

Sachstandbericht und Vorstellung dreier Varianten zur Weiterbearbeitung des Bebauungsplanes Nr. 05/2010wo „Schnittstelle Bahnhof“ des Ortsteiles Wolfen

Eine Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Schnittstelle Bahnhof Wolfen wurde am 22.06.2001 erarbeitet. Gleichzeitig war bekannt, dass man zu deren Realisierung einen Bebauungsplan benötigt (Sicherheit bezüglich der Bürgerbeteiligung und Vorklärung der Randbedingungen). Im März 2010 wurde eine Vorentwurfsplanung erarbeitet, die dem Bebauungsplanentwurf als Grundlage dient.

Nachdem die Deutsche Bahn mit den Planungen und Baumaßnahmen am Bahnhof Wolfen (Gleisanlagen, Bahnsteige, Oberleitungen) begonnen hat und zudem für die Schnittstelle Bahnhof Wolfen Fördermittel (max. 80 %) in Aussicht gestellt wurden, konnte mit der Bearbeitung eines Bebauungsplanes begonnen werden.

Am 16.06.2010 wurde die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 05/2010wo „Schnittstelle Bahnhof“ des Ortsteiles Wolfen beschlossen.

Der Vertrag zur Erarbeitung des Bebauungsplanes einschließlich des Planes der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen und Berechnung A/E, Umweltbericht und schalltechnischem Gutachten wurde mit dem Ingenieurbüro Ladde abgeschlossen.

Mit dem Vorentwurf vom 16.05.2011 (hier Variante 1 *mit Bustrasse*) wurde die frühzeitige Bürger- und Trägerbeteiligung durchgeführt.

Es wurden Anregungen, Hinweise und Einwände geäußert. Eine Übersicht der eingegangenen Anregungen und Bedenken ist der beigefügten Anlage der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange zu entnehmen.

Besonders erwähnenswert ist die Stellungnahme der DB Immobilien und Service GmbH, aus der hervorgeht, dass die Realisierung des Schnittstellenprogramms/B-Planes unter dem Vorbehalt steht, ob die Kabeltrograsse (ESTW-Leitungen), die mitten durch die benötigten Verkehrsflächen verläuft, umverlegt werden kann. Zum jetzigen Stand erscheint eine Umverlegung zwar als technisch möglich, allerdings muss Planung und Realisierung nach Aussage der DB durch den Verursacher (Stadt) finanziert werden. Die Kosten dafür würden sich nach Einschätzung der DB im „6-stelligen“ Bereich bewegen. Inwieweit diese Kabeltrograsse alternativ mit Verkehrsflächen überbaut werden darf, wird derzeit durch DB Netz geprüft. Zudem müsste auch hier mit der NASA verhandelt werden, ob dies nicht zur Gestaltung einer funktionierenden Schnittstelle förderfähig ist.

Die DB Services Immobilien GmbH teilte in der Stellungnahme vom 26.10.2011 weiterhin mit, dass ein 10 m breiter Geländestreifen ab Gleisachse Gleis 1 (in westliche Richtung) vom Verkauf und der Überbauung auszuschließen ist, d.h. diese Fläche muss aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes entnommen oder eine Freistellung nach § 23 AEG „verhandelt“ werden.

Sollte die Freistellung des Sicherheitsabstandes mit dem Eisenbahn-Bundesamt nicht möglich sein, sind uns Festsetzungen von Verkehrs- bzw. Bauflächen (Gehweg, Überdachung) in Anbindung an den Gleisbereich mit dem B-Plan nicht möglich.

Seitens der Stadt Bitterfeld-Wolfen muss für die zukünftige Nutzung der Flächen eine Freistellung gemäß § 23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) beantragt bzw. eine Abstimmung zur genannten Problematik geführt werden.

