



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2008/07045**
Datum: 15.05.2008
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 6630.1330/6300
Verfasser: FB Tiefbau/Straßenverkehr

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL und HOAI	22.05.2008	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	10.06.2008	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Finanzen und städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften	17.06.2008	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	18.06.2008	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	25.06.2008	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss Umgestaltung Zentraler Omnibusbahnhof Ernst-Kamieth-Platz, Projektteile Hochbauliche Anlagen und Verkehrsanlagen

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt, den Zentralen Omnibusbahnhof Ernst-Kamieth-Platz, Projektteil „Verkehrsanlagen“ und Projektteil „Hochbauliche Anlagen“ (Modul 1 Unterstände Linienbusse, Modul 2 Lichtdach Hauptlaufzone, Modul 3 Membran-Dach, Modul 4 Wartepunkt) weiter zu planen und zu bauen.
2. Der Stadtrat beschließt die über-/außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2008 in Höhe von 1.927.800 EUR in den Finanzpositionen 2.6300.950000.034, 2.6300.959000.034 und 2.6300.941000034.
Die Deckung erfolgt über die Nichtinanspruchnahme der Verpflichtungsermächtigung in der Finanzposition 2.6300.950000.043 in Höhe von 1.927.800 EUR.
3. Bei einer absehbaren Kostenerhöhung von über 10 % ist unverzüglich ein modifizierter Beschluss einzuholen.

Finanzielle Auswirkung:

Vermögenshaushalt:

Ausgaben:

Hochbau:	2.6300.941000.034 -	1.550.800,00 €
Tiefbau:	2.6300.950000.034 -	2.074.200,00 €
Planung:	2.6300.959000.034 -	598.200,00 €
Summe:		4.223.200,00 €

Einnahmen:

Zuschüsse v. öffentl.-wirtsch. Untern.	2.6300.366000.034 -	3.326.400,00 €
Eigenanteil nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG LSA	2.7920.361000.002	806.800,00 €
Zuschuss Landkreis Saalekreis	2.7920.362000.002 -	90.000,00 €
Summe:		4.223.200,00 €

über-/außerplanmäßige VE:

<u>Haushaltsstelle:</u>	<u>Plan 2008</u>	<u>apl./üpl.</u>	<u>VE-Neu 2008</u>
2.6300.950000.034	1.140.100	281.300	1.421.400
2.6300.959000.034	70.000	95.700	165.700
2.6300.941000.034	0	1.550.800	1.550.800
<u>Deckung</u>			
2.6300.950000.043	1.927.800	0	0

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Inhaltsverzeichnis

- 1. Begründung der Baumaßnahme
- 1.1 Veranlassung
 - Bisherige Beschlüsse
 - Gegenstand des Baubeschlusses
 - Baubeschreibung
 - Grunderwerb
 - Kosten
 - Finanzierung der Maßnahme
- 1.8 Folgekosten
- 1.9 Straßenausbaubeiträge
- 1.10 Familienverträglichkeitsprüfung
- 1.11 Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten
- 1.12 Abstimmung mit dem Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
- 1.13 Buswarteplätze
- 1.14 Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung
- 2. Begründung zur über-/außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung 2008

Anlagen:

- Anlage 1 Lageplan
- Anlage 2 Stellungnahme Behindertenbeauftragter
- Anlage 3 Kosten- und Investitionsplan
- Anlage 4 Investitionsplan 2006-2009
- Anlage 5 Darstellung über-/außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung

1. Begründung der Baumaßnahme

1.1 Veranlassung

Im Bahnhofsumfeld ist der Ernst-Kamieth-Platz/Busbahnhof am Westausgang des Hauptbahnhofes bislang von der Umgestaltung der angrenzenden Bebauung ausgenommen geblieben. Um diese Lücke zu schließen, soll er nun ausgebaut und in das neu gestaltete Areal integriert werden. Die Verkehrsanlagen des derzeit bestehenden ZOB sind teilweise baulich verschlissen und nicht mobilitätsbehindertengerecht. Die Andienung für ortsunkundige Fahrgäste ist unübersichtlich. Zentrale Informationseinrichtungen sind nicht vorhanden. Die vorhandene Bahnsteigüberdachung schützt die Fahrgäste nur sehr eingeschränkt und ist in einem sehr unattraktiven Zustand. Die bestehenden baulichen Anlagen werden sowohl den verkehrlichen als auch den gestalterischen Erfordernissen nicht mehr gerecht. Der Busbahnhof als wichtiger Stadteingang von Halle gehört funktional zu den bereits umgestalteten Bereichen des Riebeckplatzes / Hauptbahnhofes. Aufgrund seiner exponierten Lage und in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber (NASA) wird er nun attraktiv gestaltet und im Zuge des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt und der NASA als Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) zu einem modernen zentralen Knotenpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs umgebaut.

