



Bauvorhaben: 100048 – Komplexprojekt Kurt-Schumacher-Straße

Teilobjekt: Straßenbau und Freianlagen

Stand: 06.12.2024 / 25.07.25 - Entwurfs- und Genehmigungsplanung Variante 9

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. DARSTELLUNG DES VORHABENS **3**

1.1	PLANERISCHE BESCHREIBUNG	3
1.2	STRAßENBAULICHE BESCHREIBUNG	4
1.3	STRECKENGESTALTUNG	5

2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS **5**

2.1	VORGESCHICHTE DER PLANUNG	5
2.2	PFLICHT ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	5
2.3	BESONDERER NATURSCHUTZFACHLICHER PLANUNGS-AUFTRAG (BEDARFSPLAN)	5
2.4	VERKEHRLICHE UND RAUMORDNERISCHE BEDEUTUNG DES VORHABENS	5
2.4.1	ZIELE DER RAUMORDNUNG / LANDESPRANUNG UND BAULEITPLANUNG	6
2.4.2	BESTEHENDE UND ZU ERWARTENDE VERKEHRSVERHÄLTNISSE	9
2.4.3	VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT	9
2.5	VERRINGERUNG BESTEHENDER UMWELTBEEINTRÄCHTIGUNGEN	9
2.6	ZWINGENDE GRÜNDE DES ÜBERWIEGENDEN ÖFFENTLICHEN INTERESSES	9

3. VARIANTEN UND VARIANTENVERGLEICH **9**

3.1	BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES	9
3.2	BESCHREIBUNG DER UNTERSUCHTEN VARIANTEN	10
3.3	VARIANTENVERGLEICH	10
3.3.1	RAUMSTRUKTURELLE WIRKUNGEN	10
3.3.2	VERKEHRLICHE BEURTEILUNG	10
3.3.3	ENTWURFS- UND SICHERHEITSTECHNISCHE BEURTEILUNG	10
3.3.4	UMWELTVERTRÄGLICHKEIT	10
3.3.4.1	DARSTELLUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	10
3.3.4.2	VERMEIDUNG UND AUSGLEICHBARKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	10
3.3.5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	10
3.3.5.1	INVESTITIONSKOSTEN	10
3.3.5.2	WIRTSCHAFTLICHKEITSBETRACHTUNG	10
3.4	GEWÄHLTE LINIE	10

4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME **10**

4.1	AUSBAUSTANDARD	10
4.2	BISHERIGE / ZUKÜNFTIGE STRAßENNETZGESTALTUNG	11
4.3	LINIENFÜHRUNG	11
4.4	QUERSCHNITTSGESTALTUNG	12
4.5	KNOTENPUNKTE, WEGEANSCHLÜSSE UND ZUFAHRTEN	13
4.5.1	ANORDNUNG VON KNOTENPUNKTEN	13



4.5.2	GESTALTUNG UND BEMESSUNG DER KNOTENPUNKTE	13
4.5.3	FÜHRUNG VON WEGEVERBINDUNGEN IN KNOTENPUNKTEN UND QUERUNGSSTELLEN, ZUFAHRTEN	13
4.6	BESONDERE ANLAGEN	13
4.7	INGENIEURBAUWERKE	13
4.8	LÄRMSCHUTZANLAGEN	13
4.9	ÖFFENTLICHE VERKEHRSANLAGEN	13
4.10	LEITUNGEN	13
4.11	BAUGRUND / ERDARBEITEN	14
4.12	ENTWÄSSERUNG	14
4.13	STRASSEN AUSSTATTUNG	14
4.13.1	ALLGEMEINES	14
4.13.2	BELEUCHTUNG KURT-SCHUMACHER STRAÙE (STRAÙE)	15
4.13.3	BELEUCHTUNG KURT-SCHUMACHER STRAÙE (NORDWESTSEITE PLATZ)	15
4.13.4	BELEUCHTUNG KURT-SCHUMACHER STRAÙE (OSTSEITE PLATZ)	16
4.13.5	STRAÙENBELEUCHTUNG SCHMIDTSTEDTER UFER	16
4.13.6	STEUERUNGSKONZEPT ZUR BELEUCHTUNG	16
5	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	17
6	MAÙNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN	17
6.1	LÄRMSCHUTZMAÙNAHMEN	17
6.2	SONSTIGE IMMISSIONSSCHUTZMAÙNAHMEN	17
6.3	MAÙNAHMEN ZUM GEWÄSSERSCHUTZ	17
6.4	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MAÙNAHMEN	17
6.5	MAÙNAHMEN ZUR EINPASSUNG IN BEBAUTE GEBIETE	17
6.6	SONSTIGE MAÙNAHMEN NACH FACHRECHT	17
7	KOSTEN	17
8	KOORDINIERUNG	17
9	VERFAHREN	17
10	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAÙNAHME	18

ANLAGE:

1 - Verkehrsführung während der Bauzeit	1 - 5
---	-------



1. DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1 PLANERISCHE BESCHREIBUNG

Die Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG) arbeitet gemeinsam mit dem Land Thüringen und der Stadt Erfurt an der Umsetzung des Städtebauprojektes „ICE-City“. Im Teilbereich „Neues Schmidtstedter Tor/ Turm West“ sieht der städtebauliche Rahmenplan die Realisierung mehrerer Hochbauprojekte vor. Das Bauvorhaben befindet sich im Zentrum von Erfurt und wird im Süden vom Prizeotel (Hotelbau Bestand) und im Norden von der Trommsdorffstraße begrenzt. Im Westen grenzt das Bauvorhaben an die Schmidtstedter Straße, südwestlich an den Willy-Brandt-Platz (Busbahnhof), im Osten an das Promenadendeck (Brücke Schmidtstedter Knoten).

Für die Bebauung des geplanten Gebietes ist gemäß Vorhabenbezogener Bebauungsplan (B-Plan) ALT683 "ICE-City, Neues Schmidtstedter Tor / Turm West" die Umsetzung des Vorhabens Atlantic Hotel mit einer Hotelnutzung im 4-Sterne-Plus-Segment mit Konferenz- und Tagungsräumen vorgesehen. Mit dem Vorhaben soll die Gestaltung des neuen öffentlichen Platzes im Kreuzungsbereich der Kurt-Schumacher-, Schmidtstedter und Trommsdorffstraße sowie Schmidtstedter Ufer bis zum Fuße des neuen Promenadendecks vorbereitet werden. Das gesamte Baugebiet umfasst ca. 2.900 m². Davon sind ca. 450 m² für den Hotelbau vorgesehen. Im Rahmen der Baufreimachung werden Umverlegungen des Kanalnetzes, der Trinkwasserleitungen, sowie des Strom- und Gasnetzes, der Straßenbeleuchtung und der Telekommunikation / Kabel- TV erforderlich.

Bauvorbereitung

Zur Bauvorbereitung wird eine provisorische Rampe ab dem Giebel des Prizeotels diagonal zur Kurt-Schumacher-Straße geführt. Diese dient als vorübergehender Zugang zu den Stellplätzen des Prizeotels und des Rettungsweges des Bahnhofs. Die Lage sowie der Längsschnitt sind den Anlagen 5.1 und 6 zu entnehmen.

Bauabschnitt (BA) 1 Kurt-Schumacher-Straße bis Prizeotel Ostseite inkl. Gehweg Nordseite und Schmidtstedter Ufer

- Umgestaltung der Kurt-Schumacher Straße, anteilig Platzfläche Hotel und Gehweg Nordseite sowie Bereich Schmidtstedter Ufer
- Neubau der Straßenentwässerung und ggf. Umverlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen
- Anlage der Baumpflanzungen und Pflanzbeete
- Aufbau der Straßenraumausstattung
- Gesamtfläche BA 1 ca. 3900 m².

Bauabschnitt 2 Kurt-Schumacher-Straße

- Anschluss an die Straßenumgestaltung und den Freiflächenneubau ab BA 1 mit Kreuzungspunkt Kurt-Schumacher-Straße/Schmidtstedter Straße.
- Neubau der Andienungs- und Rettungszufahrt
- Anlage der Baumpflanzungen und Pflanzbeete
- Ausführung der Straßenraumausstattung
- Gesamtfläche BA 2 ca. 1950 m².

Die Gesamtfläche für die Bauabschnitte 1 und 2 beträgt ca. 5850 m². Die genaue Abgrenzung der Bauabschnitte erfolgt nach den Vorgaben des Hochbaus und unter Berücksichtigung der einzelnen Verkehrsführungsphasen.

