



## Beschluss-Vorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **V/2014/12450**  
Datum: 04.02.2014  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030  
Verfasser: FB Bauen  
Plandatum:

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	08.04.2014	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften	22.04.2014	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	24.04.2014	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	21.05.2014	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.05.2014	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Baubeschluss Schnittstellenprojekt S-Bahnhof Nietleben**

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat beschließt die Umsetzung des Schnittstellenprojektes S-Bahnhof Nietleben in der Fassung vom 04.02.2014.
2. Der Finanzausschuss beschließt die überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 136.300 € im Haushaltsjahr 2014 im PSP-Element 7.660083.700.200.

Uwe Stäglin  
Beigeordneter

## Finanzielle Auswirkung in €:

### Haushaltseinstellung 2014:

<u>Ausgaben:</u>	Gesamt	bereitgestellt bis 2013	2014 mit HAR	2015
7.660083.700.100 Planungsleistungen	182.597,69	82.297,69	100.300,00	
7.660083.700.200 Bauleistungen	1.035.400,00		280.000,00	755.400,00
7.660083.735.100 Grunderwerb	76.283,64	36.883,64	39.400,00	
<b>Gesamt:</b>	<b>1.294.281,33</b>	<b>119.181,33</b>	<b>419.700,00</b>	<b>755.400,00</b>

<u>Einnahmen:</u>	Gesamt	2014	2015
7.660083.705.400 Investitionszuschuss	766.000,00	161.700,00	604.300,00
<b>Gesamt:</b>	<b>766.000,00</b>	<b>161.700,00</b>	<b>604.300,00</b>

### Finanzierungsplan entsprechend Zuwendungsbescheid Stand 10/2013:

<u>Ausgaben:</u>	Gesamt	bis 2013	2014	2015
7.660083 Gesamtausgaben	1.261.000,00	130.229,34	375.400,00	755.370,66
<b>Gesamt:</b>	<b>1.261.000,00</b>	<b>130.229,34</b>	<b>375.400,00</b>	<b>755.370,66</b>

<u>Einnahmen:</u>	Gesamt	2013	2014	2015
7.660083.705.400 Investitionszuschuss	1.000.320,20	95.703,67	300.320,00	604.296,53
<b>Gesamt:</b>	<b>1.000.320,20</b>	<b>95.703,67</b>	<b>300.320,00</b>	<b>604.296,53</b>

### Finanzielle Auswirkung neu in €:

<u>Ausgaben:</u>	Gesamt	bereitgestellt bis 2013	2014	2015
7.660083.700.100 Planungsleistungen	182.597,69	82.297,69	100.300,00	
7.660083.700.200 Bauleistungen	1.171.700,00		280.000,00	891.700,00
7.660083.735.100 Grunderwerb	76.283,64	36.883,64	39.400,00	
<b>Gesamt:</b>	<b>1.430.581,33</b>	<b>119.181,33</b>	<b>419.700,00</b>	<b>891.700,00</b>

<u>Einnahmen:</u>	Gesamt	2013	2014	2015
7.660083.705.400 Investitionszuschuss	1.135.963,67	95.703,67	326.900,00	713.360,00
<b>Gesamt:</b>	<b>1.135.963,67</b>	<b>95.703,67</b>	<b>326.900,00</b>	<b>713.360,00</b>

Die Maßnahme ist für die Stadt Halle kostenneutral.

Die Deckung der Eigenmittel sowie der Mehrausgaben erfolgt über ÖPNVG.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Begründung der Baumaßnahme</b>	<b>4</b>
1.1	Allgemeine Beschreibung	4
1.2	Veranlassung	4
1.3	Gegenstand des Baubeschlusses	5
1.4	Baubeschreibung	5
1.4.1	Allgemeine Baubeschreibung	5
1.4.2	Beschreibung der baulichen Anlagen	6
1.5	Grunderwerb	7
1.6	Kosten	8
1.6.1	Kostenanteile und Kostenträger	8
1.6.2	Kostenentwicklung	8
1.6.3	Finanzierung der Maßnahme	9
1.6.4	Folgekosten	10
1.6.5	Straßenausbaubeiträge / Erschließungsbeiträge	11
1.7	Zeitschiene der Maßnahmerealisierung	11
1.8	Beteiligung der Beauftragten	11
1.8.1	Familienfreundlichkeit	11
1.8.2	Fuß- und Radverkehr	11
1.8.3	Barrierefreiheit	11

