

3. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

3.1 Trassierung

Grundlage der planerischen Überlegungen zum Neubau der Schnittstelle am neuen Haltepunkt Bernburg-Roschwitz bilden insbesondere die relevanten Inhalte der RAST 06 ("Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen", Ausgabe 2006, Stand: Dezember 2008), der EAR 05 („Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs“, Ausgabe 2005 mit Korrekturen 2012) sowie der ERA („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, Ausgabe 2010).

Variante 2.1 (östlich der DB-Strecke):

Die Länge der Baustrecke im Bereich der Schnittstelle beträgt ca. 81 m. Die Einfahrt der Schnittstelle erfolgt über eine Fahrgasse aus östlicher Richtung von der Gemeindestraße „Heinrich-Peus-Straße“. Die Ausfahrt erfolgt in die Straße „Am Stadtrand“.

Diese Variante ist durch die Schrägaufstellung der Parkstellflächen gekennzeichnet und befindet sich auf städtischen Flächen.

Die 8 Parkstände sowie die barrierefreie Parkstellfläche für mobilitätseingeschränkte Personen werden in einem Winkel von 60^{gon} angeordnet. Die Kiss&Ride-Parkstellfläche wird in Längsaufstellung angeordnet, um die Funktion des Holen und Bringen deutlich zu machen.

Die 3,50 m breite Fahrgasse wird als Einbahnstraße betrieben.

Eine überdachte Fahrradabstellanlage für 10 Fahrräder ist auf der Fläche des ehemaligen Garagenkomplexes in unmittelbarer Nähe des Zu-/Abganges des Haltepunktes angedacht. Optional ist die Ausstattung mit einer E-Bike-Ladestation möglich (siehe Unterlage 5.1).

Kombinierter Rad-/Gehweg (westlich der DB-Strecke):

Der kombinierte Rad-/Gehweg soll die verlängerte Stauffenbergstraße und die Straße Eichenweg/Virchowstraße miteinander verbinden (siehe hierzu Unterlage 5.2).

Der kombinierte Rad-/Gehweg schließt in der verlängerten Stauffenbergstraße in sandgeschlämmter Schotterbauweise an den bereits vorhandenen Weg an. Ab dem Zu-/Abgang des Haltepunktes Bernburg-Roschwitz wird der kombinierte Rad-/Gehweg in Asphaltbauweise bis zum Anschluss an das öffentliche Straßennetz weitergeführt.

Entlang der DB-Strecke ist eine Beleuchtung des kombinierten Rad-/Gehweges auf der östlichen Seite geplant, die durch die Stadtwerke Bernburg errichtet werden soll. Der kombinierte Rad-/Gehweg verläuft gemäß den Darstellungen auf städtischen Flächen.

In unmittelbarer Nähe des Zu-/Abganges wird eine überdachte Fahrradabstellanlage für 10 Fahrräder westlich der DB-Strecke angeordnet.

Die Fahrradabstellanlage befindet sich gemäß den Darstellungen teilweise auf Flächen der Deutschen Bahn AG. Hier sind vertragliche Regelungen (Kauf der Flächen oder Gestattung) zwischen der Stadt Bernburg und der DB AG erforderlich.

Die vorhandene unbefestigte Wegeführung verläuft ab ca. km 0+125 bis ca. km 0+250 auf dem Gelände der Deutschen Bahn AG.

Diese Trassierung wurde korrigiert, sodass in diesem Abschnitt die Wegeführung perspektivisch auf städtischen Flächen verläuft.

Aufgrund der langwierigen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG sollte diese Trassierung auf städtischem Gelände favorisiert werden.

Eine Trassierung des Rad-/Gehweges auf den Flächen der bestehenden Wegeführung (Bahngelände) bedarf intensiver Vorabstimmungen und Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG hinsichtlich Kauf der benötigten Flächen bzw. Gestattung.

Diese Trassenführung auf städtischen Flächen hat jedoch zur Folge, dass der Rad-/Gehweg in diesem Abschnitt direkt am Fuß des Lärmschutzwalles verläuft. Dazu sind umfangreiche Baufeldfreimachungen (Grünschnitt) erforderlich.

Für die Führung des Rad-/Gehweges ab dem Haltepunkt Bernburg-Roschwitz wurde betrachtet, welche Möglichkeiten der Anbindung an die Straße Eichenweg/Virchowstraße machbar sind. Hierzu gibt es nach erster Betrachtung 3 Varianten.

VARIANTE 1

Anbindung des Rad- /Gehweges an die Knoblochstraße

VARIANTE 2

Anbindung des Rad-/Gehweges über die Behringstraße an den Eichenweg auf der Trasse vorhandener Wegebeziehungen durch die Grünanlage

VARIANTE 3

Anbindung des Rad-/Gehweges über die Behringstraße an den Eichenweg geradlinig am Rand der Grünanlage

Die nachfolgend beschriebenen Anbindungen unterscheiden sich in ihrem Trassenverlauf ab dem Ende des Lärmschutzwalles bei ca. km 0+400.

VARIANTE 1 - ANBINDUNG DES RAD- /GEHWEGES AN DIE KNOBLOCHSTRAÙE

Die Länge des kombinierte Rad-/Gehweges beträgt ca. 568 m. Er verläuft in Süd-Nord-Richtung und verbindet die verlängerte Stauffenbergstraße im Süden mit der Knoblochstraße im Norden.

Auf einer Länge von ca. 124 m wird der kombinierte Rad-/Gehweg in sandgeschlämmter Schotterbauweise und auf einer Länge von ca. 444 m in Asphaltbauweise errichtet.

Ab dem Ende des Lärmschutzwalles verläuft der Weg in ca. Parallellage zur DB-Strecke und biegt rechtwinklig in die Knoblochstraße ein. Die Knoblochstraße ist im Bestand asphaltiert, quert die Behringstraße und mündet in die Virchowstraße ein.

VARIANTE 2 - ANBINDUNG DES RAD-/GEHWEGES ÜBER DIE BEHRINGSTRAÙE AN DEN EICHENWEG AUF DER TRASSE VORHANDENER WEGEBEZIEHUNGEN DURCH DIE GRÜNANLAGE

Die Länge des kombinierte Rad-/Gehweges beträgt ca. 689 m. Er verläuft in Süd-Nord-Richtung und verbindet die verlängerte Stauffenbergstraße im Süden mit dem Eichenweg im Nordwesten.

Auf einer Länge von ca. 124 m wird der kombinierte Rad-/Gehweg in sandgeschlämmter Schotterbauweise und auf einer Länge von ca. 565 m in Asphaltbauweise errichtet.

Ab dem Ende des Lärmschutzwalles zweigt der Weg in Richtung Westen ab. In Höhe des Birkenweges verläuft die Trasse dann weiter in Nordrichtung bis zur Behringstraße und mündet westlich der Behringstraße in den Eichenweg.

Diese Wegeführung folgt den bereits vorhandenen unbefestigten, teils verfestigten Wegen. Gemäß dem Kataster quert der Rad-/Gehweg ein nichtstädtisches Flurstück (1/107).

VARIANTE 3 - ANBINDUNG DES RAD-/GEHWEGES ÜBER DIE BEHRINGSTRAÙE AN DEN EICHENWEG GERADLINIG AM RAND DER GRÜNANLAGE

Die Länge des kombinierte Rad-/Gehweges beträgt ca. 664 m. Er verläuft in Süd-Nord-Richtung und verbindet die verlängerte Stauffenbergstraße im Süden mit dem Eichenweg im Nordwesten.

Auf einer Länge von ca. 124 m wird der kombinierte Rad-/Gehweg in sandgeschlämmter Schotterbauweise und auf einer Länge von ca. 565 m in Asphaltbauweise errichtet.

Ab dem Ende des Lärmschutzwalles zweigt der Weg in Richtung Westen ab und mündet westlich der Behringstraße in den Eichenweg. Gemäß dem Kataster quert der Rad-/Gehweg ein nichtstädtisches Flurstück (1/107).

Grundsätzlich soll der Zufahrtsbereich zum Rad-/Gehweg durch mittig auf dem Weg angeordnete klappbare Poller gesichert werden, um das widerrechtlich Befahren durch PKW zu verhindern.

3.2 Querschnitt**Variante 2.1 (östlich der DB-Strecke):**

Die Fahrgasse wird mit einer Breite von 3,50 m hergestellt. Beidseitig wird ein 0,30 m breiter Sicherheitsstreifen angeordnet, der gleichzeitig die Straßenabläufe aufnehmen wird.

Die Parkstellflächen werden östlich der Fahrgasse in Schrägaufstellung mit einem Winkel von 60^{gon} östlich und westlich der Fahrgasse mit einer Parkstandsweite von 2,65 m und einer Länge von 4,45 m (rechtwinklig zur Achse der Fahrgasse) errichtet.

Die barrierefreie Parkstellfläche für mobilitätseingeschränkte Personen wird ebenfalls in Schrägaufstellung jedoch mit einer Breite von 4,15 m hergestellt. Diese ist direkt am Zugang zur Bahnsteiganlage des Haltepunktes angeordnet.

Die Parkstellfläche Kiss&Ride wird in Längsaufstellung mit einer Breite von 2,65 m und einer Länge von 5,70 m parallel zur Fahrgasse in Verlängerung der Heinrich-Peus-Straße angeordnet.

Von der Heinrich-Peus-Straße erfolgt eine Zuwegung bis zum Haltepunkt Bernburg-Roschwitz in einer Breite von 2,25 m.

Die Abgrenzung zur Bahnanlage (Haltepunkt) im Westen soll über einen ca. 2 bis ca. 5 m breiten Grünstreifen erfolgen. Die Begrünung könnte als Heckenpflanzung ausgeführt werden.

Die Abgrenzung der Schnittstelle zur Straße „Am Stadtrand“ ist mit einem ca. 17 m breiten Grünstreifen (Solitärpflanzung, Beet-Anlagen) möglich.

Die Fahrradabstellanlage befindet sich südwestlich der Ein- und Ausfahrt im Zugangsbereich zur Bahnanlage (Haltepunkt).

In südlicher Richtung ist die Abgrenzung der Schnittstelle mit einem Grüngürtel geplant. Hier ist die Bepflanzung mit Solitär und Hecken angedacht (siehe Unterlage 14.1).

Kombinierter Rad-/Gehweg (westlich der DB-Strecke):

Der kombinierte Radweg wird mit einer Breite von 2,50 m errichtet. Beidseitig erfolgt eine Wegeeinfassung mit einer Reihe Naturstein. Das Bankett wird in 0,75 m Breite hergestellt. Die Beleuchtung wird östlich des kombinierten Rad-/Gehweges errichtet (siehe Unterlage 14.3).

3.3 Oberbau

Die Dimensionierung des Oberbaus erfolgt nach der RStO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012).

Die Fahrgasse soll in Asphaltbauweise errichtet werden. Die Parkstellflächen und der Gehweg sowie die Befestigung der Fahrradabstellanlage werden in Pflasterbauweise errichtet. Die Anlagenteile werden durch Bordanlagen voneinander getrennt (siehe Unterlage 14.1).

Der kombinierte Rad-/Gehweg wird, wie bereits beschrieben, in einem ca. 124 m langen Abschnitt in sandgeschlämmter Schotterbauweise und in dem folgenden Abschnitt in Asphaltbauweise hergestellt (siehe Unterlage 14.3).

3.4 Entwässerung

Zur ordnungsgemäßen Ableitung der Oberflächenwässer aus der östlich der DB-Strecke gelegenen Schnittstelle werden neue Straßenabläufe, Zu- und Sammelleitungen mit Schachtbauwerken errichtet.

An die Anschlussleitungen der Straßenabläufe werden die Drainageleitungen der Planums-entwässerung über Abzweige angeschlossen. Die Drainageeinrichtungen verlaufen an den Rändern der Fahrgassen.

Die Anbindung der Entwässerungsanlage für die Schnittstelle erfolgt an die örtliche Kanalisation.

In den weiteren Planungsphasen wird der zuständige Wasserzweckverband eingebunden und die Anschlussbedingungen abgestimmt.

Der westlich der DB-Strecke gelegene kombinierte Rad-/Gehweg soll breitflächig in das angrenzende Gelände entwässert werden.

3.5 Straßenausstattung

Die Schnittstelle wird mit einer Beschilderung nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) und Verkehrszeichen-Katalog (VzKat) ausgestattet.

Es ist beabsichtigt, in den angrenzenden Straßenzügen westlich und östlich des neuen Haltepunktes Bernburg-Roschwitz mit je einem Stationswegweiser auf den Haltepunkt aufmerksam zu machen. Die Standorte werden gemeinsam mit der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) festgelegt.

3.6 Besondere Anlagen

In unmittelbarer Nähe des Zuganges zu den Bahnanlagen des neuen Haltepunktes Bernburg-Roschwitz wird östlich und westlich jeweils eine überdachte Fahrradabstellanlage für 10 Fahrräder errichtet.

Für zwei Fahrräder wird jeweils ein Anlehnbügel eingebaut. Die Oberflächenbefestigung erfolgt mit Pflasterbelag analog der Gehwegflächen.

3.7 Beleuchtungsanlagen

Für die Schnittstelle ist die Errichtung einer neuen Beleuchtungsanlage erforderlich. Es ist geplant LED-Technik zum Einsatz zu bringen. Die Beleuchtungsanlagen werden durch die Stadtwerke Bernburg errichtet.

Die Standorte der Masten richten sich nach lichttechnischen Erfordernissen. Der Abstand der Beleuchtungsmaststandorte beträgt max. 45 m.

Der Baulastträger hat die Stadtwerke Bernburg im Rahmen der Voruntersuchung bereits eingebunden, so dass eine Abstimmung erfolgen konnte.

3.8 Leitungen

Im angrenzenden öffentlichen Verkehrsraum sind Ver- und Entsorgungsleitungen unterschiedlicher Betreiber vorhanden:

Wasserzweckverband „Saale-Fuhne-Ziethe“
Stadtwerke Bernburg GmbH
Deutsche Telekom Technik GmbH
Kabel Deutschland
Deutsche Bahn AG

Im Rahmen der weiterführenden Planung sind die zuständigen Versorgungsträger weiterhin zu beteiligen.

3.9 Baugrund / Erdarbeiten

Für das Bauvorhaben „Neubau Schnittstelle und Umfeldgestaltung“ liegen noch keine Baugrunduntersuchungen vor. Diese werden als Grundlage für die weiterführende Planung noch durchgeführt.

Bedingt durch den grundhaften Neubau der Schnittstelle werden alle ausgebauten Erdmassen einer Weiterverwendung zugeführt. Auszubauender Oberboden kann für die Oberbodenan-deckung der Freiflächen wieder verwendet werden.

4. ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENSCHÄTZUNG

Die Kosten der Baumaßnahme wurden für die Varianten 2.1 einschließlich des kombinierten Fad-/Gehweges ermittelt und beruhen auf aktuellen Mittelpreisen (siehe Unterlage 13.1).

Die Baukosten für die **Variante 2.1** ohne Beleuchtungsanlagen und der **Variante 1 - Anbindung des Rad- /Gehweges an die Knoblochstraße** belaufen sich auf:

454.800 € brutto.

Die Baukosten für die **Variante 2.1** ohne Beleuchtungsanlagen und der **Variante 2 - Anbindung des Rad-/Gehweges über die Behringstraße an den Eichenweg auf der Trasse vorhandener Wegebeziehungen durch die Grünanlage** belaufen sich auf:

480.000 € brutto.

Die Baukosten für die **Variante 2.1** ohne Beleuchtungsanlagen und der **Variante 3 - Anbindung des Rad-/Gehweges über die Behringstraße an den Eichenweg geradlinig am Rand der Grünanlage** belaufen sich auf:

476.200 € brutto.

5. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Bedingt durch die baubetrieblichen Abhängigkeiten der Realisierung der Baumaßnahmen durch die DB Netz AG (Bahnübergang „Schachtstraße“) und die DB Station&Service AG (Haltepunkt Bernburg-Roschwitz, Bahnsteiganlagen) kann die Errichtung der Schnittstelle mit der Umfeldgestaltung erst nach der Fertigstellung der Baumaßnahme der Bahnsteiganlagen erfolgen.

Die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt durch die Stadt Bernburg (Saale) und war ursprünglich für das Jahr 2017 mit Fertigstellung im Jahr 2018 vorgesehen.

Nach dem Informationsstand der DB Station&Service AG vom Oktober 2016 wird sich der Realisierungszeitraum für den Neubau des Haltepunktes Bernburg-Roschwitz auf das III. Quartal 2018 verschieben. Eine Bestätigung dieses Realisierungszeitraumes ist jedoch abhängig von der Bestätigung beantragter Sperrfristen bei der DB Netz AG.

Realistisch ist dann eine Durchführung der Baumaßnahme zur Schnittstelle ab 2019.

Im Zuge der Baufeldfreimachung für den Neubau des Haltepunktes Bernburg-Roschwitz wird durch die DB Station&Service AG der ehemalige Garagenkomplex abgebrochen, die benötigten Parzellen der vorhandenen Kleingartenanlage werden beräumt.

6. SONSTIGES

Im Rahmen der weiteren Planung sind nachfolgende Sachverhalte zu berücksichtigen bzw. zu veranlassen/zu beauftragen:

- ergänzende Vermessungsarbeiten und Baugrunduntersuchungen,
- Regelungen mit der Deutschen Bahn AG hinsichtlich Gestattung bzw. Grundstückskauf für die westliche Fahrradabstellanlage und ggf. für den Rad-/Gehweg,
- Abstimmungen mit Versorgungsträgern hinsichtlich Beleuchtung, Entwässerung, Energieversorgung
- Abstimmungen, Regelungen mit betroffenen Dritten (Überbauung Flurstück 1/107)
- Abschließende Entscheidung zum Verlauf des kombinierten Rad-/Gehweges.

aufgestellt:

IB SCHÖNHOFEN GmbH
Magdeburger Straße 23
06112 Halle (Saale)

Halle (Saale), den 26.09.2017


.....
(Unterschrift)