

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	BV/293/2017/III-66
Einreicher:	Der Oberbürgermeister
Verantwortlich für die Umsetzung:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	05.09.2017				
Ausschuss für Finanzen	öffentlich	21.09.2017				
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	26.09.2017				
Stadtrat	öffentlich	18.10.2017				

Titel:

Umgestaltung der Öffentlichen Personennahverkehrs-Schnittstelle Bahnhofsbplatz Dessau

Beschluss:

1. Die Umgestaltung der ÖPNV Schnittstelle Bahnhofsbplatz Dessau mit einem Wertumfang von 2.995.000 € wird beschlossen.
2. Zur Gewährleistung der Baudurchführung ab März 2018 mit der Einleitung des Ausschreibungsverfahrens in 2017 erfolgt die Genehmigung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung (VE) in Höhe von 1.421.800 €.
3. Die Baumaßnahme unterliegt den folgenden Rahmenbedingungen:
 1. Die Ausschreibung und Vergabe werden so gestaltet, dass die Eigenmittel der Stadt auf ca. 301 T€ plus 10 % begrenzt werden.
 2. Dazu wird die Ausschreibung der Maßnahmen erst dann veranlasst, wenn die zusätzlich benötigten Fördermittel aus dem Schnittstellenprogramm und dem ÖPNV-G verbindlich zugesagt sind.
 3. Es ist sicherzustellen, dass die Baumaßnahme im Wesentlichen im Jahr 2018 abgeschlossen wird.

Gesetzliche Grundlagen:	ÖPNV-G
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	BV/337/2015/VI-66 - Beschluss zur Durchführung der Fachplanung durch die OB-DB vom 10.11.2015
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	☐
--------------------------------	--------------------------

Finanzbedarf/Finanzierung:

Produkt/Konto: 54700 096200
 Investitions-Nr.: 547006602000001
 Umgestaltung der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofplatz Dessau

Gesamtkosten der Investition: 2.995.000 €

Das Vorhaben wird über das ÖPNV-Investitionsgesetz (Schnittstellenprogramm) mit 80 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Der Zuwendungsbescheid liegt mit Schreiben vom 16.12.2016 vor.

In das Vorhaben fließen zusätzlich Finanzmittel aus den Zuweisungen des Landes gemäß § 8 ÖPNV-G LSA ein.

Die Gesamtfinanzierung muss mind. 10 % Eigenmittel der Stadt enthalten.

Die Finanzierung der Investition ist wie folgt vorgesehen:

	Haushalt 2017	aktueller Bedarf	Differenz
Einnahme Fördermittel 80 % (Schnittstellenprogramm)	1.612.000 €	1.884.900 €	272.900 €
Zuweisung ÖPNV-G	201.500 €	808.700 €	607.200 €
Einnahmen gesamt	1.813.500 €	2.693.600 €	880.100 €
Eigenmittel der Stadt	201.500 €	301.400 €	97.900 €
Gesamt	2.015.000 €	2.995.000 €	980.000 €

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.

Erforderliche Finanzierung in Jahresscheiben

Jahr	bisher	2017	2018	2019	gesamt
Ausgaben	45.200 €	228.000 € (gepl. Ausg.)	2.154.000 €	567.800 €	2.995.000 €
VE		2.721.800 €			
Einnahmen	38.800 €	205.200 €	1.938.600 €	511.000 €	2.693.600 €
<i>Einnahmen Schnittstellen- progr.(gem. Bescheid)</i>		198.200 €	1.440.000 €	246.700 €	1.884.900 €
<i>Einnahmen ÖPNV-G</i>	38.800 €	7.000 €	498.600 €	264.300 €	808.700 €
Eigenmittel Stadt	6.400 €	22.800 €	215.400 €	56.800 €	301.400 €

Zur Sicherstellung der Umsetzung des Bauvorhabens im Jahr 2018 mit einem Baubeginn im April 2018 ist das Ausschreibungsverfahren noch im Jahr 2017 einzuleiten. Dazu ist eine Ausgabeermächtigung (VE) in Höhe von 2.721.800 € erforderlich. Da diese nicht in voller Höhe im Haushalt 2017 veranschlagt ist, ist die Genehmigung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung zwingend erforderlich.

