

Schnittstellenprojekt S-Bahnhof Nietleben

Gestaltungsbeschluss - Begründung -

Stadtplanungsamt

16.01.2009

Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Veranlassung und Zielstellung	1
2. Beschreibung des Bauvorhabens	1
3. Finanzierung/Weiteres Vorgehen	2
4. Belange des Rad- und Fußverkehrs, der Behinderten- sowie Familienverträglichkeit	3

Anlagenverzeichnis

1. Lageplan (ohne Maßstab)
2. Kostenschätzung und finanzielle Auswirkungen
3. Familienverträglichkeitsprüfung gemäß Kriterienkatalog B
4. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten

1. Veranlassung und Zielstellung

Das Schnittstellenprojekt S-Bahnhof Nietleben dient der Umsetzung des verkehrspolitischen Leitbildes und des Nahverkehrsplanes der Stadt Halle. Diese Beschlüsse sehen für die Aufwertung des S-Bahnhofes Nietleben als Verknüpfungsstelle zwischen öffentlichem Straßenpersonennahverkehr (Busverkehr) und Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn-Verkehr) Maßnahmen für die Verbesserung der Ein-, Aus- und Umsteigebedingungen, insbesondere die Herstellung barrierefreier Bahn- und Bussteige, einschließlich ihrer Zugänge, vor. Zudem ist der S-Bahnhof Nietleben auch in seiner Funktion als Zugangsstelle zum öffentlichen Personennahverkehr aufzuwerten, wofür seine Park-and-Ride-Kapazität ausgebaut und eine Bike-and-Ride-Anlage errichtet werden soll.

Das städtische Schnittstellenprojekt ist Bestandteil der vollständigen Sanierung der Verkehrsstation S-Bahnhof Nietleben, die derzeit von ca. 600 Ein- und Aussteigern pro Tag genutzt wird. Die bahntechnischen Anlagen betreffend beteiligt sich in Abstimmung mit der im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt handelnden Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH die DB AG am Umbauvorhaben, das der Anpassung der Verkehrsstation an die mit den Abbestellungen der S-Bahn-Strecke Halle-Dölau – Halle-Nietleben und der Strecke Merseburg – Buna – Halle-Nietleben sowie der geplanten zukünftigen Durchbindung der städtischen S-Bahn nach Leipzig geänderten als auch zu ändernden Bedingungen dienen soll. Indem der S-Bahnhof Nietleben mit der Abbestellung der S-Bahn Strecke Halle-Dölau – Halle-Nietleben erste Zugangsstelle zum Schienenpersonennahverkehr im Nordwesten des haleschen Stadtgebietes geworden ist, ist seine Bedeutung als Zugangs- und Schnittstelle gestiegen und wird zukünftig mit der Durchbindung der städtischen S-Bahn nach Leipzig weiter steigen.

Des Weiteren ist mit dem Abbruch leerstehender, sanierungsbedürftiger Bahnhofsgebäude eine Verbesserung des Ortsbildes, das aufgrund der verkehrlichen Funktion der Heidestraße auch Teil des Ortseingangsbereiches der Stadt Halle ist, beabsichtigt.

2. Beschreibung des Bauvorhabens

Primäre Elemente (Projektziele) der Planung für das Bauvorhaben sind:

- Abbruch der Hochbauten: Bahnsteigdurchgang, ehemaliges Empfangsgebäude und ehemalige Ladehalle.
- der Neubau der Bushaltestelle S-Bahnhof Nietleben mit barrierefreien Bussteigen und Fahrgastunterständen (stadtauswärts als Busbucht vorgesehen, um Verkehrsbehinderungen, die im Rahmen der Anschlusssicherung aufgrund von Wartezeiten entstehen können, auf der Heidestraße zu vermeiden),
- die Herstellung einer Querungshilfe für Fußgänger über die Fahrbahn der Heidestraße (Mittelinsel),
- die Herstellung eines Parkplatzes für die Nutzung durch Park-and-Ride-Verkehr,
- die Herstellung einer Kiss-and-Ride-Zone,
- die Herstellung einer Bike-and-Ride-Anlage für ca. 40 Fahrräder,
- die Herstellung eines beidseitigen, getrennten Fuß- und Radweges auf der Heidestraße und
- die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes als Warte- und Aufenthaltsbereich für Reisende.

Im Rahmen der Vorplanung wurden mehrere Varianten untersucht, die sich in Abhängigkeit des Flächenverbrauchs bezüglich der Anzahl der Stellplätze für den Park-and-Ride-Parkplatz, über den zudem die Erschließung des östlich des Parkplatzes verbleibenden DB-Geländes gesichert werden muss, und der Lage der Bushaltestelle unterscheiden. Es wird der Variante der Vorzug gegeben, die hinsichtlich einer möglichst zweckmäßigen Flächennutzung die höchste Verkehrssicherheit und die höchste Anzahl von Stellplätzen (ca. 50 Stück)

für den Park-and-Ride-Parkplatz bietet. Anlage 1 enthält den Lageplan der Vorzugsvariante (Variante 2C). Die Vorzugsvariante erfordert den zusätzlichen Abbruch einer Mehrfachgarage und – bedingt durch den vom Stellwerk B1 gegebenen Zwangspunkt für die verkehrssichere Anordnung der Bussteige und der Querungshilfe und für die Herstellung der Busbucht nach den Regelwerten der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) – die Änderung der Linienführung der Heidestraße. Im Zusammenhang mit dem notwendigen Neubau der Heidestraße werden die Fahrstreifenbreiten dem Regelwert der RASt 06 entsprechend um 0,25 m auf 3,25 m erhöht und die Baumallee, deren Bestandsbäume größtenteils in ihrer Vitalität eingeschränkt sind, erneuert.