### Anlagen:

Anlage 1	Übersichtskarte
Anlage 2	Lageplan
Anlage 3	Straßenquerschnitt Heidestraße
Anlage 4	Straßenquerschnitt P+R-Anlage
Anlage 5	Prinzipskizze Querungsstelle
Anlage 6.1	Checkliste für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen
Anlage 6.2	Stellungnahme des Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen
Anlage 7.1.1	Checkliste „Familiengerechte Verkehrsplanung, Verkehrsregelung und Gestaltung des innerstädtischen Nahverkehrs“
Anlage 7.1.2	Checkliste „Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder“
Anlage 7.1.3	Checkliste „Familiengerechte Formen“
Anlage 7.2	Stellungnahme des Kinder- und Jugendbeauftragten
Anlage 8	Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten
Anlage 9	Folgekostenanalyse

## **1. Begründung der Baumaßnahme**

### **1.1 Allgemeine Beschreibung**

Das Schnittstellenprojekt S-Bahnhof Nietleben ist Teil des verkehrspolitischen Leitbildes und des Nahverkehrsplanes der Stadt Halle, welche die Maßgabe enthalten, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu erhöhen und dafür insbesondere den S-Bahnhof Nietleben sowohl in seiner Funktion als Verknüpfungsstelle zwischen öffentlichem Straßenpersonennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr als auch in seiner Funktion als Zugangsstelle zum öffentlichen Personennahverkehr aufzuwerten. Hierzu sind die Ein-, Aus- und Umsteigebedingungen zu verbessern, was vor allem durch die Herstellung barrierefreier Bahn- und Bussteige, einschließlich ihrer Zugänge, erreicht werden soll. Zudem sollen eine Bike & Ride Anlage und eine Park & Ride Anlage errichtet werden. Im Rahmen der vollständigen Sanierung der Verkehrsstation S-Bahnhof Nietleben beteiligte sich die DB AG in Abstimmung mit der im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt handelnden Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH am Bauvorhaben bezüglich des Umbaus der Bahnanlagen. Der Umbau des Bahnsteiges ist bereits erfolgt.

### **1.2 Veranlassung**

Der derzeitige Zustand der Bushaltestellen, vorhandene Zugangsmöglichkeiten zu den Bahnanlagen und die Parkmöglichkeiten auf dem Vorplatz entsprechen nicht den heutigen Anforderungen an öffentliche Verkehrsräume. Die teils maroden Anlagen sind nicht behindertengerecht und bergen zum Teil für die Nutzer erhebliche Risiken. Das Parken erfolgt derzeit völlig ungeordnet. Abstellmöglichkeiten für Radfahrer existieren nicht. Die Ausleuchtung der ÖPNV-Schnittstelle ist mangelhaft. Fahrgastunterstände, Sitzgelegenheiten, Papierkörbe usw. sind an der ÖPNV-Schnittstelle nicht vorhanden. Am Standort befindliche Gebäude, Garagen und Kleinkläranlagen sollen mit Ausnahme des denkmalgeschützten Empfangsgebäudes vollständig rückgebaut werden. Diese befinden sich derzeit in einem ebenfalls desolaten Zustand.

Auch der Querschnitt der Heidestraße birgt im Bestand hinsichtlich der Aufteilung und Breite erhebliche Sicherheitsdefizite. Vorhandene Breiten der nur z.T. vorhandenen Nebenlagen entsprechen weder den Ansprüchen der jeweiligen Nutzergruppen, noch den geltenden Richtlinien. Der Radfahrer wird derzeit auf der stark belasteten Fahrbahn der Heidestraße geführt. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke betrug im Jahr 2012 11.622 Kfz/24h (Stand: Zählung vom 25.10.2012). Verkehrssichere Quermöglichkeiten im Zuge der Heidestraße (L159) sind nicht vorhanden. Eine barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen - in Verbindung mit den Haltepunkten des ÖPNV gibt es derzeit nicht. Die Sicht querender Fußgänger auf den Längsverkehr ist teilweise sehr stark durch den fahrbahnnahen Baumbestand eingeschränkt. Über den gesamten Bauabschnitt prägen unterschiedliche Beläge, unbefestigte Abschnitte und Unebenheiten das Bild des Bahnhofvorplatzes im Zuge der Heidestraße.

Die Überlegungen resultieren aus der Notwendigkeit der Beseitigung des schlechten Zustandes des Bahnhofvorplatzes, des Straßenraumes und der Nebenanlagen. Ziel ist die Anpassung der gesamten ÖPNV-Schnittstelle an die Belange des regelmäßigen Verkehrsaufkommens aller Nutzergruppen.

Die Planungen für das Schnittstellenprojekt begannen im Mai 2007. Das Vorhaben wurde 2008 in das Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt aufgenommen und im Mai 2008 erstmalig der Fördermittelantrag bei der Nahverkehr Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) gestellt. Auf der Basis der Vorplanung erfolgte die Festlegung der Vorzugsvariante per Grundsatzbeschluss vom 22.01.2009 (Vorlagennummer: IV/2209/07760).

