



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **III/2004/03907**
Datum: 19.03.2004
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt:
Verfasser:

Beratungsfolge	Termin	Status
Beigeordnetenkonferenz	23.03.2004	nicht öffentlich Vorberatung
Ausschuss f. Planungs- u. Umweltangelegenheiten (Planungsausschuss)	13.04.2004	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach VOB, VOL und HOAI	15.04.2004	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Finanzen und städtische Beteiligungsverwaltung	20.04.2004	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	21.04.2004	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.04.2004	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss Bahnhofsvorplatz im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme Riebeckplatz

Beschlussvorschlag:

Dem in der Anlage beigefügten Entwurf zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird als Grundlage für die weitere Planung und Durchführung zugestimmt

Finanzielle Auswirkung:

Haushaltsstelle: Vermögenshaushalt

Einnahmen: HH-Stelle 2.6300.361000.296, in Summe von 1.628.000 €

Ausgaben: HH-Stelle 2.6300.932000.296

HH-Stelle 2.6300.950000.296, in Summe von 1.900.000 €

Ingrid Häußler
Oberbürgermeisterin

Vorlage Baubeschluss Bahnhofsvorplatz

Inhalt:

1. Präambel
2. Planungsgebiet und Ausbaugrenzen
3. Gestaltungsgrundsätze
4. Kosten
5. Finanzierung
6. Zeitschiene Planung und Bau

1. Präambel

Der Umbau des Bahnhofsvorplatzes steht im Zusammenhang mit dem komplexen Vorhaben des Straßenbahnneubaus von Halle Neustadt zum Riebeckplatz/Hbf. (2. Hauptabschnitt). Ausgehend von diesem Straßenbahnprojekt wird der gesamte Bereich zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt in den Jahren 2003 bis 2006 vollständig umgebaut.

Um die städtebauliche Qualität dieses Bereiches als Stadteingang zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt aufzuwerten, fasste der Stadtrat am 17.10.2001 den Grundsatzbeschluss zur Gestaltung. Zusätzlich zum laufenden Straßenbahnbau soll eine städtebauliche Aufwertung erfolgen, da die im Planfeststellungsverfahren der Straßenbahn vorgesehene Gestaltung als nicht ausreichend empfunden wurde.

Die südliche Hälfte des Bahnhofsvorplatzes sowie auch der Eingang in die obere Leipziger Straße liegen allerdings nicht innerhalb der Projektgrenzen dieses Straßenbahnneubaus, sie liegen somit außerhalb der Planung.

Um Lücken zu schließen und zum Anschluss dieser bisher unbeplanten Randbereiche an den Gesamtumbau des Riebeckplatzes wurden daher zwei Teilvorhaben konzipiert, von denen der Bahnhofsvorplatz durch das „Schnittstellenprogramm“ des Landes Sachsen-Anhalt (NASA) zu 90 % gefördert wird. Der Bahnhofsvorplatz stellt den 1. Abschnitt der Gesamtschnittstelle Riebeckplatz dar. Die Fördermittelbewilligung der NASA zum Umbau des Vorplatzes an die Stadt liegt bereits vor.

Es besteht somit die Möglichkeit, die gesamte Distanz zwischen Hauptbahnhofsaustritt und Eingang in die obere Leipziger Straße auf der Basis einer mit der Straßenbahnplanung gemeinsam koordinierten und abgestimmten Planung zeitgleich bis zum Jahre 2006 zu realisieren.

Dies ist von entscheidender Bedeutung, da diesem Bereich eine herausgehobene städtebauliche Relevanz im Sinne der Neugestaltung eines Stadteinganges zukommt und planerisches Stückwerk unbedingt vermieden werden muss.

Der Bahnhofsvorplatz soll hierfür in Verbindung mit den Planungen am Riebeckplatz die Qualität einer „Visitenkarte“ der Stadt sowie eines nachhaltig beeindruckenden Entrees in die Innenstadt erhalten.

Die Planung des Bahnhofsvorplatzes wurde daher als gesonderter Teil mit der HAVAG abgestimmt und in die Straßenbahnplanung integriert. Die Planung liegt nun als Entwurf gemäß HOAI vor. Zum Neubau der Straßenbahn sowie zur Gestaltung des Riebeckplatzes/Hbf.vorplatzes wurden bereits folgende Stadtratsbeschlüsse gefasst:

- Beschluss am 06.12.1995, Beschluss - Nr.95/I - 15/247 Straßenbahnneubau Machbarkeitsstudie
- Beschluss am 16.07.1997, Beschluss - Nr.97/I - 33/636 Straßenbahnneubau Vorentwurf
- Beschluss am 17.10.2001, Beschluss - Nr. III/2001/01585 Grundsatzbeschluss zur Gestaltung des Riebeckplatzes
- Beschluss am 10.12.2003 zum Ankauf des Bahnhofsvorplatzes (Hauptausschuss)

- sowie die quartalsweisen Mitteilungen der HAVAG/IPM zum Baufortschritt im Stadtrat

2. Planungsgebiet und Ausbaugrenzen

Das Planungsgebiet des Bahnhofsvorplatzes wird begrenzt im Westen von der Eisenbahnüberführung West, im Süden durch das Bahnhofsgebäude, im Osten durch die Stützwand des Platzes und im Norden durch die Delitzscher Straße (siehe Anlage 1 - Geltungsbereich).

3. Gestaltungsgrundsätze

Freiraumkonzept

Der Vorplatz ist ein vom Bahnhofsgebäude deutlich beherrschter, von den Stützmauern der Gleiskörper zu beiden Seiten begrenzter Platz, der zu einer zurückhaltenden, klaren Formensprache auffordert. Der Platz ist so zu gestalten, dass er in seiner baulichen Qualität der Hauptfassade des Bahnhofes entspricht, mit hoher Material- und Freiraumqualität die Gäste und Bewohner der Stadt empfängt und den vielfältigen funktionalen Erfordernissen weiterhin genügt.

Aufgrund der im nördlichen Platzbereich zukünftig querenden Straßenbahn erfährt er weitere Zwangspunkte (Minimierung der zur Verfügung stehenden Platzfläche/Stellfläche durch die planfestgestellte Straßenbahntrasse, planfestgestellte Ein- und Ausfahrt etc.).

Im Grundsatzbeschluss zur Gestaltung des Riebeckplatzes am 17.10.2001, hatte der Stadtrat bereits die formale Eingebundenheit des Bahnhofsvorplatzes in die Gesamtplanung des Riebeckplatzes bestätigt und war für die Freiraumplanung von der Weiterführung des dort verwendeten Pflastermaterials bis zum Eingang des Hauptbahnhofes ausgegangen. Auf diese Weise soll die Verknüpfung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof unterstrichen und gefördert werden (siehe Anlage 2 –Übersichtsplan).

Dementsprechend besteht das Pflaster analog zum Riebeckplatz aus einem Wechsel von glatten (Granitsteinplatten) und groberen (Granitkleinpflaster) Materialien, welche auf diese Weise einen einheitlich gestalteten Fußgängerbereich zwischen Innenstadt (obere Leipziger Straße) und Hauptbahnhof bilden. Die Granitplattenbeläge aus Richtung Riebeckplatz kommend werden aufgenommen und als großzügiges, U-förmiges Band (Laufzone) um den Platz gezogen. Die Granitplatten werden dabei in Reihe verlegt und haben unterschiedliche Formate. Die Übergänge zu den Gebäuden (Traufstreifen) sowie die Platzmitte wird einheitlich mit gelb-grauen Granitpflaster im „wildem Verband“ gepflastert (analog Pflasterung Riebeckplatz). Das Oval aus grauen Granitplatten am Eingang der Bahnhofshalle wird erhalten und in die neue Pflasterfläche integriert. Das Gleisbett der neuen Straßenbahn besteht aus Großsteinpflaster Granit gelb-grau mit Bitu-Fuge (siehe Anlagen 3 und 4).

Erschließung

Entsprechend der bisherigen Erschließung und entsprechend der Planfeststellung der Straßenbahn wird der Verkehr im Einbahnverkehr um die mittig angeordneten Stellflächen geführt. Die reinen Fußgängerflächen unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude sowie in den Seitenbereichen werden großzügig erweitert. Die Fußgänger aus Richtung Riebeckplatz und der Straßenbahnhaltestelle gelangen über einen großzügigen Fußgängerbereich (10 m breit) westlich des Platzes entlang der Arkadenläden zum Bahnhofseingang (Vorzone 21 m breit). Die Fußgänger aus Richtung Osten der Delitzscher Straße erhalten ein Gehweg (2,50 m breit) entlang der Pflanzfläche im Norden. An der östlichen Seite des Platzes weitet sich der Gehweg wieder auf 10 m auf.

Ein Radweg tangiert den Platz nördlich, im Verlauf der Delitzscher Straße. Auf der Ostseite

des Platzes werden 60 Fahrradbügel aus Edelstahl angeboten.

An der Stirnseite des Platzes ist die Ausstiegszone, an der Westseite die Wartezone für Taxis vorgesehen.

Aufgrund der neuen Straßenbahntrasse, welche zukünftig das obere Drittel des Platzes durchschneidet, muss die Zahl der absoluten Stellflächen stark reduziert werden. Hinzu kommen die Forderungen des Fördermittelgebers „Nahverkehr Sachsen-Anhalt (NASA)“, die Stellflächen am Vorplatz zugunsten der Ausweitung reiner Fußgängerflächen weiter zu begrenzen.

Insgesamt können daher am neugestalteten Platz 24 PKW-Stellplätze zum Kurzzeitparken, zwei Behindertenparkplätze, zwei Krad Stellplätze, zwei Andienparkplätze sowie Stellflächen zum kurzzeitigen Halten (Kiss & go) angeboten werden.

Stellplätze	Bestand	Planung
PKW	58	24
Behinderten- Stellplätze	2	2
Taxi	8 (+10 vor DB- Tunnel)	11
Krad	0	2
Kiss+Go	1	1
Anlieferung		2

Die derzeitige Funktion des Vorplatzes hauptsächlich als Parkplatz wird dabei bewusst – entsprechend o. g. Forderung - zugunsten der Fußgängerflächen sowie der Repräsentativität des Platzes verschoben.

Als Parkplatz für Besucher des Hauptbahnhofes sollen dagegen verstärkt die neuen Stellflächen am Westausgang sowie die Stellflächen an der Volkmannstraße genutzt werden, deren Angebundenheit an die Delitzscher Straße im Rahmen des Straßenbahnneubaus hierfür optimiert wird (Verlegung des Ampelübergangs auf die Westseite des Platzes, Verbesserung der Ein- und Ausfahrtsituation des Parkplatzes Volkmannstraße im Rahmen des Straßenbahnprojektes).

Die Belange der Kinderfreundlichkeitsprüfung wurden in der Planung berücksichtigt.

Ausstattung

Gegenüber dem Bahnportal werden von unten beleuchtete Sitzsteine vorgeschlagen, um den südlichen Platzbereich zu beleben und zugleich gegen den Verkehrsraum abzugrenzen. Sie bilden auch eine erste Willkommensgeste der Stadt gegenüber seinen Gästen. Auf der westlichen Seite werden zwei langgestreckte Steinbänke angeordnet, welche die gleiche Materialität und Farbigkeit wie die Sitzsteine erhalten.

Die Beleuchtung des Platzes erfolgt gleichmäßig von beiden Seiten. Es wird in Abstimmung mit der Leuchtenplanung auf dem Riebeckplatz Ost der Leuchtentyp URBI 2 aufgestellt. Zusätzlich zu der Ausleuchtung des Platzes, werden auf der stärker frequentierten Westseite die Stützen der Arkadenläden durch Bodenstrahler beleuchtet.

Die architektonische Raumwirkung des Platzes soll weiterhin durch je eine den Stützmauern vorgesetzte, schlanke Baumreihe in Baumscheiben unterstrichen werden. Im nördlichen Eingangsbereich des Platzes werden dabei die Bäume zu beiden Seiten der Straße mit Bodenstrahlern in Szene gesetzt und unterstreichen somit die Torwirkung. Insgesamt werden acht Papierkörbe in Kombination mit den Sitzsteinen und Bänken aufgestellt. Die Fahnenmasten der DB AG behalten ihren Standort.

4. Kosten

Die Kosten für die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes belaufen sich laut der Kostenberechnung der Entwurfsplanung auf **rund 1.900.000 Euro** brutto Gesamtkosten (siehe Anlage 5, Kostenberechnung)

Baukosten insgesamt inkl. MwSt.	1.160.000 EUR
Planungskosten insgesamt inkl. MwSt.	179.000 EUR
Grunderwerbskosten	558.000 EUR
Gesamtkosten inkl. MwSt.	1.900.000 EUR

Durch das Bundesamt zur Regelung offener Vermögensfragen, Vermögenszuordnungsstelle Chemnitz, wurde der Stadt Halle mit Schreiben vom 26.02.2004 der Bahnhofsvorplatz zugeordnet. Ein Grundstückskauf ist demnach nicht mehr erforderlich.

Die Bahn AG will allerdings gegen diesen Bescheid Widerspruch einlegen. Mit dem Fördergeber NASA ist daher abgestimmt die Kosten für den Grundstückskauf entsprechend der Antragstellung bis zur Klärung des Widerspruchs mit zu berücksichtigen.

5. Finanzierung

Die zuwendungsfähigen Ausgaben der Umgestaltung werden über das Schnittstellenprogramm der NASA zu 90 % gefördert , 10% sind Eigenmittel der Stadt. Die Eigenmittel sind im Haushalt der Stadt bereits eingestellt.

Finanzierung

Mittelabfluss	2003	2004	gesamt
Gesamtkosten der Maßnahme			1.900.000
Zuwendungsfähige Ausgaben			1.809.000
Zuweisung vom Land (=90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)		1.628.100	1.628.100
Dafür notwendige Eigenmittel (10 %)			180.900
Nicht zuwendungsfähige Ausgaben			91.000
Eigenmittel gesamt	271.900		271.900

6. Zeitschiene Planung und Bau

Zeitschiene Planung

Jahr 2002/2003 •Erarbeitung LPH. 1-3 HOAI (abgeschlossen)

Jahr 2004 •Erarbeitung LPH. 4-6 HOAI

Jahr 2004 •Ausschreibung/Vergabe

Zeitschiene Bauablauf

Unter Beachtung der Verkehrsführungszustände während der Bauzeit, den Arbeiten zum Straßenbahnprojekt und der geplanten Mittelbereitstellung ist der Baubeginn noch im Jahre 2004 vorgesehen. Die Fertigstellung zusammen mit den Straßenbahnanlagen soll im Jahre 2005 erfolgen.

Die Zugänglichkeit zum Eingang des Hauptbahnhofes wird während der gesamten Bauzeit erhalten bleiben.

Anlagenblatt

Anlage 1 Geltungsbereich

Anlage 2 Übersichtsplan

Anlage 3 Entwurfsplan

Anlage 4 Detailplan

Anlage 5 Kostenberechnung