

Konzept zur Gestaltung des Riebeckplatzes

Inhaltsverzeichnis

I. Sachdarstellung und Begründung

1.	Präambel	2
2.	Anlass der städtebaulichen Planung.....	2
3.	Städtebauliches Prinzip	3
3.1	Soziale Kontrolle, Nachtsicherheit	3
3.2	Bahnhofsseite West.....	3
3.3	Inneres Oval	4
3.4	Platz am LISA-Gebäude	4
3.5	Materialien	5
3.6	Lichtkonzeption.....	6
4.	Ökologischer Ausgleich	6
5.	Brückenumbau	6
5.1	Bauablauf Brückenabfangung.....	7
6.	Kostenschätzung	7
6.1	Gestaltung Fußwege.....	7
6.2	Bisher nicht eingestellte Kosten für Beleuchtung.....	8
6.3	Kostenmodifizierung im Bereich der Ingenieurbauwerke	8
6.4	Zusätzliche Kosten (Ringdach und Ladenzone)	9
6.5	Zusammenfassung (Vergleich der neuen mit der früheren Kostenschätzung)	9

II. Anlagen

Planunterlagen Riebeckplatz

1. Präambel

Im Rahmen der Straßenbahnneuplanung Halle Neustadt - Riebeckplatz/Hbf. zweiter Hauptabschnitt (2. Ha.) ist ein vollständiger Umbau des Bereiches Riebeckplatz sowie der Vorzone vor dem ehemaligen "Haus des Lehrers" (jetzt Landesinstitut Sachsen-Anhalt, LISA) vorgesehen.

Dieses wichtige innerstädtische Verkehrsprojekt wird seit 1995 von der HAVAG als Vorhabenträger intensiv vorangetrieben. Seit November 1998 ist der Neustädter Teil der neuen Straßenbahn bereits im Betrieb. Bis zum Jahre 2005 soll der 2. Ha., von der Mansfelder Str. bis zum Hbf., fertiggestellt sein.

Im Bereich des Riebeckplatzes soll durch den Umbau vor allem die Verflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten optimiert werden. Fußgänger und Straßenbahn werden zukünftig als Umweltverbund unabhängig vom Autoverkehr in einer Ebene zwischen der Leipziger Straße und dem Hauptbahnhof geführt, die Tunnelröhre entfällt. Die Haltestellen der Straßenbahnen werden direkt an den Hauptbahnhof bzw. an die Leipziger Straße verlegt. Weiterhin soll die Vorzone vor dem Haus des Lehrers wieder auf das Niveau der Leipziger Straße gebracht werden und ein großzügiger Platzbereich entstehen.

Diese verkehrstechnische Konzeption wurde bereits zweimal dem Stadtrat vorgestellt und positiv beschlossen.

1. Beschluss am 06.12.1995, Beschluß-Nr.95/I - 15/247 Machbarkeitsstudie

2. Beschluss am 16.07.1997, Beschluß-Nr.97/I - 33/636 Vorentwurf

Baurecht für die Straßenbahn wird über ein Planfeststellungsverfahren geschaffen, welches im Oktober 1997 im Regierungspräsidium Halle mit dem Anhörungsverfahren anließ und mittlerweile in den wesentlichen Teilbereichen bestätigt wurde. Teilgenehmigungen, etwa für die Brücken (Saale, Hbf.) sind bereits ausgesprochen worden, die Bauwerke werden zur Zeit errichtet.

Für die anstehende Ausgestaltung der gesamten Flächen wurde eine Arbeitsgemeinschaft unter Federführung des Architekturbüros PPL (Planungsgruppe Professor Laage) durch das Stadtplanungsamt beauftragt.

Das nun vorliegende Konzept zur Gestaltung des Riebeckplatzes ist unter I. Sachdarstellung und Begründung, in den Gliederungspunkten 3. bis 6. näher erläutert. Unter II. Anlage befinden sich entsprechende Planunterlagen.

Das Konzept der Arbeitsgemeinschaft kommt in einer ersten, groben Kostenschätzung auf etwa 10 Mio. DM zusätzliche Kosten, die bisher nicht in der technischen Planung berücksichtigt wurden (s. Punkt 6.).