Der Grundsatzbeschluss und deren inhaltliche Festlegungen sind die Basis für die Beschlussvorlage mit Ausnahme des darin vorgesehenen Abbruchs des Empfangsgebäudes. Nach Fassung des Grundsatzbeschlusses wurde der Antrag auf Abbruch des Empfangsgebäudes durch die Untere Denkmalschutzbehörde mit Schreiben

vom 10.12.2010 (Az.: 80619 - 2010) nach § 10 Abs. 2 Nr. 1-3 DenkmSchG LSA negativ beschieden. Auch der Widerspruch gegen den ablehnenden Bescheid der Unteren Denkmalschutzbehörde wurde durch das Landesverwaltungsamt am 21.12.2011 (Az.: 506.1.3-57721-52234012011) zurückgewiesen. Im Ergebnis ist eine vollständige Umsetzung des Grundsatzbeschlusses vom 22.01.2009 (Vorlagennummer: IV/2209/07760) nicht durchführbar. In Anbetracht des Verbleibs des denkmalgeschützten Empfangsgebäudes war zudem eine Überarbeitung der Vorplanung notwendig. Die vorgesehene Gebäudenutzung soll, wenn umsetzbar durch die Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn e.V. auf Grundlage der „Konzeption zur Nachnutzung des ehemaligen Empfangsgebäudes des Bhf. Halle-Nietleben“ erfolgen, dieses ist nicht Teil des Schnittstellenprojektes.

Das gesamte Bauvorhaben wird aus Fördermitteln des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt und aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes gefördert, so dass sich die Maßnahme, ausgenommen der Folgekosten haushaltsneutral für den städtischen Haushalt darstellt.

Die Realisierung des 1. Bauabschnittes (Baufeldbereinigung des Bahnhofvorplatzes) ist für 2014 und die Neubaumaßnahme der Verkehrsanlagen (2. Bauabschnitt) für 2015 vorgesehen.

### **1.3 Gegenstand des Baubeschlusses**

Der Baubeschluss umfasst den Rückbau baulicher Anlagen sowie die Neugestaltung der ÖPNV-Schnittstelle entlang eines ca. 225 m langen Teilstückes im Zuge der Heidestraße.

Die Stadt Halle (Saale) hat Fördermittel für das Vorhaben beantragt. Der Fördermittelgeber hat die Bereitstellung der erforderlichen Gelder zugesichert.

Die Betroffenheiten Dritter wurden geprüft. Daraus resultierende Leistungen bezüglich Schall, Begrünung (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen), Straßenbeleuchtung, Umverlegungsmaßnahmen und Verkehrssicherung sind erfasst.

### **1.4 Baubeschreibung**

#### **1.4.1 Allgemeine Baubeschreibung**

Folgende Maßnahmen sind Bestandteil des Vorhabens:

- Abbruch- und Rückbauarbeiten (Durchgangsgebäude, Lagehalle, Garagenkomplex, Kläranlagen und Schächte) im Zuge der Baufeldbereinigung,
- Ausbau der Heidestraße auf einer Länge von ca. 225 m,
- barrierefreier Ausbau der stadteinwärtigen Bushaltestelle als Buskap,
- barrierefreier Ausbau der stadtauswärtigen Bushaltestelle als Busbucht,
- regelkonformer und mobilitätsbehindertengerechter Ausbau der Warteflächen einschl. Fahrgastunterständen,
- regelkonformer und mobilitätsbehindertengerechter Ausbau der straßenbegleitenden Geh- und Radwege (Leitsystem mittels Bodenindikatoren),
- regelkonformer und mobilitätsbehindertengerechter Ausbau der Zugänge zu den Bahnanlagen,
- Neuordnung einer Park & Ride Anlage mit 40 Pkw-Stellplätzen, 2 Behindertenstellplätzen und 7 Motorradstellplätzen,
- Anordnung einer überdachten Fahrradabstellanlage für 40 Fahrräder (hoch/tief) und einer Ladestation für Elektrofahrräder nach Maßgabe des Fördermittelgebers,
- Ausbau der Aufenthaltsflächen des Bahnhofsvorplatzes,
- Ausbau der vorhandenen Zufahrt zum Gelände der DB-AG,
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Baumpflanzungen und Straßenbegleitgrün),
- Anordnung einer Straßenbeleuchtung nach DIN 5035-2,
- Markierung und Beschilderungsarbeiten,
- Leitungsumverlegungen und Anpassen der Straßenentwässerung im erforderlichen Umfang.

