



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2006/05585**
Datum: 08.03.2006
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 1.6100.650000
Verfasser: GB Planen, Bauen und
Straßenverkehr

Beratungsfolge	Termin	Status
Beigeordnetenkonferenz	07.03.2006	nicht öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	28.03.2006	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	26.04.2006	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Gestaltungsbeschluss Schnittstelle "Riebeckplatz/ Hauptbahnhof"
Umgestaltung des Teilbereiches Ernst-Kamieth-Platz/ Busbahnhof**

Beschlussvorschlag:

Die vorgestellte Planung wird bestätigt.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage die europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen bis einschließlich LPH 4 (Genehmigungsplanung) mit eingeschobenem Gutachterverfahren nach § 24 (3) der VOF vorzunehmen.

Finanzielle Auswirkung:

Haushaltsstelle: VerwHH :

VermHH : Einnahmen 190 000,00 €
Ausgaben 190 000,00 €

HH-Stelle 2.6300.361000-034
HH-Stelle 2.6800.959000-034

Gestaltungsbeschluss Schnittstelle „Riebeckplatz/Hauptbahnhof“ Umgestaltung des Teilbereiches E.-Kamieth-Platz/Busbahnhof

Zusammenfassung der Sachdarstellung und Begründung

1. Gestaltungsbeschluss

Mit diesem Beschluss wird gemäß Gemeindehaushaltsverordnung § 10 (2) die „für die Gemeinde wirtschaftlichste Lösung“ als Grundlage für die weitere Planung festgelegt. Die Kostenschätzung auf Grundlage der Vorplanung bildet die Voraussetzung für die Festlegung des Gestaltungsaufwandes. Die Planungskosten bis zum voraussichtlich Mitte 2007 zu fassenden Baubeschluss sind in dem Haushaltsplan eingestellt. Die haushaltstechnische Deckung der weiteren Planungs- und Realisierungsmittel ist erst zum Zeitpunkt des Baubeschlusses nachzuweisen.

2. Begründung

Der Busbahnhof ist ein wichtiger Stadteingang von Halle und gehört funktional zu den im Rahmen des Straßenbahnprojektes bereits umgestalteten Bereichen des Riebeckplatzes/Hauptbahnhofes. Aufgrund seiner exponierten Lage und im Einklang mit dem Fördermittelgeber (NASA) ist der Busbahnhof attraktiv zu gestalten. Die Baumaßnahme wird im Rahmen des Schnittstellenprogramms durch die NASA bis zu max. 90% gefördert. Die Komplimenterfinanzierung erfolgt aus Mitteln lt. ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt § 8. Damit ist die Maßnahme für die Stadt kostenneutral.

3. Kinderfreundlichkeitsprüfung Busbahnhof

Der Busbahnhof liegt auf einer räumlich begrenzten Fläche, die durch die unterschiedlichsten Verkehrsarten (Bus, Bahn, Straßenbahn) in der Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigt ist. Für den Aufenthalt von Kindern ist sie wenig geeignet, gesonderte Angebote sind infolge der vorgenannten Beeinträchtigung nicht sinnvoll. Gleichwohl ist die Ausgestaltung der Funktionsflächen so geplant, dass Gefährdungen weitgehend ausgeschlossen sind.

Gestaltungsbeschluss
Schnittstelle „Riebeckplatz/Hauptbahnhof“
Umgestaltung des Teilbereiches E.-Kamieth-Platz/Busbahnhof

- 1. Veranlassung / Städtebauliche und verkehrliche Situation**
- 2. Beschreibung der Vorzugsvariante der Vorplanung**
- 3. Finanzierung**
- 4. Vergabeverfahren und Bauablauf**

Anlagen

1. Übersichtsplan
2. Bestandsdokumentation (2 Blätter)
3. Lageplan Vorplanung (2 Blätter)
4. Kostenschätzung
5. Planungs- und Bauablauf

1. Veranlassung / Städtebauliche und verkehrliche Situation (Anlagen 1 u. 2)

Der Bereich Riebeckplatz/Hauptbahnhof, ein wichtiger Stadteingang und Tor zu Halles Innenstadt, wird derzeit komplett umgestaltet.

Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist dabei bereits erfolgt, die Arbeiten zur städtebaulichen Neugestaltung des Riebeckplatzes sowie der Anschluss an das Ausbauende der oberen Leipziger Straße werden dieses Jahr noch abgeschlossen.

Im Bahnhofsumfeld ist der Ernst-Kamieth-Platz/Busbahnhof am Westausgang des Hauptbahnhofes bislang von der Umgestaltung ausgenommen gewesen. Um diese Lücke zu schließen, soll er nun ausgebaut und in das neu gestaltete Areal integriert werden.