Für den perspektivischen Fall der Verkehrsentslastung der Heidestraße durch die Fertigstellung der A143 werden die gewählte Breite der Querungshilfe und deren Lage in Bezug auf die Bushaltestelle es ermöglichen, dass die Querungshilfe gegebenenfalls zu einem Fußgängerüberweg ausgerüstet werden kann. Diese Maßnahme kann durch die im Flächennutzungsplan avisierte Nutzung der westlich der Heidestraße gelegenen Freiflächen für den Wohnungsbau in der Zukunft erforderlich werden.

Änderungen an der Planung können sich noch aus den Entscheidungen der Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH und der DB AG über die zu bestellende Anzahl der am S-Bahnhof Nietleben vorzuhaltenden Bahnsteige und deren Anlageform ergeben.

3. Finanzierung/Weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage der vorliegenden Planung werden die Gesamtkosten für das Bauvorhaben, einschließlich der Kosten für den Grunderwerb, auf ca. 990 TEuro brutto geschätzt (Kostenschätzung siehe Anlage 2). Die Finanzierung soll über Fördermittel aus dem Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt erfolgen, womit 80% der anrechenbaren Kosten des Bauvorhabens, die die Kosten für den Grunderwerb einschließen, gefördert werden können. Es ist vorgesehen, den verbleibenden städtischen Eigenmittelanteil von voraussichtlich ca. 20% aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes zu decken, so dass das Schnittstellenprojekt für den städtischen Haushalt – mit Ausnahme der Folgekosten, die für die Entwässerung, Beleuchtung und Grünpflege auf 3000 Euro/a geschätzt werden – kostenneutral bleibt.

Es ist beabsichtigt, für den überwiegenden Teil der Flächen des Bahnhofsvorplatzes das Eigentum kostenfrei über eine Vermögenszuordnung nach Vermögenszuordnungsgesetz zu erhalten. Der entsprechende Antrag ist mit Datum vom 20.12.2007 beim Bundesamt für zentrale Dienste und offene Vermögensfragen gestellt worden. Die Entscheidung zum Antrag steht jedoch noch immer aus. Nach Auskunft des Bundesamtes konnte über den Antrag noch nicht entschieden werden, weil die DB AG noch nicht ihre Bedenkenlosigkeit zur Vermögenszuordnung der betroffenen Flächen ausgesprochen hat. Auch sind die Vertragsverhandlungen mit der DB AG zu Flächen, die für das Schnittstellenprojekt benötigt werden und vom Antrag auf Vermögenszuordnung nicht berührt werden, noch nicht abgeschlossen. Zudem liegen vom neuen Eigentümer der Bahnhofsgebäude, die die DB AG im Rahmen eines Paketes mehrerer hundert Bahnhofsgebäude verkauft hat, noch keine Vorstellungen über den Verkaufspreis der Liegenschaften vor.

Der Grunderwerb und der Abbruch der Hochbauten und Klärgruben sind für das Jahr 2010 vorgesehen. Für das Jahr 2011 ist die Herstellung des Park-and-Ride-Parkplatzes und der Neubau des Bahnhofsvorplatzes, einschließlich der Bike-and-Ride-Anlage, geplant. Für das Jahr 2012 ist der Neubau der Bushaltestelle, einschließlich des Baues der Querungshilfe über die Fahrbahn der Heidestraße, die Neupflanzung der Baumallee und die Herstellung der getrennten Geh- und Radwege, welches aufgrund der Änderung der Linienführung der Fahrbahn den Neubau der Heidestraße bedeutet, avisiert.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Heidestraße wird während ihres Neubaus von einer halbseitigen Straßensperrung und der Anlage provisorischer Fahrstreifen ausgegangen.

4. Belange des Rad- und Fußverkehrs, der Behinderten- sowie Familienverträglichkeit

Die Planung ist auf dem am 02.06.2008 stattgefundenen Treffen der AG Behindertenverbände vorgestellt worden. Dort wurde eingeschätzt, dass die vorgelegten Unterlagen die Belange behinderter mobilitätsbeeinträchtigter Menschen berücksichtigen. Die Beteiligung der Verbände im weiteren Planungsverfahren wird seitens der Verwaltung zugesichert.

Im Jour fixe Familienverträglichkeit ist am 26.06.2008 über die Planung informiert worden. Das Vorhaben wurde als familienverträglich beurteilt. In der Anlage 3 ist zudem das positive Ergebnis der Familienverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des Kriterienkataloges B aufgeführt. Das Vorhaben ist somit als familienverträglich einzuschätzen.

Die vom Fuß- und Radverkehrsbeauftragten zur Planung abgegebene Stellungnahme liegt als Anlage 4 bei. Aus der Stellungnahme ergeben sich für das Projekt keine Änderungen.