

Der Oberbürgermeister

Amt: Planungsamt

AZ: II/611401/Sz

Beschlusskontrolle: 10.05.2019

**Beschlussvorlage- Nr. 992/19** öffentlich

Betreff: Umsetzung der Variante 2 zum Bau der Rendezvous Haltestelle am unteren Karlsplatz

		Abstimmungsergebnis:			Änderung des Beschlussvorschlages
		Ja	Nein	Enth.	
<b>Vorberatung Planungs- und Umweltausschuss</b>	<b>24.04.2019</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Vorberatung Bau- und Sanierungsausschuss</b>	<b>24.04.2019</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Entscheidung Stadtrat</b>	<b>02.05.2019</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Finanzielle Auswirkungen**

Die für die im Betreff genannte Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel

- Ja in Höhe von 900.000 EUR stehen im Haushaltsplan 2019 bzw. im Finanzplan 2020
- im Produkt 511200, Kostenträger 51120099, Projekt I-51120114 auf dem Konto 0962002 zur Verfügung bzw. sind veranschlagt
- Nein  nicht zur Verfügung

**Auszüge vorbehaltlich der Genehmigung sind zuzuleiten:**

Amt: Planungsamt

 (ansonsten Protokolle im Intranet)

Aufgestellt: Senze

Amt: Planungsamt

mitgezeichnet: Wiemann, Dittrich

\_\_\_\_\_  
- Oberbürgermeister -

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

Für die Umsetzung des vor wenigen Jahren erarbeiteten Busverkehrskonzeptes, welches ein regelmäßiges, im Stadtverkehr recht dichtes Fahrtenangebot mit direkter Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien vorsieht, ist der Bau einer sogenannten Rendezvous Haltestelle am unteren Karlsplatz eine Voraussetzung. Im Zuge der Planung der Rendezvous Haltestelle wurden etliche Standort- und Gestaltungsvarianten erarbeitet, bewertet und verworfen. Im Ergebnis einer vergleichenden Bewertung zweier verbliebener Varianten empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung der Variante 2 ‚Klassische Rendezvous Haltestelle‘.

### **Bisherige Beschlusslage:**

	PUA	SR
Rendezvous Haltestelle am unteren Karlsplatz – Bekenntnis zum Standort und Umbau der Haltestelle, BV-Nr. 710/17	28.11.17	14.12.17

### **Begründung:**

#### *Hintergrund*

Aufgrund des demografischen Wandels (abnehmende und zunehmend ältere Bevölkerung) und vergleichsweise niedriger Fahrgastzahlen in der Region Bernburg wurde 2013 durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt (MLV) und die *Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH* (NASA GmbH) die *TRAMP – Traffic and Mobility Planning GmbH* aus Magdeburg mit der Erarbeitung eines Busverkehrskonzeptes beauftragt. Mit diesem Konzept sollten Strategien entwickelt werden, mit der die Mobilität vor Ort auch künftig gewährleistet werden kann. Mit einem gut ausgebauten Bus- und Bahnangebot soll deren Nachfrage stabilisiert und sollen die Betriebskosten begrenzt werden. In die Erarbeitung (2014-2015) waren neben der Stadt Bernburg (Saale) der Salzlandkreis, die *Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH* (KVG Salzland mbH), die Agentur für Arbeit, das MLV und die NASA GmbH sowie Nachbarkommunen eingebunden.

#### *Angebotskonzept*

Dabei wurde ein Angebotskonzept erarbeitet, das ein regelmäßiges Fahrtenangebot montags bis freitags ungefähr von 6.00 Uhr bis 18.00 Uhr im Regionalverkehr bzw. bis 20.00 Uhr im Stadtverkehr vorsieht. An Wochenenden besteht ein vermindertes, aber regelmäßiges Fahrtenangebot.

Der Stadtbus besteht aus zwei sich in der Innenstadt treffenden Linien (Bernburg Süd – Strenzfeld sowie Gröna – Dröbel – Latdorf). Sie werden künftig im 30 min-Takt bedient und erschließen große Teile der Kernstadt.

Neben den beiden Stadtbuslinien verkehren Regionalbusse, die in einem Zweistundentakt die Kernstadt Bernburgs mit allen Grundzentren sowie etlichen Bernburger Ortsteilen verbinden. Die Regionalbuslinien erschließen in der Kernstadt Bernburg weitere Stadtgebiete. Nach Nienburg und Könnern ist der Regionalbusverkehr zum Bahnangebot zeitlich versetzt, so dass ein stündliches Fahrtenangebot besteht. Aus den übrigen Ortsteilen gibt es zu den Grundzentren bzw. Ortsteilen mit Regionalbus im klassischen Linienverkehr ein darauf abgestimmt flächenhaftes Rufbus-Fahrtenangebot im Zweistundentakt. Soweit Schülerverkehr nicht durch Linienfahrten abgedeckt werden kann, fahren zusätzliche Schülerlinien.

Die Buslinien sind zumeist als durch das Stadtzentrum hindurch verlaufende Linien konzipiert, wodurch die Zahl der umsteigefrei erreichbaren Ziele steigt, ebenso werden Wendefahrten und Abstellflächen in der Innenstadt erspart. Durch Fahrerwechsel unterwegs gibt es zudem weniger Leerfahrten vom und zum Betriebshof, im Ergebnis eine Betriebskostensparnis.

Mit der Umsetzung des Konzeptes werden nennenswerte Fahrgastzuwächse erwartet. Es ist davon auszugehen, dass hinsichtlich der Fahrgastzahlen die Einwohnerrückgänge zumindest ausgeglichen werden können. Darüber hinaus werden Nachfrageeffekte im Einkaufs-, Freizeit- und Versorgungsverkehr erwartet, ebenso im Ausbildungsverkehr, bspw. durch die Hochschule Anhalt.

### *Bau einer Rendezvoushaltestelle*

Das Angebotskonzept sieht einen konsequenten Taktverkehr der Stadtbusse sowie der Regionallinien mit Anschluss-, d.h. Umsteigemöglichkeit an einer sogenannten Rendezvous-haltestelle vor. Wichtig für die Umsetzung des Busverkehrskonzeptes ist daher ein zentral gelegener Umsteigeknoten für vier zeitgleich ankommende und abfahrende Stadtbusse (zwei Linien, je zwei Richtungen) sowie mindestens zwei Regionalbusse, die zur selben Zeit ankommen und abfahren können.

Anhand einer Reihe von Kriterien wurde die Eignung verschiedener Standorte für die Rendezvoushaltestelle verglichen. Die Bewertung erfolgte nach verkehrlichen Kriterien (Lage zu den Zielen der Kernstadt, Umsteigequalität und -sicherheit für die Fahrgäste, Pkw-Stellplatzbilanz und Fahrzeit), nach betriebswirtschaftlichen Kriterien (Fahrzeugbedarf und Wegeaufwand) sowie dem Umbaufwand.

Im Ergebnis des lang andauernden Standortvergleiches, der im Nachgang zu dem ursprünglichen Busverkehrskonzept mit einer 2017 durch die Stadt Bernburg (Saale) beauftragten vertiefenden Untersuchung abgeschlossen wurde, weist der Standort am unteren Karlsplatz deutliche Vorteile gegenüber den untersuchten Alternativen auf.

Mit einem Umbau der Haltestelle zu einer Rendezvoushaltestelle mit 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 Halteplätzen für Busse geschaffen werden, die einen direkten Umstieg zwischen den Linien ermöglichen. Über die Bedeutung für den Busverkehr hinaus kann die Rendezvoushaltestelle auch städtebauliche Akzente setzen und der Entwicklung des Umfeldes neue Impulse geben.

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

Im Ergebnis einer zunächst wegen ausgebliebener Angebote (Dezember 2017) wiederholten Ausschreibung der Planungsleistungen (Mai 2018) wurde das Planungsbüro ‚StadtLabor‘ aus Leipzig in Zusammenarbeit mit der ‚Ingenieurbüro EVTI GmbH‘, ebenfalls aus Leipzig, mit der Planung der Rendezvoushaltestelle beauftragt.

Im Rahmen der Erarbeitung einer verkehrlich funktionalen wie städtebaulich verträglichen Lösung wurde eine Vielzahl von Varianten untersucht und in etlichen Arbeitskreissitzungen mit Vertretern aus Stadt, Salzlandkreis und KVG Salzland mbH diskutiert. Vor dem Hintergrund erwünschter Prämissen wurden dabei ebenso Alternativstandorte wie der Rheineplatz und die Friedensallee in die Betrachtung einbezogen. Nach dem Ausschluss etlicher Varianten – und mehrfachen Überarbeitung der verbliebenen Varianten – verblieben letztlich zwei Varianten: ‚Sägezahnhaltestelle‘ (Variante 1) und ‚Klassische Rendezvoushaltestelle‘ (Variante 2). Im Ergebnis einer vergleichenden Bewertung beider Varianten empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung der Variante 2 ‚Klassische Rendezvoushaltestelle‘.

Angesichts der aufgezeigten Vor- und Nachteile der beiden Varianten spricht Überwiegendes dafür, die Variante 2 umzusetzen.

Die schmalere Variante 2 lässt sich im Vergleich zu der Variante 1, die erheblich mehr regelmäßig befahrene Fahrbahnflächen erfordert, städtebaulich besser in die Parkanlage Karlsplatz integrieren. Mit ihr können die Gestaltungsgrundsätze des Karlsplatzes (von mehreren Baumreihen eingefasste Parkanlage) weitgehend erhalten werden, was einen geringeren Eingriff in das Einzeldenkmal ‚Karlsplatz‘ erfordert. Die Flächeninanspruchnahme durch Verkehrsflächen und der Eingriff in den Baumbestand sind wegen der schmaleren Fahrgassenbreiten für Busse deutlich geringer. Daraus resultieren ebenso erheblich geringere Baukosten der Variante 2 (ca. 717.500 Euro) gegenüber der Variante 1 (ca. 1.044.500 Euro), zu denen jeweils ca. 15 % Baunebenkosten hinzuzurechnen sind. Überdies vermindert das nach Variante 2 weitgehend geradlinige Ein- und Abfahren der Busse bei der Bedienung der Haltestellen auch unangenehme Seitenbeschleunigungen für stehende und zum Aussteigen gehende Fahrgäste.

Allein das unabhängige Ein- und Abfahren der Busse zu vorab zugeordneten Halteplätzen ist mit der geradlinigen Anordnung der Haltestelle nicht bzw. nur eingeschränkt möglich. Es hat sich aber gezeigt, dass dies andernorts auch kein Erfordernis und Problem darstellt. Im Rahmen einer Exkursion des Arbeitskreises zu vergleichbaren Beispielen nach Coburg und Arnstadt wurden die Verkehrsabläufe an mehreren Rendezvouthaltestellen in Augenschein genommen. Auch wurden vor Ort Sachkundige der dortigen Verkehrsbetriebe sowie Fahrgäste befragt. Die Abfahrten der zumeist zeitgleich abfahrenden Busse wurden mittels digitalen Fahrgastinformationstafeln an den Haltestellen angezeigt, an den Bussen selbst waren Liniennummer und Ziel zu lesen. Auch in Bernburg können Liniennummer und Ziel am Bus ersehen werden.

Die KVG Salzland mbH befürwortet in Hinblick auf die von ihren derzeitigen Fahrgästen gewohnte Zuordnung fester Halteplätze für ihre jeweiligen Buslinien die Variante 1 ‚Sägezahnhaltestelle‘. Derzeit können aufgrund der sogenannten Sägezahnordnung die einzelnen Halteplätze unabhängig voneinander angefahren werden, es gibt zugewiesene Haltestellen für die jeweiligen Linien. Allerdings ist heute die Länge der Haltestellen für manche der Linienbusse zu kurz, sodass ein Bus an der dahinter befindlichen Haltestelle nicht unabhängig von dem davor stehenden Bus ausfahren kann. Überdies kommt es vor, dass zwei Busse dieselbe Haltestelle anfahren müssen, der zweite demzufolge hinter dem ersten Bus warten muss, bis dieser abfährt. Mit Variante 1 wäre das auch künftig nicht auszuschließen.

Beiden Varianten gemein ist, dass es im Bereich der Rendezvouthaltestelle keinen durchgehenden Kfz-Verkehr geben soll, derzeit ist dies aufgrund der Einbahnstraßenregelung bereits in einer Fahrtrichtung so. Die Zufahrten zu den anliegenden Grundstücken des Karlsplatzes sowie zur Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage sind weiterhin aus der jeweiligen Richtung uneingeschränkt möglich; die Zufahrten sollen als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (bspw. Tempo 20-Zone), vergleichbar mit der Friedensallee, gestaltet werden. Dafür soll in der Liebknechtstraße künftig Zweirichtungsverkehr möglich sein; damit ist die Erreichbarkeit des Karlsplatzes weiterhin auf kurzem Wege gegeben. Überdies gibt es seitens der Stadtverwaltung Bestrebungen zur Öffnung der Annenkreuzung aus der Friedensallee, damit soll künftig auf direktem Wege die Erreichbarkeit des übergeordneten Straßennetzes aus der Innenstadt möglich sein.

**Beschlussvorschlag:**

Der ... [jeweilige Fachausschuss] empfiehlt dem Stadtrat der Stadt Bernburg (Saale), folgenden Beschluss zu fassen:

**Der Stadtrat der Stadt Bernburg (Saale) beschließt, die Variante 2 der weiteren Planung zum Umbau der zentralen Bushaltestelle am unteren Karlsplatz zu Grunde zu legen.**

**Anlage:**

Lagepläne und Querschnitt jeweils für den Bestand, die Variante 1 ‚Sägezahnhaltestelle‘ und Variante 2 ‚Klassische Rendezvoushaltestelle‘