### Schallschutz:

Schalltechnische Untersuchungen zum Schnittstellenprojekt zur Abgrenzung der Rechtsansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Baulastträger wurden gutachterlich durch eine akkreditierte Messstelle nach §§ 26,28 BImSchG geprüft mit folgendem Ergebnis: „Rechtsansprüche der Nachbarschaft auf Schallschutzmaßnahmen bestehen nach 16. BImSchV am Immissionsort „Heidestraße 36“. Die Überschreitungen der gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte zur Nachtzeit betragen 8 dB. Für dieses Gebäude wurde ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen ermittelt. Die Prüfung des Anspruches auf Entschädigung sowie deren Abwicklung geschieht nach der Plangenehmigung in einem gesonderten Verfahren, das heißt, es wird auf der Grundlage der nach § 43 (1) Satz 3 BImSchG erlassenen Rechtsverordnung, der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ein Anspruch auf Entschädigung in Geld auf der Grundlage des § 42 BImSchG festgesetzt. Diese Entschädigungskosten in Höhe von ca. 19.992,- € wurden in den Baukosten berücksichtigt.“

Die Erneuerung der Verkehrsflächen soll grundhaft auf Grundlage des Gestaltungsbeschluss „IV/2009/07760“ vom 22.01.2009, planungsrelevanter Vorschriften, Richtlinien, Regelwerke und Merkblätter entsprechend der DIN 18024-1 „Barrierefreies Bauen“ erfolgen.

Ein wesentlicher Zwangspunkt ist die Außenkante des Stellwerkgebäudes der DB-AG in diesem Bereich. Die erforderliche Flächeninanspruchnahme ergibt sich durch eine regelkonforme Trassierung, die Aufteilung des Straßenquerschnittes und die Anschlussbereiche an die vorhandene Heidestraße. Die geometrischen Abmessungen der Bushaltestellen, Aufstellbereiche, des Fahrbahnteilers sowie der Geh- und Radwege entsprechen den richtlinienkonformen Mindestwerten.

### **1.4.2 Beschreibung der baulichen Anlagen**

#### Fahrbahn

Nach Tabelle 7 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) ist für eine Hauptverkehrsstraße mit Linienbusverkehr eine Fahrbahnbreite von 6,50 m vorzusehen. Die L159 ist zudem Bestandteil des Hauptstreckennetzes für Schwer- und Großraumtransporte. In diesem Fall ist neben Mittelinseln eine Mindestfahrbahnbreite von 3,75 m anzusetzen. Für Strecken des Militärgrundnetzes ist eine Mindestbreite von 4,75 m auf einer Fahrbahnseite neben Einbauten erforderlich.

Im vorliegenden Fall beträgt die Fahrstreifenbreite auf der Westseite der Mittelinsel 3,50 m. Auf der Ostseite wird der 3,25 m breite Fahrstreifen im Bereich des Fahrbahnteilers durch die Busbucht zusätzlich aufgeweitet, so dass die minimale Fahrbahnbreite neben dem Fahrbahnteiler 4,60 m beträgt. Da der Fahrbahnteiler überfahrbar ist, sind für alle oben genannten Nutzer die Kriterien der Befahrbarkeit erfüllt.

#### Bushaltestellen

Die Haltestellen werden im Bereich des Fahrbahnteilers angeordnet. Stadtauswärts wird eine Busbucht vorgesehen. Die Parameter der Busbucht sind in Anlehnung an die Vorgabe der RAST 06, Bild 92 ausgelegt. Die Mindestlänge der Haltestelle beträgt 20,00 m. Der Haltestellenbereich wird barrierefrei unter Einsatz von Bushaltestellenformsteinen mit einer Bordhöhe von 18 cm gestaltet. Stadteinwärts wird ein Buskap eingeordnet dessen Gestaltung im Wesentlichen dem der Busbucht (Borde, Bordhöhe, Länge, Wartefläche) gleicht.

#### Straßenbegleitende Radwege

Die Radwege werden straßenbegleitend auf Grundlage des Gestaltungsbeschlusses mit einer Mindestbreite von 1,60 m angeordnet (RASt 06, Tabelle 28). Verläuft der Radweg entlang des Fahrbahnrandes, so ist ein mindestens 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen vorzusehen (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, Tabelle 9). Das dokumentierte Mindestmaß ist ausreichend, da der Sicherheitsstreifen von Einbauten frei bleibt.

### Straßenbegleitende Gehwege

Parallel zu den Radwegen werden 2,50 m breite Gehwege (RASt 06, Abs. 6.1.6.1) angeordnet. Die vorgesehene Mindestbreite enthält einen taktilen Streifen zur Abgrenzung des Radweges entsprechend den Anforderungen an die Barrierefreiheit (RASt 06, Abs. 6.1.6.2/ 6.1.7.5).