2. Anlass der städtebaulichen Planung

Die technische Trassenplanung der HAVAG, welche durch das o. g. Planfeststellungsverfahren erfolgt ist, kann naturgemäß die Vielzahl an gestalterischen Fragen und städtebaulichen Problemen eines vollständigen Umbaus des Riebeckplatzes nicht beantworten.

Die Arbeitsgemeinschaft PPL Leipzig - BSF Schwerin - Setzpfandt Magdeburg - Dinnebier Wuppertal wurde daher mit der Überprüfung der bisherigen Gestaltungsüberlegungen im Rahmen des Planungsauftrages der HAVAG, mit folgenden Schwerpunkten beauftragt:

1. Herausarbeitung der "Stadttorsituation" im Kontext mit der Aufwertung des Hauptbahnhofes, der steigenden Bedeutung der historischen Innenstadt und der Einbeziehung der städtebaulichen Festpunkte aus den 60er Jahren.
2. Besondere Beachtung der sozialen Kontrolle und Sicherheit in den Nachtzeiten.
3. Bequemlichkeit und Abwechslung der Fußgängerzone zwischen Bahnhof und Leipziger Straße.

4. Gliederung und Orientierung der Raumfolgen.
5. Künstlerische Ausformung und weitere Überlegungen zum "Fäustedenkmal".

3. Städtebauliches Prinzip

Der Riebeckplatz wird auch nach dem erfolgten Umbau mit ca. 90.000 Fahrzeugen täglich der verkehrsreichste Platz in Halle bleiben. Gleichzeitig bleibt er aber auch, als Verlängerung der Leipziger Straße, die wichtigste Fußgängerverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt Halles.

Das vorliegende Konzept versucht nun auf der Grundlage der technischen Planung dieses Verkehrsbauwerkes, die Eigenschaft des öffentlichen Raumes insbesondere für den Umweltverbund (Fußgänger/Radfahrer/Straßenbahn) neu zu definieren.

Im Gegensatz zur derzeit bestehenden Tunnelröhre soll zwischen Hauptbahnhof und Leipziger Straße ein urbaner Raum mit Verweilqualitäten und kleinen Läden für Kleingewerbetreibende und Geschäftsräume in der Lage entstehen. Eine durchgängige Wandbegleitung aus einer Folge von kleinen und kleinsten Ladeneinheiten, bis hin zu Schau- und Informationsflächen, in einer einheitlichen transparenten Glasstruktur soll hierzu für den Fußgänger eine Verknüpfung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt herstellen und den Stadtraum neu beleben.

Diesem Grundgedanken tritt das Gestaltungskonzept mit klaren, zusammenhängenden Raumfolgen zur Seite:

Bahnhofsvorplatz ↔ Freiraum Aufgang Hauptbahnhof West ↔ Inneres Oval (etwas verkleinert mit deutlichen Kanten und Raumbegrenzungen) ↔ Flach geneigte Platzweiterung vor dem LISA-Gebäude mit Anschluss an die Leipziger Straße.

3.1 Soziale Kontrolle, Nachtsicherheit

Die vorgenannte durchgehende Struktur ist so angeordnet, dass keinerlei unübersichtliche Raumecken und Nischen entstehen, sondern ein teilweise regengeschützter (Ringdach), interessant begleitender Weg vom Bahnhof bis zur Leipziger Straße angeboten wird, der ein deutlich verbessertes Angebot darstellen wird als die heutige Situation, welche neben der Unterquerungsmöglichkeit des Verkehrsplatzes keine weiteren Funktionen anbietet und nachts eher soziale Unsicherheit verbreitet.

Im Bereich des Aufganges zum Westausgang des Hauptbahnhofes wird die schon bestehende Idee eines Gebäudes mit noch festzulegender Nutzung wieder aufgegriffen und in den Konzeptentwurf integriert. Durch die Platzierung des Gebäudes längs der Fußgängerzone besteht die Möglichkeit eine offene, für Laufkundschaft interessante Basementnutzung z. B. unter Arkaden zu realisieren. Ebenso können Arkaden auf der Bahnhofsseite die beengte Situation dort aufwerten und den Zugang zur Busstation erleichtern.