Bedarf VE:	2.721.800 €
VE im Haushaltsansatz 2017	1.295.000 €
Bedarf zusätzliche VE:	1.421.800 €

Genehmigung einer überplanmäßigen VE:

Produktkonto: 54700.096200
 Investitionsnummer 547006602000001
 Umgestaltung der ÖPNV-Schnittstelle
 Bahnhofplatz Dessau

Haushaltsansatz VE: 1.295.000,00 EUR

Erhöhung um: 1.421.800,00 EUR

Deckung durch:

Wenigerinanspruchnahme der VE's bei Produktkonten:

54400.096200
 Investitionsnummer 544006613000001
 Grundsanierung Mannheimer Straße (B 184)
 von Junkersstraße bis Weststraße

1.000.000,00 EUR

54100.096200
 Investitionsnummer 541006601000007
 Ausbau Wolfgangstraße von
 Antoinettenstraße bis Albrechtsplatz

421.800,00 EUR

Die zusätzlichen Ausgaben werden wie folgt finanziert:

Mehreinzahlungen bei den Produktkonten:

54700.2311101
Investitionsnummer 547006602000001
Zuweisung vom Land – Schnittstellenprogramm

272.900,00 EUR

54700.2311101
Investitionsnummer 541006601000007
Zuweisung vom Land - ÖPNV

607.200,00 EUR

Hinweis:

Auf Basis der aktuellen Fachplanung einschließlich präzisierter Kostenberechnung ist eine Korrektur des Zuwendungsbescheides zu beantragen. Daraus kann sich eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Schnittstellenprogramm ergeben, die den Anteil der ÖPNV-Zuweisung zu Gunsten weiterer Investitionen reduzieren kann. Der erforderliche Eigenanteil der Stadt bleibt davon unberührt.

Wenigerauszahlungen bei dem Produktkonto (zeitliche Verschiebung):

54100.096200
Investitionsnummer 541006602937001
Ausbau Hobuschgasse
97.900,00 EUR

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Oberbürgermeister:

Beigeordnete

beschlossen im Stadtrat am:

Lothar Ehm
Vorsitzender des Stadtrates

Frank Hoffmann
1. Stellvertreter

Angelika Storz
2. Stellvertreter

Anlage 1:

Begründung

Veranlassung und Ziel

Der Bahnhofsvorplatz Dessau wurde im Zeitraum 1993/1995 als zentrale ÖPNV-Schnittstelle neu gestaltet.

Nach einer über 20-jährigen permanenten Inanspruchnahme der Verkehrsanlagen sind technische Verschleißerscheinungen im gesamten Bereich der ÖPNV-Schnittstelle zu verzeichnen.

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, einem geeigneten Standort für die Mobilitätszentrale, Flächenentsiegelung und Begrünung soll ein prägnantes Erscheinungsbild eine Aufwertung der ÖPNV-Schnittstelle und des Stadtumfeldes ermöglichen. Die Neuordnung der Fahrradabstellanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz und die Errichtung von Anlagen zur E-Mobilität tragen zur Erfüllung der zukünftigen Mobilitätsanforderungen der Schnittstelle bei.

Umgestaltung der ÖPNV-Schnittstelle

Im Rahmen eines verkehrstechnischen Fachbeitrages und der Fachplanungsbearbeitung wurde unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen die Vorzugsvariante herausgearbeitet. Die Planungsergebnisse wurden mit den internen und externen Akteuren (Ämter, Dessauer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (DVV/DVG), Gestaltungsbeirat, Seniorenbeirat, ÖPNV-Beirat, AG Radverkehr, Behindertenbeauftragte, Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), DB Station & Service, Hochschule Anhalt, Stiftung Dessau) abgestimmt. Der aktuelle Planungsstand wurde im Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am 28. Februar 2017 vorgestellt. Die Bürgerinformation erfolgte im Rahmen eines Stadtgesprächs am 6. April 2017 in Verbindung mit einer Ortsbegehung auf dem Bahnhofsvorplatz. Eine Vielzahl von Anregungen wurden geprüft und in die Planung einbezogen.

