

Stadt Bitterfeld-Wolfen

Bau- und Vergabeausschuss



21.02.2014

Beschlussantrag Nr. : 221-2013

☒ aus öffentlicher Sitzung

Einreicher: Oberbürgermeisterin
Verantwortlich für die Umsetzung: SB Stadtplanung
Budget / Produkt: 43/ 51.10.01

Beratungsfolge

Gremium	Termin	J	N	E
Ortschaftsrat Wolfen	17.02.2014			
Bau- und Vergabeausschuss	19.02.2014			
Ortschaftsrat Wolfen	19.03.2014			
Bau- und Vergabeausschuss	26.03.2014			

Beschlussgegenstand:

Schnittstelle Bahnhof Wolfen - Überarbeitung der Vorentwurfsplanung 2013

Antragsinhalt:

Der Bau- und Vergabeausschuss der Stadt Bitterfeld-Wolfen beschließt, die Variante 1 „Schnittstelle Bahnhof Wolfen“ und die Variante 1 „Bahnhofstraße“ aus der Überarbeitung der Vorentwurfsplanung (Ingenieurbüro Ladde 2013) als Grundlage für die folgenden Planungsphasen zu verwenden und diese weiter zu entwickeln.

Begründung:

Am 15.12.2013 wurde der Bahntunnel in Leipzig in Betrieb genommen, der damit umfangreiche Verbesserungen für das S-Bahn- und Regionalbahnnetz in Mitteldeutschland schafft. Eine S-Bahnlinie wird nun bis Bitterfeld geführt und soll zukünftig bis nach Wolfen und Dessau verlängert werden. Damit wird der Bahnverkehr in der Region verbessert, so dass es umso wichtiger ist, den Reisenden attraktive Bahnhöfe bzw. "Schnittstellen" zwischen den Verkehrsträgern anzubieten. Die Bahn hat Ende 2013 Ihre Arbeiten an Gleisen, Oberleitungen, Bahnsteigen, Personentunnel, Treppenanlagen und Personenaufzügen abgeschlossen. Damit wurde auch ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen geschaffen.

Dadurch besteht jetzt die Möglichkeit, die städtischen Flächen der Schnittstelle zu entwickeln. Das Projekt wird durch die NASA mit bis zu 80 % Fördermitteln gefördert. Die NASA erwartet eine zügige Fortführung der Planung durch die Stadt, um die Fördermittel ausreichen zu können.

Kurzübersicht der beiden Varianten "Schnittstelle Bahnhof Wolfen" (siehe Anlagen 1 und 2)

In beiden Varianten wird das ehemalige Bahnhofsgebäude erhalten, so dass es für eine Nachnutzung zur Verfügung steht. Die Bushaltestellen sollen an die Bahnsteige verlegt werden, so dass sich kurze Umsteigewege zwischen Bus und Bahn ergeben. Dadurch kann der Platz westlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes (ehemaliger Bahnhofsvorplatz) zukünftig durch den Investor genutzt werden. Die Zufahrt aller Busse zum Bahnhof soll zukünftig ausschließlich über die Bahnhofstraße erfolgen, um die Bewohner der Straße der DSF zu entlasten.

Um die Anfahrt der Busse zu den Haltestellen zu ermöglichen, wird eine Erschließungsstraße (in Fortführung der Bahnhofstraße) um das ehemalige Bahnhofsgebäude herumgeführt, die in einer Buswendeschleife endet. Der Filmweg wird nicht für die Buserschließung benötigt. Die Erschließungsstraße samt Haltestellen kann nur durch den Busverkehr sowie Radverkehr mit moderaten Geschwindigkeiten befahren werden. Pkw-Verkehr wird nur bis zur Einfahrt zum Parkplatz möglich sein. Damit wird der Verkehr im unmittelbaren Haltestellenbereich so reduziert, dass Fußgänger gefahrlos die Fahrbahn zwischen Gebäude und Bahnsteig / Haltestellen / Zugang zum Personentunnel queren können.