Sehr kritische Hinweise wurden auch von den Anwohnern des Filmweges bzw. der Greppiner Straße geäußert, wie z.B.:

- Die Notwendigkeit einer Bustrasse wird angezweifelt.
- Der Filmweg als grüne Achse wird zerstört (negative Auswirkungen auf Flora und Fauna).
- Kann die Bustrasse angesichts der angespannten Haushaltslage überhaupt realisiert werden?
- Alternativen: Mittel für Sanierung Str. der DSF u. Bahnhofstraße nutzen.
- Verschlechterung des Wohnumfelds, Lärm durch Busse, Missbrauch der Busspur als Rennstrecke.
- Der parkähnliche Charakter des Filmweges geht verloren

Dies veranlasste die Verwaltung, weitere Varianten zu untersuchen, in denen durch die Anordnung einer oder mehrerer Buswendeschleifen einschließlich Bushalteplätze auf eine Bustrasse verzichtet werden kann ohne den Busbetrieb zu behindern.

Im folgendem sollen die Vor- und Nachteile von Bustrasse und Buswendeschleife zuerst allgemein miteinander verglichen werden. Danach erfolgt eine Übersicht über die 3 wesentlichen Varianten.

Allgemeiner Vergleich zwischen „Bustrasse“ und „Buswendeschleife(n)“

Alle Varianten entlasten die Straße der DSF.

Für alle Varianten gilt die Unsicherheit wie sich der Busverkehr innerhalb der Stadt Bitterfeld-Wolfen und auf regionaler Ebene entwickeln wird, da 2012 ein neuer Nahverkehrsplan durch den Landkreis erarbeitet werden soll.

Des Weiteren stellt die Stadt Bitterfeld-Wolfen 2015 ihre freiwillige Zuzahlung zum Busverkehr ein.

Am 27.10.2011 wurde während der Verkehrsspitzenstunden am Morgen und am Nachmittag eine Verkehrszählung an den Knotenpunkten Leipziger Straße / Bahnhofstraße und Leipziger Straße / Straße der DSF durchgeführt. Dabei wurde ermittelt, wie viele Busse die Knotenpunkte durchfahren und welche Wartezeiten die Busse dabei aufweisen. Es wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der Busse nicht länger als 25 Sekunden für die Durchfahrt der Knotenpunkte benötigen. Die von der Leipziger Straße abbiegenden Busse haben sogar so gut wie keine Wartezeit. Die Wartezeiten sind demnach sogar günstiger als an einem signalisierten Knotenpunkt.

Eine vollständige Abwicklung des Busverkehrs von und zum Bahnhof über den unsignalisierten Knotenpunkt Leipziger Straße / Bahnhofstraße ist demnach also prinzipiell in allen Varianten möglich.

Bustrasse allgemein

Eine **Bustrasse** wäre für den Fahrplanablauf laut Aussage vom Busunternehmen am idealsten, da hier die Anfahrt als „Sackgassensituation“ umgangen wird und der problematische Knoten Bahnhofstraße/B 184 etwas weniger belastet wird. Nachweisbare Fahrzeitgewinne sind allerdings eher nicht zu erwarten, auch wenn sie als „reine Busspur“ ausgeschildert werden würde.

Hinsichtlich künftiger Fahrplanentwicklungen wäre eine Bustrasse *relativ* flexibel, allerdings müssten sich zukünftige Fahrplanerwägungen eher an der *Achse Oppenheimstraße* orientieren, wo bisher die Schnellverbindung Linie 407 (BTF-Wolfen-Nord) entlang führt. Eine Anbindung des Bahnhofs für die Linie 407 war jedoch bisher vom Landkreis nie geplant, während die Linie 406 nur einen kleinen Vorteil aus der Bustrasse schöpfen würde.

Von daher ist die Bustrasse nicht zwingend für die weitere Fahrplangestaltung der Busse von und zum Bahnhof notwendig, zumal der Bau der Bustrasse in eine Zeit der unklaren Entwicklung des Busverkehrs fallen würde. 2012 wird der Nahverkehrsplan durch den Landkreis überarbeitet, und die Stadt zieht sich 2015 aus der freiwilligen Zuzahlung zum Busverkehr zurück. Die Zeit der großen, aufwendigen und damit teuren *baulichen* „Busbeschleunigungsmaßnahmen“ ist eigentlich Vergangenheit.

Eine Erweiterung des *Grünzugs/Parks* Richtung Leipziger Straße (entlang der A.-Becker-Str.) wäre mit einer Bustrasse nicht möglich und man würde den Anwohnern am Filmweg nicht entgegen kommen, die sich im B-Planverfahren aus Natur- und Umweltschutzgründen gegen eine Bustrasse ausgesprochen haben.