### Warteflächen Bushaltestellen

Die Mindestbreite der Bussteigbreiten (Warteflächen) beträgt 3,00 m (RASt 06; Abs. 6.1.10.8). Die notwendigen Abmessungen der Warteflächen ergeben sich zudem aus den Abmessungen der vorgesehenen Wetterschutzeinrichtungen. Die Warteflächen werden mit beleuchteten Unterständen ausgestattet. In den Mindestbreiten der Bussteige enthalten sind taktile Streifen zur Abgrenzung der rückwärtig verlaufenden Radwege. Außerdem erfolgt eine taktile Markierung der Einstiegsstellen, in Verbindung mit einem Leitsystem, das eine gefahrlose Querung des Radweges, die Anbindung an die Querungsstelle und den Bahnsteig berücksichtigt.

### Querungsstelle

Überquerungsanlagen sind notwendig, da ein ausgeprägter Überquerungsbedarf vorliegt und die Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/h im Querschnitt beträgt. Zudem ist regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen. Die Bemessung der Querungsstelle in Höhe der Bushaltestellen erfolgte für Fußgänger- und Radverkehre und gewährleistet kürzeste Wegeverbindungen zwischen allen Haltepunkten des ÖPNV und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Geh- und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer werden durch taktile Elemente unterstützt. Die Querungsstelle ist in zwei Leitsysteme für jeweils Geh- und Sehbehinderte eingebunden. Die Bordhöhen betragen 0 cm für Gehbehinderte und 6 cm für Sehbehinderte (siehe Prinzipskizze). Die neu auszubauenden Gehwege schließen an die vorhandene Anlagen an. Die Leitsysteme der taktilen Elemente sind an die Gleisanlagen der DB-AG angebunden, so dass eine Führung bis zu den Bushaltestellen in beiden Richtungen gefahrlos gewährleistet werden kann.

### Park & Ride

Der östlich der Heidestraße anzuordnende Parkplatz bietet 42 Stellplätze (einschl. 2 Behindertenstellplätzen). Die Zufahrt zum Parkplatz ist 6,00 m breit. Sie dient gleichermaßen als Zufahrt zum Gelände der DB-AG. Die Breiten der Fahrgassen berücksichtigen den notwendigen Flächenbedarf für das Ein- und Ausparken der angeordneten Stellplätze in Senkrechtaufstellung (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Tabelle 4.3-1 (EAR 05)). Die Abmessungen der Stellplätze und Zufahrten entsprechen den Vorgaben der RAST 06 bzw. der EAR 05. Diese betragen:

Parken;	Breite:	2,50 m/ 3,50 m (Stellplätze für Rollstuhlbenutzer),
	Tiefe:	4,30 m/ 5,00 m (Stellplätze für Rollstuhlbenutzer),
	Überhangstreifen:	0,70 m

Zusätzlich werden 7 Stellplätze für Motorräder in Schrägaufstellung angeboten. Deren Tiefe beträgt  $\geq 1,60$  m. Der erforderliche Achsabstand von Motorrad zu Motorrad wurde mit 1,10 m (EAR 05, Pkt. 4.2.4.4) bemessen.

### Bike & Ride

Die Fahrradabstellanlagen werden nordwestlich des Parkplatzes angeordnet. Sie sind sowohl vom Bahnsteig als auch von der Heidestraße aus einzusehen. Die Abstellanlagen werden überdacht und beleuchtet. Des Weiteren ist entsprechend den Forderungen des Fördermittelgebers die Möglichkeit der Anordnung einer Ladestation für Elektrofahrräder vorzurüsten. Die Abstellanlagen bieten in Hoch-/Tiefeinstellung ca. 40 Abstellplätze.

## **1.5 Grunderwerb**

Grunderwerb ist nicht erforderlich. Im Haushaltsplan ausgewiesene Grunderwerbskosten beziehen sich auf den bereits stattgefundenen Flächentausch mit der DB AG und damit

verbundenen Kosten (Kosten für Vermessung und Vermarktung, Abgaben, Steuern, Gebühren, Honorare usw.). Temporär werden vorübergehend im Zuge der Bauausführung des 2. Bauabschnittes (Neubaumaßnahme) private Flächen in Anspruch genommen.

## 1.6 Kosten

### 1.6.1 Kostenanteile und Kostenträger

Das Vorhaben wirkt sich für die Stadt haushaltsneutral aus. Kostenträger für den städtischen Anteil der Maßnahme ist zu 80% die im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt handelnde Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH. Der verbleibende städtische Eigenanteil von 20% soll aus Regionalisierungsmitteln auf Grundlage des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) finanziert werden.

