

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	BV/337/2015/VI-66
Einreicher:	Der Oberbürgermeister
Verantwortlich für die Umsetzung:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	01.12.2015				
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	24.11.2015	Zur Information			
Ausschuss für Finanzen	öffentlich	15.12.2015	Zur Information			

Titel:

Aufwertung der ÖPNV Schnittstelle Bahnhofplatz Dessau

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird mit der Durchführung der Fachplanung zur Aufwertung der ÖPNV Schnittstelle beauftragt.

Gesetzliche Grundlagen:	ÖPNV-G
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	keine
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	keine
Hinweise zur Veröffentlichung:	keine

Relevanz mit Leitbild

Handlungsfeld		Ziel-Nummer
Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Wissenschaft	☐	
Kultur, Freizeit und Sport	☐	
Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr	☒	S08
Handel und Versorgung	☐	
Landschaft und Umwelt	☐	
Soziales Miteinander	☐	
Vorlage nicht leitbildrelevant	☐	

Investitions-Nr.: 5470066020000001

Aufwertung der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofsvorplatz Dessau

Auf der Grundlage der Grobkostenschätzung und der beantragten Förderung ist die Finanzierung wie folgt vorgesehen:

Darstellung Gesamtfinanzierung

Gesamtausgabe Investition **2.015.000 €**

Einnahme Fördermittel 80 % (Schnittstellenprogramm)	1.612.000 €
Eigenanteil 20 %	403.000 €
davon anteilig	
10 % Zuweisung ÖPNV-G	201.500 €
10 % Eigenmittel der Stadt	201.500 €

Da der Busbahnhof 1993/94 grundhaft ausgebaut wurde und das Anlagevermögen zum Stichtag 01.07.1994 mit einer Abschreibung von 40 Jahren bilanziert wurde, ist der Restbuchwert vor Ablauf der Abschreibungsfrist abzulösen. Aus diesem Grund ist ein Restbuchwert in Höhe von ca. 580 T € im Jahr 2019 als Ausgaben im Ergebnishaushalt zu veranschlagen.

Finanzierung der Investition in Jahresscheiben

Jahr		2016	2017	2018	gesamt
Gesamtausgaben	ca.	64.000 €	656.000 €	1.295.000 €	2.015.000 €
Einnahmen Fördermittel Schnittstellenprogramm	ca.	51.200 €	524.800 €	1.036.000 €	1.612.000 €
Einnahmen ÖPNV-G	ca.	6.400 €	65.600 €	129.500 €	201.500 €
Eigenmittel Stadt	ca.	6.400 €	65.600 €	129.500 €	201.500 €

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Oberbürgermeister:

Beigeordneter

Zur Information in den Ausschuss für Finanzen am:

Ausschussvorsitzender

Anlage 1:

Begründung:

Veranlassung

Der Bahnhofplatz Dessau wurde im Zeitraum 1993 bis 1995 als zentrale ÖPNV-Schnittstelle neu gestaltet. Prägende Elemente des Platzes sind die zentrale Grünanlage, der Fußgängerbereich direkt vor dem Hauptbahnhof-Empfangsgebäude, der Busbahnhof mit Mobilitätszentrale, die in die Grünanlage integrierte Straßenbahnwendeanlage und die Taxivorfahrt. Das ursprünglich über dem Busbahnhof geplante Parkdeck wurde nicht realisiert. Dafür entstand an der benachbarten Bitterfelder Straße ein P+R-Platz. Im Jahr 2000 wurde in Verbindung mit der Straßenbahnerweiterung Dessau-West für die Straßenbahnlinie 3 ein zweiter Bahnsteig mit entsprechender Gleisanlage errichtet. Die Anordnung der Haltestellen erfolgte so, dass zukünftig eine Gleisverbindung zwischen Straßenbahn und Eisenbahn im Bereich der Bahnofsbrücke ermöglicht werden kann. Mit dem Ersatzneubau der Bahnofsbrücke wurde im Jahr 2001 die Unterführung der Antoinettenstraße als neue Zufahrt zum Busbahnhof für Omnibusse sowie Radfahrer und Fußgänger hergestellt und die Wegebeziehungen angepasst.

Nach einer etwa 20-jährigen permanenten Inanspruchnahme der Verkehrsanlagen sind technische Verschleißerscheinungen an der ÖPNV Schnittstelle zu verzeichnen, die hauptsächlich die Fahrbahn und Haltestellenbereiche des Busbahnhofs betreffen (siehe Anlage A).

Die Gestaltung der Verkehrsanlagen genügt nicht mehr den aktuellen Anforderungen einer modernen ÖPNV-Schnittstelle. Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ist die Benutzerfreundlichkeit des zentralen Knotenpunktes dringend zu verbessern. Zum Abbau der Defizite sollen die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Umsteigeprozesse durch Optimierung der Haltestellen, vor allem am gemeinsamen Bus-Bahnsteig, beitragen. Auch die Aufwertung der Direktverbindung zwischen Hauptbahnhof und Unterführung Antoinettenstraße für Fußgänger und Radfahrer ist ein wichtiger Bestandteil zur Qualitätserhöhung im Umfeld. Mit Überdachungen, welche Leitfunktionen zwischen dem Portal des Hauptbahnhofs und den Haltestellen, bzw. den Hauptachsen übernehmen, einem geeigneten Standort für die Mobilitätszentrale, Flächenentsiegelung und Begrünung soll ein prägnantes Erscheinungsbild eine Aufwertung der ÖPNV Schnittstelle und des Stadtumfeldes ermöglichen.