Das Vorhaben „Bustrasse“ erscheint in der Gesamtbetrachtung überdimensioniert und zu unflexibel in der Nutzung. Eine innerstädtische parkähnliche Anlage würde zerstört werden. Auch in Anbetracht der Haushaltskonsolidierung wird seitens der Verwaltung die Umsetzung als nicht notwendig erachtet. Die Auswirkungen auf den Regionalverkehr nach Einstellung der freiwilligen Zuzahlungen ab 2015 sind noch nicht absehbar. Die Weiterbearbeitung des B-Plans ist durch die vorliegenden Einsprüche der Anwohner stark gefährdet. Es wären umfangreiche Prüfungen (Gutachten Flora und Fauna, geschützte Arten etc.) notwendig, um die Einwendungen auszuräumen und eine fehlerfreie Abwägung durchführen zu können. Dies verursacht weitere Kosten.

Buswendeschleife allgemein

Eine **Buswendeschleife** (oder mehrere) würde im Prinzip der jetzigen Busbedienung am Bahnhof ähneln und ließe sich zu geringen Kosten relativ einfach einfügen. Die Verkehrszählung hat zudem ergeben, dass alle Busse über den Knoten Leipziger Str. / Bahnhofstraße den Bahnhof an- und abfahren können.

Hinsichtlich künftiger Fahrplanentwicklungen ist eine Buswendeschleife *sehr* flexibel. Es böte sich zudem die für den Fahrgast günstige Möglichkeit an, alle Abfahrtshaltestellen direkt am Bahnsteig anzuordnen.

Entlang der ehemaligen Filmbahntrasse (inkl. Arthur-Becker-Straße) würde Fläche gewonnen, um diese zu einem zusammenhängenden Grünzug/Park umzugestalten (von der Waldstraße bis

zur Leipziger Straße...). Damit würde man auch den Anwohnern am Filmweg/Poststraße entgegen kommen: Ihre Einsprüche gegen den B-Planentwurf wären damit ausgeräumt.

Der Ausbau von Arthur-Becker-Straße und dem Knoten Oppenheimstraße/B 184 wäre jedoch weiterhin sinnvoll, zumal die Buslinie 407 dort entlang fährt.

Mit dem Bau einer Buswendeschleife hätte man jedoch eine insgesamt geringere Abhängigkeit von anderen bisher nicht ausfinanzierten Straßenbauprojekten. Sollte später doch noch an eine Bustrasse gedacht werden, wäre dies abhängig von den Entwicklungen des Busverkehrs weiterhin möglich.

Der Bau einer Buswendeschleife und die Anlage eines Grünzugs/Parks statt einer Bustrasse symbolisiert am ehesten die Entwicklung mit geringen finanziellen Mitteln bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Aspekte einer klimafreundlichen Stadt. (Nachhaltigkeitsaspekt)

Übersicht der einzelnen Varianten

Aufgrund der Einwände zum B-Planentwurf gegen die Bustrasse (Variante 1) wurden zusätzliche Varianten entwickelt, die auf die Bustrasse verzichten und stattdessen mit Buswendeschleife(n) funktionieren, um den Busverkehr sinnvoll abzuwickeln. Diese werden im folgenden als Variante 2 A, Variante 2 B und Variante 3 bezeichnet.

In den Varianten mit den Buswendeschleifen müssen die geplanten Kurzzeitparkplätze und Taxi-Stellplätze in den nördlich geplanten Parkplatzbereich hinein verlagert werden.

Bei allen Varianten wird die Straße der DSF weiterhin vom Busverkehr vollständig entlastet.

Die Kosten aller Varianten verstehen sich ohne Ausbau des Bahnhofsvorplatzes, und die Kosten für den Ausbau der Bahnhofstraße sind ohne Kanalbau kalkuliert.