Solange das Gebäude noch nicht gebaut ist, sollte eine - niveauebene - Zwischenlösung gefunden werden, z. B. durch eine entsprechend gestaltete Kioskzeile.

3.2 Bahnhofsseite West

Zur besseren Orientierung zwischen den Straßenbahnhaltestellen des Hauptbahnhofes wird die Haltestelle Hbf. West bis in die Sichtachse Bahnunterführung - Riebeckplatz vorgezogen.

Diese Haltestelle sollte in zwei Ebenen auf längere Sicht - im Zusammenhang mit dem Bau z. B. des o. g. Gebäudes - eine Überdachung erhalten, welche dann die sonst entstehende "Grabensituation" zu einem positiven Raum wandelt und das Auffinden dieses eher versteckten Bereiches gerade für Ortsfremde deutlich verbessert.

3.3 Inneres Oval

Dieser auch nach oben deutlich als Oval ausgebildete Stadtraum ist im Gegensatz zur bisherigen Planung etwas kleiner proportioniert. Hierzu wurden die Nord- und die Südseite des Ovals von vorher ca. 90 m auf ca. 50 m näher aneinander herangezogen; damit ergibt sich zwar eine platzartige Aufweitung, allerdings mit einer deutlicheren Begrenzung längs der Laufrichtung des Fußgängers. Diese Begrenzung des Raumes wird durch zwei Elemente gestützt:

- Ovale Zugseil als innere Tragkonstruktion für ein ca. 3 m breites Glasdach (Ringdach, Regenschutz) über dem Hauptfußweg und ein anschließendes Gründach (Sedum), das als Regenrückhalt, Schalldämpfung und Staubfänger ökologische Funktion übernimmt.
- Gläserne Schaufensterfront vor kleinen Läden, Kioske, Bistros bis hin zu einfachen Schaufenstern und Informationswänden.

Im Gegensatz zur bisherigen Planung sind weiterhin die in der Fußgängerebene stehenden Brückenstützen mit ihren freigelegten Fundamenten durch je zwei schlanke Zwillingsssäulen mit Durchmesser von 80 cm ausgetauscht. Diese Maßnahme ist notwendig, da sonst im Wegeverlauf durch die Fundamente unübersichtliche Räume entstehen, welche die Gestaltung des Platzbereiches erschweren und die besonders nachts das Sicherheitsgefühl negativ beeinflussen.

Der Platz bietet jetzt eine klar ablesbare Fußwegführung entlang den Schaufenstern (regengeschützt durch Glasdach), ohne sonstige Einschränkungen auf die freie Bewegung der Benutzer auszuüben (Mischfläche entsprechend Planfeststellung).

Durch eine leichte Muldenbildung zu den Straßenbahngleisen wird das Oval betont und die Entwässerung mittels parallel zu den Gleisen geführte Rinnen gewährleistet, die gleichzeitig für Gehbehinderte die Warnschwelle vor den Gleisanlagen bildet. Durch einen transparenten Spritz- und Schallschutz (Geländerersatz) auf der Hochstraße wird die heutige Beeinträchtigung auf die darunter liegenden Flächen abgebaut.

3.4 Platz am LISA-Gebäude Problemlage Fäuste

Ein Erhalt der Fäuste vor dem LISA war ursprünglich in den Planfeststellungsunterlagen nicht vorgesehen. Die Wegnahme der Fäuste, welche allein aufgrund der Linienführung der neuen Straßenbahn nicht notwendig ist (die Gleise führen mit Abstand an dem Denkmal vorbei), wurde vom Regierungspräsidium allerdings beanstandet und der Abbruch des Denkmals nach Rücksprache mit dem Landesamt für Denkmalpflege abgelehnt.

Das Fäuste Monument ist als Einzeldenkmal im Denkmalverzeichnis Sachsen-Anhalt eingetragen. Die Fäuste wurden aufgrund dieses Einwandes des Regierungspräsidiums von der HAVAG aus dem laufenden Verfahren ausgeklammert.