Bauliche Unterhaltung

Alternativ zur Aufwertung der ÖPNV Schnittstelle wurde unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht, ob im Rahmen von Unterhaltsarbeiten eine technisch einwandfreie und regelkonforme Erhaltung der Pflasterdecke in den Fahrbahnbereichen über den doppisch erfassten Abschreibungszeitraum von 40 Jahren möglich ist.

Auf Grund der geänderten Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) ist festzustellen, dass die Tragschichten im Bereich des Busbahnhofs nicht mehr den Erfordernissen entsprechen. Gleichzeitig ist, dem gewachsenen Verkehrsaufkommen Rechnung tragend, eine Bauweise mit Pflasterdecke zumindest in den Fahrgassen/Zufahrten (Fahrbahnbereiche) nicht regelkonform. Um die verbleibenden doppischen Restbuchwertzeiten zu erreichen, muss ein relativ großer Aufwand betrieben werden, welcher die vorhandene Anlage erhält, aber keine Umgestaltung der ÖPNV Anlage zulässt. Der voraussichtliche Unterhaltsaufwand beziffert sich derzeit auf ca. 165 T €, zur Erreichung des Restbuchwertes sind weiterhin jährliche Unterhaltsmaßnahmen einzuplanen. Die grundsätzliche Behebung von Mängeln der ÖPNV Schnittstelle ist mit Reparaturen nicht möglich.

Aufwertung der ÖPNV Schnittstelle

Im Rahmen eines verkehrstechnischen Fachbeitrages hat daher die Stadt Dessau-Roßlau im

Sinne eines Anlagen- und Funktionskonzeptes Voruntersuchungen zur notwendigen Aufwertung der ÖPNV Schnittstelle Bahnhofsvorplatz durchführen lassen. Dabei lag der Schwerpunkt auf dem Bereich Busbahnhof und den Straßenbahnhaltestellen, dem Einmündungsbereich Busbahnhof/Antoinettenstraße sowie dem Bahnhofsvorplatz (Fußgängerbereich mit integrierter Straßenbahn). Es erfolgte auch eine verkehrstechnische Betrachtung der Zufahrt zum Busbahnhof mit den Lichtsignalanlagen der Bahnhofskreuzung und der Einmündung Antoinettenstraße/Roßlauer Allee. Gleichzeitig erfolgte die Untersuchung der möglichen Verlagerung der Taxi-Stellplätze in den Bereich des Busbahnhofs. Die Untersuchungen/Planungen wurden durch die Büros stadtbahngestaltung und VSC Halle durchgeführt.

Mit der geplanten technologischen, baulichen und gestalterischen Aufwertung der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofsvorplatz Dessau werden die vorhandenen Verkehrsflächen des Busbahnhofs neu aufgeteilt. Dazu wurden im Vorfeld mehrere Varianten als Skizzen erarbeitet und im Rahmen von Planungsberatungen mit den Fachämtern und den Verkehrsunternehmen (DVG und Bus-Müller) diskutiert und bewertet. Daraus resultierend wurden zwei Hauptvarianten weiterentwickelt und im Zuge des verkehrstechnischen Fachbeitrages auf Plausibilität und Realisierbarkeit geprüft.

Beschreibung der Hauptvarianten

Die Nutzungsanforderungen an die beiden Varianten sind gleich: es waren vier Haltepositionen für Stadtbuslinien am gemeinsamen Straßenbahn-/Bussteig vorzusehen, zusätzlich noch je 2 Haltepositionen für Regionalbuslinien und Fernbuslinien an separaten Bussteigen, weiterhin waren 6 Abstellplätze für Busse zu berücksichtigen.

Die wesentlichen Unterscheidungsmerkmale der beiden Varianten sind die Anordnung der Taxistellplätze und die Fußgängerführung zwischen dem Haupteingang des Bahnhofs und der Unterführung zum Umweltbundesamt.

In Variante 1 ist eine separate Fläche für Taxen in der Nordwestecke des Platzes außerhalb der Busverkehrsflächen vorgesehen, in Variante 2 werden die Taxistellplätze am westlichen Rand der Platzfläche angeordnet.

Bei Variante 1 werden die Fußgänger im westlichen Bereich außerhalb der Busverkehrsflächen geführt, bei Variante 2 erfolgt die Fußgängerführung geradlinig über die Platzfläche und quert die Bussteige.