Variante 1: Bustrasse (bisheriger B-Planentwurf)

Kosten: 1.090.000 € brutto (ohne Ausbau Bahnhofstraße, mit Erschließung Gütergelände)

Entlang des Filmwegs wird eine Bustrasse gebaut, in die auch Bushalteplätze integriert werden. Die Bustrasse kann im Zweirichtungsbetrieb befahren werden. Für den Busbetrieb wird also auch weiterhin die Bahnhofstraße (zumindest teilweise) benötigt.

Vorteile:

- Auf Buswendeschleifen kann verzichtet werden.
- Die Bahnhofstraße wird teilweise entlastet.
- Der Busbetrieb erfolgt optimal und kommt den (derzeitigen) Wünschen des Busbetriebs am weitesten entgegen.
- Der Pkw-Parkplatzbereich steht ausschließlich den Pkw zur Verfügung. Busbetrieb und Parkplatz überlagern sich nicht.

Nachteile

- Größte Flächenversiegelung.
- Knotenpunkt Oppenheimstraße/B 184 müsste dringend ausgebaut werden.
- Die zukünftige Entwicklung des Busverkehrs ist noch unklar. (Hier: *Überarbeitung des Nahverkehrsplans und Ausstieg aus der freiwilligen Zuzahlung der Stadt*)

- Es liegen bereits Einwände der Anwohner gegen die Bustrasse vor, die die Weiterbearbeitung des B-Plans gefährden.
- Die Bushalteplätze liegen relativ nah an den Wohngebäuden.

Variante 2 A: Kleine Wendeschleife südlich, kleine Wendeschleife nördlich

Kosten: 870.000 € brutto (mit Bahnhofstraße, ohne Erschließung Gütergelände)

Die An- und Abfahrt aller Busse erfolgt über die Bahnhofstraße. Statt der Bustrasse entsteht südlich des ehem. Empfangsgebäudes eine kleine Wendeschleife ohne Bus-Halteplätze. Die Wendeschleife ist erforderlich damit der Bus drehen kann. Die Wendeschleife wird so kompakt wie möglich ausgeführt.

Aufgrund der kleinen Wendeschleife muss auch im Norden eine Wendeschleife geschaffen werden. Diese nördliche Wendeschleife wird in dieser Variante ebenfalls als „kleine“ Wendeschleife ausgeführt. Die Bushalteplätze entstehen im Parkplatzbereich zulasten von Pkw-Parkplätzen.

Das Güterbahnhofsgebäude wird nicht für die nördliche Wendeschleife benötigt. Die Fläche kann als Grünfläche oder Baufläche genutzt werden.

Vorteile:

- Auf die Bustrasse kann verzichtet werden.
- Geringe Versiegelung im Süden.
- Keine Störung der Anwohner durch Busverkehr.

Nachteile:

- Es werden zwei Buswendeschleifen benötigt.
- Verlust von rund 30 Stellplätzen.
- Die Busse müssen über den Pkw-Parkplatz fahren.
- Lange Wege im Betriebsablauf.

Variante 2 B: Kleine Wendeschleife südlich, große Wendeschleife nördlich mit integrierten Bushalteplätzen

Kosten: 905.000 € brutto plus 95.000 € Abrisskosten für den Güterschuppen (mit Bahnhofstraße, ohne Erschließung Gütergelände)

Die Variante 2 B entspricht von der Systematik her der Variante 2 A.

Die nördliche Wendeschleife wird in dieser Variante jedoch als „große“ Wendeschleife ausgeführt, in der die Bushalteplätze integriert werden. Aufgrund des größeren Flächenbedarfs muss hierbei jedoch der Güterschuppen abgebrochen werden. Die Gestaltung der Fläche des Güterbahnhofs kann als Grünfläche erfolgen, u.U. auch nutzbar für weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus anderen B-Plänen. Die Zahl der Parkplätze wird nicht eingeschränkt.

Vorteile:

- Auf die Bustrasse kann verzichtet werden.
- Geringe Versiegelung im Süden.
- Keine Störung der Anwohner durch Busverkehr.
- Kein Verlust von Parkplätzen.

