



BAHNHOFSQUARTIER LEBENDIG.ZENTRAL

**Fortschreibung Quartierskonzept
zum Bebauungsplan Nr. 25
„Schnittstelle Altstadt Süd-West“**

Inhaltsverzeichnis

Präambel	3
Rückgriff auf das bestehende Quartierskonzept	4
Die Vision: ein neuer Stadtraum	5
Gedanken und Ansätze	6
Der städtebauliche Entwurf	8
TOR ZUR ALTSTADT _Das baulich-räumliche Konzept	9
VERNETZUNG DER STADTTEILE _Das Erschließungskonzept	10
MITTELPUNKT DES ÖFFENTLICHEN LEBENS _Das Freiraumkonzept	14
Die Bausteine	16
Nutzungsbaustein _Schwimmhalle mit Außenbereich	17
Nutzungsbaustein _Multifunktionshalle mit Außensportbereich	18
Nutzungsbaustein _Busbahnhof (ZOB)	19
Nutzungsbaustein _Parkraumangebot	20
Nutzungsbaustein _Festplatz	21
Nutzungsbaustein _Spielplatz	22
ergänzende Planungsparameter	23
Die Kosten	24
Gesamtkostenübersicht	25
Projektkosten _Schwimmhalle mit Außenbereich	26
Projektkosten _Multifunktionshalle und Außensportbereich	27
Projektkosten _Busbahnhof	28
Projektkosten _Parkraumangebot	29
Projektkosten _Festplatz	30
Projektkosten _Wegeverbindungen und Spielplatz	31
Die Realisierung	32
Realisierungsstufen	33
Förderung nutzen _Finanzierungsmöglichkeiten	38
Der Arbeitsprozess	40
Analyse	42
Ermittlung der Radwegesituation	43
Studentische Arbeiten	44
Entwurfsstufen	45

Anlagen

Visualisierungen des 3D-Modells

Städtebaulicher Entwurf

Teilkonzeptdarstellungen

Quartierskonzept

Realisierungsstufen

Fragenkatalog [Stand 15.01.2020]

Beschlussfassung vom 05.11.2020 des Stadtrates der Stadt Schönebeck

Impressum

Erarbeitet im Auftrag

Stadt Schönebeck (Elbe)

Der Oberbürgermeister

Markt 1

39218 Schönebeck (Elbe)

FON +49 3928 710-0

MAIL stadt.sbk@schoenebeck-elbe.de

WEB www.schoenebeck.de

Erarbeitet durch

SALEG

Sachsen-Anhaltinische

Landesentwicklungsgesellschaft mbH

Turmschanzenstraße 26

39114 Magdeburg

FON +49 391 8503-3

MAIL info@saleg.de

WEB www.saleg.de

aufgestellt Magdeburg | 13.08.2020

beschlossen Schönebeck | 05.11.2020

PRÄAMBEL

Schönebeck, die Salzstadt an der Elbe, arbeitet an einer städtebaulichen Lösung für eine zentrale Stelle ihres Gefüges: zwischen Bahnhof und Altstadt. Das Quartier Salzer Straße, Tischlerstraße, Söker Straße – auch benannt als Schnittstelle Altstadt Süd-West – kennen die Schönebecker als „Alten Friedhof“. Heute dient eine Teilfläche vornehmlich als Busbahnhof, einer Schnittstelle des Nahverkehrs. Hier bündeln sich die von Bahn, Bus und Auto frequentierten Lebensadern, ohne jedoch Spuren des Urbanen zu hinterlassen. Daneben prägen Brachen, ungeordnetes Grün mit „Trampelpfaden“ sowie ein alter, wertvoller Baumbestand das Areal.

In einem kontinuierlichen Prozess aus Analyse, Abstimmung und Planung wurden für das hier vorgelegte Quartierskonzept der Bedarf der Stadt sowie die spezifischen Qualitäten des Standorts übereinandergelegt und so die Zukunftsfähigkeit des Ortes ausgelotet. Der bietet neben seiner zentralen Erreichbarkeit idealen Platz für Nutzungen, die der gesamten Stadtgesellschaft, aber ebenso Besuchern/Gästen/Touristen zugutekommen können. Dafür ist eine Reihe möglicher Nutzungsbausteine (Schwimmhalle mit Außenanlage, Multifunktionshalle mit Außensportbereich, Busbahnhof, Parkraumangebot, Festplatz, Spielplatz) in den Fokus gerückt.

Deren Funktionalität und räumliche Qualität sowie eine gesamtstädtische Wahrnehmung des Ortes bei Realisierung – auch in Teilschritten – standen bei der Untersuchung im Mittelpunkt. Der vorliegende städtebauliche Entwurf zeichnet ein Bild dieser Zukunft, spannt einen Rahmen auf für eine mögliche Entwicklung und schafft die Grundlage für eine sich anschließende Bauleitplanung **für einen neuen Stadtraum.**

RÜCKGRIFF AUF DAS BESTEHENDE QUARTIERSKONZEPT

Das vorliegende Quartierskonzept schafft das städtebauliche Konzept für die Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 25 „Schnittstelle Altstadt Süd-West“, dessen Ziel die Verbindung verschiedener Stadtbereiche und die Schaffung eines Treffpunktes für die Bevölkerung der Stadt Schönebeck (Elbe) ist. Hierfür wurden Flächen für einen Festplatz, eine Schnittstelle des ÖPNV (ZOB), ein P+R-Angebot sowie qualitative Freiräume und Anbindungen als Ziele formuliert und baurechtlich festgesetzt. Die Änderung des Bebauungsplans soll über die ursprünglichen Zielstellungen hinaus Baurecht für die geplante Realisierung der Schwimmhalle mit Außenbereich und weiterer neu definierter öffentlicher Sport- und Freizeitnutzungen schaffen. Hierzu wurden die derzeitigen und gemäß bestehendem Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen an aktuelle städtebauliche Ziele angepasst und entsprechend neu geordnet sowie nach den Maßstäben einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung am Standort strukturiert.

Ausgangspunkt für diese Entwicklung war der Beschluss des Stadtrates der Stadt Schönebeck (Elbe) vom 07.12.2017 (Beschluss-Nr.: 0495/2017) zur Machbarkeitsstudie „Zukunft Bäderbetrieb“ und der weiteren Arbeitsrichtung der Verwaltung. Im Ergebnis der Abstimmung wurde sich für den Bau einer Schwimmhalle mit Außenbereich am Standort Söker Straße/Tischlerstraße am Busbahnhof entschieden. Der Stadtrat der Stadt Schönebeck (Elbe) untersetzte diese Festsetzung in seiner Sitzung am 16.05.2019 (Beschluss-Nr.: 0715/2019). Im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans ist als Ersatz für die abgängigen Bäderstandorte des Freibades und der Volksschwimmhalle in Schönebeck im Quartier zwischen der Salzer Straße, der Tischlerstraße und der Söker Straße eine neue Schwimmhalle mit optionalem Außenbereich zu errichten. In seiner Sitzung vom 02.07.2020 erfolgte durch den Stadtrat (Beschluss-Nr.: 0148/2020) die Einleitung des Verfahrens der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 25 „Schnittstelle Altstadt Süd-West“.

Das vorliegende Quartierskonzept dient als vorbereitendes städtebauliches Gesamtkonzept für die darauf aufbauende Änderung des Bebauungsplans.

DIE VISION: EIN NEUER STADTRAUM

Wo heute noch weite asphaltierte Flächen den Schönebecker Busbahnhof und ungestalteter Grünraum des früheren Friedhofs das Quartier zwischen Salzer Straße, Tischlerstraße und Söker Straße prägen, ist eine Idee in den Fokus gerückt, die Dank der prominenten Lage zwischen Bahnhof und Altstadt nicht nur für die Schönebecker, sondern auch über die Grenzen der Stadt hinweg ein wichtiges Signal aussendet: **Die Stadt wird attraktiver und lebenswerter.**

Drei Leitideen wurden dafür entwickelt, die sich in den hier dargelegten Teilkonzepten widerspiegeln:

_ **TOR ZUR ALTSTADT** – Baulich-räumliches Konzept

_ **VERNETZUNG DER STADTTEILE** – Erschließungskonzept

_ **INNENBEREICH ALS LEBENSMITTELPUNKT** – Freiraumkonzept

In Umsetzung dieser Leitideen erhoffen sich Stadt und Planer einen gegenseitig verstärkenden Anziehungseffekt auf das unmittelbare Gebiet sowie das gesamte Stadtareal. Vorhandenes wird klug umgestaltet respektive Neues in Ersatz von Veraltetem gebaut. Verschiedene Einzelprojekte sind dafür als Planungs- bzw. Nutzungsbausteine festgelegt. Wichtig: Jeder Baustein funktioniert für sich, so dass diese sukzessive umgesetzt werden können. In der Summe formt sich ein Bild:

Der bereits vorhandene **Busbahnhof** als Schnittstelle zum Nah- und Fernverkehr wird auf dem Areal in südliche Richtung verlagert und öffnet so Raum für Neues. Er rückt näher an den Bahnhof, ist für die Reisenden schneller und barrierefrei zugänglich. Mit einem **Parkraumangebot** auf zwei Teilflächen erhöht sich die Kapazität nahe Bahn, Bus und Altstadt. Ein familienfreundlicher **Spielplatz** in der Mitte des Terrains lädt unter alten Bäumen zum Treffen, Spielen und Toben ein. Daneben erhält Schönebeck einen **Festplatz**, der sich für Stadt und überregionales Publikum zu einer festen Adresse entwickelt. Der bauliche Höhepunkt: Zwei Gebäude vis-à-vis zum Schönebecker Bahnhofsempfangsgebäude: eine **Schwimmhalle mit Außenanlage** sowie eine **Multifunktionshalle**. Gemeinsam öffnen sie ein „Tor zur Altstadt“, das zunächst in einen verkehrsberuhigten, begrünten und zugleich lebendigen inneren Bereich mit Spielplatz und Festplatz mündet, um dann einladend in die Stadt hineinzuführen.

Ein neuer Stadtraum entsteht.

Gedanken und Ansätze

Der Entwurf einer städtebaulichen Konzeption repräsentiert stets die Vision eines zukünftig Möglichen: **das Erscheinungsbild einer Stadtkulisse neu und nachhaltig zu prägen – und vor allem zu bereichern.** Dazu wurden jedoch nicht allein Datengrundlagen analysiert, fortgeschrieben und bereits vorhandene Strukturen beachtet. Vielmehr verschmelzen die ermittelten Bestandsinformationen mit den stadtplanerischen Erfahrungswerten der Entwerfenden.

Kernbestandteil dieses Prozesses ist die Zusammenführung bereits vorliegender relevanter Teilkonzepte mit einem Ziel: **einen Ort zu gestalten, an dem die verschiedenen Nutzungsanforderungen in Einklang gebracht und somit ein identitätsstiftender Raum für die Bewohner geschaffen werden kann.**

Der Entwurf ist dabei immer nur die Darstellung einer von vielen Möglichkeiten. Der konkrete Fall bildet immer einen Transformationsprozess ab, der in stetigem Wandel vom Status quo bis zur endgültigen Realisierung die Anforderungen mit den Gegebenheiten in räumlichen Einklang zu bringen sucht. **Der Stadtgesellschaft soll er Grundlage dafür sein, das Zukunftsbild für das vorhandene Quartier gemeinsam zu diskutieren und festzulegen.** Hierbei hilft insbesondere die **modellhafte, dreidimensionale Darstellung.** Sie lässt die künftige Atmosphäre eines Stadtraums als Visualisierung auferstehen.

Unter Beachtung dieser Gedanken und Ansätze wurde der nachfolgende Entwurf für die Stadt Schönebeck (Elbe) erstellt.



Blick von Osten auf das Quartier



Blick von Südosten auf das Quartier

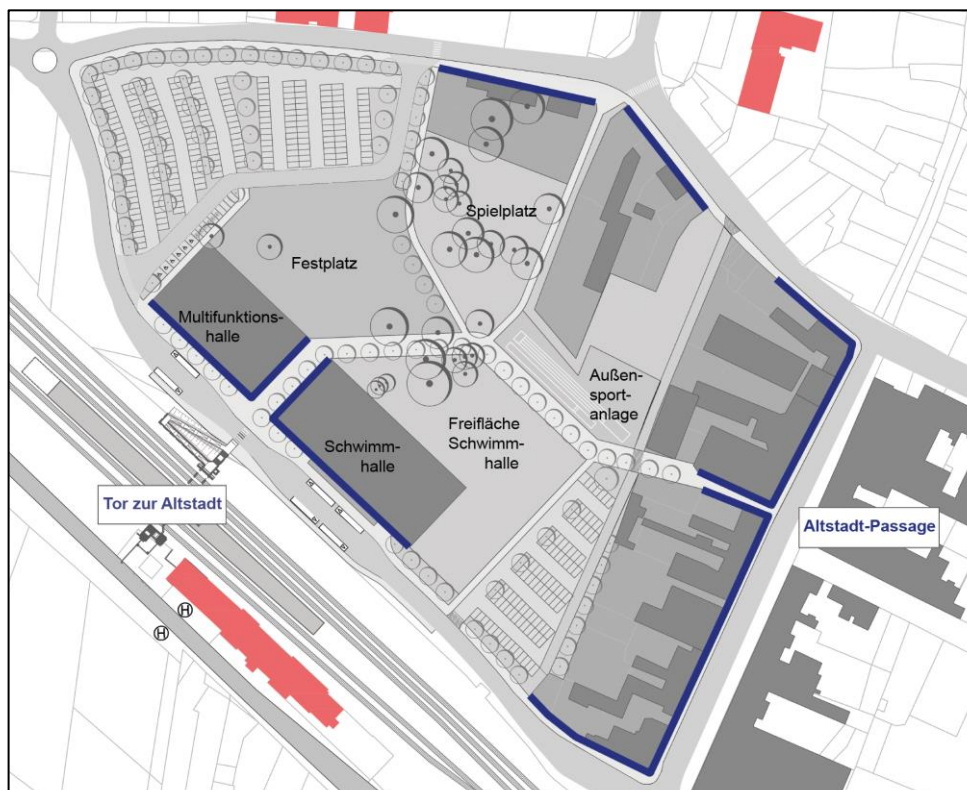
DER STÄDTEBAULICHE ENTWURF



TOR ZUR ALTSTADT _Das baulich-räumliche Konzept

Städtebau lebt von Raumbildung. Und Raum bildet sich im Zusammenspiel von Gebäuden und Landschaftsräumen, ihrer Architektur, Gestaltung und Ästhetik. In Gemeinsamkeit bildet sich ein Ensemble für ein lebendiges neues Stück Stadt.

Tritt man aus der Bahnhoferunterführung des Schönebecker Bahnhofs, ergibt sich mit der gezielten Platzierung neuer Nutzungsbausteine, hier: Schwimm- und Multifunktionshalle, eine idealtypische Quartiers-Blockrandbebauung. Sie verläuft entlang der Söker Straße und parallel zu den Achsen Bahnhof/Gleise/Busbahnhof. Zwei Baukörper, dazwischen eine Lücke: So erzeugt sich der Eindruck eines Torzugangs in die Stadt Schönebeck. Analog dazu bildet der Durchgang zur Salzer Straße die neue Passage zur Altstadt.



Ein Tor ist eine repräsentative Einladung einzutreten, die Stadt zu erkunden und Teil von ihr zu werden. Die Baukörper sind jeweils zweigeschossig konzipiert und schließen mit einer einheitlichen Gebäudehöhe ab. Nach Eintritt in das Quartier kehrt überraschend Ruhe ein, denn der öffentliche Verkehr bleibt außen vor. Platz für diesen Plan entsteht durch die im Erschließungskonzept vorgeschlagene Verlagerung des Busbahnhofs an den südlichen Rand des Quartiers. Dieser frei gewordene Raum steht nunmehr für neue Nutzungsbausteine zur Verfügung.

VERNETZUNG DER STADTTEILE _Das Erschließungskonzept

Wie kann öffentlicher und privater Verkehr im Quartier besser geordnet, das Parkraumangebot erweitert und die Erreichbarkeit der Altstadt sinnfälliger und optimaler für alle am Verkehr Teilnehmenden gestaltet werden? Und welche Rolle spielt der Radverkehr?

Als erste Maßnahme rückt der Busbahnhof, wie bereits im baulich-räumlichen Konzept beschrieben, an den südlichen Rand des Quartiers. Seine straßenbegleitende Anordnung mit sechs beidseitigen Halte- und Wartepunkten entlang der Söker Straße wurde gewählt, um Flächenpotentiale im Quartierszentrum zu schaffen. Die gewählte Positionierung gewährleistet vor allem mit der Bahnofsunterföhrung sowohl kürzere Umsteigezeiten für Fahrgäste zwischen den Angeboten der Bahn und der KVG als auch eine barrierefreie Zugänglichkeit. Jedoch entfaltet der geplante ZOB nur in Kombination mit der neuen Unterföhrung sein volles Potential. In diesem Zusammenhang kann die Anordnung von straßenbegleitenden Taxistellplätzen geprüft werden.



[Blau → motorisierter Verkehr | Orange → Geh- und Radverkehr]

Dieser gezielten Entwicklung einer Schnittstelle, entsprechend dem Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV untereinander wie auch mit dem motorisierten Individualverkehr und dem fußläufigen Verkehr, wird damit Rechnung getragen. Die Ausbildung einer Schnittstelle in der Stadt Schönebeck (Elbe) wurde in den Festlegungen des Landesentwicklungsplans 2010 als erklärtes Landesentwicklungsziel getroffen. Auch ist die Stadt ebenfalls in der aktuellen Entwurfsfassung des Regionalen Entwicklungsplans der Planungsgemeinschaft Magdeburg als Schnittstelle des ÖPNV gekennzeichnet.

Schlussendlich entsteht durch die Verknüpfung des Bahnhofes und seines Umfeldes als verkehrstechnische Schnittstelle mit den Potentialen der Stadtentwicklung an diesem Standort eine Schnittstelle mit guter Aufenthaltsqualität und positiven regionalen und gesamtstädtischen Akzenten. Die neuen Funktionsbausteine des Quartiers in Verbindung mit einer gestärkten Wegeverbindung zum zentralen Versorgungsbereich und dem administrativen Zentrum der Stadt bilden ein prägnantes Aufwertungs- und Alleinstellungsmerkmal der Schnittstelle gegenüber anderen Standorten.

