

Nach Fertigstellung des zentralen Busbahnhofs am Hauptbahnhof Halle (Saale) ist zu erkennen, dass einige Elemente keine oder nur sehr eingeschränkte Funktionen erfüllen!

1. Welche konkrete Funktion erfüllt das alle Bahnsteige verbindende Längsdach?
2. Welche konkrete Funktion erfüllt die Ellipse?
3. Zu welchem Ergebnis führt eine Wertanalyse des Längsdaches als auch der Ellipse?
4. Wie viel haben als Einzelausstattung das Längsdach als auch die Ellipse gekostet?
5. Weshalb befinden sich an den eigentlichen Haltestellen keine Abfallkörbe?
6. Aus welchen Gründen wurden die Abfallkörbe an der Peripherie des Busbahnhofs angebracht?
7. In welchem Umfang ist geplant, den v. g. Mangel abzustellen und Abfallkörbe **direkt** an den Haltestellen anzubringen?
8. Ist die südliche Ausfahrt für alle im Stadtgebiet Halle im Einsatz befindlichen Linienomnibusse ausreichend dimensioniert, um auch eine Ausfahrt aus den westlichen Haltestellen **ohne** Rangiervorgang des Busses zu gewährleisten?
9. Welche Haltestellen sind am neuen Busbahnhof für den Gelegenheitsverkehr vorgesehen?
10. Welche Funktion erfüllen die überbreiten Sitzgelegenheiten in den einzelnen Haltestellen?
11. In welchem Maß gewährleisten die überbreiten Sitzgelegenheiten den wartenden Fahrgästen ausreichend Schutz, insbesondere bei Regen?
12. Wie hoch ist die Differenz der Kosten je Sitzgelegenheit normalbreiter Sitzgelegenheiten zu den vorhandenen überbreiten Sitzgelegenheiten in den Haltestellen – gleiche Bauweise und gleiches Material vorausgesetzt?

Antwort der Verwaltung:

Vorwort: Obwohl dem Stadtrat zum Bau des Zentralen Busbahnhofs einige Informationen und Beschlussvorlagen vorgelegen haben, die sehr detaillierte Erläuterungen enthielten, beantworten wir den umfangreichen Fragenkatalog gern ausführlich.

zu 1.

Der zentrale Busbahnhof Halle (Saale) wurde als modulares System konzipiert, dessen Einzelelemente unabhängig voneinander realisiert werden können und gesamt eine gestalterische Einheit bilden. Das Lichtdach überspannt mit 4,50 m lichter Höhe ab OK Fahrbahn und 4,00 m Breite in der Hauptlaufzone die Wegeverbindung zwischen den Bussteigen. Die Unterseite wurde mit einem transluzenten Material verkleidet und ist von innen beleuchtet. Das Längsdach dient sowohl funktionellen als auch gestalterischen Zwecken. Funktionaler Wetterschutz, die Beleuchtung der Hauptlaufzone, sowie gestalterische Verbindungen aller Elemente (Module) haben Einfluss auf die Auswahl des Konzeptes gehabt.

zu 2.

Im modularen Gesamtkonzept ist das ovale Membrandach das städtebauliche Merkzeichen der Gesamtanlage des zentralen Busbahnhofs. Es schwebt auf vier eingespannten Doppelstützen in ca. 7,0 m Höhe auf der südlichen Verkehrsinsel über dem Wartepunkt. Mit seinen Achsabmessungen 13,00 x 28,50 m ist es weithin aus der Merseburger Straße, vom Westausgang Bahnhof und vom Aufgang Riebeckplatz sichtbar. Das Dach besteht aus einer Stahlfachwerkkonstruktion, die einlagig mit einer textilen Membran überspannt ist. Die textile Membran wird beleuchtet, um den Charakter eines städtebaulichen Merkzeichens in der Dunkelheit zu verstärken. Das realisierte Gestaltungskonzept (Hochbauteil) wurde im Ergebnis eines beschränkten Wettbewerbes ausgewählt. Dabei sollen unter der Ellipse alle Servicekomponenten eingeordnet werden. Das Längsdach stellt die Bündelung der Wegebeziehung zum Fahrgastinformationssystem und dem Wartepoint dar und knüpft an die Ellipse an.

zu 3.