Weitere Kostenträger sind:

- EVH GmbH,
- Hallesche Wasser und Stadtwirtschaft GmbH,
- Deutsche Telekom AG,
- HAVAG AG,
- Ströer Deutsche Städte Medien GmbH.

Die ausgewiesenen Kosten umfassen die Leistungen der Stadt Halle einschließlich aller Anpassungsbereiche und den anteilig anfallenden Kosten für Leistungen Dritter. Mit dem Ausbau der Verkehrsanlagen werden Umverlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen als Folgemaßnahmen im Straßenraum erforderlich. Die Kosten für diese Umverlegungen entfallen gemäß geltender Konzessions- und Gestattungsverträge auf die Stadtwerke und die Stadt. Der städtische Anteil wurde in den Baukosten berücksichtigt.

Die Gesamtbaukosten (brutto) gliedern sich wie folgt:

Baulastträger / Bezeichnung	Leistung		Baukosten	
<b>Stadt Halle</b>	1. Bauabschnitt	Vorarbeiten	57.542,- €	
		Abbruch und Rückbauarbeiten	177.167,- €	
		Anpassungsarbeiten	45.291,- €	
		Teilsumme 1. Bauabschnitt	280.000,- €	
	2. Bauabschnitt	Straßenbau	608.572,- €	
		Schall	19.992,- €	
		Begrünung	59.039,- €	
		Straßenbeleuchtung	105.000,- €	
		Umverlegung <sup>1)</sup>	31.051,- €	
		Verkehrssicherung	68.000,- €	
		Teilsumme 2. Bauabschnitt	891.654,- €	
	<b>Summe städtischer Kostenanteile</b>			<b>1.171.654,- €</b>
	Sonstige	EVH, Gas	Umverlegung <sup>1)</sup>	9.809,- €
EVH, Strom		Umverlegung <sup>1)</sup>	10.621,- €	
Deutsche Telekom		Umverlegung <sup>2)</sup>	40.609,- €	
HWS, Trinkwasser		Umverlegung <sup>1)</sup>	10.621,- €	
HAVAG/ DSM		Fahrgastunterstände	8.397,- €	
Summe Kostenanteile Sonstige			80.057,- €	

<sup>1)</sup> nach Konzessionsverträgen

<sup>2)</sup> nach Telekommunikationsgesetz

### 1.6.2 Kostenentwicklung

Mit aktuellem Planungsstand erfolgte im Zuge der Fortschreibung der Kosten auch eine Anpassung an die aktuelle Kostenentwicklung. Die reinen Baukosten für das Vorhaben betragen nach derzeitigem Kenntnisstand 1,172 Mio. €. Die Steigerung beträgt ca. 13,1 %. Die Anpassung der Baukosten betrifft ausschließlich den 2. Bauabschnitt (Neubaumaßnahme) im Haushaltsjahr 2015. Die ursprünglich geschätzten Baukosten auf Grundlage der Vorplanung (Stand: 02/2012) betragen ca. 1.036 Mio. €. Dieser Kostenansatz der Baukosten war Grundlage für den Zuwendungsbescheid (einschl. Finanzierungsplan) der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (Aktenzeichen P020601). In der Erhöhung der Baukosten, die vor allem durch jährlich steigende Materialpreise und Löhne bedingt ist, wurden auch kostensteigernde Faktoren bezüglich der vorgesehenen Straßenbeleuchtung, Baumpflanzungen und Aufwendungen für die Verkehrssicherung während der Bauzeit berücksichtigt.

Seit Inkrafttreten der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vom 10. Juli 2013 (HOAI 2013) sind zusätzlich erhöhte Planungsaufwendungen unabdingbar. Diese Kosten sind bereits Bestandteil des verbindlichen Finanzierungsplanes im Zuwendungsbescheid der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (Aktenzeichen P020601) vom 21.10.2013.

### 1.6.3 Finanzierung der Maßnahme

Die Maßnahme ist Bestandteil des Förderprogrammes „Umgestaltung von SPNV-Schnittstellen (Schnittstellenprogramm)“ und wird entsprechend den Verwaltungsvorschriften zur Durchführung des Entflechtungsgesetzes (VV-EntflechtG/Verkehr) des Landes Sachsen-Anhalt gefördert. Gewährt werden Zuwendungen zum Bau, Ausbau und zur Umgestaltung des Vorhabens NASA GmbH. Zweck der Förderung ist die Verbesserung der Verknüpfung und Zugänglichkeit des SPNV mit anderen Verkehrsträgern. Die Zuwendung wird im Rahmen einer Projektförderung als Anteilfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses zu den entstehenden zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt. Der Fördersatz beträgt 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben. Gemäß Zuwendungsbescheid vom 21.10.2013 (Aktenzeichen P020601) liegt eine Förderzuweisung lt. verbindlichen Finanzierungsplan von 1.000.320,20 € vor.

