehwegen).
Aus Kostengründen und infolge aktuell noch fehlender Fördermöglichkeiten können diese zusätzlichen Maßnahmen zur Umgestaltung beider Stadtplätze im Rahmen des Stadtbahnausbaus nicht näher betrachtet werden. Das GVFG schließt die Förderung aus und der Leipziger Platz war bereits Gegenstand einer Förderkulisse.
Daher wurden für die Stadträume Stein- und Leipziger Platz gesonderte Studien erstellt. Diese zeigen, dass in die beiden Stadträume mehr Bäume und sonstige Begrünungen eingefügt werden, welche die stadträumlichen Qualitäten erheblich aufwerten können. Die in den Studien Stein- und Leipziger Platz untersuchten Bereiche sind als Zielstellung der Umgestaltung der weiteren Planung zu Grunde zu legen und eine Umsetzung ist in Verbindung mit der Stadtbahnlinie 9 anzustreben (siehe Anlagen 5 und 6).

Der derzeit berechnete Bedarf an Ersatzpflanzungen gemäß der Baumschutzsatzung der Stadt Erfurt beträgt vorerst insgesamt 566 Bäume. Von dem ermittelten Ersatzpflanzungsbedarf kann aktuell lediglich etwa ein Drittel direkt vor Ort innerhalb der Trasse der Stadtbahnlinie realisiert werden. Damit verbleibt der überwiegende Teil des erforderlichen Ersatzes außerhalb des unmittelbaren Planungsbereiches und kann dort nicht standortnah ausgeglichen werden. Um diese Verluste in den betroffenen Quartieren im näheren Umfeld auszugleichen, müssten also ca. 382 Bäume dort zusätzlich gepflanzt werden. Dass dieser Bedarf nicht umsetzbar ist, zeichnet sich bereits deutlich ab, wird jedoch im Zuge der weiteren Planung weiter vertieft untersucht werden müssen. Dazu wird durch die Verwaltung ein Nachpflanzkonzept beauftragt.
Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Klima und Luft, die menschliche Gesundheit mit notwendigen Wohn- und Erholungsqualität sowie Pflanzen und Tiere sind damit erheblich und mit großen Beeinträchtigungen verbunden.
Das Bauvorhaben wird deshalb im weiteren Verfahren insgesamt einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen. Zusätzlich sind weiter die Vorgaben der Selbstverpflichtungserklärung zum Baumschutz der Stadt Erfurt (2022) sowie der Wiederherstellungs-Verordnung (W-VO), (EU) 2024/1991 umzusetzen.

Die freiraumplanerische Bewertung schließt sich in den wesentlichen Punkten der naturschutzfachlichen Beurteilung an. In den Straßenzügen mit besonders vitalen und erhaltungswürdigen Baumbeständen (z.B. Thälmannstraße und Liebknechtstraße) wurde die Varianten mit dem größtmöglichen Baumerhalt als Vorzugsvariante bestimmt. Am Steinplatz wurde die Variante zum Vorzug bestimmt, welche die größten freiraumplanerischen Potentiale besitzt und am besten die Verluste klimatischer Funktionen kompensieren kann.