Bereits im Ergebnis des beschränkten Wettbewerbes war ein allüberspannendes Großdach verworfen worden, da dieses aufgrund der vorgegebenen Struktur des Busbahnhofs zu 50 % Straßenflächen und nicht nur Wartebereiche und fußläufige Wege überdacht hätte. Auch löst eine Großform des Daches das Wetterschutzproblem nicht befriedigend. Die Wartebereiche müssen trotzdem gegen Zugluft einzeln abgeschirmt werden. Ein Großdach verhält sich bezüglich der Kostenentwicklung recht unflexibel. Einmal geplant und begonnen muss es auch fertiggestellt werden, da das Tragwerk nicht ohne weiteres reduziert werden kann. Der neue Busbahnhof Halle wurde daher als modulares System konzipiert, damit unter anderem bei der Planung und Durchführung des Vorhabens auf die Kostenentwicklung reagiert werden konnte. Das modulare System gestattet, dass die Einzelelemente unabhängig voneinander realisiert werden können und sie dennoch eine gestalterische Einheit bilden. So konnte auf den geänderten Bedarf und die Kostenentwicklung reagiert werden, in dem die Anzahl der Bussteige mit Überdachung von 7 auf 6 reduziert wurde.

zu 4.

Es liegt noch keine geprüfte Schlussrechnung vor, so dass keine verbindlichen Herstellungskosten für das Längsdach und die Ellipse benannt werden können. Entsprechend des Leistungsverzeichnisses wurden das Lichtdach mit Hauptlaufzone (Modul 2) 219.351,40 € netto und das Membrandach (Modul 3) 350.426,89 € netto verpreist.

zu 5.

An den einzelnen Bussteigen sind Abfallkörbe vorgesehen. Aufgrund von Lieferproblemen konnten an den Haltestellen die Abfallkörbe noch nicht montiert werden.

zu 6.

Die Anbringung der Papierkörbe erfolgte auf Grund der fußläufigen Verbindung vom Westausgang Hauptbahnhof bis zum Riebeckplatz entlang des Eisenbahnbundesamtes.

zu 7.

Die Montage weiterer Papierkörbe an den Bussteigen erfolgt bis zur 23. Kalenderwoche 2010.

zu 8.

Die Verkehrsunternehmen OBS, HAVAG und VSG Südharz bedienen im Linienverkehr den Busbahnhof mit Regelbussen von 15 m Länge. Die Fahrgassen und Schleppkurven sind vorschriftsmäßig für die maximalen Buslängen auf dem gesamten Areal ausgelegt, so dass der Betriebsablauf ohne Rangiervorgänge durchgeführt werden kann.

Bei kürzeren Ruhezeiten verbleiben die Busse nach dem Halt am Ausstieg (R7, R8 und R9) im Bussteig. Gegebenenfalls ist hierzu die Umfahrung über die südliche Ausfahrt und die nördliche Zufahrt erforderlich. Für längere Ruhezeiten zwischen den planmäßigen Abfahrten muss der Bus die vorgegebenen Warteflächen auf dem Parkplatz Volkmannstraße anfahren, um die weiteren Betriebsabläufe anderer verkehrender Linien nicht zu stören. Vom südlichen Bussteig R1 ist für Gelenkbusse nur die Ausfahrt in Richtung Ernst-Kamieth-Straße vorgesehen.

zu 9.

Entsprechend der Vorgaben des Fördermittelgebers (NASA GmbH) konnte der Gelegenheitsbusverkehr, im Sinne des touristischen Verkehrs, nicht berücksichtigt werden. Die Berechnung der erforderlichen Abfahrtsbahnsteige bezieht sich nur auf die Notwendigkeiten des Linienverkehrs. Durch die aktuellen Baumaßnahmen in der Innenstadt wurde der touristische Busverkehr der die Stadt verlässt, auf die Bussteige des Schienenersatzverkehrs verlegt. Die Busunternehmen sind angewiesen, die Betriebsabläufe so zu gestalten, dass der Linienverkehr nicht behindert wird. Zum Abschluss der Baumaßnahmen in der Innenstadt wird anhand der dann vorliegenden Erfahrungen entschieden, wie weiter mit dem touristischen Busverkehr umgegangen wird.