Die Gesamtkosten des Bauvorhabens betragen 1.430.535,33 €. Der Mehrbedarf der Kosten bezogen auf den Bauablauf wird mit der Haushaltsplanung für das Jahr 2015 angepasst. Bei Ausschreibung des 2. Bauabschnittes wird eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung bereitgestellt.

Die restliche Finanzierung des Bauvorhabens erfolgt über „Regionalisierungsmittel“ auf Grundlage des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG). **Somit wirkt sich das Vorhaben für die Stadt haushaltsneutral aus.**

#### Haushaltseinstellung 2014:

PSP-Elemente	Bezeichnung	Haushaltsjahre			Gesamt in Euro
		bereitgestellt bis 2013	2014 mit HAR	2015	
7.660083.700.100	Planungsleistungen	82.297,69 €	100.300,00 €		182.597,69 €
7.660083.700.200	Bauleistungen		280.000,00 €	755.400,00 €	1.035.400,00 €
7.660083.735.100	Grunderwerb	36.883,64 €	39.400,00 €		76.283,64 €
Gesamtkosten		119.181,33 €	419.700,00 €	755.400,00 €	<b>1.294.281,33 €</b>
7.660083.705.400	Investitionszuschuss		161.700,00 €	604.300,00 €	<b>766.000,00 €</b>

### Finanzierungsplan gemäß Zuwendungsbescheid (Stand 10/2013):

PSP-Elemente	Bezeichnung	Haushaltsjahre			Gesamt in Euro
		bis 2013	2014	2015	
7.660083	Gesamtausgaben	130.229,34 €	375.400,00 €	755.370,66 €	1.261.000,00 €
7.660083	Investitionszuschuss	95.703,67 €	300.320,00 €	604.296,53 €	1.000.320,20 €

### Finanzierungsübersicht des Bauablaufs:

PSP-Elemente	Bezeichnung	Haushaltsjahre			Gesamt in Euro
		2013	2014	2015	
7.660083.700.100	Planungsleistungen	82.297,69 €	100.300,00 €		182.597,69 €
7.660083.700.200	Bauleistungen		280.000,00 €	891.700,00 €	1.171.700,00 €
7.660083.735.100	Gründerwerb	36.883,64 €	39.400,00 €		76.283,64 €
Gesamtkosten		119.181,33 €	419.700,00 €	891.700,00 €	1.430.581,33 €
7.660083.705.400	Investitionszuschuss	95.703,67 €	326.900,00 €	713.360,00 €	1.135.963,67 €

Die Planungs- und Bauleistungen sind untereinander deckungsfähig.

Die Maßnahme ist für die Stadt Halle kostenneutral.

Die Deckung der Eigenmittel sowie der Mehrausgaben erfolgt über ÖPNVG.

Parallel wurde mit aktuellem Planungsstand (01/2014) der Fördermittelantrag im Zuge der Kostenfortschreibung überarbeitet und erneut eingereicht. Folgender Finanzierungsplan wurde vorbehaltlich der verbindlichen Bewilligung des Fördermittelgebers beantragt:

	Gesamt in Euro	Haushaltsjahre		
		2013	2014	2015
Gesamtausgaben des Vorhabens	1.430.581,33 €	130.229,34 €	408.651,99 €	891.700,00 €
Zuwendungsfähige Ausgaben	1.419.981,58 €	119.629,59 €	408.651,99 €	891.700,00 €
Eigenmittel des Antragstellers nicht zuwendungsfähige Ausgaben	10.599,75 €	10.599,75 €	0,00 €	0,00 €
städtischer Eigenanteil	283.996,32 €	23.925,92 €	81.730,40 €	178.340,00 €
städtischer Eigenanteil in Prozent	20,59%	20,00%	20,00%	20,00%
Zuwendungen des Landes	1.135.985,26 €	95.703,67 €	326.921,59 €	713.360,00 €
Zuwendungen in Prozent	79,41%	80,00%	80,00%	80,00%
<b>Auszahlungsbetrag</b>	<b>1.135.985,26 €</b>	<b>95.703,67 €</b>	<b>326.921,59 €</b>	<b>713.360,00 €</b>

Die dargestellte Kostensteigerung der Baukosten betrifft ausschließlich den 2. Bauabschnitt (Neubaumaßnahme) im Haushaltsjahr 2015. Der Fördermittelgeber, die NASA GmbH, wurde bereits mit Schreiben vom 7.08.2013 über die Fortschreibung der Kosten im Zuge weiterer Planungsphasen informiert. Generell ist zu beachten, dass Änderungen und Anpassungen nach Maßgabe des Fördermittelgebers nicht ausgeschlossen und zu berücksichtigen sind. Sollte die NASA die Kostenerhöhung nicht mit 80% fördern, so wird Differenz über „Regionalisierungsmittel“ ausgeglichen.