Die Straße der DSF wird mit der Poststraße verbunden, so dass diese Straßen ausschließlich den Anwohnern vorbehalten bleiben. Zusätzlich wird eine Wendemöglichkeit vorgesehen. Die derzeitige Einbahnstraßenregelung in der Straße der DSF wird dann zukünftig nicht mehr erforderlich sein. Eine Durchfahrt zum Bahnhof wird dann aus der Straße der DSF für den Durchgangsverkehr nicht mehr möglich sein. Die Verbindung zwischen Straße der DSF und Poststraße wird als Verkehrsberuhigter Bereich gestaltet. Nördlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes wird ein Kurzzeitparkplatz mit etwa 10 Stellplätzen eingerichtet, zusätzlich noch 3 Stellplätze für Taxen und 3 Behindertenstellplätze. Daran anschließen wird sich ein Parkplatz für Pendler mit einer Kapazität von rund 90 Stellplätzen in der ersten Ausbaustufe. Für eine zukünftige Erweiterung des Parkplatzes sind zwei Erweiterungsflächen vorgesehen.

Abstellanlagen für den Radverkehr sind nördlich und südlich der Treppenabgänge vorgesehen. Außerdem beabsichtigt der Investor des Bahnhofsgebäudes einen kostenpflichtigen, abschließbaren Fahrradabstellraum anzubieten.

Die bisherigen zwei Standorte für Container-Recycling werden zusammen gelegt und in die Parkplatzfläche integriert.

Unterschiede zwischen den Varianten "Schnittstelle Bahnhof Wolfen"

In Variante 1 gibt es 5 Haltestellenbereiche auf der Bahnsteigseite, die gleichzeitig Ausstieg und Einstieg sowie Halten ermöglichen. Zusätzlich sind bis zu 3 weitere Haltestellen optional auf der Gebäudeseite möglich. Die Bus-Wendeschleife bleibt dadurch sehr kompakt.

In Variante 2 werden Ankunfts- und Abfahrthaltestellen getrennt. Es gibt 1 Ankunftshaltestelle auf der Gebäudeseite, 4 Halteplätze in der großen Wendeschleife und 2 Abfahrthaltestellen auf der Bahnsteigseite.

Die Kurzzeitparkplätze unterscheiden sich in den beiden Varianten in ihrer Anordnung. In Variante 1 sind die meisten Parkplätze als Schrägparkplätze ausgeführt, während in Variante 2 mehr Senkrechtparkstände zur Anwendung kommen.

Die große P+R Parkplatzanlage ist in Variante 1 in Form von Senkrechtparkständen ausgeführt, während in Variante 2 Schrägparkstände geplant sind.

Die Variante 1 "Schnittstelle Bahnhof Wolfen" wird als Vorzugsvariante betrachtet, weil:

- Bis zu 5 Haltestellenplätze bieten die Möglichkeit, alle Busse direkt am Bahnsteig halten zu lassen. Ausstieg und Einstieg der Busfahrgäste kann zusammen erfolgen. Damit ist diese Variante für den Busbetrieb flexibler und lässt sich besser unterschiedlichen Fahrplänen anpassen. Ein Betrieb als Zentraler Umsteigepunkt ist damit ebenfalls möglich.
- Die Buswendeschleife kann in kompakter Form gebaut werden.

- Wartende Busse stehen am Bahnsteig und halten dadurch relativ weit entfernt von Wohngebäuden, so dass dadurch keine Lärm-Belastung der Anwohner zu erwarten ist.
- Sofern zusätzlicher Bedarf entstehen sollte, können bis zu 3 weitere Busse optional auf der Seite des ehemaligen Bahnhofsgebäudes halten. Dies verbessert die Flexibilität für zukünftige Fahrpläne.
- Die Kurzzeitparkplätze sind innerhalb einer Vorfahrt nah zum Bahnsteig angeordnet und können durch ihre Anordnung für kurze Haltevorgänge einfach genutzt werden.
- Die Taxis können direkt am Bahnsteig halten, Fahrgäste können von der Gehwegseite aus einsteigen.
- Die Behindertenstellplätze sind zur Gehwegseite/Bahnsteigseite angeordnet.
- Die Senkrechtparkstände auf dem P+R Parkplatz ermöglichen eine Zu- und Abfahrt aus beiden Richtungen. Eine Einbahnstraßenführung ist daher nicht erforderlich.
- Die NASA (als Fördermittelgeber) und der Landkreis Anhalt-Bitterfeld (als Aufgabenträger für den ÖPNV) haben sich ebenfalls für die Variante 1 ausgesprochen.