Der Busbahnhof ist der zentrale Knotenpunkt des regionalen Busverkehrs (werktags ca. 180 Fahrten) im Raum Halle sowie Endstelle bzw. Haltestelle mehrere Stadtbuslinien und von temporären Schienenersatzverkehren der Bahn. Außerdem besteht in Halle ein Defizit an geeigneten Haltestellen für Fernbuslinien (Haltestelle zurzeit im Bereich Berliner Straße) und den Gelegenheitsverkehr. Die vorhandenen Haltestellen sind nicht mobilitätsbehindertengerecht und für den Fahrgast unübersichtlich. Die Bahnsteigüberdachung schützt die Fahrgäste kaum und ist in einem sehr schlechten Zustand.

2. Beschreibung der Vorzugsvariante der Vorplanung (Anlage 3)

Nach der Neugestaltung des Riebeckplatzes soll auch der Ernst-Kamieth-Platz/Busbahnhof eine attraktive Gestaltung erhalten.

Dabei sind die beim Umbau Bahnhofsvorplatz und Riebeckplatz angewandten Gestaltungsgrundsätze fortzuführen. Die gestalterische Anbindung an das Bahnhofsumfeld und die Fußgängerzone Leipziger Straße soll verstärkt werden.

Der neue E.-Kamieth-Platz besteht funktional und gestalterisch aus zwei Teilen: einer platzartig gestalteten Wegeverbindung zwischen dem Westausgang des Hauptbahnhofes und dem Riebeckplatz zum einen sowie dem Teil der Verkehrsflächen und den Haltestellenbereichen der Busse zum anderen.

Für die Wegeverbindung werden die Materialien und Gestaltungselemente des neu gestalteten Riebeckplatzes aufgegriffen und bis zum Westausgang des Hauptbahnhofes fortgeführt.

In diesem Teil wird mit gelb-grauen Granitkleinstein im wilden Verband gepflastert. In der Platzfläche heben Bänder aus Granitplatten unterschiedlicher Formate den Richtungsbezug zum Westausgang Hauptbahnhof hervor. Sie betonen die bevorzugten Gehwegbereiche innerhalb der Platzfläche und gewährleisten zudem ein komfortables Laufen.

Der Bereich der Haltestellen (Bussteig und Fahrspur) soll mit Betonstein gepflastert werden, die übrigen Fahrbahnbereiche erhalten einen Bitumenbelag.

Im Ganzen wird der E.-Kamieth-Platz durch Baumreihen im Osten, Süden und Westen sowie die Grünfläche im Norden gefasst. Dazu werden am Busbahnhof 25 Bäume neu gepflanzt. Im Rahmen der weiteren Planung wird geprüft, welche der 11 zu fällenden Bäume umgepflanzt werden können.

Der Zugang von der Fußgängerebene des Riebeckplatzes zum E.-Kamieth-Platz verbleibt auf der bestehenden, bereits im Rahmen des Gestaltungsprojektes Riebeckplatz angepassten Treppenanlage. Die notwendige alternative mobilitätsbehindertengerechte Verbindung existiert bereits in Form der Rampe entlang der Straßenbahngleise. Damit ist keine zusätzliche Behindertenrampe entlang der Treppe erforderlich. Die Fläche östlich der Treppenanlage bleibt von diesem Vorhaben unberührt.

Ein besonderer gestalterischer Schwerpunkt ist die Bussteigüberdachung. Die hochbauliche Lösung kann dabei nicht nur für sich betrachtet werden. In der Entwurfsplanung muss ein Gesamtkonzept für das Dach und sämtliches öffentliches Mobiliar erarbeitet werden, dass das Zusammenwirken dieses Blickfangs mit der gesonderten Überdachung des westlichen Bussteiges, dem erforderlichen Windschutz, dem optionalen Kundencenter von OBS sowie allen notwendigen Informations- und Ausstattungselementen berücksichtigt.

Im Vorgriff auf die hier geplante Umgestaltung des Busbahnhofes wurde die E.-Kamieth-Straße bereits für den Verkehr in Richtung Südosten geöffnet. Damit reduzieren sich die Fahrzeiten der betroffenen Linien (z. B. Buslinie 43 nach Bruckdorf) erheblich. Mit Inbetriebnahme der ersten Lichtzeitanlagen am Riebeckplatz ist jetzt auch die direkte Zufahrt für Busse aus dem Kreisverkehr möglich. Durch diese zwei Maßnahmen können die Fahrgäste jetzt direkt auf dem E.-Kamieth-Platz aussteigen. Die notwendigen Busparkplätze für den Regionalverkehr befinden sich weiterhin im Bereich zwischen Maybachstraße und Buddestraße.