zu 10

Die Sitzgelegenheiten sind Bestandteil des Projektteiles Hochbau, Modul 1, das insgesamt für sechs Bussteige errichtet wurde. Der Sitzbereich und die Überdachung bilden eine Einheit, welche im vorderen Bereich auf einer Y – Stütze aufgelagert sind. Durch die eingerückte Glasscheibe ergibt sich eine Sitzfläche von 60 cm Tiefe. Sitztiefen von Bänken im öffentlichen Raum schwanken zwischen ca. 40 cm bis hin zu 65 cm (im Einzelfall auch darüber hinaus). Bedingt aus der Breite der Unterkonstruktion, welche statisch konstruktiv erforderlicher Bestandteil der Überdachung ist, ergab sich eine verfügbare Breite von 60 cm, die neben der Funktion als Sitzgelegenheit auch das Abstellen von Taschen ermöglicht. Es erfolgte die einheitliche Gestaltung der Unterkonstruktionsfläche als Sitzfläche.

zu 11.

Das wetterschützende Dach besitzt eine Breite von 2,50 m und verjüngt sich durch einen schrägen Anschnitt auf 0,88 m Breite im unten liegenden Sitzbereich. Die Überdachung wurde so angeordnet, dass der regelgerechte Sicherheitsabstand zu den Bussen gewährleistet und durch das Hochziehen der rückwärtigen Verglasungen (Richtung Westen = Hauptwindrichtung) bis zur Unterkante Dach ein wirksamer Wetterschutz vorhanden ist.

zu 12.

Die herkömmlichen Sitzelemente in den Haltestellenbereichen außerhalb der Überdachung sind normale Bänke. Die Bänke in den Unterständen (Modul 1) sind als gestalterische Elemente im Gesamtkonzept zu betrachten. Der Unterbau der Bänke im Modul 1 ist konstruktionsbedingter Bestandteil der Überdachung. Lediglich die Sitzauflage ist eigenständiges Bauteil der Bänke. Bei schmaler Ausführung der Sitzfläche hätte für den verbleibenden Bereich zwischen Sitzfläche und Verglasung eine zusätzliche gestalterische Lösung gefunden werden müssen, außerdem wäre so die Funktion des Taschenabstellens im sauberen, trockenen Bereich nicht möglich gewesen.

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE., bedankte sich eingangs für die schnelle Umsetzung der Frage 5 seiner Anfrage. Die Anfrage insgesamt sei allerdings nicht zufriedenstellend beantwortet, vor allem im Hinblick auf die Erfüllung der Funktionalität des Busbahnhofs.

Demzufolge äußerte sich **Herr Heft** mit folgenden Nachfragen:

Hat es eine Wertanalyse zum Oval- und Längsdach gegeben?
Zu welchem Ergebnis hat diese innerhalb der Verwaltung geführt?

Weiterhin seien ihm Beschwerden bekannt im Hinblick auf die Wetterschutzeinrichtungen. Diese erfüllen aufgrund der überbreiten Sitze ihre Funktion nicht, so dass bei Regen kein Schutz für die Fahrgäste vorhanden sei. Er bat darum, dahin gehend Abhilfe zu schaffen.

Herr Bürgermeister Dr. Pohlack brachte zum Ausdruck, dass die Gestaltung und Architektur des zentralen Busbahnhofes in den entsprechenden Gremien und Fachausschüssen beraten wurde. Daher seien grundsätzliche Umgestaltungsmöglichkeiten nicht mehr möglich und seines Erachtens auch nicht notwendig.

Hinsichtlich der Frage zur Wertanalyse des Ellipsendaches antwortete **Herr Bürgermeister Dr. Pohlack**, dass dieses eine leichte Stabkonstruktion wäre, die sowohl unterspannt als auch überspannt sei und zu den preisgünstigsten Bauformen zähle. Weiterhin müsse bei dem Bau eines Unterstandes die Ostseite offen sein, da die Westseite von den Witterungsverhältnissen beeinflusst werde. Der Bau einer nach allen Seiten wetterfesten Haltestelle sei nicht möglich. Hier müsse immer ein Kompromiss zwischen Funktionalität und Gestaltung hingenommen werden.

Darüber hinaus erklärte **Herr Bürgermeister Dr. Pohlack**, dass ihm Beschwerden in Bezug auf die Wetterschutzeinrichtungen nicht bekannt seien. Er merkte an, dass an ihn eher positive Informationen herangetragen wurden, wie z. B. die Anschaffung der überbreiten Sitze. Dadurch bestünde die Möglichkeit, Gepäck abzustellen.

Die Antwort der Verwaltung wurde mit Anmerkungen und Nachfragen zur Kenntnis genommen.