Kurzübersicht der beiden Varianten "Bahnhofstraße" (siehe Anlagen 3 und 4)

In beiden Varianten wird die Bahnhofstraße auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m ausgebaut, um den Begegnungsfall Bus/Bus zu gewährleisten. Der Bau der Fahrbahn erfolgt in Asphaltbauweise. Auf einer Seite werden Parkplätze angeordnet, auf der anderen Straßenseite bleibt ausreichend Platz für die artgerechte Pflanzung von Bäumen. Derzeit sind die meisten Bäume stark geschädigt, so dass ein Erhalt nicht möglich ist. Die Breite der Gehwege ist so bemessen, dass ausreichend Platz für Aufsteller und Fahrradparker verbleibt.

Unterschiede zwischen den Varianten "Bahnhofstraße"

In der Variante 1 werden die Parkplätze auf der Südseite angeordnet, die Bäume auf der Nordseite. Die Greppiner Straße wird abgehängt.

In Variante 2 dagegen werden die Parkplätze auf der Nordseite angeordnet, die Bäume auf der Südseite. Die Greppiner Straße bleibt am Knotenpunkt angebunden.

Die Variante 1 "Bahnhofstraße" wird als Vorzugsvariante betrachtet, weil:

- Die Parkplatzanordnung auf der Südseite ist sinnvoller. Damit befinden sich die Stellplätze auf der Straßenseite, wo sich auch die meisten Geschäfte befinden. Die Parkplätze können direkt von der Bahnhofstraße aus kommend angefahren werden.
- Die Abhängung der Greppiner Straße verbessert die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Leipziger Straße / Bahnhofstraße. Die Übersichtlichkeit wird verbessert, indem sich die Zahl der Zufahrten von 5 auf 4 reduziert.
- Mit der Abhängung der Greppiner Straße und der damit einhergehenden Vereinfachung des Knotenpunktes wird die Möglichkeit für den Einbau einer Lichtsignalanlage geschaffen, die auch eine lichtsignalgeregelte Busbeschleunigung ermöglichen würde. Damit kann die Zu- und Abfahrt für Busse und andere Fahrzeuge deutlich vereinfacht werden.

Kostenschätzung (Siehe Anlage 5)

Die Realisierung der Variante 1 Schnittstelle (Vorzugsvariante) würde rund 3.300.000 € kosten, die Variante 2 Schnittstelle rund 3.380.000 €.

Für die Realisierung der Variante 1 Bahnhofstraße (Vorzugsvariante) entstehen Kosten von rund 560.000 €, bei der Variante 2 Bahnhofstraße hingegen Kosten in Höhe von rund 500.000 €.

Ob im Rahmen der zukünftigen Fahrplangestaltung des Busverkehrs und der damit zusammenhängenden Andienung der Schnittstelle noch Maßnahmen für eine lichtsignalgeregelte Busbeschleunigung am Knotenpunkt Leipziger Straße / Bahnhofstraße realisiert werden müssen, wird derzeit noch in Absprache mit

dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld und der Landesstraßenbaubehörde geprüft. Abhängig vom Ergebnis einer Leistungsfähigkeitsberechnung ist hier mit Ausbaukosten zwischen 241.000 € und 590.000 € zu rechnen.

Bei den entstehenden Kosten ist von einer Förderquote in Höhe von 80% auszugehen.

Grundlagen für den Beschlussantrag (Gesetze, Ordnungen, Beschlüsse):
GO LSA

**Welche Beschlüsse wurden zu dieser Problematik bereits gefasst
(Beschlussnummer/Jahr)?** 98-2010 Schnittstelle Bahnhof Wolfen - Vorentwurfsplanung

Welche Beschlüsse sind

a) zu ändern? keine

b) aufzuheben? keine

(Beschlussnummer/Jahr)?

Die Behindertenfreundlichkeitsprüfung entsprechend den gesetzlichen Vorgaben (EU-, Bundes- und Landesrecht)

☐ wurde durchgeführt

X ist nicht notwendig

Die Prüfung wird erst in der Phase der Entwurfsplanung durchgeführt.

Welche finanzielle Auswirkungen ergeben sich:

a) Untersachkonten:

b) Maßnahmenummer (bei Investitionen):

c) Betrag in € einmalig: keine

d) Folgekosten in € nach Jahresscheiben: keine

Unterschrift der Einreicherin /des Einreichers zur
Vorlagennummer: **221-2013**

Anlagen:

Anlage 1 - Variante 1 Schnittstelle (Vorzugsvariante)

Anlage 2 - Variante 2 Schnittstelle

Anlage 3 - Variante 1 Bahnhofstraße (Vorzugsvariante)

Anlage 4 - Variante 2 Bahnhofstraße

Anlage 5 -Kostenschätzung