Im Vorfeld wurden im Auftrag der Stadt Halle verkehrstechnische Untersuchungen mit Betrachtungen der Ausbauvarianten durchgeführt. Mit Stadtratbeschluss vom 27.01.2006 wurden die Randbedingungen des Ausbaus, der Gestaltung und des finanziellen Rahmens festgesetzt. Die vorliegenden Entwurfsplanungen sind Ergebnis der Projektbesprechungen mit der Stadt Halle und den Abstimmungen mit den Verkehrsbetrieben.

Das Vorhaben wird zu 90 % vom Land über ÖPNV und zu 10 % über Regiomittel gefördert. Die Realisierung soll in den Jahren 2008 und 2009 erfolgen.

1.2 Bisherige Beschlüsse

Mit dem Gestaltungsbeschluss Schnittstelle Riebeckplatz/Hauptbahnhof, Umgestaltung des Teilbereiches Ernst-Kamieth-Platz/Busbahnhof (Vorlagen-Nr.: IV/2006/05585, vom 08.03.2006, Beschluss Stadtrat vom 26.04.2006) mit Änderungsantrag (Vorlagen-Nr.: IV/2006/05784 vom 26.04.2006, Beschluss Stadtrat vom 26.04.2006) wurde die Vorzugsvariante der Vorplanung als Grundlage für die weitere Planung bestätigt.

Die Beauftragung der Planungsleistung für hochbauliche Anlagen und Gestaltungselemente der Leistungsphasen 3 und 4 sowie Leistungsphasen 5 bis 7 (Vorlagen-Nr.: IV/2007/06467 vom 03.05.2007, Beschluss vom 07.06.2007 Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben) erfolgte an die ARGE Ernst-Kamieth-Platz (BLP/PPL/IG Setzpfand).

1.3 Gegenstand des Baubeschlusses

Der Baubeschluss umfasst den kompletten grundhaften Ausbau des ZOB einschließlich des Bereichs der Ernst-Kamieth-Straße von der Merseburger Straße bis gegenüber des Hauptbahnhof-Westausgangs, die Überarbeitung der Treppenanlage zum Riebeckplatz mit den begrenzenden Stützwänden und die Errichtung einer neuen Überdachung der Bussteige, des Wartebereichs und der Hauptlaufzone zwischen den Bussteigen.

Die Stadt Halle (Saale) hat Fördermittel für das Vorhaben beantragt. Der Fördermittelgeber hat in vorbereitenden Gesprächen die Bereitstellung von Geldern im Rahmen seiner Förderrichtlinien zugesagt. An den verbleibenden Eigenmitteln beteiligt sich der Saalekreis mit einer Einmalzahlung in Höhe von 90.000,00 Euro. Die übrigen finanziellen Eigenanteile sollen über Regiomittel (Investitionsmittel gemäß ÖPNV-Gesetz) kofinanziert werden. Die geringfügig vom Projekt verursachten Betroffenheiten Dritter wurden mit diesen (u. a. Verkehrsunternehmen, Eisenbahnbundesamt, Teilauto, Versorgungsunternehmen, Bahnhofsmanagement) vorab bereits abgestimmt. Für die Zeit der Bauarbeiten am ZOB soll dieser komplett für den Verkehr gesperrt sein.

Entsprechende Ersatzhaltestellen wurden im Konzept mit HAVAG und OBS abgestimmt. Der Individualverkehr im Umfeld ist nur insoweit eingeschränkt, dass die Durchfahrung

der Ernst-Kamieth-Straße zur Merseburger Straße und die rechte Fahrspur in der Merseburger Straße Richtung Norden für die Ersatzhaltestellen der Busse gesperrt werden. Die Anforderungen der Anlieger werden im Zuge zu erstellenden Verkehrskonzeptes abgestimmt und nach Möglichkeit berücksichtigt. Eine Übersicht über die Planungen für die beiden Projektteile „Verkehrsanlagen“ und „Hochbauliche Anlagen sind in de Anlage 1 dargestellt.

1.4 Baubeschreibung

Allgemeine Baubeschreibung

Das gesamte Bauvorhaben gliedert sich in die Projektteile „Hochbauliche Anlagen“ und „Verkehrsanlagen“.

Der ZOB wird im Norden durch die vorhandene Treppenanlage/Grünfläche, auf der Ostseite durch das Eisenbahnbundesamt, auf der Südseite durch die Straßenbahngleise und auf der Westseite durch die Hochmastleuchte sowie dem Radweg an der Merseburger Straße begrenzt. Südlich der Gleisanlagen der Straßenbahn wird der öffentliche Verkehrsraum durch den Westeingang des Hauptbahnhofes im Osten, der Straßenbahnhaltestelle im Norden und der vorhandenen Bebauung im Westen neu gestaltet. Die Ernst-Kamieth-Straße und die Seitenanlagen werden dabei noch bis ca. 50 m südöstlich der Straßenbahngleise ausgebaut.

Der ZOB wird grundhaft neu ausgebaut. Er erhält sieben Parallelbussteige, einen Busausstieg am Westausgang des Hauptbahnhofes und drei Busausstiege an der Merseburger Straße, die gleichzeitig als Schienenersatzhaltestellen dienen. Südlich des Eisenbahnbundesamtes wird eine Zone für Kurzzeitparker (Kiss & Ride) vorgesehen und direkt am Westausgang des Bahnhofes werden zwei Carsharing Stellplätze eingerichtet. Zudem werden die Taxihalteplätze vor dem Hauptbahnhof um einen Taxistand näher zum Westeingang hin erweitert. Die Zufahrt ist über die Merseburger Straße (im Nordwesten des ZOB) und über die Maybachstraße und Ernst-Kamieth-Straße im Süden gegeben. Ausfahrtmöglichkeiten bestehen zur Merseburger Straße (im Südwesten des ZOB) und über die Ernst-Kamieth-Straße in Richtung Südosten. Vom Treppenaufgang im Norden bis zum Westeingang des Hauptbahnhofes wird die Hauptlaufzone für Fußgänger neu gestaltet. Im Süden des ZOB ist eine Radwegverbindung von dem bereits hergestellten Radweg an der Merseburger Straße zum Westeingang des Hauptbahnhofes vorgesehen. Der Ernst-Kamieth-Platz wird durch Baumreihen im Osten, Süden und Westen sowie durch eine Pflanzfläche mit Bodendecker vor dem Eisenbahnbundesamt im Osten eingefasst. Weiterhin ist die partielle Überarbeitung der Treppenanlage im Norden mit einer ergänzenden Verblendung der Stützmauer vorgesehen.

Beschreibung der Baumaßnahme Teil Hochbauliche Anlagen

Modulares System

Der neue ZOB Halle wird als modulares System konzipiert, dessen Einzelelemente unabhängig voneinander realisiert werden können und dennoch eine gestalterische Einheit bilden. Die Gestaltung folgt dabei der Grundidee des gemeinsamen Ensemble-Designs bei formaler Eigenständigkeit der Bauteile. Es ist aber in den Planungen vorgesehen, alle Module einschließlich der sieben Unterstände für Linienbusse zu errichten.

Einteilung der hochbaulichen Anlagen in Module

Der Projektteil „Hochbauliche Anlagen“ umfasst folgende Bauteile und Gestaltungsaufgaben:

- Modul 1. Unterstände Linienbusse
- Modul 2. Lichtdach Hauptlaufzone
- Modul 3. Membran-Dach
- Modul 4. Warte-Punkt

In den Planungen zu den Modulen enthalten sind die gestalterischen Vorgaben zum öffentlichen Mobiliar sowie zu den Informations- und Ausstattungselementen.

Das Basismodul bilden die Unterstände für die Linienbusse (Modul 1), mit der die Wartezonen großzügig geschützt werden. Zusammengefasst werden die Segmente über ein

verbindendes Lichtdach oberhalb der Hauptlaufzone (Modul 2).

Städtebauliches Merkzeichen und Auftakt der Anlage bildet eine markante ovale Dachkonstruktion Membran-Dach (Modul 3). Sie liegt an der Kreuzung der Sichtachsen und Wegebeziehungen und ist aus o.g. Gründen baulich unabhängig vom Basismodul konzipiert. Der Warte-Point (Modul 4) unter dem Membran-Dach erfüllt wichtige Servicefunktionen für die Kunden und die Bediensteten der Verkehrsbetriebe (windgeschützter Aufenthaltsbereich, Fahrkartenverkauf, Information etc.). Auch er bildet ein eigenes Bauteil.

Durch die Wahl der Materialien für die einzelnen Module sowie das segmentierbare und werksseitige Vorfertigen der Bauteile wird der Wartungsaufwand reduziert. Es entstehen weitgehend planebene Oberflächen.

Beschreibung der Baumaßnahme Teil Verkehrsanlagen

Der ZOB wird auf einer Fläche zwischen dem vorhandenen Radweg im Westen und dem Eisenbahnbundesamt im Osten (ca. 60 m) und von den Gleisanlagen im Süden bis zur Treppenanlage im Norden (ca. 110 m) ausgebaut bzw. gestaltet. Dazu werden auch die Bereiche zwischen Westzugang Hbf, Eisenbahnbundesamt und Ernst-Kamieth-Straße bis ca. 50 m südlich der Straßenbahngleise einbezogen.

Für den ZOB sind folgende Ausbaubreiten, entsprechend den Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen, vorgesehen:

- Bussteige	3,0 m
- Fahrgassen der Bussteige	3,5 m
- Ein- und Ausfahrtfahrbahnen	8,0 m
- Ernst-Kamieth-Straße südlich ZOB	7,0 m

Die Ernst-Kamieth-Straße wird, entsprechend dem Bestand, westlich der Straßenbahn 8,5 m und südlich 8,3 m breit ausgebildet (Gesamtlänge ca. 144,70 m). Der neue Radweg (Zweirichtungsverkehr) im südlichen Bereich von der Merseburger Straße erhält eine Breite von 2,5 m. Die Hauptlaufzone des Fußweges wird 3,5 m breit mit Granitplatten hergestellt.

Gestaltung der Oberflächen

Der neue Ernst-Kamieth-Platz besteht funktional und gestalterisch aus zwei Teilen: Der erste Teil erstreckt sich als eine platzartig gestalteten Wegeverbindung zwischen dem Westausgang des Hauptbahnhofes und dem Riebeckplatz. Der zweite Teil besteht aus den Verkehrsflächen und den Haltestellenbereichen der Busse. Für die Wegeverbindung werden teilweise die Materialien und Gestaltungselemente des neu gestalteten Riebeckplatz aufgegriffen und bis zum Westausgang des Hauptbahnhofes fortgeführt. In diesem Teil wird mit grauem gefasten Betonstein 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. Es wird bei der Materialauswahl auf eine fußfreundliche Materialwahl geachtet. Die Fahrbahnoberflächen werden in einer Sonderasphaltbauweise mit halbstarrem (durch Zementemulsion verfestigten) Asphaltdeckschicht ausgeführt, welche der besonderen Belastung durch den Busverkehr standhält. Die Oberflächen der Bussteige werden ebenfalls mit dem gefasten Betonstein, wie die Nebenanlagen der Wegeverbindung, gepflastert. Bei der Auswahl der Materialien und der Gestaltung der Oberflächen wurden Abstimmungen mit dem Behindertenbeauftragten geführt.

Verkehrsaufkommen und Bemessung der Verkehrsflächen

Im Vorgriff auf die hier geplante Umgestaltung des Busbahnhofes wurde die Ernst-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 Lichtzeichenanlagen am Riebeckplatz ist jetzt auch die direkte Zufahrt für Busse aus dem Kreisverkehr Riebeckplatz möglich. Durch diese zwei Maßnahmen können die Fahrgäste jetzt direkt auf dem Ernst-Kamieth-Platz aussteigen. Die notwendigen Busparkplätze für den Regionalverkehr befinden sich derzeit noch im Bereich

zwischen Maybachstraße und Buddestraße. Für weiteren Bedarf von Busparkplätzen stehen für die Bauzeit Flächen im Bereich des Parkplatzes Volkmannstraße zur Verfügung. Auf Grundlage einer Bedarfsermittlung sind für den städtischen und regionalen Busverkehr sieben Buseinstiege erforderlich, die von 18-m-Gelenkbussen angefahren werden können. Der Bedarf wurde von den Busunternehmen aktuell überprüft und bestätigt. Der ZOB als Anfangs- und Endhaltestelle von OBS und HAVAG wird auch von weiteren Busverkehrsgesellschaften angefahren (PNVG, VGS Südharzlinie). Nach Angabe der Buslinienbetreiber fahren täglich 194 Busse der OBS bzw. 66 Busse der HAVAG vom ZOB hauptsächlich zur Merseburger Straße ab (gesamt 260). Bis zu 225 Busse fahren täglich, von der Merseburger Straße kommend den Busausstieg R 10 an, während die Linien 342 und 344 der OBS am Ausstieg R 11 halten (35 Busse täglich). Entsprechend RStO 01 Tab. 2, Zeile 2 bis 5, ist bei mehr als 150 Bussen / Tag die Bauklasse II vorzusehen. Aufgrund des spurfahrenden Verkehrs und den häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen unterliegen die Verkehrsflächen einer besonderen Beanspruchung.

Natur und Landschaft

Der vorhandene ZOB Halle (E.-Kamieth-Platz) wird im Norden, Westen und Süden durch unterschiedlich breite Grünflächen (Rasen) begrenzt. Im Süden des E.-Kamieth-Platzes befindet sich eine erhaltenswerte große Kastanie, im Osten befindet sich eine Platanenreihe vor dem Eisenbahnbundesamt (5 Stück) und im Westen ebenfalls eine Platanenreihe vor der Merseburger Straße (6 Stück). Es ist vorgesehen, 5 dieser Bäume umzupflanzen, in dem sie weiter in Richtung Merseburger Straße gesetzt werden. Auf dieser Grünfläche werden sie gleichmäßig ohne zusätzliche Neuanpflanzungen verteilt. Innerhalb der Maßnahme werden 12 Neupflanzungen von Bäumen vorgenommen.

Ingenieurbauwerke

Im Norden wird die bestehende Treppenanlage im Bestand saniert:

- Ausrichtung der Treppenstufen (Löbejüner Granitporphyr)
- östlicher Sockel (Betonsockel mit vorhandener Naturplattenabdeckung (Löbejüner Granitporphyr))
- westliche Stützwand mit Verblendung aus Granitplatten analog der neu errichteten Anlagen auf dem Riebeckplatz
- Kappe mit Geländer analog dem bereits neu hergestellten Bereich
- westlicher Handlauf und beleuchteter Mittelhandlauf.

Beschilderung und Markierung

Der ZOB wird entsprechend der vorhandenen Beschilderung für den öffentlichen Verkehr beschildert (Sperrung des allgemeinen öffentlichen Verkehrs aus der Merseburger Straße). Die Kiss & Ride - Stellplätze (2 St. in Längsaufstellung) werden als Kurzzeitparker und die Ernst-Kamieth-Straße (Abschnitt östl. Ausfahrt ZOB bis Merseburger Str.) wird als Einbahnstraße mit Richtung Merseburger Straße ausgewiesen. Auf den Bussteigen werden die Haltestellenschilder angeordnet. Eine Fahrbahnmarkierung innerhalb des ZOB für Fußgängerquerungen erfolgt nicht (Bordabsenkungen sind ausreichend).

Ausstattung Freianlagen und der Beleuchtung

Die Ausstattung der Freianlagen und der Beleuchtung erfolgt passend zur Gestaltung des Riebeckplatzes.

Fahrgastinformationssystem

Zur Darstellung der Abfahrtszeiten und Information des Kunden über den aktuellen Fahrplan wird am Warte-Punkt eine Anzeige errichtet (Vorankündiger). Dieser ist von zwei Seiten einsehbar (aus Richtung Hauptbahnhof-Westeingang und aus dem Wartebereich „Warte-Punkt“). Der Vorankündiger zeigt Linie, Ziel, Abfahrtszeit und Bussteignummer an. Der weitere Ausbau ist mit einem dynamischen System vorgesehen, hierbei werden eventuelle Verspätungen und Änderungen angezeigt. Neben der optischen Anzeige wird auch eine

akustische Fahrgastinformation angeboten. Diese funktioniert auf Anforderung mittels Knopfdruck. Der Standort der akustischen Fahrgastinformation befindet sich am Warte - Punkt/Fahrkartenautomat. Die Pflege der Fahrgastinformationsanzeige und -ansage mit den entsprechenden Informationen wird zentral verwaltet und über eine geplante Telefonverbindung hergestellt. Zur eventuellen Nachrüstung der Bahnsteige mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem bzw. eine akustischen Anlage wird ein Leerrohrsystem verlegt, welches die Verbindung von der Zentralen Steuerung zu den einzelnen Bahnsteigen realisiert.

Besondere Anlagen

Die Gestaltung der Verkehrs- und Freianlagen erfolgt unter besonderer Berücksichtigung des behinderten- und familiengerechten Ausbaus. Nachfolgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Blindenleitstreifen (Aufmerksamkeitsfelder mit Noppen- und Rillenplatten) auf den Bussteigen
- taktile Elemente in den Gehwegen / Hauptlaufzone (unterschiedliche Oberflächenrauheiten Granitplatten / Betonpflaster mit Fase)
- Bordabsenkungen in Querungsbereichen (3 cm)
- DIN- gerechte Erneuerung Handläufe der Treppenanlage (Seiten- und Mittelhandlauf)
- Fahrgastinformationssystem - optische Großanzeige mit akustischer Information
- Sonderbord für behindertengerechten Busaus- und -zustieg
- ausreichende Beleuchtung der Gesamtverkehrsfläche

Leitungen der Ver- und Entsorgung

Im Planungsgebiet befinden sich folgende Ver- und Entsorgungsanlagen:

Entwässerungsanlagen	HWA GmbH
Trinkwasserversorgung	HWA GmbH
Gasversorgung	EVH GmbH
Elektroversorgung	EVH GmbH
Straßenbeleuchtung	Stadt Halle (Saale)/EVH GmbH
Fernwärmeversorgung	EVH GmbH
Informationskabel	EVH GmbH
Elektroversorgung Bahn	DB AG
Telekommunikation/Informationskabel	DT AG
Lichtsignalkabel	Stadt Halle (Saale)
Werbeanlagen	DSM - Städtewerbung
Straßenbahn	HAVAG

Die Leitungsträger sind mit dem derzeitigen Planungsstand und fortgeschriebenen Leitungsplan beteiligt.

Verkehrsregelung während der Bauzeit

Bei der baulichen Umsetzung des Busbahnhofes soll der Platz für den Busverkehr voll gesperrt werden. Eine Befahrung der E.-Kamieth-Straße zur Merseburger Straße wird während der Bauarbeiten gewährleistet. Als Ersatzhaltestellen sind auf der Merseburger Straße (Rechtsabbiegespur) in Abstimmung mit der OBS und HAVAG Haltepunkte (2 Stück) vorzusehen. Weitere Ersatzhaltestellen werden außerhalb des Baubereiches im näheren Umfeld von den Busunternehmen (Maybachstraße, E.-Kamieth-Straße, Buddestraße) vorgesehen.

1.5 Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb notwendig. Teile der zu überbauenden Flächen befinden sich im Eigentum der DB AG. Dazu ist die Vereinbarung eines Gestattungsvertrages oder einer Dienstbarkeit zwischen der Stadt Halle und der DB AG vorgesehen. Die im Baubereich liegende Straßenbahntrasse, welche sich auf dem Grundstück der HAVAG befindet, bleibt im derzeitigen Zustand erhalten.

1.6 Kosten

Die ausgewiesenen Kosten des Baubeschlussbereiches umfassen die Projektteile „Hochbauliche Anlagen“ und „Verkehrsanlagen“, einschließlich der Anpassungsbereiche. Die Kostenermittlung des Gestaltungsbeschlusses basierte auf dem Planungsstand auf den Planungsstand Vorplanung. Die vorliegende Kostenberechnung stützt sich auf den Planungsstand Entwurfsplanung und hat somit einen höheren Genauigkeitsgrad (Aufstellung der Kosten siehe Anlage 3). Die Anpassung im Haushaltsplan erfolgt mit der Haushaltsplanung 2009 für die entsprechenden Haushaltsjahre (siehe Anlage 4).

Die Kostenberechnung erfolgte in den Teilen „Hochbauliche Anlagen“ und „Verkehrsanlagen“.

- Hochbauliche Anlagen nach DIN 276
- Verkehrsanlagen nach AKS 85

Nach aktuellem Planungsstand Entwurf entstehen Kosten in Höhe:

- Baukosten Teil Hochbauliche Anlagen	Brutto 1.550.800 €
- <u>Baukosten Teil Verkehrsanlagen</u>	<u>Brutto 2.074.200 €</u>
- Baukosten gesamt:	Brutto 3.625.000 €
- <u>Baunebenkosten</u>	<u>Brutto 598.200 €</u>
Gesamtkosten	Brutto 4.223.200 €

Erläuterungen zu den Kostengruppen/Kostenrisikoanalyse

Die Kostenberechnung wurde unter Ansatz vergleichbarer Angebotspreise erstellt. Erhöhungen aufgrund einer Rohstoffpreisentwicklung sind für Stahl und Asphalt möglich. Für die Kostenermittlung wurden die derzeit marktüblichen Preise für Bauleistungen und Materialien zu Grunde gelegt.

Baugrund/Untergrund

Die Ergebnisse des Baugrundgutachtens vom Büro Dr.-Ing. Weißenburg sind in die Planungen eingeflossen. Zur Untergrundverbesserung wurden 71.000 € netto, für Altlasten 1.500 € netto sowie für unterirdische Anlagen und Bauwerke 15.000 € netto berücksichtigt. Im Untergrund bekannte Bauwerksreste wurden in der Planung dahingehend berücksichtigt, dass die diesbezüglich kritischen Hauptbauteile des ZOB außerhalb derart belasteter Flächen angeordnet wurden.

Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke

Die Kosten umfassen die im Punkt 1.4 beschriebenen Maßnahmen der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke. Es sind die Kosten für den Abbruch der alten Verkehrsanlagen und den in Zusammenhang stehenden Freiflächen enthalten. Weiterhin sind Kosten für Verkehrssicherungsmaßnahmen und für die Wartemöglichkeit der Busse Bestandteil dieser Kostengruppe. Es ergeben sich die angesetzten Kosten auch aus Kostenvergleichen zu anderen aktuellen Bauvorhaben. Von einer Preissteigerung ist derzeit nicht auszugehen, so dass hier eine relativ hohe Kostensicherheit vorhanden ist.

Für die vorhandene Freitreppe (Ingenieurbauwerke) ist in den Kosten kein kompletter Neubau, sondern nur eine Ertüchtigung der Stufen sowie die Rekonstruktion der Sockel- und der Stützmauer erfasst.

Freianlagen

Für eine geforderte Umpflanzung der vorhandenen, relativ großen Bäume stellt die Umsetzung und das Anwachsen am neuen Standort einen erhöhten Aufwand dar, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass Ersatzpflanzungen erforderlich werden. Die Berechnung der Maßnahmen erfolgte unter Berücksichtigung einheimischer Baumpflanzungen, Sträuchern und Bodendeckern.

Fahrgastinformationssystem

Die Kosten umfassen die im Punkt 1. 4 beschriebenen Maßnahmen. Ein Leerrohrsystem wurde zur eventuellen Nachrüstung der einzelnen Bussteige vorgesehen, damit ein nachträgliches Aufreißen der Fahrbahn vermieden wird.

Straßenbeleuchtung

Die Kosten umfassen die im Punkt 1.4 beschriebenen Maßnahmen. Über eine technisch und DIN- gerecht notwendige Beleuchtung hinaus wird als gestalterisches Element eine Akzentbeleuchtung vorgesehen, die den Busbahnhof besser zur Geltung bringt. Es sind deshalb im Bereich der Überdachung Leuchten erforderlich, die vom Standard abweichen. Die Kosten-Nutzen-Analyse wurde im Laufe der Planungen geführt.

Gebäude (Teil Hochbauliche Anlagen)

Die Kosten umfassen die im Punkt 1.4 beschriebenen Maßnahmen. Die Kostenberechnung erfolgte nach DIN 276, Abs. 3.4.3, Gliederung nach Kostengruppen, 2. Ebene. Die zu verarbeitende Tonne Stahl wurde mit einem dem aktuellen Durchschnitt entsprechenden Preis angesetzt. Sollte der Netto-Baukostenindex weiter steigen, muss nach der Ausschreibung mit einer Kostenerhöhung gerechnet werden.

Umverlegung von Versorgungsleitungen

Im Zuge der Planungen wurden die Bestandsangaben der Versorgungsträger eingearbeitet und koordiniert. In Abschätzung der vorliegenden Unterlagen werden die Risiken infolge undokumentierter Leitungsbestände als gering beurteilt. Sie wurden entsprechend Anlage 3 mit 72.400 € brutto Aufwand berücksichtigt.

1.7 Finanzierung der Maßnahme

Kostenträger

Kostenträger der Baumaßnahme ist das Land Sachsen-Anhalt, die NASA, der Saalkreis und die Stadt Halle (Saale). Bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten werden über Fördermittel des Schnittstellenprogramms finanziert.

1.8 Folgekosten

Zusammenstellung (pro Jahr)

Niederschlagswassergebühr	11.000 €
Reinigung Abläufe und Kanäle	550 €
Wartung und Reinigung Beschilderung	500 €
Pflege Straßengrün	1.650 €
Straßenbeleuchtung	3.000 €
Straßenreinigung (Reinigungsstufe 4)	3.300 €
Winterdienst	15.500 €
Fahrgastinformationssystem	1.500 €
Reinigung Überdachung	800 €
<u>Dachbeleuchtung</u>	<u>1.500 €</u>
Gesamtsumme Folgekosten:	39.300 €

1.9 Straßenausbaubeiträge

Der Ausbau des ZOB ist nicht beitragsfähig. Ausbauanlass ist die gestalterische Integration des Busbahnhofes in das Areal der Schnittstelle Bahnhof/Riebeckplatz mit der Schaffung eines zentralen Knotenpunktes für den öffentlichen Personennahverkehr. Eine direkt für die Anlieger vorteilbringende und damit beitragspflichtige Erforderlichkeit der Umgestaltung ist nicht vorhanden.

1.10 Familienverträglichkeitsprüfung (FVP)

Im Zuge der Planungen wurde das Vorhaben mehrfach vorgestellt und vom Behindertenbeauftragten bestätigt. Die FVP wurde während der Planung begleitend durchgeführt.

Auf folgende Schwerpunkte wurde im Rahmen der FVP geachtet:

- Eine sichere Benutzung des ZOB zu jeder Tageszeit (Nachtschaltung) wird durch das Zusammenwirken von Außenbeleuchtung, Haltstellenbeleuchtung und der Beleuchtung im Warte-Point erreicht.
- Es erfolgt eine Herstellung von durchgängigen Fußwegen, wobei auf eine barrierefrei Nutzung geachtet wurde.
- Die einzelnen Haltstellen werden sicher und mobilitätsgerecht ausgebildet.
- Sitzmöglichkeiten sind an jeder Haltestelle und im Warte-Point ausreichend vorhanden.
- Abgesenkte Borde und Querungshilfen werden in den Fußgängerbereichen angeordnet.

Die Entscheidung gegen die Einrichtung einer Toilette ist Resultat umfangreicher folgender Überlegungen:

- In ca. 150 m Entfernung im Bahnhof befindet sich eine sehr gut ausgestattete und bewirtschaftete Toilette mit Behindertentoilette und Babywickelraum, welche auch barrierefrei mittels Aufzug erreicht werden kann. Eine entsprechende Beschilderung vom ZOB zu dieser Toilette ist im Projekt vorgesehen. Außerdem kommt ein Großteil der Fahrgäste des ZOB zwangsläufig an dieser Toilette vorbei, da sie sich direkt an der Hauptwegebeziehung zwischen westlichem Hauptbahnhof und ZOB/Riebeckplatz befindet.
- Die Betreibung der Anlage würde eine wesentliche Erhöhung der Folgekosten (11.000 € im Jahr) erzeugen. Da sich eine Toilettenanlage in unmittelbarer Nähe im Bahnhof befindet, könne hier die Kosten reduziert werden.
- Mögliche externe Betreiber (z. B. Ströer/DSM) wurden angefragt und lehnten die Übernahme der Betreibung wegen Unwirtschaftlichkeit einer solchen Anlage ab.
- Der ursprüngliche Grund für die Forderung nach einer Toilettenanlage als Fahrer-WC für die Mitarbeiter von OBS und HAVAG ist nach Aussage beider Verkehrsunternehmen nicht mehr gegeben, da inzwischen im Bahnhofsgebäude entsprechende Betriebsräume für die Busfahrer mit Toilette eingerichtet wurden.

1.11 Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten

Im Zuge der Vorplanung und der Entwurfsplanung wurde das Vorhaben mehrfach dem Behindertenbeauftragten der Stadt Halle (Saale), vorgestellt und von diesem bestätigt (siehe Anlage 2).