Der Standort bleibt damit unberührt, ringsum wird das Areal aber vollständig verändert. Ein Verbleib der Fäuste am Ort hat eine Erhöhung des Denkmals zur Folge, da der gesamte Platzbereich vor dem LISA-Gebäude um etwa drei Meter abgegraben werden muss. Das bedeutet für die zukünftige Höhe des Fäuste Monumentes, dass zur Abfangung des Denkmals eine drei Meter hohe Sockelkonstruktion unterhalb des derzeitigen Platzniveaus vor dem LISA-

Gebäude errichtet werden müsste. Dies ist derzeit als Erhaltungsmaßnahme für das Denkmal in den Planfeststellungsunterlagen so vorgesehen (siehe Anlage).

Die bauliche Realisierung dieser Variante des Planfeststellungsverfahrens mit den ausgeklammerten Fäusten ist gestalterisch höchst unbefriedigend und sollte nicht realisiert werden. Nicht nur die Steigerung der Maßverhältnisse des Denkmals wirkt sich ungünstig auf die Ansicht aus, auch der gewollte künstlerische Ausdruck der Fäuste - das symbolische Durchbrechen einer verkrusteten Oberfläche - wird extrem zerstört. Ein eventueller Ab- und Neuaufbau an anderer Stelle wird ebenfalls nicht in Erwägung gezogen, da dies ebenso den Denkmalcharakter verändern würde, und dazu unkalkulierbare Kosten mit sich bringt.

Die Gestaltungskonzeption bietet zur Fäusteproblematik zwei Lösungen an, die beide auf dem neu gestalteten Basismodell des Platzes am LISA Gebäude realisierbar sind. Dieses Basismodell sieht für den Platz am LISA-Gebäude eine ganz einfache ungekünstelte flache Kegelform mit 2 - 3 % Gefälle vor, welche die linearen Strukturen der Leipziger Straße in Richtung der beiden Unterführungen auffächert.

1. Variante pro Abriss der Fäuste (siehe Anlage)

- Durchgängige Platzfläche, gut proportionierter Platz, ringsum öffentlich belebter Rand , trotz Nähe zum Fahrverkehr gute Aufenthaltsqualität.
- Ein Erhalt würde eine Einengung und optische Verstellung des Platzes im Bereich Haltestelle Riebeckplatz West/Fußgängertunnel Franckestraße bewirken.
- Ein Erhalt ist aufgrund notwendiger Betonsanierung und Sockelneubau kostenintensiv (Genauere Kosten sind noch nicht abzuschätzen).

2. Variante contra Abriss der Fäuste (siehe Anlage)

- Teil der Stadt(bild)geschichte, als Einzeldenkmal im Geschichtsbewusstsein vieler Hallenser verankert.
- Optimierung des Standplatzes im Rahmen der Platzneugestaltung möglich, z. B. durch Realisierung der ursprünglich angedachten verschiedenen geneigten Ebenen auf dem das Denkmal steht (sogenannter Schollensockel).
- Verbindung dieses Schollensockels mit der notwendigen Neugestaltung des Eingangsbereiches LISA ratsam (ebenerdiger Eingang in die derzeitige Kellerebene LISA ist nicht möglich).

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt den Erhalt des Fäuste Monumentes. Eine städtebaulich akzeptable Lösung für den neu entstehenden Platzbereich ist durch die dargestellte Variante 2. möglich. Ein Beharren auf den Abriss ist gegen die Position des Landesamtes für Denkmalpflege und gegen einen Teil der Hallenser Bürger daher nicht zu empfehlen. Gleichzeitig bietet die Variante Erhalt auch eine überzeugende Lösung für den Eingangsbereich LISA an.

3.5 Materialien

Das Gestaltungskonzept der beauftragten Planungsgruppe geht davon aus, dass die Bedeutung des Riebeckplatzes für das Gesamtimage der Stadt Halle eine hohe Qualität des Belagsmaterials sowohl in Sachen Dauerhaftigkeit als auch in ästhetischer Hinsicht verlangt. Bei der weiteren Planung ist zu prüfen, ob dieser Standard aufrecht erhalten werden kann, oder ob z. B. auch ein Betonstein in Erwägung gezogen werden soll.