#### 1.6.4 Folgekosten

Die Folgekosten in Höhe von 6.954 €/Jahr resultieren aus der Erneuerung der Verkehrsflächen, dem Neubau und der Ergänzung notwendiger

Entwässerungseinrichtungen. Berücksichtigt wurden jährliche Unterhaltungskosten für:

- Straßenreinigung,
- Reinigung der Straßenabläufe und Leitungen,
- Mäharbeiten,
- Pflege der Anpflanzungen,

- Arbeiten an Markierung und Beschilderung,
- Beleuchtungsarbeiten,
- Reparatur von Fahrbahnen.

Detaillierte Informationen zur Zusammensetzung sind in der Kostenanalyse (Anlage 9) enthalten.

### 1.6.5 Straßenausbaubeiträge / Erschließungsbeiträge

Die Maßnahme ist nicht beitragsfähig.

### 1.7 Zeitschiene der Maßnahmerealisierung

Mit derzeitigem Planungsstand kann bei Beschluss der Maßnahme von folgendem groben zeitlichen Ablauf ausgegangen werden:

<u>1. Bauabschnitt (Abbruchmaßnahme/ Baufeldbereinigung)</u>	Dauer
Beginn Ausschreibungs-/ Vergabeverfahren	ab 24.KW 2014, (Gesamtdauer ca. 3 Monate),
Bauausführung 1. Bauabschnitt	ab 40.KW 2014, (Gesamtdauer ca. 2 Monate) bis 49.KW 2014

<u>2. Bauabschnitt (Neubaumaßnahme)</u>	Dauer
Vertragsabschluss Ausführungsplanung,	
Vertragsabschluss Ausschreibungsunterlagen	ab 24.KW 2014,
Fertigstellung Ausführungsplanung/ Ausschreibungsunterlagen einschl. Prüfung	ab 42.KW 2014,
Vorbereitung der Vergabe, LP 7	bis 47.KW 2014,
Öffentliche Ausschreibung mit Stadtrat und Bau-/ Vergabeausschuss	bis 14.KW 2015 (Gesamtdauer ca. 4 Monate)
Bauausführung 2. Bauabschnitt	in 2015

### 1.8 Beteiligung der Beauftragten

#### 1.8.1 Familienfreundlichkeit

Das Bauvorhaben ist entsprechend den Grundsätzen einer familienfreundlichen Stadtentwicklung mittels des Prüfkataloges als familienverträglich beurteilt worden. Die planungsbegleitende Familienverträglichkeitsprüfung fand am 6.01.2014 mit positivem Ergebnis statt. Besonders berücksichtigt wurden die Grundsätze einer familienfreundlichen Stadtentwicklung.

Die projektbezogenen Listen des Prüffragen- und Maßnahmenkataloges im Rahmen der durchgeführten Familienverträglichkeitsprüfung:

- B - Familiengerechte Verkehrsplanung, Verkehrsregelung und Gestaltung des innerstädtischen Nahverkehrs,
- D - Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder,
- F - Familiengerechte Formen der Förderung/Beteiligung von Familien bzw. deren Mitgliedern

sind, wie auch die Stellungnahme des Kinder- und Jugendbeauftragten in der Anlage 7 enthalten.

#### 1.8.2 Fuß- und Radverkehr

Die vom Radverkehrsbeauftragten zur Planung abgegebene Stellungnahme vom 18.12.2013 liegt als Anlage 8 bei. Die Zustimmung des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt vor. Aus der Stellungnahme ergeben sich für das Projekt keine Änderungen.

#### 1.8.3 Barrierefreiheit

Die gesamte Verkehrsanlage wird barrierefrei gestaltet.

Die Forderungen der DIN 18024-1 „Barrierefreies Bauen“ für Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze wurden, sofern projektrelevant,

vollumfänglich umgesetzt. Die Prüfung der Entwurfsplanung durch den Fachbereich Bauen erfolgte am 28.11.2013. Zur Kenntnis genommen wurde das Bauvorhaben durch den Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Halle am 11.12.2013. Die Checkliste für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen und die Stellungnahme des Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen vom 18.12.2013 liegt als Anlage 6 bei.