© Stadt Erfurt

Baumneupflanzungen können den Verlust großkroniger und über einen langen Zeitraum entwickelter Bestandsbäume weder kurzfristig noch funktional gleichwertig kompensieren. Dies betrifft insbesondere die Verschattung und Kühlleistung, die Verdunstungsleistung, sowie die klimaökologische Entlastungswirkung der betroffenen Straßenräume. Für die vorgesehenen Neupflanzungen können mit der Planung dauerhaft entwicklungsfähige Baumstandorte geschaffen werden. Berücksichtigt werden insbesondere der ausreichende ober- und unterirdischer Entwicklungsraum, geeignete Boden- und Wasserverhältnisse sowie die konfliktarme Einordnung gegenüber Leitungen, Oberleitungsanlagen, Masten und Verkehrsanlagen.
Schwammstadt-Planungsprinzipien wurden in der vorliegenden Planung bislang noch nicht berücksichtigt. Hierzu müssen noch die Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen ausgewertet werden. Die Ergebnisse fließen in der nächsten Leistungsphase in die Planung mit ein.
Die trassenbegleitenden Randbereiche und privaten Vorflächen bleiben in ihrer grundsätzlichen Funktion weitgehend erhalten. Die Anpassungsbereiche sind in die Planung integriert. Neu entstehende oder veränderte Seiten-, Rand- und Restflächen sind nicht als verbleibende Flächen der Infrastrukturplanung zu behandeln, sondern frühzeitig auf ihre freiraumplanerischen, gestalterischen und ökologischen Potenziale zu untersuchen und in ein übergeordnetes Freiraum- und Vegetationskonzept einzubinden.

Die in der weiteren Planung erreichten Veränderungen gegenüber dem heutigen Planungsstand sind anhand von definierten freiraumplanerischen Kriterien erneut zu bewerten. Damit ist nachvollziehbar darzustellen, ob und in welchem Umfang die für die Vorzugsvariante festgestellten freiraumplanerischen Defizite im Zuge einer planerischen Qualifizierung reduziert werden konnten.

Positive klimatische Veränderungen durch die Verbesserung des ÖPNV und deutlich verbesserte Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr fanden keine Einordnung in die Bewertungskriterien.

Im Streckenverlauf der Vorzugsvariante zeigt sich, dass die Planung im nördlichen Bereich, im Abschnitt Stollbergstraße sowie Friedrich-Engels-Straße, die Bereiche von drei ehemaligen Auskiesungen kreuzt bzw. an diese angrenzt. Im Thüringer Altlasteninformationssystem (THALIS) sind diese Flächen als Altlastenverdachtsflächen (Verfüllungen ehemaliger Kiesgruben) erfasst. Im Zuge der weiteren Planungsschritte der Leistungsphasen 3 und 4 sind im Rahmen der notwendigen vorbereitenden Baugrunduntersuchungen diese Bereiche entsprechend zu bewerten. **Dies betrifft sowohl schadstoffbezogene Belastungen des Bodens als auch damit verbundene Einschränkungen für Infrastrukturbaumaßnahmen, insbesondere hinsichtlich ggf. erforderlicher Wasserhaltungen, Regenwasserversickerungsanlagen, der Entsorgung bzw. Verwertung belasteter Aushubmassen sowie baustatischer Belange.**“

8. Ver- und Entsorgungsleitungen im unterirdischen Bauraum
In den Straßenzügen der zukünftigen Stadtbahnlinie liegen unterirdisch alle zur Ver- und Entsorgung erforderlichen Leitungen unterschiedlichsten Alters und Zustands.
Der Straßenraum wird im Ergebnis der Vorplanung teilweise bis zu den Gebäudekanten vollständig neugestaltet, die Straßenquerschnitte ändern sich, zusammenhängende Grünflächen sollen geschaffen und die größtmögliche Anzahl von Bäumen sollen erhalten sowie die größtmögliche Anzahl von Bäumen neu gepflanzt werden. Dabei reichen bereits der grundhafte Straßenbau sowie viele leitungsgebundene Infrastrukturen bis in 1,50m Tiefe des Lebensraumes der Bäume und alle Abwasserbeseitigungsanlagen liegen noch tiefer.
Sicherungs- bzw. Umverlegungsmaßnahmen an den vorhandenen und in Betrieb befindlichen Leitungen sind in großem Umfang zu erwarten. Schlussendlich ist davon auszugehen, dass nahezu alle zukünftig erforderlichen Leitungssysteme neu hergestellt und verlegt werden müssen, um

© Stadt Erfurt

überhaupt Platz zu finden und im weiteren unterirdisch größere und zusammenhängende Baumpflanzkorridore schaffen zu können oder aber mindestens die bisherigen Standorte der Bäume sichern zu können.
Zum Umfang und Ausmaß dieser Arbeiten können erst die weiteren Planungsphasen Auskunft geben, auch vor dem Hintergrund der noch ausstehenden Entscheidungen zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung (Schwammstadt). Im weiteren Planungsverlauf müssen für die unterirdische Infrastruktur kompromissfähige und platzsparende Lösungen gefunden werden.

9. Begleitende Studien

Parallel zu den bereits genannten Studien zur Verkehrstechnik, dem Baumschutz und Lärm wurden unabhängig von den Leistungen in Verantwortung der Generalplaner weitere Studien zur Qualifizierung der Planung erarbeitet. Zu nennen sind hier die städtebaulich/ freiraumplanerischen Studien zu Umgestaltungsmöglichkeiten des Steinplatzes und Leipziger Platzes. Unter Beachtung konkreter verkehrlicher Randbedingungen der verkehrlichen Planungsvarianten, wurden Lösungen entwickelt, welche Möglichkeiten und Potentiale die Plätze aufzeigen (Anlagen 5 und 6).
Weiterhin wurde unter Nutzung von Städtebaufördermitteln eine Machbarkeitsstudie zu Parkierungsanlagen im Umfeld der Stadtbahnlinie 9 erarbeitet. Schwerpunkte dieser Studie sind neben der Ermittlung der Auswirkungen des Stadtbahnbaus auf das Parkraumangebot die Identifikation und Bewertung möglicher Potentialflächen zur Parkraumkompensation sowie die Möglichkeiten zur Aktivierung bereits bestehender Angebote. In einer vertieften Untersuchung ausgewählter Potentialflächen wurden hier auch wirtschaftliche Aussagen durch eine Kalkulation der Bau- und Betriebskosten getroffen und bewertet.

10. Öffentlichkeitsbeteiligung

Das angewendete Beteiligungskonzept sowie die Öffentlichkeitsarbeit berücksichtigen analoge sowie digitale Formate und Maßnahmen. Das Projektteam informiert die Öffentlichkeit fortlaufend über den aktuellen Stand des Projekts "Die neue 9". Dafür ist eine Projektwebseite entstanden, die stets aktuell gehalten wird (https://www.erfurt.de/ef/de/leben/planen/projekte/strassen-wege-plaetze/dieneue9/index.html). Zudem wurde ein Postfach als Feedbackkanal eingerichtet (dieneue9@erfurt.de). Per E-Mail können alle interessierten Bürger Rückmeldungen zur Planung geben, Fragen stellen und Antworten erhalten. Anhand der Fragen aus der Bevölkerung werden die häufig gestellten Fragen und Antworten auf der Projektwebseite gepflegt und bei Bedarf erweitert. Das Meinungsbild in den Medien und in den sozialen Medien wird fortlaufend beobachtet, dokumentiert und ausgewertet.

Herzstück der Kommunikationsstrategie bildet das Beteiligungsformat „Infomarkt“. Im September 2026 hat das Projektteam die Öffentlichkeit im Rahmen von drei Infomärkten über den aktuellen Planungsstand und die weiteren Schritte des Stadtbahnprojekts „Die neue 9“ informiert und beteiligt. Die Infomärkte waren als offene Informations- und Dialogformate nach dem Marktplatz-Prinzip angelegt. An verschiedenen Themenstationen konnten sich die Besucher anhand von Plänen, Visualisierungen und weiteren Informationsmaterialien über das Projekt und die einzelnen Planungsaspekte informieren. Sie bewegten sich innerhalb des Veranstaltungszeitraums frei zwischen den Stationen und konnten dort direkt mit Fachleuten der Stadtverwaltung, der EVAG und der beauftragten Planungsbüros ins Gespräch kommen. Neben der Möglichkeit, Fragen zu stellen und Antworten zu erhalten, konnten die Teilnehmer an den Stationen auch eigene Hinweise, offene Fragen und Anregungen für die weitere Planung hinterlassen. Ergänzend konnten sie sich mithilfe eines Planungsspiels mit der Aufteilung des begrenzten Straßenraums auseinandersetzen und ihre Gedanken als Audiobeitrag an das Planungsteam übermitteln.

© Stadt Erfurt

Die drei Infomärkte wurden von der Stadt Erfurt gemeinsam mit der EVAG durchgeführt. Im Mittelpunkt stand jeweils ein Abschnitt der geplanten Strecke zwischen dem Ilversgehofener Platz und dem Hauptbahnhof: der nördliche Bereich zwischen Ilversgehofener Platz und Friedrich-Engels-Straße, der mittlere Bereich zwischen Friedrich-Engels-Straße und Liebknechtstraße sowie der südliche Bereich zwischen Liebknechtstraße und Hauptbahnhof. Die Inhalte des Infomarkts wurden zudem auf der Projektwebseite zur Verfügung gestellt. Insgesamt nahmen 355 Menschen an den Infomärkten teil. Auch im Rahmen des "Tags der offenen Tür" der EVAG konnten sich die Besucher anhand der Infotafeln aus den Infomärkten über das Projekt informieren und Feedback geben. Davon machten 106 Menschen Gebrauch.

Die Rückmeldungen aus den Infomärkten wurden gesammelt und thematisch ausgewertet. Insgesamt gingen 393 schriftliche und mündliche Rückmeldungen ein. Besonders häufig angesprochen wurden die Themen Trassenführung, Radverkehr, Parken, Bäume und Lärm. Die Ergebnisse dieser Veranstaltungen sowie der anderen Beteiligungsformate sind als Anlage 7 – Ergebnisbericht der Bürgerbeteiligung dargestellt. Sie werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Die Dokumentation der Infomärkte wird zudem auf der Projektwebseite öffentlich zugänglich gemacht.

Parallel zu den Aktivitäten der Stadtverwaltung und der EVAG wurden an der FH Erfurt im Rahmen von Studienarbeiten Visionen für die Freiraumgestaltung von Teilflächen entwickelt. Die Ergebnisse dieser Arbeiten lassen teilweise eine andere Sichtweise auf Probleme, wie etwa die Einordnung von Anlagen für den ruhenden Verkehr und damit auch eine sich gesellschaftlich verändernde Prioritätensetzung erkennen.

Das im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit sowie der Beteiligung sichtbar gewordene Meinungsbild ist, wie in einem Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung üblich, gemischt. Viele Bürger erkennen die Chancen, die mit dem Projekt für die Landeshauptstadt Erfurt verbunden sind, und bewerten insbesondere die Stärkung des Stadtbahnnetzes sowie die möglichen positiven Auswirkungen auf Mobilität und Stadtentwicklung als wichtige Vorteile. Ein Teil der Rückmeldungen spricht sich deshalb klar für das Projekt und eine zügige Umsetzung aus. Zugleich bestehen insbesondere bei direkten Anliegern Sorgen und Vorbehalte. Diese beziehen sich vor allem auf mögliche Auswirkungen durch Lärm, die künftige Parksituation sowie den Erhalt von Bäumen und Grünstrukturen. Das Projektteam nimmt diese Rückmeldungen in die weitere Planung auf und hat den Anliegern den persönlichen Austausch zu den konkreten Fragen angeboten.