Das Planungsbüro Grobe Ing.gmbH und das Büro GTL Landschaftsarchitekten sind mit der Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Verkehrsanlagen, der Freianlagen, der Beleuchtung, der Infrastruktur und der Koordinierung beauftragt.

Folgende Unterlagen sind Grundlage für die vorliegende Entwurfs- und Genehmigungsplanung:

- die Leitungsbestandspläne der jeweiligen Versorgungsunternehmen
- Stadtgrundkarte der Stadt Erfurt
- Lage- und Höhenvermessung des *Vermessungsbüros Möhring*, Erfurt, 2022/23
- Vorhabenbezogener Bebauungsplan ALT683 "ICE-City, Neues Schmidtstedter Tor / Turm West"
- Städtebaulicher Rahmenplan
- Vorplanung des Büro ITS Ingenieurgesellschaft mbH (Stand Januar 2022)
- Geotechnische Berichte G20-061 vom 25.03.2020 sowie G20-062 vom 23.03.2020
- Abstimmungen mit den Fachämtern der Stadt Erfurt und den Versorgungsunternehmen
- Präsentationstermin mit der Arbeitsgruppe Barrierefreies Erfurt
- Stellungnahmen der Versorgungsunternehmen
- projektbezogener Schriftverkehr / Niederschriften.

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung umfasst die erschließungsseitig nach derzeitigem Kenntnisstand notwendigen Bauleistungen für die Errichtung, Umgestaltung bzw. Anpassung der Verkehrs- und Freianlagen, der Beleuchtung sowie Hinweise auf die noch zu ergänzenden oder umzuverlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen im Planungsgebiet.

1.2 STRAßENBAULICHE BESCHREIBUNG

Im Zuge der Modernisierung des Viertels durch das Neubauvorhaben fallen unattraktiv wirkende Oberflächen und Schadstellen negativ ins Gewicht. Die oben angegebenen Straßenzüge weisen in den Straßen- und Gehwegbereichen, deren Oberflächen überwiegend aus bituminösen Flächen bestehen, mittlere bis schwere Schäden auf. In Teilabschnitten sind Rissbildungen, Flick- und Fehlstellen sowie Hebungen und Senkungen zu verzeichnen. Unterschiedliche Farbgebungen im Asphalt vermitteln einen Eindruck von Unattraktivität und Unordnung.

Die öffentlichen Verkehrsanlagen entsprechen in ihrer Summe nicht den Anforderungen des Standes der Technik im Straßenbau. Der schlechte Zustand der Randbereiche und der Straße wird beseitigt. Die Fußgängersicherung ist eine der wichtigsten Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur. Durch den Ausbau erfolgt eine wesentliche Verbesserung.

Folgende Bauleistungen sind geplant:

- Grundhafter Ausbau der Verkehrsflächen in optimierten Trassenabschnitten. Die Materialien der Platzflächen entsprechen den angrenzenden, bereits ausgebauten Bereichen. Die Regelquerschnitte wurden in Vorabstimmung mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt der Stadt Erfurt mit Bezug auf die Vorplanung dem Stand der Technik angepasst.
- Die Ausstattungselemente, wie z.B. Bänke, Papierkörbe, Baumscheiben, Fahrradbügel etc. werden auf Grundlage der neuen Freiflächenplanung des Büros GTL Landschaftsarchitektur Triebswetter, Mauer, Bruns Partner mbB aufgestellt.
- Der Neubau der Beleuchtung ist Bestandteil der Planung, die Elektroanlagen wurden durch das Büro Keller-Geletzke Ingenieure erstellt, die statischen Nachweise der Abspannungen durch das Büro Ellenberger.



1.3 STRECKENGESTALTUNG

Streckenlänge gemäß Übersichtslageplan Bauabschnitte und Bauzeiten gem. Vorgabe AG mit Stand 22.02.22 / Vorplanung.

Querschnitt

Die Vorgabe der Belastungsklassen für den grundhaften Ausbau sowie die Wahl der Oberflächenbefestigungen erfolgte gemäß den Vorabstimmungen mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt (TVA) der Stadt Erfurt und der Vorplanung.

Die Breiten der Verkehrsflächen ergeben sich überwiegend aus den verbliebenen Flächen zwischen Neubau und Bestand sowie dem zu erhaltenden Baumbestand.

Als Einfassungen kommen Granit- bzw. Betonborde zum Einsatz.

Das anfallende Oberflächenwasser wird über die Längs- und Querneigung der Oberfläche den Rinnen und Straßenabläufen dem öffentlichen Entwässerungsnetz zugeführt. Anteilig erfolgt die Nutzung des Regenwassers für die Bewässerung der Grünflächen.

Die Einordnung der Beleuchtung erfolgte in direkter Abstimmung mit den Fachämtern der Stadt Erfurt und Bezug auf die Gesamtgestaltung.

2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1 VORGESCHICHTE DER PLANUNG

Die Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG) arbeitet gemeinsam mit dem Land Thüringen und der Stadt Erfurt an der Umsetzung des Städtebauprojektes „ICE-City“. Im Teilbereich „Neues Schmidtstedter Tor/ Turm West“ sieht der städtebauliche Rahmenplan die Realisierung mehrerer Hochbauprojekte vor.

Als Dienstleistungs- und Kommunikationszentrum sind Hochhäuser östlich und westlich der Stauffenbergallee vorgesehen, die als „Neues Schmidtstedter Tor“ die künftigen Landmarken des prosperierenden Viertels bilden. Die Wegeverbindung über den Geraflutgraben ermöglicht das Brückenbauwerk „Promenadendeck“. Im Hinblick auf die bevorstehenden Bauvorhaben sind die Verkehrs- und Freianlagen planungsorientiert zu untersuchen.

2.2 PFLICHT ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

- entfällt -

2.3 BESONDERER NATURSCHUTZFACHLICHER PLANUNGS-AUFTRAG (BEDARFSPLAN)

- entfällt -

2.4 VERKEHRLICHE UND RAUMORDNERISCHE BEDEUTUNG DES VORHABENS

- entfällt –

2.4.1 ZIELE DER RAUMORDNUNG / LANDESPLANUNG UND BAULEITPLANUNG

Befestigte Flächen

Die Fahrbahn der Kurt-Schumacher-Straße und die Mischverkehrsfläche Schmidtstedter Ufer werden mit Asphalt befestigt, wobei der Haltebereiche für den Bus (SEV – Schienenersatzverkehr der DB) mit einer halbstarren Asphaltdecke zu versehen sind.

Die Stellplätze der Kurt-Schumacher-Straße erhalten eine Befestigung mit Basaltpflaster (Bestandsmaterial des TVA).

Vor dem Neubau des Hotels entstehen zwei Kurzzeitstellplätze für die Hotelgäste. Diese werden über Markierungsnägel im Belag sichtbar gemacht.

Die Kurt-Schumacher-Straße im Bereich zwischen Promenadendeck und Atlantic-Hotel / Prizeotel erhält eine einheitliche Umgestaltung. Die befestigten Flächen werden mit einem hellgrau-beigegelben, fein- bis mittelkörnigen Granit analog zu den angrenzenden Bereichen (Bahnhofsvorplatz) hergestellt.

Um den Verlauf der Straße im Bogen aufzugreifen und in den Belag einfließen zu lassen, werden in den Übergangsbereichen Querbänder eingebaut. Diese keilförmigen Bänder verändern den Winkel des Belags, sodass eine Verlegung quer zur Straße möglich ist.

Die Längsbänder werden in parallelen Reihen verlegt, wobei die Querfugen unregelmäßig versetzt sind. Außerdem ist ein Fugenversatz von größer 10 cm einzuhalten.

Die Plattendicke beträgt 16 cm. Die Längsbänder sind 5-reihig und haben eine Breite von 40 cm. Die Längen der Platten sind mit 40, 50 und 70 cm festgelegt.

Die Platten der Querbänder sind trapezförmig, wobei die Länge der Einzelplatten zwischen den Längen von 50 bis 75 cm variiert. Die maximale Breite der Platten liegt gem. Merkblatt für Flächenbefestigungen mit Großformaten, Ausgabe 2022 bei max. 75 cm. Die Verlegung erfolgt mit einer Fugenbreite von 8 mm.

Die Belastungsklasse für die Schmidtstedter Straße wird auf Bk 1,0 festgelegt. Für die Gehwege und die Vorfahrt des Hotels erfolgt der Ausbau mit Bk 0,3.

Die Gehwegbereiche außerhalb der Platzfläche werden im gleichen Natursteinmaterial hergestellt. Das Format und die Verlegeart werden analog zum angrenzenden Bestandsbelag ausgewählt.

Ausstattung

Das Mobiliar besteht aus Fahrradständern, Papierkörben, Unterflurbaumrosten, Oberflächenbaumrosten, Baumschutzbügeln, Bänken und einer Litfaßsäule.

Die Bänke werden zum Teil angrenzend an die geplanten Hoch- und Pflanzbeete angeordnet und im Bereich vor dem Promenadendeck als freistehende Sitzelemente platziert. Die Bänke erhalten zum Teil Rücken- und Armlehnen.

Die Papierkörbe sind in der Nähe zu diesen Sitzmöglichkeiten vorgesehen, jedoch mit ausreichend Abstand. Die auf die Oberflächenbaumschutzroste montierten Baumschutzbügel bieten zusätzlich Möglichkeiten zum Anschließen von Fahrrädern. Als Standort für die ca. 4 m hohe, unter dem schlichten Säulenkranz beleuchtete Litfaßsäule aus Betonelementen, ist der Bereich nördlich des Promenadendecks vorgesehen.

Wenn im Rahmen der Baumaßnahme Poller oder drehbare Wegesperren zum Einsatz kommen, dann sind diese vor der Ausschreibung mit dem AG abzustimmen.

Neben dem einzusetzenden Poller-Typ oder ob drehbare Wegesperre wird im Einzelfall auch abgestimmt, welches Schließsystem bei den lösbaren Pollern oder drehbaren Wegesperren zum Einsatz kommen soll (Dreikantverschluss oder Schließzylinder etc.). Eine Abstimmung mit dem



Amt für Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz ist hierzu erfolgt. Gemäß Vorgabe des TVA ist bisher der Stilpoller Typ "SV Erfurt" mit Kugel vorzusehen.

Fahrradbügel werden im Anschluss an die Schmidtstedter Straße, sowie im Bereich vor dem Atlantic Hotel eingebaut (siehe Detailzeichnungen). Aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht können hier nur Bügel mit dem unterirdischen Kasten/Sollbruchstelle verwendet werden. Die Hülsevariante kommt nur in Bereichen ohne Anprallwahrscheinlichkeit zum Einsatz.

Besonderheiten

Im Bereich der Schmidtstedter Straße soll das historische Stadttor im Belag nachgebildet werden. Die Grundrissnachzeichnung soll über eine Bodenstruktur erfolgen. Hier soll heller Granit mit bruchrauer Oberfläche und Kanten in mittelgroßen und kleinen Formaten zum Einsatz kommen. Die Einfassung des Bereiches erfolgt über eine Bronzeband.

Als Ergänzung werden im Bereich des historischen Stadttors zwei Bodentafeln in den Belag eingelassen. Eine Tafel erläutert den historischen Hintergrund und die zweite Tafel bezieht sich auf die Förderung mit EFRE-Mitteln

Bepflanzung

Es werden abweichend zur Vorplanung nunmehr insgesamt 26 neue Baumstandorte entstehen. Dort, wo die Bäume direkt im Belag sitzen, werden die Standorte mit Unterflurbaumrosten und Wurzelgraben hergestellt. Bei der Auswahl der Arten wird ein besonderes Augenmerk auf die Auswahl von klimaverträglichen Bäumen gelegt, da es sich um einen extremen innerstädtischen Standort handelt. Die Auswahl beinhaltet *Acer campestre*, *Gleditsia triacanthos* 'Skyline', *Ulmus* 'Rebona', *Ulmus* 'New Horizon', *Celtis occidentalis*, *Quercus robur* 'fastigiata', *Ostrya carpinifolia* und *Alnus spaethii*.

Die Bäume in unmittelbarer Straßennähe sind auf ein Lichtraumprofil von 4,50 m aufzuasten. Ein entsprechender Erziehungsschnitt muss nach der Pflanzung, begleitend in den ersten Standjahren, erfolgen.

Die Wurzelgräben erweitern und verbessern den möglichen Wurzelraum der Bäume und werden mit einem verdichtungsfähigen Material verfüllt. Die Befahrbarkeit der Pflanzgruben in den Platten- und Pflasterbelägen wird über die Unterflurbaumroste sichergestellt. Über Drain- und Belüftungsstäbe in den Pflanzgruben und in den Wurzelgräben ist eine ausreichende Belüftung des Wurzelbereiches gewährleistet.

Um die Standorte weiter zu optimieren, werden die Unterflursysteme durch Bewässerungstanks ergänzt. In diesen Tanks wird das anfallende Regenwasser aus naheliegenden Regeneinläufen direkt zum Baum geleitet und dort dem Wurzelbereich zugeführt.

Die Abdeckung der Baumscheiben erfolgt über einen Oberflächenbaumrost, der Stamm ist durch Baumschutzbügel gegen mechanische Beschädigungen gesichert.

Wo möglich sind die Bäume in Grünflächen platziert, die mit einer Zusammenstellung aus Stauden bepflanzt werden.

Vor dem Atlantic Hotel entsteht eine Pflanzinsel als Hochbeet, um im unterbauten Bereich der Tiefgarage ausreichend Substrathöhe für eine Strauchpflanzung zu erhalten. In diese Hochbeete werden fünf mehrstämmige kleine Gehölze (*Cercis siliquastrum* und *Prunus yedoensis*) gepflanzt, die eine üppige Staudenunterpflanzung erhalten.

Die bestehenden Bäume am Bauende in Richtung Bahnhof werden optimiert, indem die Baumscheiben vergrößert werden. Dies wird möglich, da die Bordanlage versetzt wird um die Flucht der Kurt-Schumacher-Straße aufzunehmen.

Blindenleitsystem



Im Rahmen der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums wird in Abstimmung mit der AG Barrierefreies Erfurt ein durchgängiges Blindenleitsystem vorgesehen, das sowohl taktile als auch visuelle Orientierungshilfen für sehbehinderte und blinde Menschen bietet. Das Leitsystem gliedert sich in eine äußere und eine innere Leitlinie mit verschiedenen Ausführungsdetails, abhängig von der städtebaulichen Situation.

Äußere Leitlinie

Die äußere Leitlinie verläuft entlang der Fahrbahnkante und wird durch einen 6 cm hohen Bord hergestellt. Direkt hinter dem Bord ist ein 30 cm breiter Begrenzungsstreifen angeordnet, der als zusätzliche Sicherheitszone dient. Diese Konfiguration sorgt für eine klare Abgrenzung zur Fahrbahn und dient als taktil gut erfassbare Kante für Blindenlangstöcke.

Innere Leitlinie

Die innere Leitlinie ist insbesondere in Bereichen mit angrenzender Bebauung vorhanden. In platzartigen Aufweitungen, in denen eine bauliche Begrenzung fehlt, wird die innere Leitlinie als taktil und optisch erfassbares Leitelement ausgebildet. Hierzu wird ein 30 cm breiter Streifen aus dunklem, bruchrauem Basalt verwendet. Die raue Oberfläche ermöglicht eine eindeutige taktile Erkennung, während der dunkle Naturstein zugleich eine visuelle Absetzung bietet.

Durch diese Führung entlang der inneren Leitlinie wird vermieden, dass sehgeschädigte Personen direkt an der äußeren Leitlinie (und damit nah an der Fahrbahn) geführt werden. Gleichzeitig ermöglicht diese Gestaltung ein freieres, selbstbestimmtes Gehen abseits der Verkehrsfläche.

Durchgängigkeit und Querungsstellen

Das Leitsystem wird konsequent bis zum InterCityHotel und weiter bis hinter zum Promenadendeck fortgeführt. Die innere Leitlinie verläuft dabei als Parallelversatz des Bords in Verlängerung der Rinne (blau markiert) bis an das Promenadendeck heran.

Für Querungsstellen gelten folgende Ausführungsstandards:

- **Südliche und mittlere Querung:** Ausführung mit einem 3 cm hohen Bordanschlag in Kombination mit einem taktilen Richtungsfeld zur Orientierung.
- **Nördliche Querung:** Differenzierte Bordhöhe mit 0/6 cm Anschlag zur besseren Auffindbarkeit und barrierefreien Überquerung (Regelbauweise der SV Erfurt).

Ergänzende Elemente

Im Bereich des Promenadendecks werden Baumquartiere taktil und optisch umrahmt. Die innere Leitlinie wird an die beiden Brückengeländer angebunden, um eine durchgängige und sichere Orientierung zu gewährleisten. Gleichzeitig wird der Parallelversatz der Leitlinie entlang des Längsbordes der Kurt-Schumacher-Straße fortgesetzt.

Kurt-Schumacher-Straße

Die neu geplante Kurt-Schumacher-Straße dient insbesondere als Hauptverkehrsader des städtischen Busverkehrs ab dem Busbahnhof (Willy-Brandt-Platz). Diese soll nordseits Stellplätze für Taxen und südlich Busstellplätze für den Schienenersatzverkehr bieten. Eingefasst wird der Straßenneubau in eine offene Platzfläche mit Naherholungscharakter. Dazu soll die Neupflanzung von Bäumen, das Aufstellen von Sitzmöglichkeiten und die Anlage von Grünflächen dienen.

Der Hotelvorplatz wird eine Vorfahrt erhalten, welche in das Plattenmuster der Platzfläche integriert wird. Die Fahrgasse umschließt eine Fläche, auf der 3 Pflanzbeete mit insgesamt 4 Baumpflanzungen und diversen Sitzmöglichkeiten entstehen sollen.



Schmidtstedter Ufer

Das Schmidtstedter Ufer soll ein geordnetes Straßenbild erhalten. Hierbei wird Gehweg und Fahrbahn als Mischverkehrsfläche zusammengelegt. Mit Rücksicht auf den zu erhaltenden Baumbestand am Ufer werden entlang der Mischverkehrsfläche Längsstellplätze eingeordnet. Nördlich an die Trommsdorffstraße anbindend wird eine Rampe nebst Treppenaufgang für eine barrierefreie Verkehrsführung sorgen. Im Norden wird ein bestehendes Pflanzbeet neugestaltet und eine Baumpflanzung vorgenommen. Die Litfaßsäule wird auf die Anschlussfläche vor dem Promenadendeck gesetzt.

Schmidtstedter Straße

Diese Straße wird mit einem Baumportal beginnend in die Platzfläche bordsteinfrei eingearbeitet, um ein gleichmäßiges Flächenbild zu erzeugen. Die Fahrgasse umgebend werden südlich zwei Pflanzbeete mit Parkbänken angelegt. Darauf sind insgesamt 2 Baumneupflanzungen vorgesehen. Nördlich entsteht eine Reihe aus Fahrradbügeln, Parkbank, 1 Baumpflanzung und einem Pflanzbeet.

Zufahrt Tiefgarage, Feuerwehruzufahrt Hauptbahnhof

Entlang der Nordseite des Atlantic Hotels verläuft die Zufahrt für dessen Tiefgarage und Anlieferverkehr. Die Fahrgasse wird bis zum Ende des Treppenaufgangs in die Platzfläche bordsteinfrei eingearbeitet. Ab da beginnt die Asphaltdecke, welche bis an die Rampe der Stellplatzzufahrt des Prizotels anschließt. Die Zufahrt wird nördlich und südlich von Baumpflanzungen begrenzt.

2.4.2 BESTEHENDE UND ZU ERWARTENDE VERKEHRSVERHÄLTNISSE

Das Plangebiet liegt südwestlich am Rand des Busbahnhofs. Die Kurt-Schumacher-Straße stellt einen wichtigen Weg des städtischen Busverkehrs dar und ist dementsprechend häufig durch Schwerverkehr befahren. Das östlich angrenzende Panoramadeck ist vom hochfrequenten Fußgänger- und Radverkehr genutzt. Auf der gesamten Platzfläche wird von Mischverkehr ausgegangen. Die Ein- und Ausfahrten zu HbF, IC-Hotel, Prizeotel und zur Tiefgarage des neuen Atlantic Hotels wurden entsprechend den Vorgaben des Bebauungsplanes in die Gestaltung integriert.

2.4.3 VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

Durch offene Sichtverhältnisse und eine klare Verkehrsführung wird im Kurvenbereich der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße / Schmidtstedter Straße eine erhöhte Verkehrssicherheit erreicht. Zudem soll durch verschiedene flächengestalterische Elemente (Bäume, Bänke) der vom Promenadendeck ankommende Radverkehr entschleunigt werden, wobei dies abhängig natürlich von der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer ist.

2.5 VERRINGERUNG BESTEHENDER UMWELTBEEINTRÄCHTIGUNGEN

- entfällt -

2.6 ZWINGENDE GRÜNDE DES ÜBERWIEGENDEN ÖFFENTLICHEN INTERESSES

- entfällt -

3. VARIANTEN UND VARIANTENVERGLEICH

3.1 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

- siehe Punkt 1.1 -

3.2 BESCHREIBUNG DER UNTERSUCHTEN VARIANTEN

Im Rahmen der Vorplanung wurden 7 Varianten untersucht und 1 Vorzugsvariante (Variante 7) als Grundlage für die weitere Bearbeitung vorgegeben. Im Rahmen der Erarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung wurde festgestellt, dass v.g. Variante 7 der Vorplanung von verschiedenen VU/TÖB (u.a. GFA, EVAG) nicht bestätigt wird und auch nicht ausführbar ist. Somit wurden erneut Variantenuntersuchungen notwendig. Die vorliegende Variante 9 der Entwurfsplanung wurde als Vorzugsvariante von den städtischen Fachämtern und den Beteiligten festgelegt.

3.3 VARIANTENVERGLEICH

- entfällt -

3.3.1 RAUMSTRUKTURELLE WIRKUNGEN

- entfällt -

3.3.2 VERKEHRLICHE BEURTEILUNG

- entfällt -

3.3.3 ENTWURFS- UND SICHERHEITSTECHNISCHE BEURTEILUNG

- entfällt -

3.3.4 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

- entfällt -

3.3.4.1 DARSTELLUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

- entfällt -

3.3.4.2 VERMEIDUNG UND AUSGLEICHBARKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

- entfällt -

3.3.5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3.3.5.1 INVESTITIONSKOSTEN

Die Finanzierung trägt die Stadt Erfurt, wobei der private Hotelvorplatz eine öffentliche Widmung erhält.

3.3.5.2 WIRTSCHAFTLICHKEITSBETRACHTUNG

- entfällt -

3.4 GEWÄHLTE LINIE

-entfällt –

4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME

4.1 AUSBAUSTANDARD

Unter Berücksichtigung der ausgeführten Verkehrsflächen Willy-Brandt-Platz, Schmidtstedter Straße, Trommsdorffstraße sowie den Abstimmungen mit den Fachämtern wurden folgende Ausbaustandards gemäß Vorgabe des TVA gewählt:

Kurt-Schumacher-Straße

- Gesamtbreite von ca. 15,00 m



- Länge: ca. 160,00 m
- geforderte Fahrbahnbreite mind. 6,50 m
- beidseitiger Gehweg
- Parkplätze für Taxistandorte und Carsharing
- Busstreifen Schienenersatzverkehr (SEV)
- Bauklasse Bk: 3,2

Schmidtstedter Ufer

- Querschnitt: ca. 15,00 m
- Länge: ca. 80,00 m
- Mischverkehrsfläche
- Anwohnerstellplätze neu organisiert (Längsaufstellung)
- Sackgasse
- Bk: 1,0

Schmidtstedter Straße

- Querschnitt: ca. 12,00 m
- Länge: ca. 15,00 m
- geforderte Fahrgassenbreite mind. 4,50 m
- Einbahnstraße
- Bk: 1,8

Vorbereich „Promenadendeck“

- Erschließung von Hotelhochhaus und Bahnanlagen
- Fortsetzung der Barrierefreiheit
- Fläche: ca. 400,00 m² (16,00 x 25,00 m)
- Bk: 0,3

Platz zwischen den Hotels

- Hotelvorfahrt
- terrassierter Übergang zum Hochbauvorhaben
- Funktionsbereiche „Prizeotel Erfurt-City“ (Lieferverkehr, ggf. Außenbewirtschaftung)
- Einordnung von Fahrradstellplätzen
- Fläche: ca. 400,00 m² (16,00 x 25,00 m)
- Bk: 0,3

Rettungs- und Hotelzufahrt

- geforderte Fahrbahnbreite mind. 5,00 m
- Länge: ca. 80,00 m
- Andienung Feuerwehrezufahrt, Erschließung der Parkplätze, Tiefgaragenzufahrt Hotelhochhaus
- Bk: 1,0

4.2 BISHERIGE / ZUKÜNFTIGE STRAßENNETZGESTALTUNG

- siehe Punkt 4.4

4.3 LINIENFÜHRUNG

Grundlagen vorliegender Planung sind:

- Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen – RStO, Ausgabe 2012/2024.
- Merkblatt für Flächenbefestigungen mit Großformaten – M FG 2022

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06
- Richtlinien für Entwässerung von Straßen – REwS, Ausgabe 2021
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt – ZTV Asphalt-StB 07/13
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Herstellung von Verkehrsflächen mit Pflasterdecken, Plattenbelägen sowie von Einfassungen – ZTV Pflaster-StB 20
- die Vorgaben des AG und den zuständigen Fachämtern.
- Geotechnische Berichte G20-061 vom 25.03.2020, G20-062 vom 23.03.2020 und vom 22.05.2024 (vgs InGeo GmbH)

Die Gradienten der Fahrgassen richten sich nach den geplanten Gebäudehöhen des Architekturbüros *Delugan Meissl Associated Architects*. Das ergänzende Höhenkonzept wurde unter Einbeziehung der Anbindung an den Gebäudebestand, an die vorhandenen Verkehrsflächen sowie die Entwässerungssituation erarbeitet.

4.4 QUERSCHNITTSGESTALTUNG

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung wurde gemäß den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO 12/24) sowie dem Merkblatt für Flächenbefestigungen mit Großformaten – M FG 2022 geplant. Gemäß Geotechnischem Bericht vom 22.05.2024 (vgs InGeo GmbH) wurde die Frostempfindlichkeitsklasse F3 zugrunde gelegt. Der frostsichere Oberbau für befahrbare Flächen berechnet sich nach RStO 12/24 gemäß Abschnitt 3.2 Tabelle 13 und 14 wie folgt:

Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus BK 0,3 (RStO 12/24, P. 3.2.2 Tabelle 13):

Frostempfindlichkeitsklasse: F3 50 cm

Mehrdicken infolge örtlicher Verhältnisse (RStO 12, P. 3.2.3 Tabelle 14):

Frosteinwirkungszone: Zone II + 5 cm

Keine besonderen Klimaeinflüsse ± 0 cm

Grund- oder Schichtenwasser ± 0 cm

Geländehöhe bis Damm ≤ 2,0 m ± 0 cm

Entwässerung über Rinnen bzw.

Abläufe und Rohrleitungen - 5 cm

Gesamtaufbau BK 0,3 50 cm

Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus BK 1,0 bis Bk3,2 (RStO 12/24, P. 3.2.2 Tabelle 13):

Frostempfindlichkeitsklasse: F3 60 cm

Mehrdicken infolge örtlicher Verhältnisse (RStO 12/24, P. 3.2.3 Tabelle 14):

Frosteinwirkungszone: Zone II + 5 cm

Keine besonderen Klimaeinflüsse ± 0 cm

Grund- oder Schichtenwasser ± 0 cm

Geländehöhe bis Damm ≤ 2,0 m ± 0 cm

Entwässerung über Rinnen bzw.

Abläufe und Rohrleitungen - 5 cm

Gesamtaufbau BK 0,3 60 cm

Der detaillierte Deckenaufbau sowie die entsprechenden Ev2-Werte sind den Straßenquerschnitten 1 bis 4 zu entnehmen. Die vorliegende Planung wurde mit den Regelneigungen von 2,5 % für Asphalt- und Pflasterflächen sowie 2% für großformatige Platten



geplant. Abweichungen hiervon resultieren aus der Anbindung der Eingänge, Einfahrten und zu erhaltender angrenzender Flächen.

4.5 KNOTENPUNKTE, WEGEANSCHLÜSSE UND ZUFAHRTEN

4.5.1 ANORDNUNG VON KNOTENPUNKTEN

Es handelt sich bei diesem Straßenbauvorhaben um die Sanierung und Umgestaltung des Straßenraumes, wobei die Wegeverhältnisse zwischen den Fahrgassen bestehen. Der Knotenpunkt im Kreuzungsbereich wird an die neuen Nutzungsansprüche angepasst. Diese ergeben sich aus dem neu entstandenen Promenadendeck, der Hotelzufahrt sowie der Umgestaltung der Platzfläche.

4.5.2 GESTALTUNG UND BEMESSUNG DER KNOTENPUNKTE

- entfällt -

4.5.3 FÜHRUNG VON WEGEVERBINDUNGEN IN KNOTENPUNKTEN UND QUERUNGSSTELLEN, ZUFAHRTEN

- entfällt -

4.6 BESONDERE ANLAGEN

- entfällt -

4.7 INGENIEURBAUWERKE

- entfällt -

4.8 LÄRMSCHUTZANLAGEN

Der Verkehrsraum sowie die Deckenmaterialien werden erneuert und im Zustand verbessert, damit wird eine Verbesserung der Lärmsituation der öffentlichen Verkehrsanlagen erzielt.

4.9 ÖFFENTLICHE VERKEHRSANLAGEN

Aufgrund der bisher provisorisch wirkenden Busstellplätze am Straßenrand der Kurt-Schumacher-Straße sollen diese für den SEV (Schienenersatzverkehr) ausgebaut werden. Für den Fernbusverkehr steht der neue Fernbushalt am Schmidtstedter Knoten zur Verfügung.

Vorgesehen ist der Einbau von Sonderborden (18 cm Bordhöhe) auf der Regellänge von 3x18 m. Geplant wurden auch separate Stellplätze für den Taxibetrieb.

Die Barrierefreiheit des Straßenraumes ist durch die bordfreien Anlagen gegeben. Querungsstellen der Fahrbahn werden mittels Bordabsenkungen auf +3cm angeboten. Als Leitelemente werden Aufmerksamkeitsfelder vorgesehen.

4.10 LEITUNGEN

Im Rahmen der Baumpflanzungen und Anlage der Pflanzbeete werden Umverlegungen der Bestandsleitungen Strom, Trinkwasser, Gas, Mischwasser, Fernwärme und des Telekommunikationsnetzes erforderlich.

Die genauen Standorte sind dem vorliegenden Konfliktlageplan zu entnehmen.



Der Hotelneubau erfordert eine umfassende Umverlegung der dort liegenden Regenwasser- und Stromleitungen. Dieser Planungspunkt wird, da es sich dann um Leitungen im Gebäude handelt, durch die Hochbauplanung erfasst.

Nach der Stellungnahme des Erfurter Entwässerungsbetriebs vom 09.11.2023 fallen entlang der örtlich vorhandenen Mischwasserkanäle (Bestandsplan Kanalnetz, 16.7.7) sanierungsbedürftige Schäden an. Die festgestellten Risse werden in offener Bauweise saniert.

Die weiteren Versorgungsbetriebe wurden angefragt, Stellungnahmen eingeholt und Mitwirkungen angezeigt.

4.11 BAUGRUND / ERDARBEITEN

Der geotechnische Bericht wurde durch das Ingenieurbüro vgs InGeo GmbH im März 2020 erstellt. Dieses wurde im Zuge der Hochbauplanung des Atlantic Hotels angefertigt. Grundlage für den gesamten Baubereich der Verkehrs- und Freianlagen ist der geotechnische Bericht vom 22.05.2024 (vgs InGeo GmbH – siehe Anlage) maßgebend.

Grundwasser konnte in den aktuellen Aufschlüssen bis zur Endteufe von maximal 6m nicht erkundet werden. Nur in RKS 1 lag kurz vor Endteufe (6m) eine Vernässung des Terrassenschotters vor.

Tragfähigkeitserhöhende Maßnahmen (Nachverdichtung, Bodenaustausch oder Einbau gebundener Tragschichten) sowie der Einsatz von ggf. vorhandenem Bodenaustauschmaterial sind vor Ausführung mit dem AG abzustimmen und erst nach Freigabe seitens des AG auszuführen.

4.12 ENTWÄSSERUNG

Die Verkehrsflächen werden mittels Rinnen bzw. Abläufen und Anschluss an die vorhandenen Mischwasserkanäle entwässert. Die vorliegende Planung wurde mit den Regelneigungen von 2,5 % für Asphalt- und Pflasterflächen sowie 2% für großformatige Platten geplant. Abweichungen hiervon resultieren aus der Anbindung der Eingänge, Einfahrten, einbindender Wege und zu erhaltender angrenzender Flächen.

Das Dränagewasser wird mittels mit Vlies umhüllten Sickersträngen in Sickergruben abgeleitet bzw. an vorhandene Dränageanlagen angeschlossen. Werden keine vorhandenen Dränagen angetroffen sind diese gemäß Straßenquerschnitten neu herzustellen. Ein Anschluss von Dränagen an vorhandene Mischwasserkanäle ist nicht zulässig.

4.13 STRASSEN AUSSTATTUNG

4.13.1 Allgemeines

Das Beleuchtungskonzept betrachtet das Schmidtstedter Ufer und den Bereich der Kurt-Schumacher-Straße zwischen dem Willy-Brandt-Platz und der Trommsdorffstraße. Dieser Bereich bildet die repräsentative Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Promenadendeck.

Aus den Vorabstimmungen mit dem fachlich zuständigen Auftraggeber ergeben sich die folgenden grundlegenden Anforderungen:

1. Die neue Beleuchtungsanlage muss die Anforderungen der DIN 13201 erfüllen und dies ist durch eine lichttechnische Berechnung für alle Verkehrsflächen nachzuweisen.
2. Durch die Stadtbeleuchtung Erfurt werden nur Beleuchtungsanlagen für öffentliche bzw.

- öffentlich gewidmete Verkehrsflächen betrieben. Die Privatflächen vor dem neuen Hotel sind demzufolge nicht Bestandteil dieses Beleuchtungskonzeptes.
3. Die neuen Beleuchtungspunkte sollen als Bestandteil des Gestaltungskonzeptes einen repräsentativen Charakter besitzen.
 4. Bei der Beleuchtungsplanung sind die Konfliktzonen ausreichend zu berücksichtigen.

Die zu betrachtenden Verkehrsflächen unterscheiden sich in Teilbereichen wesentlich voneinander und lassen sich grob wie folgt gliedern:

1. Kurt-Schumacher-Straße (Straße)
 - Fahrbahn mit beidseitigem Gehweg
 - Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Radfahrer und motorisierter Verkehr
2. Kurt-Schumacher-Straße (Nordwestseite Platz)
 - Mischverkehrsfläche im Platzbereich
 - Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Radfahrer und motorisierter Verkehr
3. Kurt-Schumacher-Straße (Ostseite Platz)
 - Platzbereich mit Begrünung
 - Fahrbahn im Platzbereich als Zufahrt zur Tiefgarage und zum Hoteleingang
 - Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Radfahrer und motorisierter Verkehr (Hotelgäste)
 - Konfliktzone im Bereich vor dem Promenadendeck
4. Schmidtstedter Ufer (Nord)
 - Anliegerstraße (Sackgasse) mit Parkplätzen
 - Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Radfahrer und motorisierter Verkehr

Die beleuchtungstechnische Klassifizierung dieser einzelnen Teilbereiche wird gemäß DIN 13201 beurteilt. Dies ist neben der Auswahl geeigneter Beleuchtungssysteme eine wesentliche Voraussetzung für die lichttechnische Berechnung.

4.13.2 Beleuchtung Kurt-Schumacher-Straße (Straße)

In der Kurt-Schumacher-Straße ist der Straßenbereich inklusive der angrenzenden Parkplätze und Gehwege nach DIN 13201 als Verkehrsflächen zu beleuchten. Hierzu sind die Verkehrsflächen nach DIN 13201-1 zu klassifizieren.

Bei der Klassifizierung der Verkehrsflächen ist zu beachten, daß sich im Bereich Promenadendeck und Hotel mehrere Verkehrswege (Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer) treffen und somit eine Konfliktzone mit höheren Anforderungen an die Beleuchtung entsteht.

Für diesen Bereich sind Leuchten an Seilabspannungen vorgesehen.

Im südwestlichen Teil der Kurt-Schumacher-Straße können die bestehenden Gebäude als Ankerpunkte für die neuen Seilabspannungen dienen. Im Platzbereich stehen hierfür keine Gebäudefassaden zur Verfügung, so daß alternativ Abspannmasten zum Einsatz kommen.

Die Abspannmasten bieten darüber hinaus die Möglichkeit zur Montage zusätzlicher Beleuchtungselemente sowohl für den Platzbereich als auch für die Konfliktzonen.

In Abstimmung mit dem fachlich zuständigen Auftraggeber (SV Erfurt, TVA, SG Stadtbeleuchtung) werden LED-Leuchten vom Typ Siteco DL50 favorisiert, da diese bereits in dieser Form im innerstädtischen Bereich im Einsatz sind.

4.13.3 Beleuchtung Kurt-Schumacher-Straße (Nordwestseite Platz)

Dieser Platzbereich stellt als Mischverkehrsfläche die Verbindung zwischen der Kurt-Schumacher-Straße und der Schmidtstedter Straße her. Auf Grund der beidseitigen Bebauung



bestehen die Voraussetzungen, auch in diesem Bereich eine abgespannte Beleuchtungsanlage zu errichten. Der Verkehrsraum kann somit von Beleuchtungsmasten freigehalten werden.

Auch in diesem Bereich können LED-Leuchten vom Typ Siteco DL50 zum Einsatz kommen.

4.13.4 Beleuchtung Kurt-Schumacher-Straße (Ostseite Platz)

Dieser Platzbereich der Kurt-Schumacher-Straße ist der Schwerpunkt der Beleuchtungsaufgabe, da er als hoch frequentierter, inhomogener Verkehrsweg und als Konfliktzone die höchsten Anforderungen an die Beleuchtung stellt.

Die Bepflanzung des Platzes mit hochstämmigen Bäumen stellt dabei eine weitere Herausforderung dar. Aus diesem Grund setzt das Beleuchtungskonzept hier auf Lichtpunkte unterhalb der Baumkronen.

Beschränkend für die Standortwahl der Beleuchtungspunkte wirkt sich aus, daß in der Platzfläche die Verkehrswege (Fußgänger, Radfahrer, motorisierter Verkehr) von Einbauten freigehalten werden müssen. Um trotz dieser Beschränkungen die Anforderungen an die Beleuchtung erfüllen zu können, ist ein sehr flexibles Leuchtensystem für Lichtpunkthöhen zwischen 4 bis 6 m und mit vielseitigen Lichtverteilungen notwendig.

Unter Berücksichtigung der vorstehend aufgeführten Rahmenbedingungen werden in Abstimmung mit dem fachlich zuständigen Auftraggeber (SV Erfurt, TVA, SG Stadtbeleuchtung) in diesem Bereich Stelen mit LED-Leuchten vom Typ Selux Lif favorisiert.

Diese Beleuchtungsstelen sind modular aufgebaut, so daß neben dem eigentlichen Straßenbeleuchtungselement zusätzliche Elemente (z. B. Strahler mit unterschiedlichen Optiken) eingesetzt werden können.

In der Konfliktzone am Zugang zum Promenadendeck kann mit solch einer zusätzlichen Orientierungsbeleuchtung auf die Gefahrenzonen in geeigneter Weise hingewiesen werden. Durch zusätzliche Beleuchtungselemente in den Ausstattungselementen (Bänke, Poller u.a.) kann darüber hinaus eine weitere Orientierungswirkung in den Nachtstunden erreicht werden.

4.13.5 Straßenbeleuchtung Schmidtstedter Ufer

Am Schmidtstedter Ufer (Nord) dominiert der Charakter einer Anliegerstraße mit Fahrbahnen, Gehwegen und Parkplätzen. Für diese Verkehrsflächen sind Mastleuchten geeignet.

Da in diesem Randbereich keine besonderen gestalterischen Anforderungen bestehen, sind hier Mastaufsatzleuchten vom Typ Siteco SL11, gemäß den allgemeinen Vorgaben der Stadtbeleuchtung Erfurt, einsetzbar.

Auf Grund der bestehenden Bäume auf der östlichen Seite (Flutgraben) können die Leuchten nur unmittelbar vor den Gebäuden platziert werden. Bei der Auswahl der Standorte sind die örtlichen Gegebenheiten, wie Fenster und Eingangsbereiche, zu berücksichtigen.

4.13.6 Steuerungskonzept zur Beleuchtung

Alle Beleuchtungspunkte sollten eine Schnittstelle für die Dimmung besitzen, so ist es möglich die Dimmwerte jeder Leuchte separat einzustellen und den örtlichen Gegebenheiten besser anzupassen. Das Herabsetzen des Beleuchtungsniveaus in den verkehrsarmen Zeiten ist somit gleichfalls möglich. Ebenso läßt sich das Beleuchtungsniveau über den normalen Zustand hinaus anheben, um sich besonderen Situationen (z.B. Veranstaltungen, Demonstrationen o.ä.) anzupassen.



Die Voraussetzungen für die Steuerung der Beleuchtungsanlage (z.B. Dimmung, Lichtszenen über Bussysteme wie Smart Wire, DALI oder DMX) wurden mit der Straßenbeleuchtungsanschlußsäule am Schmidtstedter Ufer bereits geschaffen.

5 ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

- entfällt -

6 MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN

6.1 LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN

- entfällt -

6.2 SONSTIGE IMMISSIONSSCHUTZMAßNAHMEN

- entfällt -

6.3 MAßNAHMEN ZUM GEWÄSSERSCHUTZ

- entfällt -

6.4 LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MAßNAHMEN

Die Begrünung, wie Baumpflanzungen in Baumscheiben bzw. Pflanzbeeten sind im Detail dem Lageplan Freianlagen (Büro Landschaftsarchitektur Triebswetter, Mauer, Bruns Partner mbB) zu entnehmen. Die Möblierung, wie z.B. Bänke, Papierkörbe, Fahrradbügel etc. sind ebenfalls im Lageplan Freianlagen enthalten.

Vorhandene Baumstandorte bleiben, soweit möglich, erhalten.

6.5 MAßNAHMEN ZUR EINPASSUNG IN BEBAUTE GEBIETE

- entfällt -

6.6 SONSTIGE MAßNAHMEN NACH FACHRECHT

- entfällt -

7 KOSTEN

Die Kostenberechnung ist der Unterlage Nummer 13 zu entnehmen.

8 KOORDINIERUNG

Im Rahmen der Koordinierung wurden die örtlichen Versorgungsunternehmen (VU) und Träger öffentlicher Belange (TÖB) vorab beteiligt sowie die Stellungnahmen eingeholt. Die Stellungnahmen der VU/TÖB sind Bestandteil der vorliegenden Planung und diese werden vor Bauausführung aktualisiert. Es liegen bisher nicht alle Stellungnahmen vor.

9 VERFAHREN

Die Erarbeitung vorliegender Unterlagen erfolgte in Abstimmung mit dem AG und den städtischen Fachämtern. Die Mitwirkungsbedarfe der VU / TÖB wurden berücksichtigt.



Die Ausführung der Baumaßnahme erfolgt sowohl innerhalb privater (Hotel und Hotelvorfahrt, Rettungszufahrt) als auch öffentlicher Flächen.

10 DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

Der zeitliche Ablauf ist zum derzeitigen Kenntnisstand wie Übersichtsplan grob enthalten. Die Sondierung auf Kampfmittel ist angefragt und dem TVA liegt ein Angebot zur Luftbildauswertung vor. Eine Bestätigung der Kampfmittelfreiheit für die nachfolgenden Gewerke durch ein zugelassenes Fachunternehmen erfolgen gesondert vorab durch den AG. Die ggf. erforderliche Räumung der Kampfmittel wird ebenfalls gesondert beauftragt.

Das Bauvorhaben befindet sich im Bereich bekannter archäologischer Fundstellen. Hierfür wird zwischen dem AG und dem TLAD (Thür. Landesamt für Archäologie und Denkmalpflege) eine Zielstellung zum Umgang mit einer ggf. notwendigen Untersuchung erarbeitet.

Die Frage eines Zwischenlagers liegt in Verantwortung des AN. Notwendige Flächen sind vom AN zu beschaffen. Der überschüssige bzw. ungeeignete Erdstoff geht in Eigentum des AN über und ist zu beseitigen. Der Einsatz einer Baudränage bzw. notwendige Wasserhaltungsmaßnahmen sind vor Ort mit dem AG bzw. dem Verantwortlichen für die Bauüberwachung abzustimmen.

Im Bereich der Baugruben befindliche Leitungen und Kabel sind zu sichern. Im Bereich vorhandener Leitungen und Kabel sind die Vorgaben der VU zu beachten bzw. Handschachtung vorzusehen. Resultierend aus den ungenauen Angaben des Leitungsbestandes seitens der VU (in Lage und Tiefe) sind örtliche Anpassungen, Sicherungsmaßnahmen zu erwarten.

Bei geplanten Baumpflanzungen sind bei einem Abstand von weniger als 2,5m von neu zu pflanzenden Bäumen zu Leitungen zum Schutz der Leitungen Leitungsschutzplatten aus PP d=2,0 mm mit wurzelfesten Verbindungsprofilen bzw. Wurzelführungsfolie einzubauen. Aufgrund des offenen Platzcharakters des Planungsgebietes kann teilweise auch eine Veränderung der Baumstandorte angedacht werden.

Vor Baubeginn ist dem AG ein Bauablaufplan vorzulegen. Der AN hat sich vor Ausführung der Arbeiten über die Lage von Leitungen, Kabeln, Dränen, o.a. beim AG und bei den für die Ver- und Entsorgungsanlagen zuständigen Betreibern anhand von Bestandsplänen und den dazu ergangenen Anweisungen zu unterrichten.

Die Grabegenehmigung sowie die verkehrsrechtliche Anordnung sind durch den AN in Absprache mit den AG's einzuholen.

Entsprechend den geltenden Vorschriften / Richtlinien sind die Eigenüberwachungs- bzw. Kontrollprüfungen durchzuführen.

Generell sind Aushubarbeiten bei bestehenden unterirdischen Einrichtungen und Leitungen von Hand auszuführen, falls nicht gemeinsam mit der Bauleitung bzw. dem Versorgungsunternehmen eine andere Vorgehensweise abgestimmt wurde.

Sämtliche Arbeiten sind in handwerklich einwandfreier Art durch geeignete Arbeitskräfte unter Aufsicht von erfahrenen Bauleitern und Vorarbeitern auszuführen.

Der Baubetrieb ist zum Schadensersatz verpflichtet, wenn z.B.:

- a) Wasserleitungen, Kabel, Kanalrohre o.ä. durch sein schuldhaftes Verhalten beschädigt werden
- b) durch Unterlassung, unzumutbares oder sorgloses Absteifen der Baugruben, wegen mangelhafter Absperrung oder Beleuchtung Personen- oder Sachschäden entstehen,



- c) durch plötzliche oder allmähliche Setzungen in den vom Baubetrieb verfüllten Baugruben Unglücksfälle oder Schäden verursacht werden,
- d) durch mangelhafte Bodenverdichtung Nachbesserungen notwendig werden.

Bei Arbeiten an in Betrieb befindlichen Abwasseranlagen sowie an Neubaukanälen, die an Bestandsanlagen direkt angeschlossen werden, ist vor Baubeginn eine Befahrerlaubnis beim Betreiber einzuholen und dies im Bautagebuch zu protokollieren. Das Vorliegen der Befahrerlaubnis ist fortlaufend (über den gesamten Zeitraum des Bauvorhabens) eigenverantwortlich durch den AN zu prüfen bzw. aktuell jeweils einzuholen.

Die erforderlichen Schutzmaßnahmen entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten. Die dafür benötigten Geräte und Hilfseinrichtungen sind ständig auf der Baustelle vorzuhalten. Alle notwendigen Sicherheitsvorkehrungen sind eigenverantwortlich durch den AN sicherzustellen.

Die auszuführenden Bauleistungen sind im Bereich bestehender baulicher Anlagen, in Streifen, Einzelflächen und Teilbereichen zu erbringen.

Anschlussmöglichkeit für Strom und Wasser wird vom AG nicht zur Verfügung gestellt. Die Kosten für die Erstellung des Anschlusses werden nicht gesondert vergütet. Die Kosten für den Verbrauch trägt der AN. Die Anschlusswerte sind vom AN festzustellen.

Bei Schäden an Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen ist, soweit der AN den Schaden zu vertreten hat, Schadenersatz zu leisten. Die Aufwendungen für die Beleuchtung der Baustelle entsprechend den jahreszeitlich bedingten Tageslichtverhältnissen sind im Angebot in den Positionen "Baustelle einrichten" zu erfassen.

Schneidarbeiten von Pflaster, Borden, Platten u.ä. sind generell mit Wasser als Nassschneidarbeiten auszuführen.

Die Koordination der Gesamtmaßnahme durch den AN beinhaltet die Koordination aller Leistungen des AN und Dritter

- Koordination der Gesamtbaumaßnahme in terminlicher, qualitativer und quantitativer Hinsicht,
- einschl. der Ver – und Entsorgungsleistungen unter Berücksichtigung der zeitgleich laufenden Hochbauvorhaben
- Bauzeitenplan erstellen mit Einzelterminen und Einordnen der Fachfirmen für die technische Ausrüstung.

Die lage- und höhenmäßige Vermessung, Absteckung und Vermarkung der Fahrbahnachse, der Bord- und Rinnenachsen sowie der Leitungsachsen und Schächte, der Kabel- und Rohrleitungsgräben, der Flächenaufteilung mit unterschiedlicher Befestigung (Pflaster, Platten, Asphalt etc.), aller sonstigen Einbauobjekten sowie des Anschlusses an angrenzende bebaute und unbebaute Grundstücke mit hoher Präzision sind Aufgabe des AN und in der Kalkulation zu berücksichtigen.

Die Bestellung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinators und Erbringung der damit verbundenen Leistungen erfolgt nach gesonderter Abstimmung zwischen AG und AN bzw. Vorgabe des AG.

ANLAGE:

1 - Verkehrsführung während der Bauzeit

1 - 5



LH Erfurt

Erfurt Kurt-Schumacher-Straße

Beschreibung Genehmigungsplanung: Verkehrsführung während der Bauzeit

Stand: 22. Juli 2025



verkehr^{plus} Verkehrstechnik und
Verkehrsmanagement GmbH
Schmidtstedter Straße 1
99084 Erfurt

Inhaltsverzeichnis

Verkehrsführung/ Verkehrssicherung während der Bauzeit	3
I. Allgemeine Beschreibung der Verkehrsführung während der Bauzeit	3
II. Detaillierte Beschreibung der Verkehrsführung während der Bauzeit	3
III. Allgemeine Angaben zur Planung	5

Verkehrsführung/ Verkehrssicherung während der Bauzeit

I. Allgemeine Beschreibung der Verkehrsführung während der Bauzeit

Bei den durchzuführenden Leistungen handelt es sich um nachfolgende Ausführungsleistungen der:

Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird gemäß den **Bauabschnitten 1 und 2** mit den im Zuge der Verkehrsführungsplanung abgeleiteten Verkehrsführungs-Bauphasen/ -abschnitte 1, 2, 3 und 4 geplant.

Gesamtbauzeit

Ca. 540 Tage/ 18 Monate

- VF-BPh 1: ca. 6 Monate / 180 Tage
- VF-BPh 2: ca. 4,5 Monate / 135 Tage
- VF-BPh 3: ca. 3,5 Monate / 105 Tage
- VF-BPh 4: ca. 4 Monate / 120 Tage

Diese Grobabschätzung der Bauzeit sowie die Dauer der einzelnen Verkehrsführungs-Bauphasen dient der Kostenkalkulation.

II. Detaillierte Beschreibung der Verkehrsführung während der Bauzeit

VF-BPh 1 (Unterlage 16.5.1):

Der Baubereich zieht sich vom Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/ Trommsdorffstraße/ Schmidtstedter Straße bis zum Bereich „Busbahnhof/ IC Hotel“. Bebaut wird der nördliche Gehwegbereich sowie der westl. Knotenbereich Kurt-Schumacher-Straße/ Trommsdorffstraße/ Schmidtstedter Straße inklusive der Nebenanlagen.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Hauseingänge ist dabei immer zu gewährleisten.

Das Parken im "Kreisel" (Kurzzeitparkplätze) wird unterbunden; um Behinderungen der Busan-/ abfahrten zu vermeiden. Des Weiteren wird ein Teil des Bereichs als BE-Fläche vorgesehen. Den Taxen werden in der Bahnhofstraße Ausweichstellplätze zugewiesen (Bereich Bewohnerparken entfällt).

Die in der Kurt-Schumacher-Straße befindlichen SEV-Haltestellen werden verschoben. Es ist vorgesehen 3 Stellplätze gegenüber dem Busbahnhof herzustellen (SEV Nord). Dieser Bereich wird mit einer bauzeitlichen Haltestelle versehen inkl. Baumschutz der vorhandenen Bepflanzung. Dies beinhaltet eine Überbauung des offenen Plantanenbereichs. Weitere SEV-Haltestellen (2 Stellplätze) werden im Bereich Spielbergtor (Unterlage 16.5.5) vorgesehen.

Die Trommsdorffstraße/ K.-Schumacher-Str. wird in Folge der Baumaßnahme zur Einbahnstraße in Richtung Busbahnhof. Die verbleibende Restbreite ist ausreichend für Radverkehre in beide Fahrtrichtungen.

Die Erschließung der Tiefgarage IC-Hotel, Parkplatz prizotel sowie die Entfluchtung des Hauptbahnhofs werden gesichert.

VF-BPh 2 (Unterlage 16.5.2):

Der Baubereich zieht sich vom Bereich prizeotel zum Bereich „Busbahnhof/ IC Hotel“. Bebaut wird der der Fahrbahn- sowie südliche Gehwegbereich.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Hauseingänge ist dabei immer zu gewährleisten.

Die Regelung zum "Kreisel" bleiben wie in VF-BPh 1 bestehen.

Die Regelung zu den SEV-Haltestellen bleibt wie in VF-BPh 1 bestehen.

Es erfolgt die Sperrung der Kurt-Schumacher-Straße für Durchgangsverkehre des MIV sowie die Sperrung des Bereiches des Busbahnhofs für Durchgangsverkehre sowie Bringe-/ Abholerkehre des Hauptbahnhofs (Linienverkehr frei). Es wird auf die Tiefgarage verwiesen. Lediglich für Rettungs- und Lieferverkehr (inkl. Gäste) des IC-Hotels und Baustellenverkehr ist eine Befahrung vorgesehen.

Die Einbahnstraße Schmidtstedter Straße wird im Zuge der Bauphase gedreht. Der Radverkehr verkehrt wie im Bestand in beide Richtungen.

VF-BPh 3 (Unterlage 16.5.3):

Der Baubereich erstreckt sich vom Schmidtstedter Ufer bis in den Knotenbereich Kurt-Schumacher-Straße/ Trommsdorffstraße/ Schmidtstedter Straße.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Hauseingänge ist dabei immer zu gewährleisten.

Die Regelung zum "Kreisel" bleiben wie in VF-BPh 1 bestehen.

Die Regelung zu den SEV-Haltestellen bleibt wie in VF-BPh 1 bestehen.

Die Regelung zur Befahrung des Busbahnhofs aus Richtung Nord wird unterbunden. Es wird eine Einbahnstraßen/ Blockumfahrung über die Schmidtstedter Straße hergestellt.

Die Trommsdorffstraße wird als Sackgasse ohne LKW-Wendemöglichkeit ausgewiesen. In Folge der Baumaßnahme wird das Promenadendeck für Radfahrer gesperrt und eine großräumige Führung hergestellt.

VF-BPh 4 (Unterlage 16.5.4):

Der Baubereich erstreckt sich in den Knotenbereich Kurt-Schumacher-Straße/ Trommsdorffstraße/ Schmidtstedter Straße auf die Vorfläche des zukünftigen Hotelbaus.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Hauseingänge ist dabei immer zu gewährleisten.

Die Regelung zum "Kreisel" sowie zur Befahrung des Busbahnhofs werden zurückgenommen.

Die Regelung zu den SEV-Haltestellen bleibt wie in VF-BPh 1 bestehen.

Die Trommsdorffstraße sowie Schmidtstedter Straße werden zu gleichgerichteten Einbahnstraßen, welche eine Blockumfahrung ermöglichen. Die Kurt-Schumacher-Straße wird als Sackgasse ohne LKW-Wendemöglichkeit ausgewiesen. Die Erschließung des IC-Hotels sowie prizotel ist abgesichert.

III. Allgemeine Angaben zur Planung

Die vorgelegte Planung zur Verkehrsführung während der Bauzeit wurde intensiv mit der zuständigen Verkehrsbehörde sowie dem Erfurter Baustellenmanagement abgestimmt.

Es wurden die bekannten Parallelmaßnahmen (Stand Juni 2025) soweit dies möglich ist berücksichtigt.

Des Weiteren wurden bekannte DB-Maßnahmen, welche SEV-Verkehre nach sich ziehen, intensiv abgestimmt und insgesamt 5 SEV-Stellplätze vorgesehen (3 nördl. des HBhf, 2 südl. des HBhf).

Die Planungen sind gemäß RSA 2021 sowie ARS 5.2 erstellt. Die vorhandenen Wegebeziehungen der Fußgänger sowie Radfahrer sind grundsätzlich aufrecht gehalten. Insofern keine Durchwegungen auf verbleibenden Verkehrsflächen möglich war, wurden großräumigere Führungen vorgesehen. Eine Durchwegung durch den Baubereich kann in Folge der notwendigen Medienerneuerungen sowie -umverlegungen mit entsprechenden Bautiefen nicht vorgesehen werden. Die Umwege sind so kurz wie möglich gehalten.