Auf Grundlage einer Bedarfsermittlung sind für den städtischen und regionalen Busverkehr 7 Bussteige erforderlich. Sollte dieser Bedarf weiter sinken, so entstehen Freiräume für den heute nicht integrierbaren Gelegenheitsverkehr. In Absprache mit dem Fördermittelgeber wurden die Bussteige nach Südosten ausgerichtet. So erkennen die Fahrgäste gleich beim Verlassen des Hauptbahnhofes ihren Bus. Außerdem sind durch die Schräganordnung der Bussteige die flexible Nutzung der Haltstellen sowie eine geringe Spaltbreite zwischen Bus und Busbahnsteig gewährleistet. Ausgangs der E.-Kamieth-Straße befindet sich zusätzlich ein Ausstiegsbahnsteig für Fahrgäste aus Richtung Südosten, der einen direkten Zugang zum Hauptbahnhof ermöglicht.

Auf der Westseite des Busbahnhofes befinden sich zwei weitere Bussteige für Fernbuslinienverkehr und Schienenersatzverkehr. Auf der Ostseite werden Zustiegs- und Warteplätze für Taxis vorgesehen. Weitere Warteplätze für Taxis bleiben im Bereich der E.-Kamieth-Straße erhalten. Am Westzugang des Hauptbahnhofes befinden sich kleinere Fahrradabstellanlagen.

Der Omnibusbetrieb Saalkreis möchte im Bereich des Busbahnhofes ein Kundencenter betreiben. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der persönlichen Beratung der Kunden. Das Kundencenter soll seinen Platz in dem Pavillon nördlich der Bussteige erhalten. Ergänzend sollen ein Personal-WC und eine öffentliche WC-Anlage mit rollstuhlgerechter Toilettenkabine und Babywickelraum integriert werden. Die bauliche Ausführung und genaue Lage wird im Rahmen des o. g. Gesamtkonzepts festgelegt. Eine Realisierung erfolgt nur optional bei Vorliegen eines für die Stadt vertretbaren Betreiberkonzeptes.

3. Finanzierung (Anlage 4)

Entsprechend der Kostenschätzung (siehe Anlage 4) wird mit Kosten von ca. 4 Mio. € Brutto gerechnet. Ca. 90% der Kosten werden im Rahmen des Schnittstellenprogramms der NASA gefördert. Die verbleibenden 10% sowie die nicht förderfähigen Kosten werden über Landeszuweisungen lt. ÖV-Gesetz Sachsen-Anhalt (§ 8) finanziert.

Der bestehende Mietvertrag von 1995 mit dem Omnibusverkehr Saalkreis (OBS), der die Übernahme der Kosten für Instandhaltung und Instandsetzung der Verkehrsflächen sowie der Fußwege und Grünflächen und die Straßenreinigung/Streupflicht durch OBS festgelegt, ist fristgerecht fortzuschreiben.

Im Fall der anzustrebenden Fortschreibung des Vertrages mit einem Verkehrsunternehmen sind nach Fertigstellung der Baumaßnahme keine zusätzlichen Folgekosten zu erwarten, da die heutigen Flächen und deren Nutzung nahezu unverändert bleiben. Die Kosten für zusätzliche Reinigung der neuen Überdachung sollen die Verkehrsunternehmen tragen. Alle notwendigen Flächen befinden sich in städtischem Besitz, sodass keine Grunderwerbskosten anfallen. Eine detaillierte Kostenrechnung einschl. der notwendigen Finanzierungsnachweise und der fortgeschriebenen Verträge zum Betrieb der Verkehrsanlagen wird mit dem Baubeschluss 2007 vorgelegt.

4. Vergabeverfahren und Bauablauf (Anlage 5)

Aufgrund der Größe des Vorhabens und der Finanzierung über Fördermittel erfolgt eine europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen nach VOF.

Die Kompetenz des Büros bzw. der Arbeitsgemeinschaft aus Ingenieuren/Architekten mehrerer Büros muss in den Bereichen Tiefbau, Hochbau und Freiraumplanung nachgewiesen werden.

Laut § 24 (3) der VOF besteht die Möglichkeit, nach der Vorauswahl einer bestimmten Anzahl von Bewerbern ein Gutachterverfahren einzuschreiben. Dabei ist der vorgegebene Kostenrahmen für die Gestaltungskomponenten zu beachten. Dieses Verfahren bietet so die Möglichkeit, konzeptionelle Auffassungen zur Gesamtgestaltung wie auch zur Einbindung der Bussteigüberdachung und der sonstigen notwendigen Ausstattungselemente in dieses Gesamtkonzept unter Berücksichtigung der städtischen Vorgaben abzufordern.

Der angestrebte Planungs- und Bauablauf ist in Anlage 5 dargestellt. Während der Bauzeit ist der Busverkehr aufrecht zu erhalten. Die Umleitungskonzeption bzw. die notwendigen zeitweisen Verlegungen von Haltestellen werden in den nächsten Planungsphasen detailliert untersucht. Mit den Nutzern sind rechtzeitig entsprechende Abstimmungen durchzuführen.

Ein Planverfahren zur Baurechtschaffung ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich.