

Der Oberbürgermeister

Amt: Tiefbauamt

AZ: II/66

Beschlusskontrolle: 28.02.2020

Beschlussvorlage- Nr. 0109/19 öffentlich

Betreff: Rendezvous Haltestelle am unteren Karlsplatz mit Ausbaugrenze gemäß festgelegtem Umring, Hier: Technisches Ausbauprogramm

		Abstimmungsergebnis:			Änderung des Beschlussvorschlages
		Ja	Nein	Enth.	
Entscheidung Hauptausschuss	26.11.2019	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vorberatung Bau- und Sanierungsausschuss	26.11.2019	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Finanzielle Auswirkungen	Haushaltsmittel stehen
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	in Höhe von 1.250.000,00 EUR im Haushaltsplan 2019 bzw. im Finanzplan 2020
<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> im Produkt 511200, Kostenträger 51120099, Projekt I-51120114 auf dem Konto 0962002 zur Verfügung bzw. sind veranschlagt
	<input type="checkbox"/> nicht zur Verfügung

Auszüge vorbehaltlich der Genehmigung sind zuzuleiten:

Amt:

(ansonsten Protokolle im Intranet)

Aufgestellt: Herr Wölfer

Amt: 66

mitgezeichnet: Frau Krause, Amt 80
Herr Wiemann, Amt 61
Frau Schmidt-Richter, Amt 66
Herr Dittrich, Dezernent II

- Oberbürgermeister -

Kurze Inhaltsangabe (bitte für Bürger/Gäste Inhalt kurz zusammenfassen):

Die Beschlussvorlage beinhaltet den Bau der Rendezvoughaltestelle am unteren Karlsplatz mit den Ausbaugrenzen gemäß festgelegtem Umring. Das Technische Ausbauprogramm und Handlungsvollmachten für die Verwaltung sollen beschlossen werden.

Begründung:

Sachlage:

Mit der Beschlussvorlage-Nr. 710/17 wurde durch den Stadtrat am 14.12.2017 der Standort am unteren Karlsplatz beschlossen.

Mit der Beschlussvorlage-Nr. 992/19 wurde durch den Stadtrat der Stadt Bernburg (Saale) am 02.05.2019 beschlossen, die Variante 2 "Klassische Rendezvoughaltestelle" der weiteren Planung zum Umbau der zentralen Bushaltestelle mit direkter Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien zu Grunde zu legen.

Momentan wird durch das Planungsbüro StadtLabor die Entwurfsplanung erarbeitet.

Der Erläuterungsbericht beinhaltet nochmals das Erfordernis der Rendezvoughaltestelle:

„Mit einem Umbau der Haltestelle zu einem Inselbussteig ist der direkte Umstieg der Fahrgäste zwischen den Buslinien quasi von Tür-zu-Tür möglich, ohne Fahrbahnen mit Kfz-Verkehr queren zu müssen. Hinsichtlich der Verkehrsführung der Busse durch die Innenstadt können bestehende Straßenräume weitgehend unverändert genutzt werden. Vorteilhaft ist auch, dass der Standort bereits heute als zentrale Bushaltestelle in Betrieb ist und eine Umorientierung der Fahrgäste nicht erforderlich wird.

Erst mit dem Umbau kann eine ausreichende Zahl von Haltestellen für Busse geschaffen werden, die einen direkten Umstieg zwischen den Linien ermöglichen. Über die Bedeutung für den Busverkehr hinaus kann die Rendezvoughaltestelle auch städtebauliche Akzente setzen und der Entwicklung des Umfeldes neue Impulse geben.“

Planungsumfang/Baugrenzen

In der Federführung des Planungsamtes (Betreuung der Leistungsphasen bis zum Abschluss der Entwurfsplanung) fanden mehrere Koordinierungsbesprechungen bei Teilnahme des Oberbürgermeisters, beteiligter Dezernate und Fachämter, dem Salzlandkreis, der Versorgungsträger und der Kreisverkehrsgesellschaft statt.

Im Erläuterungsbericht des Ingenieurbüros wird daher aufgeführt: „Durch die Umgestaltung und Neuordnung der Verkehrsanlage am unteren Karlsplatz ist ein grundhafter Ausbau der Straßenanlage sowie der Seitenräume erforderlich. Das hat auch den kompletten Neubau der Straßenentwässerungsanlagen, der Straßenbeleuchtung und der Kommunikationsanlagen zur Folge.“

Für die Gewährung der Fahrbeziehungen umfasst die Planung folgende Abschnitte:

- 1) Unterer Karlsplatz
- 2) Rheineplatz, zwischen Friedensallee und Karlsplatz
- 3) Karlstraße, zwischen Karlsplatz und Auguststraße
- 4) Liebknechtstraße, zwischen Friedensallee und Auguststraße

- 5) Friedensallee zwischen Liebknechtstraße und Rheineplatz (u. a. Betrachtung vorhandene Querungshilfe)
- 6) Auguststraße zwischen Karlstraße und Liebknechtstraße

Gemeinsames Ziel ist, dass die Rendezvous Haltestelle nach Fertigstellung auch sofort für den Busverkehr erreichbar sein muss. Die Baugrenzen berücksichtigen deshalb nicht nur die Rendezvous Haltestelle (Inselbussteig), sondern auch die für die Fahrbeziehungen notwendigen An- und Abfahrtsstraßen. Diese Fahrbeziehungen dürfen nicht provisorisch hergestellt sein. Diese waren zwingend in die Vorplanung der Rendezvous Haltestelle mit einzubeziehen.

Entsprechend des derzeitigen Busfahrplanes sind täglich 146 An- und Abfahrten gemäß Fahrplan der KVG eingetaktet. Im Rahmen des zukünftigen Fahrplanwechsels wird es wochentags insgesamt täglich 260 An- und Abfahrten an der geplanten Rendezvous Haltestelle geben. Gemäß der RStO 12 wird ab einer Frequentierung von 130 - 425 Bussen pro Tag eine Belastungsklasse Bk 10 empfohlen. Dies entspricht dem geplanten Schichtenaufbau gemäß Anlage 3-Blatt 14/1; Querschnitt für den Inselbussteig und wird vom Tiefbauamt befürwortet.

Die Auswirkungen auf den Umrang werden momentan baulich und verkehrstechnisch vom Ingenieurbüro geprüft (s. Anlage 1-Umgriff Entwurfsvermessung).

Die Kosten des Umbaus sollen mit Mitteln des Förderprogrammes „Soziale Stadt“ gefördert werden. Auch der Salzlandkreis hat zugesagt, für den Umbau anteilig Mittel nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) bereitzustellen.

Den Planunterlagen ist zu entnehmen, dass die Planung bei Ausbau der Straßenanlagen sowie der Seitenräume auf Basis folgender Richtlinien bzw. Empfehlungen erfolgt:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010
- Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus RSTO 12
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen RAL
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 2005
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ 2013
- Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Verkehrs HVÖ 2009
- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwege R-FGÜ 2001
- Richtlinie für die Anlage von Straßen – Teil: Entwässerung RAS-Ew

a) Darstellung Straßenbauarbeiten Rendezvous Haltestelle (Inselbussteig):

Die Baumaßnahme sieht den Umbau des unteren Karlsplatzes vor, welche geprägt wird durch den Einbau einer Rendezvous Haltestelle (Inselbussteig) mit jeweils 3 Abfahrtsplätzen pro Richtung. Grundsätzlich wird diese Haltestelle durch den Stadt- und Regionalverkehr aus Richtung Friedensallee und aus Richtung Karlstraße angefahren und besitzt keine Wendemöglichkeit. Im Bereich Rheineplatz und Karlstraße werden für die Bereitstellung von Bussen weitere zwei Wartepositionen am Straßenrand vorgesehen.

Die Einordnung der Haltestelle erfolgt am unteren Karlsplatz gegenüber dem Gebäude des Landratsamtes. Die Haltestelle wird als reine Inselhaltestelle im Straßenraum eingeordnet und hat eine Länge von 74,40 m einschließlich Rampen und Überwege. Die Länge der Haltestellenkanten betragen 58,00 m. Damit ist die Aufstellung verschiedener Bustypen und Buslängen an der Haltestelle hintereinander möglich. Auf Grund des hohen erwartenden Fahrgastaufkommens wurde die Breite der Haltestelle mit 5,00 m gewählt. Daraus resultiert eine nutzbare Haltestellenfläche von ca. 290 m². Neben den Bahnsteigen ist ein 6,25 m breiter Fahrweg (3,00 m breite Haltefläche und 3,25 m Überholspur) je Fahrtrichtung vorgesehen. Die Anordnung der Bushaltestellen ist hintereinander geplant. Das heißt, die Busse stellen sich an den Bahnsteigen hintereinander auf, je nach Eintreffen am Haltepunkt. Damit ist kein unabhängiges An- und Abfahren der Busse für die Bahnsteige möglich. Eine feste Zuordnung der An- und Abfahrtspositionen ist nicht möglich. Die Haltelänge ist so konzipiert, dass maximal 3 Gelenkbusse mit einem Abstand von 1,0 m je Bahnsteigkante anfahren können. Damit ist diese Haltestelle für den Betrieb aller Bustypen und Buslängen ausgelegt.

Die Haltestelle wird barrierefrei ausgebaut, das bedeutet, dass der Auftritt zwischen Straßen- und Bahnsteigoberkante mit einer Höhe von 0,18 m ausgebildet wird. Damit ist ein ebenerdiger Zugang zum Bus möglich. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Abgang der Haltestelle und der Haltestellenoberkante werden am nördlichen und südlichen Ende jeweils Rampen einschließlich Aufstellflächen angeordnet.

Die Einordnung der Haltestelle und des notwendigen Verkehrsraumes in den Straßenbereich bedingt eine Verschiebung der Begrenzung der Parkanlage in westlicher Richtung und bedeutet einen Eingriff in den Bestand des historischen Platzes. Dazu werden ca. 204 m² Platzfläche von der zukünftigen Verkehrsfläche überbaut. Dadurch kommt es zum Verlust von sieben Bestandsbäumen.

Die Fällung dieser Bäume wird bei Beschlussfassung durch die politischen Gremien durch das Grünflächenamt der Stadt Bernburg als Vorgriff zur Sicherung der Baufreiheit bis zum 28.02.2020 durchgeführt bzw. veranlasst (außerhalb der Brut- und Vegetationszeit). Zum Schließen der aufgelockerten Baumreihen zur Haltestellenanlage ist die Pflanzung von 10 Bäumen (*Tilia cordata* = Winterlinde) in der Parkanlage vorgesehen.

Aufgrund des zukünftigen Busaufkommens von 260 Bussen pro Tag empfiehlt StadtLabor die Belastungsklasse BK 10 mit folgenden Oberbau:

2,0 cm Asphaltdeckschicht BusPhalt
8,0 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS,25/55-55
12,0 cm Asphalttragschicht AC 22 TS, 50/70
15 cm Schottertragschicht 0/32
28,0 cm Frostschutzschicht 0/45
20,0 cm Bodenaustausch mit gebrochenem Baustoffgemisch 0/45 (in Abhängigkeit Auswertung Baugrundgutachten)
1 Lage Geotextil GRK 4 als Trenn- und Filteranlage
85,00 cm Gesamtaufbau

In der Anlage 2- Blatt 5/1; Lageplan sowie in der Anlage 3- Blatt 14/1; Querschnitt ist der grundsätzliche Aufbau der Rendezvous Haltestelle dargestellt. Dabei ist folgender Deckenaufbau vorgesehen:

- Deckenaufbau Parkanlage; sandgeschlämmte Decke mit Steinsandabdeckung
- Deckenaufbau Fahrspur, BK 10; Asphaltdeckschicht mit BusPhalt
- Deckenaufbau Haltestelle; Betonverbundsteine 25 x 25 cm
- Deckenaufbau Gehweg; Betonverbundsteine 25 x25 cm als Plattenband mit Einfassung in Natursteinpflaster

Eine Materialvorgabe für die Rundbordanlagen zum angrenzenden Parkbereich und für die angrenzenden Gehwege ist nicht vorhanden. Das Tiefbauamt schlägt den Einbau von Natursteinborden vor.

Angaben zur Farbauswahl für die Deckenoberflächen werden am 26.11.2019 seitens des IB StadtLabor vorgetragen.

Für den Zufahrts- und Abfahrtsbereich zur Tiefgarage wird eine Untervariante mit Prägung eines Musters zur unterstützenden Darstellung des Verkehrsrechts nachgereicht und ebenfalls am 26.11.2019 durch das IB erläutert. **Hier werden seitens des Ingenieurbüros die Planunterlagen im Zuge der Entwurfsplanung auf Basis der Beschlussfassung durch die Politik vervollständigt.**

Es liegt ein Vorschlag des Ingenieurbüros zur Ausschilderung im Lageplan 5/1 (Anlage 2-Blatt 5/1; Lageplan) vor. Seitens der Verwaltung und des Ingenieurbüros wird auf Grund der Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz, parallel ein geeignetes Verkehrskonzept erarbeitet. Bei Vorliegen wird dies in die Ausschreibung der Baumaßnahme aufgenommen.

Die Straßenbeleuchtungsanlage wird bedarfsgerecht seitens der Stadtwerke erneuert. Im Rahmen der Gesamtplanung wurden von den Stadtwerken Bernburg insgesamt 10 Lichtpunkte eingeplant. Es sind 6 historische Leuchten, Alt Berlin inklusive historischen Mast, parkseitig und 4 Lichtstelen vor dem Landkreisgebäude vorgesehen. Die Standorte sind in der Anlage 2- Blatt 5/1; Lageplan ersichtlich.

Ein adaptives Blindenleitsystem führt Blinde und Sehbehinderte sicher auf der Haltestelleninsel. Das taktile Leitsystem befindet sich ausschließlich auf der Haltestelle. Eine Kennzeichnung der Buseinstiege ist aufgrund der flexiblen Haltepositionen nicht möglich. Weitere Ausstattungselemente auf der Bushaltestelleninsel sind 6 Sitzbänke ohne Lehnen, 2 Papierkörbe und 4 dynamische Fahrgastinformationen.

Die 4 dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) dienen der aktuellen Information der Fahrgäste der KVG. Die KVG und der Salzlandkreis klären eigenverantwortlich die Bereitstellung der notwendigen Daten mit der NASA. Die Umsetzung der vorhandenen DFI ist in der Entwurfsplanung berücksichtigt.

Die Kosten für die Straßenbauarbeiten der Rendezvous Haltestelle einschließlich Ausstattung und Landschaftsbau sind mit 990.000,00 € brutto angegeben. Die Kosten für die Fundamente der Bushaltestellenüberdachung sind hierin enthalten.

Die notwendigen baulichen und verkehrstechnischen Änderungen für die Anliegerstraßen im Umring werden unter dem Punkt c) erläutert.

b) Darstellung Dachkonstruktion Haltestelle:

Die Haltestelle erhält eine Überdachung. Um ein flexibles Umsteigen zwischen den einzelnen Abfahrtsplätzen zu gewährleisten, ist eine durchgehende Überdachung geplant, die auf Einzelstützen in der Mittelachse montiert wird. Zwischen Bord und Dach ist ein Sicherheitsabstand von 50 cm vorgesehen. Die Lichte Höhe soll ca. 3,50 m betragen, das Stützenraster wurde optimiert und beträgt 7,75 m. Durch geringe Höhen und Querschnitte soll die optische Verbindung zwischen Karlsplatz und Landkreisgebäude nur gering eingeschränkt werden. Die Konstruktion besteht aus Einzeldächern, dessen Stütze jeweils eingespannt wird. Die Gründung erfolgt über Stahlbetonköcherfundamente auf einem Schotterpolster nach Baugrundempfehlung (Baugrundgutachten noch ausstehend). Die Dachkonstruktion ist mit Stahlrippen vorgesehen, die sich nach außen verzüngen. Die Stahlrippen werden mit dem Stützenkopf verschweißt. Oberseitig erfolgt eine Blechabdeckung, die mit einer Epoxidbeschichtung versehen wird. Die Stahlkonstruktion wird feuerverzinkt. Die Stützen werden mit Edelstahlblech verkleidet. Die Entwässerung erfolgt jeweils über eine separate Leitung DN 75 im Stützeninneren sowie einen Dachablauf mit verzinktem und verschraubtem Laubfang. Es ist vorgesehen, die Dachunterseite mit einer Verbundplatte mit Polymerkern zu verkleiden. Für die sichtbare Unterseite ist eine verspiegelte Oberfläche/Edelstahloptik geplant. Die Befestigung erfolgt mit einer Verschraubung auf einer Unterkonstruktion zwischen den Stahlrippen.

Die Haltestelle wird durch ein umlaufendes LED Band innerhalb der Dachkante beleuchtet. Die geforderten 10 lx werden dabei sichergestellt.

Die Kosten für die Haltestellenüberdachung sind gemäß Kostenberechnung mit ca. 257.000 € brutto angegeben. Die Kosten für die Fundamente sind unter a) enthalten.

In der Anlage 4-Blatt 16.10; Haltestellenüberdachung ist die Haltestellenüberdachung in Grundriss, Schnitte und Ansicht dargestellt. Die Statik liegt ebenfalls vor. Weitere planerische Unterlagen sind zurzeit nicht vorhanden.

Die **Gesamtbaukosten** für die Leistungen unter a) und b) am unteren Karlsplatz gemäß Kostenberechnung betragen **1.247.000 € brutto**.

Mit Fertigstellung der Entwurfsplanung werden diese Gesamtkosten überarbeitet, auch unter Berücksichtigung der Kosten für Straßenbeleuchtung, anteilige Maßnahmen des WVS, Planungshonorar, ggf. Archäologie, SiGeKo, ggf. Weiteres.

(Die baulichen Anpassungen der Anliegerstraßen, außer dem Rückbau der Querungshilfe in der Friedensallee, sind in dieser Kostenzusammenstellung nicht enthalten.)

c) Darstellung der verkehrstechnischen und baulichen Veränderungen für benachbarten Umring:

Es müssen die baulichen, ggf. auch die verkehrstechnischen Auswirkungen im umliegenden Straßenraum innerhalb der Ausbaugrenzen planerisch erfasst und mit ausgeschrieben werden.

Die bauliche Charakteristik der im Planungsbereich liegenden Straßenzüge, Friedensallee, Karlstraße, Rheineplatz und Liebknechtstraße wird im Bestand wesentlich aus ihrer hervorgehobenen Verbindungsfunktion zwischen den angrenzenden Stadtteilen und der Erschließungsfunktion innerhalb des Stadtgebietes definiert. Dieser Charakter wird durch die verkehrsorganisatorischen Umgestaltungen verändert. Zur verkehrlichen Abwicklung des

Busverkehrs sind Veränderungen im Straßenbereich des Rheineplatzes, der Karlstraße, der Friedensallee und in der Liebknechtstraße erforderlich. Die Befahrbarkeit der Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage am oberen Karlsplatz ist berücksichtigt. Es ist vorgesehen, den Bereich Zu- und Ausfahrt Tiefgarage als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 km/h vorzusehen.

Durch die Einordnung der Rendezvous Haltestelle wird der Einrichtungsverkehr der Karlstraße zwischen Rheineplatz und Einkaufsmarkt ALDI dahingehend verändert, dass dieser Bereich als Fußgängerbereich für die Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gesperrt wird. Der Linienverkehr und der Radverkehr können diese Fläche in beide Richtungen befahren.

Dadurch muss die Straße Rheineplatz zukünftig für den Zweirichtungsverkehr freigegeben werden. An dieser Stelle sollen nach wie vor die Bereitstellungsplätze der KVG positioniert werden, so dass danebenliegend zwei Fahrspuren erforderlich sind, um den Zweirichtungsverkehr zu gewährleisten. Durch die Fahrbahnverbreiterung der Straße Rheineplatz muss in die Parkplatzflächen des Rheineplatzes eingegriffen werden. Durch diese Maßnahme entfallen ca. 15 Parkplätze. Durch eine Ummarkierung können die Parkplatzverluste ausgeglichen werden (erfolgt seitens der Verwaltung im Vorfeld des Umbaus). Die Verkehrsinsel in der Friedensallee südlich vom Rheineplatz wurde bereits im Auftrag des Wasserzweckverbandes zugunsten störungsfreier Abbiegebeziehungen für den Busverkehr zurückgebaut. Die Fahrbahnmarkierung der Friedensallee im Bereich des Rheineplatzes wird angepasst. Im Lageplan 5/1, Anlage 2-Blatt 5/1; Lageplan, sind diese verkehrlichen und baulichen Veränderungen dargestellt. In der durch das Ingenieurbüro StadtLabor noch fertigzustellenden Entwurfsplanung wird geprüft (s. a. parallele Verkehrskonzeption), inwieweit die Notwendigkeit der Verbreiterung der Fahrbahn des Rheineplatzes im Bereich bis zur Einmündung in die Friedensallee nicht erforderlich ist. Der Anlieferverkehr für die dort ansässigen Gewerbetreibenden muss auch zukünftig gewährleistet werden.

Weiterhin wird die Liebknechtstraße zwischen Friedensallee und Auguststraße für den Zweirichtungsverkehr freigegeben. Der Rückbau der Fahrbahneinengung im Bereich der Parkplatzzufahrt war erforderlich und erfolgte bereits im Auftrag des Wasserzweckverbandes. Für die Karlstraße, ab der vom Ingenieurbüro angegebenen Baugrenze in südlicher Richtung bis zur Auguststraße sind keine verkehrstechnischen und baulichen Veränderungen bisher im Vorentwurf angegeben. Auch für die Anordnung der Bereitstellungsplätze für zwei Busse in der Karlstraße ist durch das Ingenieurbüro das Erfordernis der Erhöhung der Tragfähigkeit in die Planunterlagen einzuarbeiten. Zum Erörterungstermin am 11.10.2019 wurde vorerst durch die Stadt Bernburg festgelegt, dass im Anschluss an die Bauarbeiten des WVS und der SWB in der Karlstraße zur Gewährleistung eines einheitlichen Straßenbildes die Asphalttragschicht wieder abgefräst wird und eine geschlossene Asphaltdeckschicht über die gesamte Fahrbahnbreite im Auftrag der Stadt Bernburg eingebaut werden soll (als Bestandteil der öffentlichen Ausschreibung „Rendezvous Haltestelle“). Siehe hierzu Ausführungen unter Punkt d) Bauarbeiten des Wasserzweckverbandes und der Stadtwerke als Vorgriff zur Sicherstellung der Fertigstellung der Rendezvous Haltestelle im Jahr 2020.

Seitens des Ingenieurbüros erfolgte bisher die bauliche Planung innerhalb der im Lageplan 5/1, Anlage 2-Blatt 5/1; Lageplan, dargestellten Baugrenzen sowie der Rückbau der Verkehrsinsel in der Friedensallee. Die notwendigen baulichen Veränderungen im Rheineplatz, Liebknechtstraße und in der Karlstraße sind bisher nicht überplant und kostenmäßig erfasst. Hier erfolgt die abschließende Klärung im Zuge der fertigzustellenden

Entwurfsplanung.

Verkehrsführung während der Bauzeit:

Wie eine konkrete Verkehrsführung der Buslinien während und nach der Bauausführung aussieht ist durch das Ingenieurbüro StadtLabor in der Planung des Vorentwurfs noch nicht abschließend dargestellt, da derzeit dahingehend noch Abstimmungen und Prüfungen laufen.

Zur Gewährleistung der Personenförderung wird eine Ersatzhaltestelle mit zwei Bussteigen in der Karlstraße zwischen Steinstraße und der Neuen Straße eingeordnet. Siehe hierzu **Anlage 5-Blatt 16.11; Lageplan Ersatzhaltestelle**. Die Liniennetzführung der Busse ist in der **Anlage 6-Blatt UL-Nr.:16.7; Liniennetz mit Ersatzhaltestelle November 2019** ersichtlich. Der motorisierte Anliegerverkehr (MIV) wird über die Anliegerstraßen bereits während der Bauzeit geführt. Dazu ist die Freigabe der Liebknechtstraße für den Zweirichtungsverkehr unerlässlich. In Abhängigkeit des Baugeschehens im Bereich der Rendezvoushaltestelle und im Bereich Karlstraße sowie Kreuzung Auguststraße/Karlstraße ist der Rheineplatz ebenfalls für den Zweirichtungsverkehr freizugeben.

Nachrichtliche Erläuterung:

d) Bauarbeiten des Wasserzweckverbandes und der Stadtwerke als Vorgriff zur Sicherstellung der Fertigstellung der Rendezvoushaltestelle im Jahr 2020:

Die Ver- und Entsorgungsunternehmen wurden hinsichtlich ihres Leitungsbestandes über das Planungsvorhaben informiert. Der vorhandene Leitungsbestand wurde von den Ver- und Entsorgungsunternehmen an den Planer übergeben und in die Planung eingearbeitet (siehe **Anlage 7-Blatt 16.1/1; koordinierter Leitungsplan**).

Zum Erörterungstermin am 24.09.2019 wiesen der WVS und die SWB darauf hin, dass ein Zeitfenster für die Erneuerung ihrer Versorgungsleitungen berücksichtigt werden muss. Aufgrund des festgeschriebenen Fertigstellungsstermines der Rendezvoushaltestelle konnte dies nur mittels einer vorgezogenen Bauausführung durch den WVS und den SWB gewährleistet werden. Zum Erörterungstermin am 11.10.2019 wurde hierzu der Grobbauplan wie folgt festgelegt.

Abschnitt I a-Schachterneuerung Kreuzung Auguststraße/Karlstraße

- komplette Erneuerung der Straße im Kreuzungsbereich mit Anordnung neuer Straßeneinläufe
- Bauausführung 04.11.2019 bis Anfang Dezember 2019

Abschnitt I b-Leitungsverlegung in der Karlstraße von Ausfahrt Tiefgarage bis Auguststraße

- Einbau einer Asphalttragschicht im Aufgrabungsbereich. Im Auftrag der Stadt wird die Asphalttragschicht im Zuge der Fertigstellung der Rendezvoushaltestelle über die gesamte Fahrbahn abgefräst und eine Asphaltdeckschicht eingebaut. *Ggf. weitere Maßnahmen zur Sicherstellung der Tragfähigkeit notwendig. Momentan in Klärung.*
- Bauausführung Anfang Dezember 2019 bis Januar 2020 in Abhängigkeit vom Frost

Abschnitt II Karlstraße zwischen Ein- und Ausfahrt Tiefgarage

- Einbau einer provisorischen Asphalttragschicht zur Gewährleistung des temporären Anliegerverkehrs.
- Bauausführung März bis Mitte April 2020

Abschnitt III Straßenraum zwischen Friedensallee und Zufahrt Tiefgarage

- Ggf. weitere Maßnahmen zur Sicherstellung der Tragfähigkeit notwendig. Momentan in Klärung. Bauausführung Mitte April bis Mitte Mai 2020.
- Endgültige Herstellung Deckenschluss durch Versorger

In Abhängigkeit von der Witterung werden alle Anstrengungen durch den WVS und den SWB unternommen, dass deren vorgezogene Bauarbeiten Mitte Mai 2020 abgeschlossen werden können. Damit wird gewährleistet, dass die Bauarbeiten der Rendezvous Haltestelle im Mai 2020 begonnen und zum 15.12.2020 fertiggestellt werden können.

Zur Einrichtung der notwendigen Umleitungsstrecken wurden durch den WVS und den SWB die Fahrbahneinengung in der Liebknechtstraße und die Verkehrsinsel in der Friedensallee zurückgebaut.

Aufgrabungs- und Sperrgenehmigungen zur Realisierung dieses Bauvorhaben im Zuge des Vorgriffs zur Sicherstellung der Fertigstellung der Rendezvous Haltestelle wurden zwischenzeitig erteilt:

1. Rückbau Verkehrsraumeinengung in der Liebknechtstraße
2. Rückbau Verkehrsinsel Friedensallee
3. Teil-Genehmigungsbescheid Karlstraße und Kreuzungsbereich Auguststraße/Karlstraße
4. Verlegung Mittelspannungskabel im Bohrverfahren für Karlstraße von Aldi bis Kreuzungsbereich Auguststraße im Gehweg

Zur Erteilung des endgültigen Genehmigungsbescheides und Gewährleistung des weiteren Baufortganges für die Karlstraße und dem Kreuzungsbereich Auguststraße/Karlstraße ist die Vorgabe bzw. Festlegung des Schichtenaufbaus notwendig. Zur Abstimmung und endgültigen Festlegung wurden die Prüfergebnisse an das Ingenieurbüro StadtLabor zur Stellungnahme weitergeleitet. Aufgrund des zukünftigen Busaufkommens von 260 Bussen pro Tag empfiehlt StadtLabor die Belastungsklasse BK 10 mit folgenden Oberbau:

4,0 cm Asphaltdeckschicht SMA S25/55-55
 8,0 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS,25/55-55
 10,0 cm Asphalttragschicht AC 22 TS, 50/70
 15 cm Schottertragschicht 0/32
 28,0 cm Frostschutzschicht 0/45
 20,0 cm Bodenaustausch mit gebrochenem Baustoffgemisch 0/45 (in Abhängigkeit Auswertung Baugrundgutachten)
1 Lage Geotextil GRK 4 als Trenn- und Filteranlage
85,00 cm Gesamtaufbau