Nachteile:

- Die Busse müssen auch in dieser Variante über den Pkw-Parkplatz fahren.
- Lange Wege im Betriebsablauf.
- Bushalteplätze liegen relativ dicht an Wohngebäuden

Variante 3: Große Wendeschleife mit integrierten Bushalteplätzen nur im Süden

Kosten: 845.000 € brutto (mit Bahnhofstraße, ohne Erschließung Gütergelände)

Die An- und Abfahrt aller Busse erfolgt auch hier über die Bahnhofstraße. Bei dieser Variante wird jedoch nur *eine* „große“ Wendeschleife im Süden errichtet, in der die benötigten Bushalteplätze integriert werden. Daher ist dies auch die Variante mit der geringsten Flächenversiegelung.

Die Bushalteplätze liegen hier optimal im Sinne des Betriebsablaufs. Der ankommende Bus kann an den Ausstiegshaltestellen aussteigen lassen, dann einen Bushalteplatz anfahren und danach auf kurzem Weg an die Abfahrtshaltestelle fahren, ohne den Umweg über den Pkw-Parkplatz fahren zu müssen.

Hier müsste zusätzlich eine Entscheidung zum Umgang mit dem Güterbahnhof und der folgenden Gestaltung getroffen werden (siehe Variante 2 A und 2B)

Vorteile:

- Auf die Bustrasse kann verzichtet werden.
- Es wird nur *eine* Wendeschleife benötigt.
- Die Variante mit der geringsten Flächeninanspruchnahme bzw. -Versiegelung.
- Die Gesamtkosten sind hierbei am geringsten.
- Der Betriebsablauf vereinfacht sich, da die Busse kurze Wege haben.
- Die Busse müssen nicht über den Pkw-Parkplatz fahren. Parken für Pkw und Parken für Busse kann komplett getrennt werden.
- Kein Verlust von Parkplätzen.
- Es entstehen *kaum* Störungen für die Anwohner, da die Wendeschleife und die Halteplätze einen ausreichenden Abstand zu den Wohngebäuden wahren.

Nachteile:

- Die Bushalteplätze liegen dichter an den Wohngebäuden als in den Varianten 2 A u. 2 B, (jedoch weiter weg als in der Variante 1).
- Der Bereich am ehemaligen Personentunnel (stillgelegt) wird benötigt.

Empfehlung:

Die Verwaltung empfiehlt die Weiterbearbeitung des B-Planentwurfs mit der **Variante 3**, da diese Variante die Einwände der Anwohner aufnimmt und eine sinnvolle Lösung bietet, bei der die einzelnen Funktionen der Schnittstelle weiterhin optimal funktionieren und insgesamt sehr wenig Fläche versiegelt werden muss. Die parkähnliche Grünfläche am Filmweg kann erhalten und weiterentwickelt werden. Die Variante 3 stellt außerdem mit geschätzten Kosten von 845.000 € brutto die günstigste Variante dar.

Der Geltungsbereich des B-Planentwurfs sollte entsprechend der Variante 3 (mit oder ohne Gestaltung des Güterbahnhofgeländes) geändert werden.

Mit dem Verzicht auf die Bustrasse soll die Verwaltung versuchen, bei der NASA eine Umwidmung der Fördermittel hin zu einem Ausbau der Bahnhofstraße zu erreichen.

Die Fläche am ehemaligen Personentunnel müsste mit erworben werden, damit die Buswendeschleife dort angelegt werden kann. Der Tunnel wird von der Bahn zwar nicht benötigt, es führen jedoch noch Leitungen u.a. der Stadtwerke durch den Tunnel. Der Leitungsbestand wird derzeit noch geprüft.

Informationen zum Bahnhofsgebäude:

Zur Zeit liegt Bauvoranfrage für das Bahnhofsgebäude vor. Dabei werden zwei Nutzungen in Betracht gezogen.

1. Medizinische Praxis (400 m² Arztpraxen, 300 m² Tagespflege, 150 m² bahnspezifische Nutzungen
2. Einkaufs- und Kommunikationsveranstaltungszentrum (35-40 Verkaufsstände / Markthalle)

Alle Nutzungen sind zulässig. Besser wäre jedoch die Nutzung als Einkaufs- und Kommunikationsveranstaltungszentrum (Stärkung des B-Zentrums Wolfen-Stadt).
Bei Wohnen bzw. sensiblen Nutzungen könnten Probleme mit Verkehrslärm auftreten (Schiene, Bus, Parkplätze)