Die erforderliche Anzahl der PKW-Stellplätze wurde als zweite Maßnahme auf separate Flächen aufgeteilt, um unterschiedlichen Bedürfnissen entsprechen zu können: Der südliche Stellplatz bietet kurze Wege zwischen der Altstadtpassage und dem Bahn- und Busbahnhof, der nördliche Stellplatz steht überwiegend den Nutzern und Besuchern der Schwimmhalle bzw. der Multifunktionshalle zur Verfügung. Durch diese beiden öffentlichen Stellplätze wird nicht nur dem städtischen Parkraumkonzept entsprochen. Die Altstadt wird attraktiver, weil komfortabler erreichbar.

Drittens ist eine durchgehende Anliegerstraße vorgesehen, die den Anwohnern der westlichen Salzer Straße die Möglichkeit bietet, von hier aus mit dem Pkw ihre Grundstücke anzufahren. Neben den Ein- und Ausfahrten aus den Parkplatzflächen stellt diese Querung eine neue wichtige Verbindung zur Altstadtpassage her und ist zugleich der einzige Berührungs- und Gefahrenpunkt im Quartier von motorisiertem Verkehr und Fußgängern/Radfahrern, denen alle übrigen Flächen vorbehalten sind. Für den nördlichen Abschnitt dieser Anliegerstraße müssen Privatgrundstücke ggf. angekauft werden. Dies ist während des Planungsprozesses zu prüfen.

Die benannten Änderungen bewirken eine zum Teil erhebliche Änderung der bestehenden Ströme aller Verkehrsteilnehmer. Dem PKW-Verkehr stehen weiterhin die quartierbegrenzenden Straßen (Salzer, Söker und Tischlerstraße) in gewohnter Weise zur Verfügung und es wird ein weiteres Parkraumangebot in der Altstadt geschaffen. Durch die räumliche Nähe zur Schnittstelle wird die Nutzung des ÖPNV zusätzlich unterstützt.

Während sich die Verkehrsführung für PKW-Nutzer nur in geringfügigem Rahmen ändert, stehen den Fußgängern und Radfahrern durch die neu angelegten Wegebeziehungen eine Vielzahl neuer Möglichkeiten der Erreichbarkeit der Altstadt und des Bahnhofs zur Verfügung. Die im Konzept dargestellten Wege sind für die gemeinsame Nutzung dieser beiden wichtigen Verkehrsteilnehmergruppen konzipiert und stellen die Lebensadern des Quartiers dar. Um eine gefahrenfreie Nutzung zu gewährleisten sind an den Quartiergrenzen entsprechend gesicherte Übergänge (Ampeln, Fußgängerüberweg „Zebrastrifen“) vorgesehen.

Darüber hinaus wurden die innere und äußere Erschließung des Vorhabengebietes betrachtet. Hierbei stellt die Planung zur Umgestaltung der Salzer Straße einen zentralen Bestandteil dar, der erheblichen Einfluss auf die Radwegebeziehungen über die Quartiergrenzen hinweg ausübt. Aufgrund der geringfügigen Auswirkungen des Konzeptes auf den bestehenden PKW-Verkehr und die gemeinsame Nutzung der konzipierten Wege von Fußgängern und Radfahrern wird der Fokus in den nachfolgenden Erläuterungen auf den Radverkehr gelegt. Diese Betrachtung erfolgt in dem Bewusstsein der Bedeutung des städtischen und touristischen Radverkehrs für die Stadt Schönebeck.

Für die Planungskonzeption wurden auf Basis der ermittelten Daten Anpassungsideen der bestehenden Wege erarbeitet. Das Quartier ist Bestandteil eines homogenen Gesamtwegekonzeptes. Die nachfolgend beschriebenen Änderungen sind wesentliche Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Attraktivität des Radverkehrs im direkten Quartiersumfeld:

_getrennter Geh- und Radweg entlang der südlichen Tischlerstraße

Das Quartierskonzept schlägt hier eine getrennte Radspur in Richtung Altstadt vor. Diese kann ebenfalls in die bestehende Radspur nördlicher Richtung des Friedensplatzes münden. Die Ausführung muss in weiteren Arbeitsschritten konkretisiert werden. Darüber hinaus wird eine Überprüfung

des Bereichs der Tischlerstraße zwischen Friedensplatz und Salztor/Salzer Straße empfohlen, um die Möglichkeit zur weiteren Fortführung der Radspur Richtung Altstadt näher zu untersuchen, sodass eine Anbindung an die neue Radspur auf der Salzer Straße geschaffen werden kann.

_Quartiersverbindung zur Salzer Straße nur für Fuß-/Radverkehr

Aktuell genutzt wird dieser Verbindungsweg hauptsächlich von Anliegern mit ihrem PKW, um rückwärtig ihre Grundstücke zu erreichen. Im Zusammenhang mit der Planung einer regulären rückwärtigen Erschließung dieser Grundstücke entfällt die Notwendigkeit der PKW-Nutzung, sodass ein reiner Geh- und Radweg angelegt werden sollte. Dieser ist anschließend an die neu entstehende Radspur auf der Salzer Straße anzubinden, sodass ein fließender Übergang für den Radverkehr gewährleistet werden kann. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme wird der bisher wenig beachtete Durchgang zur Altstadtpassage aufgewertet.

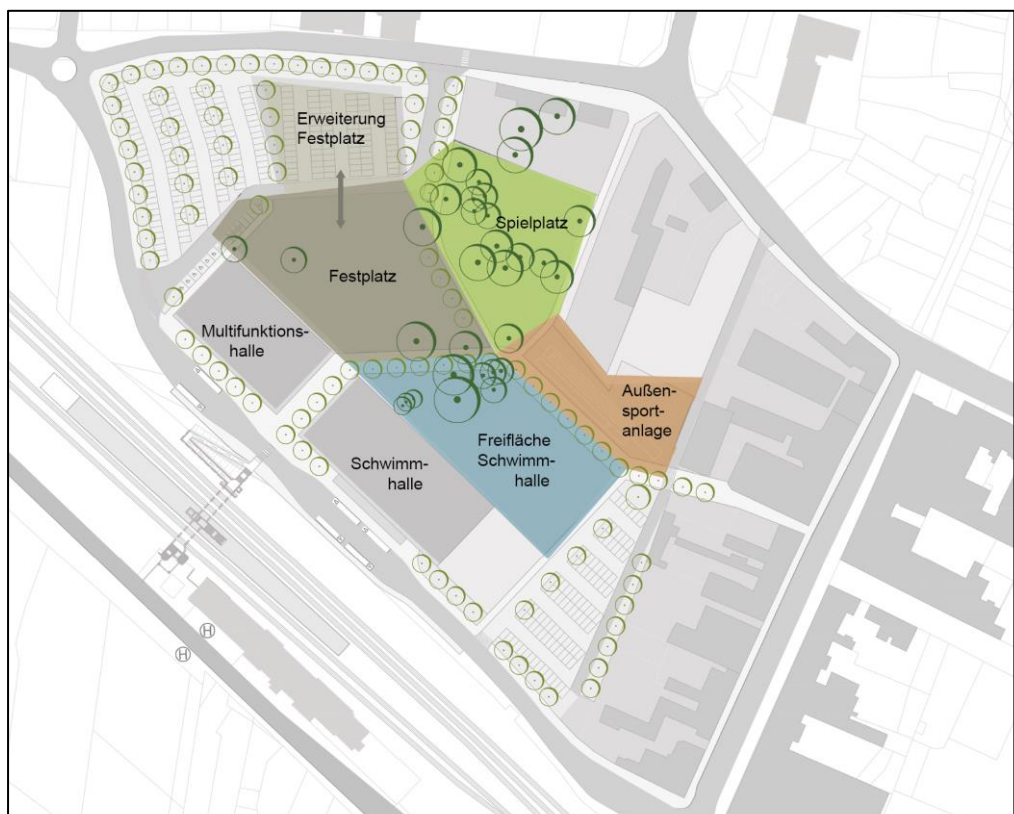
_Bahnhofsunterführung zur Entlastung des Bahnbrückentals

Die vom Stadtrat der Stadt Schönebeck beschlossene und in Planung befindliche Weiterführung der von der DB forcierten Bahnhofsunterführung wird die Verkehrssituation in der Altstadt erheblich verbessern. Der Fuß- und Radverkehr der westlich der Bahn liegenden Wohngebiete wird nicht mehr gezwungen sein, zwischen dem beschwerlichen Weg über die Welsleber Brücke oder über das stark frequentierte Bahnbrückental zu wählen. Wegeerleichterungen dieser Art werden perspektivisch von älteren Bürgern bevorzugt angenommen und senken somit das Unfallrisiko an neuralgischen Punkten. Darüber hinaus sind öffentliche Einrichtungen einfacher und über das geplante Quartier auch sicherer zu erreichen.

MITTELPUNKT DES ÖFFENTLICHEN LEBENS _Das Freiraumkonzept

Öffentliche und private Flächen, Räume und ihre Nutzungen ordnen sich zu einem neuen Ort: einem Zentrum im Quartier, der einen spannenden und zugleich entspannenden Lebensmittelpunkt für die Schönebeckerinnen und Schönebecker schafft. Das Ensemble aus Fest- und Spielplatz, der Außensportanlage und der Freifläche der Schwimmhalle bildet im Zusammenspiel ein dem öffentlichen Leben zugewandten Raum inmitten des Quartiers.