Der Entwurf ist noch nicht ausdetailliert. Vorgesehen werden sollte auf alle Fälle ein ebener Belag in Züge der Hauptwege vor den Schauplätzen. Für den Rest ist ein weitgehend richtungsneutrales Klein- bis Mittelpflaster angedacht.

3.6 Lichtkonzeption

Um den Fußgängerbereich des Riebeckplatzes auch nachts als attraktiven und belebten Stadtraum in Szene zu setzen, ist bereits eine Lichtkonzeption im Ansatz entwickelt worden. Gerade nachts ist der Bereich zwischen Leipziger Straße und Hauptbahnhof derzeit als unsicherer, verlassener Stadtraum bekannt.

Die Zugänge (Unterführungen) werden demnach durch indirektes Licht zu einem Lichtraum inszeniert. Hohe Beleuchtungsstärken sollen ein Gefühl der Sicherheit schaffen und sollen die beiden Ein- und Ausgänge zum Riebeckplatz betonen.

Die Wegesituation auf dem Riebeckplatz ist durch die schalenförmige Begrenzung qualitativ voll beleuchteter Einzelhandelsgeschäfte und Gastronomie gezeichnet.

Charakteristisch sind die harte Begrenzung, die Fassung des Platzes, Einblicke in die Geschäfte, die durch die Lichtszene auch nachts erlebbar sein sollen.

Die Beleuchtung der Wegeführung wird neben dem Schaufensterlicht ergänzt durch sogenannte Downlights (HIT-Sterne), die an der vorderen Begrenzung des Glasdaches befestigt werden können. Es entsteht ein brillantes Licht, das zum Platz hin eine imaginäre Begrenzung durch ein Lichtvorhang bildet.

Eigenschaften sind weiche Begrenzung, Transparenz, Ausblick auf den Platz.

Die dunklen Stützen der Hochstraße werden durch Bodenstrahler beleuchtet. Unterleuchtete Glasflächen, die um die Stützen im Belag eingelassen sind, erzeugen eine Aura, welche die Konstruktion schweben lässt und einen Sicherheitsaspekt bietet.

Leuchtelemente, die in die Schienentrasse integriert sind, kündigen durch ein Lauflicht die Straßenbahn an. Neben dem gestalterischen Effekt bietet diese Maßnahme einen hohen verkehrssicherheitstechnischen Aspekt zur Vermeidung von Kollisionen zwischen Fußgänger und Straßenbahn.

Um die Lichtinszenierung des Fußgängerbereiches nicht durch Streulicht zu beeinträchtigen wird auf die technische Beleuchtung der darüberliegenden Hochstraße - soweit verkehrstechnisch möglich - verzichtet.

4. Ökologischer Ausgleich

Die in der Planfeststellung vorgesehenen Maßnahmen sind in der bisherigen Planung mit z.T. anzweifelbaren Maßnahmen umgesetzt:

- Baumpflanzungen in Bastionen mit schlechten Bedingungen für das Wurzelwerk,
- Isolierte Grünflächen innerhalb des Ovals mit hoher Belastung durch Passanten.

Die Gestaltungskonzeption vereinigt wesentliche Pflanzflächen mit dem großflächigen Verkehrsgrün, das frei bleibt von menschlichen Eingriffen und ausreichende Wurzelräume anbietet. Die Baumbastionen entfallen. Das Gründach - nicht zugänglich - sorgt für kleinklimatische Verbesserung und wirkt regenwasserrückhaltend.

Insgesamt kann man eine weitgehende Gleichwertigkeit zur bisherigen Planung erwarten.

5. Brückenumbau

Durch die Reduktion der bisherigen Größe des Ovals werden 4 Stützen weniger von Abfangungsmaßnahmen tangiert.

Die verbleibenden Stützen, davon 2 Festpunktstützen, werden entgegen der bisherigen Planung nicht weiterverwendet, da die sonst notwendigen Fundamentabfangungen den Platzraum so verstellen würden, dass seine Wirkung das Planungsziel eines sozial gesicherten Weges konterkarieren würde. Der Ersatz wird durch je eine schlanke Zwillingstütze (Stahl) geleistet. Zur Beibehaltung der bisherigen Tragwerksstruktur - Pendelstützen mit einem

Festpunkt in etwa Brückenmitte - werden beide mittleren Stützenpaare als Festpunkte gebaut.

Der Umbau soll weitgehend ohne Brückensperrung vollzogen werden.

5.1 Bauablauf Brückenabfangung (s. vorläufige Skizzen)

1. Herstellung der Behelfsabstützung an allen vier Stützen (nacheinander beim Umsetzen der Last auf die Behelfsstützen Sperrung erforderlich).
2. Stützenabbruch (alle vier Stützen) und Aushub. Dabei ist Verkehr auf beiden oberen Brücken möglich.
 3. Herstellung untere Bohrpfähle und Pfahlkopfplatte (Verkehr auf beiden oberen Brücken möglich).
4. Ausbau der inneren Traversen (Auflager) und Umsetzen der Last auf äußere Traversen. Anschließend Stützen- und Lagereinbau (Dabei Verkehrssperrung auf dem betroffenen Überbau).
5. Während der Bauzeit ist eine provisorische Längsfesthaltung der oberen Brücken außerhalb der Baugrube erforderlich.

6. Kostenschätzung

Durch das vorliegende Gestaltungskonzept kann bereits heute der Kostenrahmen beziffert werden (s. Punkt 6.5).

Durch die im weiteren anstehende Detaillierung der Planung sollen auch die Kosten weiter konkretisiert werden bzw. soll auch die Darstellung in Jahresscheiben sowie die Ausweisung von Folgekosten (z. B. bei der Frage der Energiekosten) erfolgen.

6.1 Gestaltung Fußwege

Auf der bis dato entwickelten Entwurfsbasis der Planfeststellung liegt eine Kostenschätzung vor, die nur einen ganz niedrigen Standard zulässt, der z. B. weit unter jenem der Fußgängerzone Leipziger Straße liegt:

Größe der Fläche	ca. 12.500 m ²
bei angesetzten Schätzkosten von 800.000 DM (laut Planfeststellung) sind dies	64,- DM/m ² .
Bereits der notwendige Unterbau wird zwischen 35 DM/m ² und 50 DM/m ² , je nach Grad der notwendigen Befahrbarkeit, kosten.	
Bei Einsatz von gut begehbarem Natursteinmaterial ist mit Kosten von maximal	4.000.000 DM
zu rechnen.	

Bei Einsatz von Betonmaterial kann dieser Maximalbetrag erheblich reduziert werden.

Zwischensumme ca. 4.000.000 DM

6.2 Bisher nicht eingestellte Kosten für Beleuchtung

Wenn die Fußgängerebene auch die notwendige soziale Sicherheit bieten soll, ist eine sorgfältige Ausleuchtung notwendig. Kosten sind in der bisherigen Planung nicht genannt.

Das neue Konzept bietet eine Mischung aus "öffentlichen" Investitions- und Unterhaltungskosten und privater Kostenübernahme durch Schaufenster- und Reklamebeleuchtung an, letzteres ist vertraglich mit den Mietern zu regeln.

Die öffentlichen Investitionskosten werden wie folgt geschätzt:

Downlights an der Glasdachkonstruktion		
35 Stück Strahler, 35 W HIT	à 800 DM	28.000 DM
Straßenbahn 2x100m Strecke mit gesteuerten Bodenleuchtfeldern		
50 Stück, LED-Technik	à 1.000 DM	50.000 DM
Unterführung auf den Riebeckplatz, 2x20m Tunnel		
40 Deckenfluter, 150 W HIT	à 1.200 DM	48.000 DM
Hochstraße, Akzentuierung der Flanken		
2x150m Lichtlinie	à 500 DM	150.000 DM
Bodenstrahler um Stützen der Hochstraße		
32 Stück Teilsegmente mit Glas	à 3.000 DM	96.000 DM
<u>Zwischensumme</u>		<u>ca. 400.000 DM</u>

6.3 Kostenmodifizierung im Bereich der Ingenieurbauwerke

Hier gibt es mehrere Bereiche, in denen Kosten modifiziert werden müssen:

•Stützwände im Verkehrsknoten

Durch den Entfall der "Baumbastionen" und die Verkürzung der Stützwandabwicklung ergeben sich ca. 35 % weniger lfdm, d.h. auf alle Fälle 35 % weniger Bohrpfähle. Andererseits sind im neuen Konzept im Ringinneren die Stützwände alle ca. 6 m hoch, im Gegensatz zu dem bisherigen Modell mit wechselnden Höhen. Die

•Reduktion der Massen beläuft sich daher bei
Gemessen an der bisherigen Kostenschätzung also

ca. 10 %
ca. - 250.000 DM

Am Außenring nach Westen ergeben sich bei Entfall der Bastionen noch einmal

d.h. nochmals Ersparnisse in Höhe von

ca. 10 %
ca. - 200.000 DM

•Stützwände im Bereich LISA-Gebäude

Die neue Konzeption geht von einer unmittelbaren Abfangung des Sockelgeschosses mit neuer Eingangsebene aus oder von einer

gebäudenahen Stützwand (Gestaltung abhängig von Fäuste Entscheidung).

200.000 DM

•Stützwandverkleidung

Im neuen Konzept wird weitgehend auf eine Verkleidung mit Klinkern zugunsten vorgelegter Schaufenster bis hin zu kleinen Ladengeschäften verzichtet. Darauf ergibt sich bei ca. 2.200 m² Sichtflächen und ca. 450 DM/m² eine Einsparung von knapp

-1.000.000 DM

•Brückenfundamente und Stützenwechsel

Durch die Verkleinerung des Innenringes entfallen Unterfangungsarbeiten an 4 Stützen. Dafür werden höhere Kosten für die Auswechslung der "inneren" Stützen - zur Hälfte Festlager - angesetzt. 500.000 DM

•Straßenüberführungen (über Ebene -1)

Die neu vorgeschlagenen Rahmenbauwerke mit "weichen" Lagerlosen und schlanken Stahlstützen. 250.000 DM

Zwischensumme ca. -500.000 DM

6.4 Zusätzliche Kosten (Ringdach und Ladenzone)

- Das Ringdach wird als ein eigenständiger Bauteil konstruiert, unter dem sich konventionell die Ladeneinbauten entwickeln, die nur gegen Witterung durch das Dach geschützt sind und somit als einfacher Leichtbau definiert werden können.

Die Dachkosten gliedern sich in

- Gründach auf Schaltafeln
560 m² à 250 DM 140.000 DM

- aufgesetztes rahmenloses Glasdach
420 m² à 2.000 DM 840.000 DM

- Ladenvorbauten, Schaukästen, Werbetafeln

Wegen der geringen Tiefe und des proportional hohen Glaswandanteils werden die Fassaden mit einem Aufschlag von 40 % gerechnet.

Bei ca. 2.200 m² Fassadenfläche ergibt sich bei 1.500 DM/m²

Gesamtkosten von 3.300.000 DM + 40 % eine ungefähre Summe von + 4.620.000 DM

Zwischensumme ca. 6.000.000 DM

6.5 Zusammenfassung (Vergleich der neuen mit der früheren Kostenschätzung)

• Mehrkosten durch Standarderhöhung bei Bodenbelägen 4.000.000 DM
bei etwa identischen Flächen.
Bisheriger Anteil von 800.000 DM ist gegengerechnet

• Mehrkosten für Beleuchtung 400.000 DM

• Kostenveränderung im Bereich der Ingenieurbauwerke -500.000 DM

• Mehrkosten konzeptionsbedingt
(Oval, Läden, Schaufenster) 6.000.000 DM
Hier sind Mieteinnahmen möglich, die eine Verzinsung ermöglichen.

Im Ergebnis der Kostenschätzung wird derzeit mit ca. **10 Mio. DM** an zusätzlichen Kosten gerechnet, als Basis für die weiteren Planungsschritte.

Aufgrund der nun anstehenden Detaillierung der Planung sowie der Kostenschätzung sollte aber von einem Kostenrahmen bis maximal **12 Mio. DM** ausgegangen werden.

Ein Teil dieser Gestaltungsmaßnahmen muss ab ca. 2003 realisiert werden. Dies sind insbesondere die Pflasterung der Fußgängerbereiche und die Gestaltung der Stützbauwerke.

Die weiteren Gestaltungsmaßnahmen, wie etwa das Ringdach und die spezielle Beleuchtungskonzeption können später realisiert werden, d.h. auch unabhängig vom Bauablauf des Verkehrsbauwerkes.



HALLE ★ *Die Stadt*

Beschlussvorlage

Nummer: III/2001/01585
 Datum: 25.09.2001

Wiedervorlage
 Aktz.
 Bezug-Nr.
 Abteilung/Amt Stadtplanungsamt

Beratungsfolge	Termin	Status	Zustimmung	Veränderung	Ablehnung
Ausschuss f. Planungs- u. Umweltangelegenheiten (Planungsausschuss)	09.10.2001	öffentlich vorberatend			
Stadtrat	17.10.2001	öffentlich beschließend			

Betreff: Grundsatzbeschluss zur Gestaltung des Riebeckplatzes im Rahmen des Neubaus der Straßenbahnverbindung Halle-Neustadt - Halle Hauptbahnhof, 2. Hauptabschnitt

Beschlussvorschlag:

Dem in der Anlage beigefügten Konzept zur Gestaltung des Riebeckplatzes im Rahmen des Neubaus der Straßenbahnverbindung Halle-Neustadt - Halle Hauptbahnhof, 2. Hauptabschnitt, wird grundsätzlich zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Entwurfsplanung sowie die konkretisierte Finanzierungsplanung zu gegebener Zeit den Ausschüssen und dem Stadtrat vorzulegen.

Dr. Busmann
Beigeordneter für
Planen und Umwelt

Begleitblatt Dezernatsbeteiligung

Gegenstand: Grundsatzbeschluss zur Gestaltung des Riebeckplatzes im Rahmen des Neubaus der Straßenbahnverbindung Halle-Neustadt - Halle Hauptbahnhof,

2. Hauptabschnitt

Einreichendes Dezernat: Planen und Umwelt

Finanzielle Auswirkungen

nein ja

		wirksam		Höhe	Wo veranschlagt (HH-Stelle)
		von	bis		
VerwHH	Einnahmen				
	Ausgaben				
VermHH	Einnahmen				
	Ausgaben				

Folgekosten (in o.g. Beträgen nicht enthalten)

nein ja

		wirksam		Höhe	Wo veranschlagt (HH-Stelle)
		von	bis		
zu Lasten anderer OE	Einnahmen				
	Ausgaben				
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Einnahmen				
	Ausgaben				

Auswirkungen auf den Stellenplan

nein wenn ja

beantragte
Stellenerweiterung:

vorgesehener
Stellenabbau:

Beteiligung des GPR/PR notwendig?

nein ja

Verkürzte Beteiligung, weil Vorlage als Mitteilung bereits besprochen.

1	2	3	4	5	6	7	8
Dezernat/ Amt	Übergeben am	Rückgabe am	Rückgabe nicht fristgerecht	Zugestimmt ohne Änderungs- vorschläge	Zugestimmt mit Änderungs- vorschlägen	Änderungs- vorschläge, die berücksichtig t wurden	Änderungs- vorschläge, die nicht berück- sichtigt wurden
Dez. I							
Dez. II	04.09.2001	18.09.2001		X			
Dez. III							
Dez. IV							
Dez V	04.09.2001	18.09.2001		X			
Dez VI	04.09.2001	18.09.2001		abgelehnt wird bis zur Beiko geklärt			
Dez VII	04.09.2001	18.09.2001		X			
Amt 13	04.09.2001						