Mit der geplanten technologischen, baulichen und gestalterischen Aufwertung der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhofsvorplatz Dessau werden die vorhandenen Verkehrsflächen des Busbahnhofs neu aufgeteilt.

Beschreibung

Im Unterschied zum jetzigen Busbahnhof wird die befestigte Fläche durch zwei Inseln, die als Grünflächen gestaltet werden, aufgelockert.

Entsprechend den Nutzungsanforderungen werden vier Haltepositionen für Stadtbuslinien am gemeinsamen Straßenbahn-/Bussteig eingerichtet, zusätzlich noch je 2 Haltepositionen für Regionalbuslinien und Fernbuslinien an separaten Bussteigen, weiterhin 5 Abstellplätze für Busse.

Die Haltestellen der Stadtbuslinien (A1, A2, B1, B2) werden als Doppelsägezahn für 12 m-Busse am gemeinsamen Straßenbahn-Bussteig angeordnet. Nördlich davon wird ein Bussteig für die Regionalbuslinien (C1, C2) angelegt, der Zugang erfolgt barrierefrei in der Mitte des Bussteigs. Ebenso ist ein Zugang zum Bussteig C von Norden über die Grüninsel geplant, um den Weg in und aus Richtung Wörlitzer Platz zu verkürzen.

Für die Fernbuslinien sind zwei Haltestellen (D1, D2) auf der Westseite der Fläche geplant. Dieser Haltebereich wird auch für den temporären Schienenersatzverkehr genutzt. Der Zu-

gang erfolgt über den westlichen Gehwegbereich ohne Querung der Fahrbahn.

Die Kapazitätsermittlung der Haltestellenbereiche erfolgte in enger Abstimmung mit der Dessauer Verkehrsgesellschaft (DVG), die ca. 85 % des straßengebundenen Linienverkehrs am Bahnhofsplatz erbringt. Der Bussteig D besitzt Kapazitätsreserven für weitere Nutzungsansprüche. Derzeit sind im Fernbusverkehr 16 Abfahrten je Woche zu verzeichnen. Schienenersatzverkehr für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erfolgt mit ca. einer Fahrt je Stunde und das nur zu begrenzten Zeiten.

Im Bereich der Grüninsel sowie am nördlichen Rand des Busbahnhofs sind insgesamt 5 Abstellplätze für Busse eingeordnet. Diese dienen zum Abstellen von Bussen während technologischer Pausen nicht zum Ein- und Aussteigen von Fahrgästen.

Die Fußgänger und Radfahrer in der Achse Hauptbahnhof-Unterführung Antoinettenstraße werden im westlichen Bereich außerhalb der Busverkehrsflächen auf getrennte Anlagen geführt. Das trägt zur Konfliktvermeidung zwischen Fußgängern und Radfahrern bei. Unmittelbar vor der Unterführung erfolgt die Querung der Fahrbahn. Auf Grund der benötigten Mindestdurchfahrthöhe der Erdgasbusse sind Veränderungen der Unterführung zum Umweltbundesamt nicht möglich. Der Radfahrer in Richtung Bahnhof soll vorzugsweise die Fahrbahn der Unterführung mit nutzen und dann direkt auf die separate Anlage geführt werden.

Die Trassenfreihaltung des Verbindungsgleises der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn verläuft komplett außerhalb der Verkehrsflächen der Busse, es werden lediglich die Fußgängerflächen gequert.

Die Gehweg- und Haltestellenflächen werden barrierefrei ausgebildet. Die Haltestellen erhalten optische und taktile Leitsysteme entsprechend den geltenden Vorschriften und Richtlinien.