Der Festplatz wird zu einem zentralen Bezugspunkt innerhalb des Areals. Große Freiluftveranstaltungen können hier mitten in der Stadt Menschen zusammenkommen und feiern lassen, ohne unmittelbar angrenzende Anwohner zu stören. Durch die baumfreie Gestaltung des nördlichen Parkplatzes im östlichen Bereich wird die Möglichkeit der Erweiterung des Festplatzes geschaffen, sodass Veranstaltungen größeren Umfangs angeboten werden können. Zusätzlich dient er der Multifunktionshalle als Vorplatz, um erweiterte Veranstaltungskonzepte umzusetzen. Um dies uneingeschränkt zu gewährleisten, wurde die geplante Außensportfläche von der Halle abgekoppelt in der Nähe der Altstadtpassage angeordnet.



Die für die Umsetzung erforderliche haftungsrechtliche Prüfung steht zum Zeitpunkt der Konzepterstellung noch aus. Dass der Festplatz ggf. als Sammelstelle für die Schwimm- und die Multifunktionshalle im Brand- und Schadensfall sowie als Aufstellfläche für Einsätze der Feuerwehr dienen kann, sei am Rande angemerkt.

Die erforderliche Fläche für den Außensport umfasst sowohl eine 75 m Laufbahn als auch eine Weitsprunganlage und einen Bereich für das Kugelstoßen. Diese für den Schulsport notwendigen Angebote fügen sich als offene Teilfläche entlang des Hauptweges stimmig in das Gesamtgefüge ein, kann jedoch bei Bedarf auch als geschlossene Anlage separiert werden.

Zu Beginn der Planungen noch als Fläche für das neue Freibad konzipiert, stellt die Außenfläche der Schwimmhalle nun einen offenen Außenraum dar, der für weitere Gestaltungsideen temporär zur Verfügung steht. Mit der Angliederung der Freifläche an die Schwimmhalle kann dieser Bereich zu einem späteren Zeitpunkt für die Umsetzung von potenziellen Freibadangeboten genutzt werden.

Eine grüne Lunge, ein Platz zum Spielen: Über Jahrzehnte gewachsener Baumbestand bildet den Rahmen und das Dach für einen Spielplatz, Anziehungspunkt für Kinder, Eltern, Großeltern, abgeschirmt von Verkehrslärm und -gefahr durch die Wohnbebauung entlang der Tischlerstraße.

Während der Erstellung des Freiraumkonzeptes sind auch Überlegungen zur Etablierung von Stellplätzen für Wohnwagen und Wohnmobile berücksichtigt worden. In diesem Zusammenhang wurden bereits vorhandene Angebote im Stadtgebiet ermittelt. Das Etablieren derartiger Stellplätze im Quartier ist möglich, wird jedoch nicht als sinnvoll erachtet. Für eine Einschätzung der vorhandenen Potentiale und erforderlichen Infrastrukturen sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine vertiefende Prüfung erfolgen.

DIE BAUSTEINE

Neue Nutzungen für einen neuen Stadtraum. Um Entscheidungen für die Zukunft treffen zu können, ist auf der Grundlage festgelegter städtischer Vorgaben zwischen dem Status quo und den sich in der Planung widerspiegelnden Planungsparametern für die Nutzungsbausteine: Schwimmhalle mit Außenanlage, Multifunktionshalle, Busbahnhof, Parkraumangebot, Festplatz, Spielplatz, abzuwägen.

Dafür sind zu dem jeweiligen Nutzungsbaustein Kernaussagen aus den relevanten, bereits vorhandenen Konzepten der Stadt (Stadtentwicklung, Klimaschutzteilkonzept, Radwege, Baumschutz) berücksichtigt worden. Darüber hinaus wurden Aspekte, wie Eigentumsverhältnisse, Leitungspläne, Denkmalpflege, Baumbestand und Synergieeffekte zu anderen innerstädtischen Planungen betrachtet.



Darstellung Quartierskonzept

Nutzungsbaustein _Schwimmhalle mit Außenbereich

Status quo

Schönebeck verfügt über eine 1971 in der Johannes-R.-Becher-Straße erbaute und in die Jahre gekommene Volksschwimmhalle. Ihr gegenwärtiger Betrieb ist an eine jährliche statische Beurteilung geknüpft. Die aktuelle Restnutzungsdauer endet voraussichtlich 2023/2024. Das Freibad an der Barbarastraße ist seit zwei Jahren nicht mehr geöffnet worden und nur mit hohem Investitionsaufwand sanierungsfähig. Aus diesen Gründen wurde am 07.12.2017 auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie vom September des gleichen Jahres ein Stadtratsbeschluss zum Neubau eines Kombibades am Standort Tischlerstraße/Am Busbahnhof gefasst.

Während der Bearbeitung des Quartierskonzeptes war und ist das Vorhaben „Kombibad“ einer kontinuierlichen politischen und gesellschaftlichen Diskussion ausgesetzt. In diesem Verlauf, in dem auch die Finanzierung des Projektes zur Disposition steht, wurden mehrfach Planungsanpassungen vorgenommen. Im Ergebnis der letzten Stadtratssitzungen wird nunmehr von einer Schwimmhalle mit einem optionalen, später ausgegliedertem Außenbereich ausgegangen.