Die Vorgabe des planenden Ingenieurbüros bezüglich des Schichtenaufbaus für den Oberbau muss umgesetzt werden. StadtLabor verweist hier auf die Verantwortung des Straßenbaulastträgers. Setzungserscheinungen benachbart zu den Rohrleitungsgräben in der Fahrbahn müssen zukünftig ausgeschlossen werden können. Alles was hierfür notwendig ist sollte jetzt realisiert werden. Das bedeutet, dass der Oberbau für die benachbarten Fahrbahnbreiten außerhalb der Rohrleitungs- und Kabelgräben zur Sicherstellung der Tragfähigkeit und Frostsicherheit ebenfalls erneuert werden sollte. Defekte Borde wären in diesem Zusammenhang ebenfalls zu erneuern. Weiterhin besteht ggf. die Notwendigkeit der Fällung der zwei Bäume in der Karlstraße. Diese haben die vorhandene Bordanlage bereits beschädigt.

Momentan erfolgt zum Schichtenaufbau die abschließende Klärung. Die Verwaltung wird am 26.11.2019 über das Ergebnis informieren.

Weitere Vorgehensweise:

Durch das Ingenieurbüro StadtLabor ist die Entwurfsplanung bis Leistungsphase 3, für die Ausbaugrenzen gemäß dem festgelegten Umring fertigzustellen. Darüber hinausgehend sind bei Vorliegen des Baugrundgutachtens die Ergebnisse im Vorentwurf zu berücksichtigen und einzuarbeiten. Bisher in der Beschlussvorlage zum Technischen Ausbauprogramm nicht dargestellte Sachverhalte sind durch das Ingenieurbüro zur Ausschusssitzung am 26.11.2019 vorzutragen und zu erläutern.

U. a. ist der Salzlandkreis zeitnah zu beteiligen, s. a. Antrag gemäß §14 Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen/Anhalt bei der Unteren Denkmalschutzbehörde.

Die weitere Vorgehensweise stellt sich als Zielstellung wie folgt dar:

Beschlussfassung Technisches Ausbauprogramm	26.11.2019
Fertigstellung der Entwurfsplanung	29.11.2019
Fertigstellung Genehmigungsplanung (Abschluss Genehmigungsverfahren)	Dez 2019
Fertigstellung Ausführungsplanung	15.01.2019
Übergabe Ausschreibungsunterlagen an ZVS	20.01.2020
Veröffentlichung	18.02.2020
Eröffnungstermin	17.03.2020
Übergabe Vergabevorschlag Ingenieurbüro	06.04.2020
Beratung Bau- und Sanierungsausschuss	22.04.2020
Beschluss Vergabe im Stadtrat	23.04.2020
Information §19 LVG/§134 GWB	24.04.2020
früheste Auftragserteilung	04.05.2020
Bindefristende	08.05.2020
Baubeginn	18.05.2020
Bauende	15.12.2020

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Sanierungsausschuss empfiehlt dem Hauptausschuss folgendem Beschluss zu fassen:

1. Der Hauptausschuss beschließt das Technische Ausbauprogramm des Bauvorhabens **„Rendezvous Haltestelle am unteren Karlsplatz mit Ausbaugrenze gemäß festgelegtem Umring“ mit Ergänzungen in der Ausschusssitzung**, vorbehaltlich zu erteilender Genehmigungen dem Grunde nach.
Sollten sich wesentliche Änderungen im Zuge der abzuschließenden Entwurfs-/ Genehmigungsplanung ergeben, ist eine neue Beschlussfassung erforderlich.

Die Maßnahme ist zur Baureife zu führen und vorbehaltlich einer gesicherten Finanzierung öffentlich auszuschreiben.

2. Der Hauptausschuss beauftragt aufgrund der Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz die Verwaltung, parallel, ein geeignetes Verkehrskonzept zu erarbeiten.

Anlagen:

Anlage 1-Umgriff Entwurfsvermessung

Anlage 2-Blatt 5/1; Lageplan

Anlage 3-Blatt 14/1; Querschnitt

Anlage 4-Blatt 16.10; Haltestellenüberdachung

Anlage 5-Blatt 16.11; Lageplan Ersatzhaltestelle

Anlage 6-Blatt UL-Nr.:16.7; Liniennetz mit Ersatzhaltestelle November 2019

Anlage 7-Blatt 16.1/1; koordinierter Leitungsplan

Anlage 8-Terminkette Vergabe, Los 1-Tiefbau

Anlage 9-Terminkette Vergabe, Los 2-Dachkonstruktion Haltestelle