Unter Beachtung der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen und zur Gewährleistung der Barrierefreiheit wird eine Rampe an der Nordseite des Haupteinganges zum Bahnhof errichtet. Eine ausschließliche Nutzung der Rampe am Südeingang für aus Norden bzw., vom Bahnhof zum Busbahnhof kommende, mobilitätseingeschränkte Menschen, ist nicht zumutbar.

Als Oberflächenbefestigung sollen folgende Materialien zum Einsatz kommen:

Fahrbahn der Busse:	Beton
Abstellplätze Busse:	Natursteingroßpflaster
Haltestellen- und Gehwegbereiche:	Betonplatten anthrazit 30 x 30 (mit Integration des taktilen Leitsystems)
Radweg Achse Bahnhof-Unterführung:	Betonplatten hell
Bereich an der Westseite und die Anpassung zur Antoinettenstraße:	Betonpflaster grau

Zur Optimierung der Verkehrsabläufe und anhand prognostizierter Verkehrsbelastungen wurde die Möglichkeit der Wiederzulassung des direkten Linksabbiegens der Busse zum Busbahnhof von der Antoinettenstraße untersucht.

Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen, dass eine direkte Buseinfahrt von der Bahnhofskreuzung zugelassen werden kann. Diese Fahrtbeziehung soll künftig hauptsächlich für die Nachtbuslinien und den Schienenersatzverkehr der Straßenbahn genutzt werden, die von der Bitterfelder Straße kommend nach links auf den Busbahnhof fahren. Der Umweg über den Wörlitzer Platz kann somit vermieden werden. Die zweistreifige Verkehrsführung für den Individualverkehr bleibt dennoch erhalten, die Zulässigkeit des Linksabbiegens für den Linienbusverkehr wird per Beschilderung angezeigt. Die Ansteuerung der Lichtsignalanlage ist über eine Auswerteinheit von Funkmeldungen der ÖPNV-Fahrzeuge vorzunehmen.

Auf Grund der zu erfüllenden Funktionen erfolgt die Erneuerung der Straßenbeleuchtung unter dem Hauptgesichtspunkt einer technischen Verkehrsanlage. Mit technischen Leuchten wird eine gleichmäßige, effiziente und normgerechte Ausleuchtung der gesamten Anlage erzielt.

Grüninseln/ Baumfällarbeiten

Mit der Umgestaltung entstehen zwei Inseln auf der vormals vollständig befestigten Fläche, die als Grünflächen gestaltet werden. Die neue Fläche mittig des Platzes soll großräumig und raumbestimmend mit einem Solitärbaum (z. B. Rotbuche, Roteiche) sowie zwei kleineren Bäumen bepflanzt und mit Rasen unterlegt werden.

Auf der nordwestlichen Freifläche sollen ebenfalls Baumgruppen wie auf der Mittelinsel gepflanzt werden (Anregung Gestaltungsbeirat). Geplant sind zwei Solitärbäume und vier kleinkronige Bäume. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen hier eine Sitzmöglichkeit und ein Kleinspielgerät eingeordnet werden.

Der vorhandene Baum auf der Nordostseite der Platzfläche wird erhalten.

Bedingt durch die Umgestaltung des Areals, insbesondere des kombinierten Bus-/Bahnsteiges, sind sechs Bäume auf dem Bus-/Bahnsteig zu fällen. Das trifft auch auf die Linde am westlichen Rand zu. Vom Eigenbetrieb Stadtpflege wurde auf die starke Schädigung und die sehr begrenzte Lebenserwartung der im Ausbaubereich befindlichen Bäume verwiesen.

Als bauvorbereitende Maßnahmen sind die notwendigen Baumfällungen entsprechend den gesetzlichen Regelungen bis zum 01. März des Jahres durchzuführen

Fahrgastüberdachungen/Witterungsschutz

Für eine verbesserte Aufenthaltsqualität werden der Bus-/Bahnsteig und die Haltstellenbereiche der Bussteige C und D mit Überdachungen im einheitlichen Design ausgerüstet. Vorgesehen ist die Systemüberdachung „O“ der Firma MABEG, die im Gestaltungsbeirat Zustimmung fand.

Der Bus-/Bahnsteig erhält eine doppelzeilige Überdachung mit einer Dachbreite von 2 x 2,5m und einer Länge von ca. 67 m. Die Grundkonstruktion ist aus Stahl, die Stützen verlaufen mittig im Abstand von 6,00 m. Im Dachbereich kann sowohl eine transparente (Verbund-sicherheitsglas) als auch eine geschlossene Eindeckung (Aluminiumeindeckung) verwendet werden, um in Teilbereichen Schutz vor Sonneneinstrahlung zu ermöglichen. Integrierte Windschutzwände und Sitzgelegenheiten erhöhen die Aufenthaltsfunktion der Fahrgäste.

Die Mobilitätszentrale soll auf dem Bus-/Bahnsteig in das Überdachungssystem integriert werden. Der Standort befindet sich in Höhe der Bushaltestelle B2. Bei der Einordnung des Baukörpers sind die vorhandenen Fahrleitungsmaste und die Konstruktion der Überdachung zu beachten.

Die Haltstellenbereiche C und D, insgesamt 4 Bereiche, erhalten einzeilige Überdachungen im vorgenannten Design (5,00 x 2,00 m).

Mobilitätszentrale

Der bestehende Pavillon der Mobilitätszentrale ist veraltet und wird durch die DVG ersetzt. Nach intensiven Diskussionen haben sich Stadtverwaltung und DVG grundsätzlich auf die Integration der Mobilitätszentrale auf dem Bus-/Bahnsteig des Busbahnhofs verständigt. Das entspricht auch der Empfehlung des Gestaltungsbeirates. Die aktuelle Planung berücksichtigt eine Grundfläche von 6,00 x 2,50 m. Die Vergrößerung der Fläche wird in enger Abstimmung der DVG geprüft, um ergänzende Funktionen wie Fahrradverleih und Touristinformation aufnehmen zu können.

Halbrunder Bahnhofsvorplatz

Die Begehrbarkeit des Natursteinpflasters (raue, unebene Oberflächenstruktur) unmittelbar vor dem Haupteingang des Bahnhofes wurde wiederholt bemängelt. Insbesondere für ältere Personen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen ist das vorhandene Pflaster schlecht begehbar (Barrierefreiheit). Die Erneuerung der Oberflächenbefestigung des halbrunden Platzes wird Bestandteil des Gesamtvorhabens. Das Natursteinkleinpflaster wird durch ein adäquates mit gestockter Oberfläche ersetzt werden. Auch das Plattenband in der Achse der Wegeverbindung Bahnhof-Stadtpark wird beibehalten.

Eine mögliche Verwendung der Gehwegplatten, wie in der Kavalierstraße, wurde geprüft. Für eine Verlegung im Halbrund mit dem mittigen Gleisbogenbereich der Straßenbahn sind die Gehwegplatten nicht geeignet.

Die DVG wird die Erneuerung des Gleisbogens über den Vorplatz in das Bauvorhaben integrieren.

Auf der Platzfläche ist die Wegweisung/Information des Gesamttouristischen Leit- und Informationssystems einzuordnen.

An der Platzgrenze zur Grünanlage wird die Errichtung einer Sitzmauer zur Erhöhung der Aufenthaltsfunktion geprüft.

Fahrradabstellanlagen

Das Abstellen von Fahrrädern im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ist nicht zufriedenstellend gelöst und muss neu geordnet werden, um die Funktion des Bike & Ride zu erfüllen. Das korrespondiert auch mit der Festlegung F 6.1.1 des Radverkehrskonzeptes. Für den Bahnhofsvorplatz wurde ein Bedarf von ca. 200 Fahrradabstellplätzen prognostiziert.

Um ein geordnetes und sicheres Abstellen zu ermöglichen, wurden mehrere Varianten direkt am Hbf.-Empfangsgebäude und auf dem Bahnhofsvorplatz untersucht und bewertet. Die Vorzugslösung wurde in die Entwurfsplanung aufgenommen.