Im Unterschied zum jetzigen Busbahnhof wird die befestigte Fläche durch eine bzw. zwei Inseln, die als Frei- oder Grünfläche genutzt werden, aufgelockert. In den Lageplänen ist die geplante Achse für das Verbindungsgleis der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn nachrichtlich mit dargestellt. Bei einer Realisierung hätte das Auswirkungen auf die Anordnung der Taxi-Stellplätze.

Im Knotenbereich Antoinettenstraße sind in den Lageplänen nur die absolut notwendigen Veränderungen an den vorhandenen Verkehrsinseln dargestellt. Im Zuge der weiteren Planung muss überprüft werden, ob mit dem Umbau des Einmündungsbereiches eine Optimierung des Verkehrsablaufs erzielt werden kann.

Die Gehweg- und Haltstellenflächen werden barrierefrei ausgebildet, die Haltestellen werden mit optischen und taktilen Leitsystemen entsprechen den geltenden Vorschriften und Richtlinien ausgestattet. Für die Bussteige und den gemeinsamen Straßenbahn-/Bussteig sind Überdachungen geplant, die Abstimmung, welche Art von Überdachung zum Einsatz kommen soll, kann erst im Zuge der weiteren Planung erfolgen. Gleiches gilt für die Beleuchtung und Entwässerung der Anlage. Ebenso auch für die Möblierung der Haltestellen und die Ausstattung mit optischen und/oder akustischen Informationssystemen.

Abstimmung mit der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)

Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) als hundertprozentige Tochtergesellschaft des Landes, nimmt die Funktion des Fördermittelgebers beim Schnittstellenprogramm wahr. Bezüglich angemeldeter oder beantragter Bauvorhaben berät sie die Bauherren zur Förderfähigkeit, Funktionalität und städtebaulichen Einordnung der jeweiligen Vorhaben. Das ist auch zum angemeldeten Vorhaben Aufwertung der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofspatz Dessau geschehen. Die Neuordnung der Verkehrsanlagen mit funktionaler, gestalterischer und fahrgastfreundlicher Aufwertung ist prinzipiell förderfähig. Die NASA GmbH bereitet derzeit das Investitionsprogramm für den öffentlichen Personennahverkehr in Sachsen-Anhalt vor. Aussagen zur konkreten terminlichen Einordnung sind ab November 2015 möglich.

In ihrer Eigenschaft als Fördermittelgeber favorisiert die NASA GmbH die Umsetzung der Variante 1. Kritisch wird die Einordnung der Taxistellplätze auf der Fläche des Busbahnhofs gesehen. Eine Zulassung der Individualverkehre (Taxi/Car Sharing) ist auf dem Busbahnhof zu vermeiden. Nach Auffassung der NASA GmbH besteht am Hauptbahnhof Dessau, südöstlich des Hauptportals, eine funktionsfähige und durch Fahrgäste gut erreichbare Taxivorfahrt. Die Möglichkeit der Einordnung der Car-Sharing-Stellplätze ist in diesem Platzbereich ebenfalls gegeben.

Es besteht das zwingende Erfordernis, die Fahrradabstellanlagen neu zu ordnen. Hier sind zur Stärkung der Schnittstelle und des Umweltverbundes überdachte Fahrradabstellanlagen in der unmittelbaren Nähe zum Bahnhofportal zu errichten. Weiterhin ist zu prüfen, ob die bestehende Anlage als abschließbare Fahrradgarage umgerüstet werden kann.

Kosten/Finanzierung

Für die dargestellten Varianten wurde eine Grobkostenschätzung aufgestellt. Da die Ausstattungsdetails erst in der weiteren Planung festgelegt werden, können hierfür mit dem vorliegenden Planungsstand nur grobe Pauschalwerte angegeben werden. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Ingenieurleistungen	ca. 244.000 €
Bauleistungen	ca. 1.771.000 €
Gesamtkosten investiv	ca. 2.015.000 €

Für die Maßnahme erfolgte bei der NASA GmbH eine Anmeldung für das Mehrjahresprogramm ÖPNV Investitionen (Schnittstellenprogramm) gemäß Ziffer 8 der Verwaltungsvorschriften zur Durchführung von § 3 Abs.1 des EntflechtG. Somit ist eine Förderung in Höhe von 80 % der förderfähigen Ausgaben möglich. Der Eigenanteil der Maßnahme soll anteilig durch die Einnahmen von ÖPNV Landesmitteln gemäß ÖPNV-Gesetz LSA gedeckt werden, 10 % des Eigenanteils sind durch die Stadt zu tragen.

Die Realisierung der Baumaßnahme soll im Zeitraum 2017/2018 erfolgen. Daher ist es unerlässlich im 1. Quartal 2016 mit der Fachplanung zu beginnen. Die Variantenentscheidung wird im Rahmen der Vorplanung durchgeführt. Nach Vorlage der Vorzugsvariante, detaillierter Kostenschätzung und Klärung der Bereitstellung von Fördermitteln wird der Maßnahmebeschluss zur Beschlussfassung eingereicht.

Anlage

A: Busbahnhof – Unterhaltsarbeiten (Mängelanalyse)

B: Lageplan Variante 1

C: Lageplan Variante 2