Auf folgende Punkte wurde besonders geachtet:

- Haltstellen an den Bussteigen werden sicherer gestaltet und mobilitätsgerecht ausgebildet.
- Eine durchgängige Ausbildung von Fußwegen ist barrierefrei möglich.
- Für die Kreuzungen der Verkehrsflächen werden Querungshilfen und Bordabsenkungen angeordnet.
- Die Verkehrsflächen werden in unterschiedlicher Oberflächenbefestigung erstellt.

- Die Beleuchtung für die Überdachung (Haltestellen), für den Warte-Punkt und die Außenbeleuchtung sorgen für gute Ausleuchtung der kritischen Bereiche.
- Im Treppenbereich vom Busbahnhof zum Riebeckplatz wird das vorhandene Gelände durch einen beleuchtetes Gelände ausgetauscht.

1.12 Abstimmung mit dem Fuß- und Radverkehrsbeauftragten

Die Planungen dem Fuß- und Radverkehrsbeauftragten, vorgestellt und bestätigt. Die behindertengerechte Gestaltung der Übergänge zwischen den Bussteigen ist erfolgt. Die vom Fördermittelgeber geforderten Überdachung der Fahrradabstellanlage wird in der Art entsprochen, dass die Abstellvorrichtungen unter dem vorhandenen Dach auf dem Gelände der DB AG (westlichster Bahnsteig) angeordnet werden.

1.13 Buswarteplätze

Die Anordnung von Buswarteplätzen auf dem derzeitigen Parkplatz Volkmannstraße kann im nördlichen Teil vorgesehen werden. Es entfielen dadurch zwar bewirtschaftete Parkplätze, dafür können in den frei werdenden Bereichen der Maybach- und Ernst-Kamieth-Straße neue geschaffen werden. Das unerwünschte wilde Abstellen von wartenden Bussen im Bereich des ZOB oder anderer Flächen würden entfallen. Eine aufwendige derzeitige Blockumfahrung könnte vermieden werden. Dadurch würden weniger Verkehrsbelastung, Feinstaub, etc. und vor allem kürzere Fahrzeiten erreicht. Die neuen Flächen sind gut vom ZOB über den Riebeckplatz erreichbar und von dort aus kann in jede Richtung direkt weitergefahren werden. Durch die inzwischen festgestellten notwendigen baulichen Verbesserungen der Tragfähigkeit des Fahrbahnbelages ist die Realisierung dieses Vorhabens innerhalb des Projektes noch nicht gesichert, wird aber weiter verfolgt und die Finanzierungssicherung angestrebt. Die erforderlichen Baumaßnahmen wären nach Aussage der NASA zuwendungsfähig.

1.14 Zeitschiene der Maßnahmenumsetzung

Grobablauf

Ausführungsplanung von 03/2008 bis 06/2008

Ausschreibung von 07/2008 bis 10/2008

Baubeginn am 11/2008

Bauende 12/2009

Das gesamte Areal wird während der Bauausführung für den Busverkehr voll gesperrt, um eine ständige Baufreiheit zu erreichen. Die Busse werden an den Ausweichhaltestellen entlang der Merseburger Straße vor dem ZOB halten. Der Fußgänger- und Radverkehr wird über die Rampe zur Straßenbahnhaltestelle in Richtung Delitzscher Straße und Innenstadt geleitet.

2. Begründung zur über-/außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung 2008

Für die Koordinierung zwischen den Verkehrsunternehmen im Zuge der Verkehrskonzeption für den ZOB mussten umfangreichere Abstimmungen als geplant durchgeführt werden.

Dies hatte zeitliche Verschiebungen der Planungen und daraus resultierend der Bauleistungen zur Folge.

Zur Absicherung des geplanten Bauablaufes ohne Verzögerungen in den einzelnen Gewerken ist eine Ausschreibung der Gesamtmaßnahme in 2008 (Beginn Juli 2008) zwingend erforderlich. Die dadurch entstehende über-/außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung kann haushaltsneutral zur Verfügung gestellt werden. Die Deckung der über-/außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung erfolgt durch die Nichtinanspruchnahme der geplanten Verpflichtungsermächtigung für das Vorhaben Beesener Straße. Da für das Vorhaben Beesener Straße (Komplexmaßnahme mit der HAVAG) der Planungsvorlauf nicht gegeben ist, besteht in 2008 per 31.12.2008 kein Ausschreibungsbedarf. Eine Ausschreibung der Bauleistungen für diese Maßnahme wird

somit nicht vor 2009 erfolgen. Eine Aktualisierung der Verpflichtungsermächtigung erfolgt mit der Haushaltsplanung 2009.

Darstellung der über-/außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung und deren Deckung:
(s. Anlage 5)

<u>Haushaltsstelle:</u>	<u>VE Plan 2008</u>	<u>apl./üpl.</u>	<u>VE-Neu 2008</u>
2.6300.950000.034	1.140.100	281.300	1.421.400
2.6300.959000.034	70.000	95.700	165.700
2.6300.941000.034	0	1.550.800	1.550.800
<u>Deckung</u>			
2.6300.950000.043	1.927.800	0	0