Fazit: In der öffentlichen Wahrnehmung stehen den erwarteten gesamtstädtischen Vorteilen konkrete Betroffenheiten und Interessen im unmittelbaren Umfeld der geplanten Strecke gegenüber. Die Hinweise und Sorgen aus der Bevölkerung sind daher für die weitere Planung von hoher Bedeutung. Sie sollen im weiteren Verfahren geprüft und – soweit technisch, rechtlich und finanziell möglich – bei der Konkretisierung der Planung berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse der Vorplanung wurden am 30.09.2026 im Beirat Radverkehr vorgestellt und diskutiert. Die Mitglieder des Beirates stimmten der vorgelegten Planung grundsätzlich zu. Hinweise für die weiteren Planungsphasen wurden protokollarisch festgehalten.

11. Kostenschätzung, Finanzierungsmodelle

Im Ergebnis der Vorplanung wurden für die Vorzugsvariante insgesamt Kosten von ca.176,2 Mio. EUR (netto) ermittelt. Die detaillierte Kostenschätzung ist als Anlage 8 dargestellt. Anlage 9 stellt die Kosten der bewerteten Varianten dar. Anlage 10 ist die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung entsprechend der Regelung des § 10 Abs. 2 ThürGemHV zu entnehmen. Die aus dem aktuellen

Planungsstand ableitbaren Folgekosten wurden im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und dem Punkt Realisierbarkeit berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der Fördermittel von Bund und Land sowie der Eigenmittel von der EVAG, der Stadt und den Stadtwerken wurden verschiedene Finanzierungsmodelle erarbeitet und diskutiert.

Grundlage für die Förderung bildet das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von 1971, zuletzt geändert durch Art. 323 V vom 19.06.2020 | 1328. Die Höhe der Förderung hängt von der Zuordnung einzelner Projektbestandteile zu den möglichen Fördertatbeständen des Gesetzes ab.

Der Bund fördert den Bau und den Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen in Höhe bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die Reaktivierung von Schienenstrecken wird nach dem Gesetz mit bis zu 90 % er zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Dieser Fördertatbestand kommt im Trassenabschnitt vom Schmidtstedter Knoten bis zum Steinplatz zum Tragen, da hier bis 1973 bereits eine Straßenbahntrasse verlief, die mit dem Ausbau des Schmidtstedter Knotens eingestellt wurde.

Die dafür erforderliche standardisierte Bewertung wird aufgrund der Erhöhung der Kosten aktuell fortgeschrieben.

Neben der Förderung der Baukosten werden auch die Planungskosten in begrenzter Höhe von maximal 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten nach dem GVFG gefördert. Damit verbleibt ein hoher Planungskostenanteil zwischen 5 und 8 % als nicht geförderter Eigenanteil, der durch alle Beteiligten zu finanzieren ist.

Der aktuelle Kostenstand nach Kostenschätzung beläuft sich für die Baukosten auf 148,7 Mio. EUR (netto). Hinzu kommen Kosten für Planung, Bauüberwachung, Bauleitung, Gutachten, Projektsteuerung und sonstige Ingenieurleistungen in Höhe von 26,3 Mio. EUR sowie Kosten für den Grunderwerb in Höhe von 1,2 Mio. EUR – gesamt 176,2 Mio. EUR (netto).

Im Zuge der Planung haben sich zusätzliche Kosten aufgrund sehr hoher Anforderungen an den Baum- und Wurzelschutz, den Baumerhalt, den Schallschutz, die Kampfmittelsondierung, die Anpassung des Leipziger Platzes, der Versorgungsunternehmen zur Umverlegung bestehender Leitungen unter Platzmangel und der Entwässerung ergeben. Die Mehrkosten belaufen sich auf 42,3 Mio. EUR (netto). Die dafür notwendigen Planungskosten werden mit 7,5 Mio. EUR (netto) zusätzlich beziffert. Darüber hinaus wird aufgrund des Flächenbedarfs für die Neubaustrecke, insbesondere in der nördlichen Friedrich-Engels-Straße und in der Stollbergstraße, Grunderwerb erforderlich, der mit 1,2 Mio. EUR (netto) veranschlagt wird. Diese zusätzlichen Kosten sind in den vorgenannten 176,2 Mio. EUR (netto) enthalten.