Hbf.-Empfangsgebäude:	Fahrradbügel vor dem Nord- und Südflügel, Aufstellung längs zum Gebäude	64 Abstellplätze
Bahnhofsvorplatz:	Erweiterung der Abstellanlage in der verlängerten Fritz-Hesse-Str.	64 Abstellplätze
	Einreihige Fahrradbügel auf der Westseite der Wegeverbindung zum Fürst-Leopold-Carre'	48 Abstellplätze

An diesen Standorten können 176 Fahrräder abgestellt werden, die durch ca. 54 Stellplätze in der vorhandenen überdachten Fahrradabstellanlage ergänzt werden und sicheres Abstellen in abschließbaren Fahrradräumen ermöglichen soll.

Für die Vorzugslösung sprechen die kurze Entfernung zum Bahnhofsgebäude, die hohe Akzeptanz der zu erweiternden Anlage, die Flächenverfügbarkeit, minimale zusätzliche Versiegelung und die Erschließung über vorhandene Wege. Witterungsschutz für einen Teil der Abstellanlagen ist wünschenswert.

Durch die Nähe zum Bahnhofsgebäude kann wildes, ungeordnetes Abstellen auf dem Vorplatz vermieden werden. Die zentrale Grünfläche als prägendes Element des Vorplatzes wird freigehalten.

Die Standorte der Fahrradabstellanlagen werden nochmals dem Gestaltungsbeirat vorgestellt.

Ladestationen für E-Bikes und E-Cars/Carsharing

Die Dessauer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft (DVV) und die Stadt Dessau-Roßlau erarbeiten derzeit ein Konzept für öffentliche Ladestationen für die gesamte Stadt. Auf dem Bahnhofsvorplatz sollen Ladestationen im Bereich der Fahrradabstellanlagen und der Kurzzeitparkplätze errichtet werden. Zwei Carsharing-Stellplätze werden ebenfalls in diesem ausgewiesen.

Fahrgastinformationssystem (DFI)

Die ÖPNV-Schnittstelle am Hauptbahnhof Dessau soll mit einem modernen dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet werden, um die Fahrgäste regelmäßig über die aktuellen Ankunfts- und Abfahrzeiten informieren zu können. Dieses System muss dem Standard der NASA GmbH entsprechen. Die Planungen erfolgen in Abstimmung mit der NASA GmbH und der DVG.

Anzeigen zur Fahrgastinformation sind an den Bussteigen A, B und C und für die Straßenbahn vorgesehen (je 1 x - doppelseitig), sowie eine Übersichtsanzeige. Die DFI an den Haltestellen des Bus-/Bahnsteiges werden an den Stützen der Überdachung angebracht.

Folgekosten

Bei dem Vorhaben zur Umgestaltung der ÖPNV-Schnittstelle handelt es sich um die Erneuerung einer vorhandenen Anlage. Zusätzliche Folgekosten entstehen insoweit für die Bahnsteigüberdachung, der weiteren Ausstattung mit Sitzbänken und Fahrradabstellanlagen sowie für die beiden neuen Grüninseln (Rasenflächen/Bäume)..

Überdachung:	2.500 €/Jahr
Weitere Sitzmöbel:	300 €/Jahr
Weitere Fahrradabstellanlagen:	3.500 €/Jahr
Grüninseln:	1.300 €/Jahr

Nach der Fertigstellung des Bauvorhabens sind pro Jahr weitere Folgekosten in Höhe von 7.600 € (brutto) im Ergebnishaushalt zu berücksichtigen

Baudurchführung

Die Durchführung des Bauvorhabens erfolgt abschnittsweise unter Aufrechterhaltung des Betriebes des Busbahnhofes im Jahr 2018. Zur Sicherstellung der Realisierung ab März ist mit der Ausschreibung der Bauleistungen noch in 2017 zu beginnen.

Zum Bauhausjubiläum 2019 soll die Maßnahme abgeschlossen sein.

Anlagen:

Anlage A- Lageplan

Anlage B- Beispiel Überdachung/Fahrgastinformation