© Stadt Erfurt

Zusatzkosten	in Mio. EUR
Mehraufwendungen für Baumschutz, Baumerhalt, Wurzelschutz	11,4
Mehraufwand für Schallschutzmaßnahmen	15,6
Mehraufwand Kampfmittelsuche und Erschwernisse beim Bau	3,4
Anpassung Leipziger Platz	1,2
Mehrkosten für Versorgungsunternehmen	8,9
Mehrkosten Entwässerung	1,8
Summe Mehrkosten Bau	**42,3**
Summe Mehrkosten Planung (17,7 %)	**7,5**
Grunderwerb	**1,2**

Im Ergebnis der erhöhten Kosten für die Vorzugsvariante gegenüber dem Kostenansatz der standardisierten Bewertung, erfolgte eine Fortschreibung mit den aktuell ermittelten Kosten. Demnach liegt der Kosten-Nutzen-Faktor für das Stadtbahnprojekt weiterhin über 1. Das Projekt ist somit wirtschaftlich und förderfähig.
Ziel einer Vorzugsvariante zur Finanzierung sollte die maximale Beteiligung des Bundes über das GVFG sowie eine maximale Beteiligung des Landes als Ko- Finanzierung zum GVFG sein. Für die Umgestaltung der Stadtplätze sind Fördermittel aus EFRE, der Städtebaufördermittel einzuwerben (die Gestaltung des Leipziger Platzes war bereits Gegenstand einer Förderkulisse).

Um dem im Stadtratsbeschluss 0193/24 enthalten Auftrag zu einer angestrebten Beteiligung des Freistaats Thüringen zur Ko-Finanzierung dieses Vorhabens gerecht zu werden, wurde am 20.04.2026 ein Gespräch beim Minister für Digitales und Infrastruktur Steffen Schütz geführt. Der Minister hat darin auf die notwendige Haushaltskonsolidierung des Freistaates hingewiesen, aber dennoch eine Prüfung zugesagt. Im Anschluss daran fanden zwei weitere Termine (am 18.06. und 13.08.) mit Staatssekretär Dr. Tobias Knoblich statt. Ein weiterer Termin bei Minister Schütz mit OB Andreas Horn und StS Dr. Knoblich befindet sich in Vorbereitung.

Stadt und Stadtwerke erwarten vom Land eine Beteiligung bis zu 32,1 Mio. EUR (netto). Da diese auch geringer ausfallen bzw. keine Beteiligung erfolgen kann, liegt der Eigenanteil der Stadt und der Stadtwerke zwischen 17,6 Mio. EUR (netto) und 49,7 Mio. EUR (netto).
Der Anteil der Stadt Erfurt beläuft sich auf 4,2 bis 17,9 Mio. EUR (netto), 5,0 bis 21,3 Mio. EUR (brutto). Der Anteil der Stadtwerke wird mit 12,8 bis 30,3 Mio. EUR (netto) veranschlagt. Die Beteiligung Dritter (Medienbetreiber außer SWE) wird mit 0,6 bis 1,5 Mio. EUR (netto) beziffert.

12. Beratungsverfahren

Gemäß § 25 Abs. 3 der Ausschüsse Geschäftsordnung für den Stadtrat der Landeshauptstadt Erfurt und seiner Ausschüsse entscheidet der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr über Investitionen von erheblicher finanzieller Bedeutung im Sinne des § 10 Abs. 2 Thüringer Gemeindehaushaltsverordnung(ThürGemHV). Gemäß § 14 der Geschäftsordnung kann der Stadtrat auf Antrag des Oberbürgermeisters Angelegenheiten der Tagesordnung der Ausschüsse im Einzelfall an sich ziehen. In Anbetracht der finanziellen und städtebaulichen Dimension des Vorhabens wird für diese Drucksache eine Entscheidung durch den Stadtrat empfohlen.

© Stadt Erfurt