Planungsparameter

Die angegebene Bruttogrundfläche von 3.000 Quadratmetern für die Schwimmhalle wurde bestätigt. Der Baukörper soll zweigeschossig geplant werden. Die bisherigen Planungsanpassungen berücksichtigten ausschließlich die Wasserfläche des Außenbereichs, sodass der Baukörper weiterhin mit den Angaben aus der Machbarkeitsstudie von 2019 dargestellt wird. Aktuell befindet sich die Machbarkeitsstudie in der Fortschreibung. Die dort angenommenen Rahmenparameter weichen in einigen Aspekten ab. Im Zuge der weiteren Planung sind demnach Konkretisierungen erforderlich.

Im Mittelpunkt der Nutzung steht der Vereinssport und Schulschwimmen. Deshalb ist ein Hauptschwimmbecken mit 25 Metern Länge sowie 5 Bahnen vorgesehen. Hinzu kommen ein Lehrschwimmbecken und ein Bereich für Eltern mit Kleinkindern.

Der in der Planung dargestellte Außenbereich der Schwimmhalle bietet die Möglichkeit einer späteren Einbindung von Freibadangeboten. Die Realisierung der Schwimmhalle und des Außenbereichs kann in unterschiedlichen Bauabschnitten erfolgen.

Nutzungsbaustein _Multifunktionshalle mit Außensportbereich

Status quo

Die Multifunktionshalle ist als Kompensationsmaßnahme für die veraltete Franz-Vollbring-Halle vorgesehen, die bereits im Jahr 1976 in der Wilhelm-Hellge-Straße errichtet wurde. Derzeit wird die Halle hauptsächlich von Sportvereinen (z. B. Handball, Fußball, Box- und Kampfsport) und dem Schulsport genutzt.

Während der langen und intensiven Nutzungsdauer der Franz-Vollbring-Halle ist über die Jahre ein erheblicher Sanierungsstau aufgelaufen. Dieser wurde bereits 2017 im Klimaschutzteilkonzept für die Liegenschaften der Stadt Schönebeck (Elbe) festgehalten und mit ermittelten Einsparpotentialen sowie Sanierungskosten unterlegt. Aufgrund des Alters dieser Zahlen und der allgemein gestiegenen Baukosten können diese nicht mehr als belastbar angesehen werden. Aus den genannten Gründen wird daher für das Quartier ein Ersatzneubau konzipiert.

Planungsparameter

Betrachtet man das vorhandene Raumangebot für größere Veranstaltungen in der Stadt, ist eine klare Unterversorgung in zentraler Lage erkennbar. Dies soll durch die prominente Platzierung der geplanten Multifunktionshalle im Quartier behoben werden. Auf diese Weise wird sowohl den Bürgerinnen und Bürgern als auch den regionalen und überregionalen Gästen ein moderner, zukunftsorientierter und gut erreichbarer Standort für sportliche, kulturelle sowie andere gesellschaftliche Veranstaltungen angeboten.

Kernmerkmale der neuen Dreifeldhalle sollen das Spielfeld mit Abmessungen von mindestens 40 x 20 Metern, drei separate Sporträume mit ca. 300 Quadratmetern sowie ein Tribünenbereich für bis zu 500 Zuschauern sein. Hauptnutzer werden weiterhin der Schulsport der Stadt Schönebeck (Elbe) sowie verschiedene Vereine sein. Ein Gastronomiebereich für die Versorgung bei größeren Veranstaltungen ist in der Flächenkalkulation ebenso berücksichtigt, wie eine zweigeschossige Bauweise.

Die Multifunktionshalle bildet gemeinsam mit der Schwimmhalle das „Tor zur Altstadt“.

Nutzungsbaustein _Busbahnhof (ZOB)

Status quo

Der vorhandene Busbahnhof (ZOB) im Zentrum des Quartiers verfügt aktuell lediglich über eine direkte Schnittstellenbeziehung zum motorisierten Individualverkehr. Für Umstiege zwischen Bahn und Bus müssen Passagiere derzeit fußläufig eine Entfernung von ca. 600 Metern entlang der Söker Straße, dem Bahnbrückental und der Bahnhofstraße zurücklegen, die nicht barrierefrei ausgebaut ist. Auch gesicherte Fahrradabstellplätze, vergleichbar mit der „Bike & Ride“ Station am Bahnhof, sind am ZOB momentan nicht vorhanden. Das Nutzeraufkommen ist dementsprechend als gering einzustufen. Die gesicherte fußläufige Erreichbarkeit ist nur über die Tischlerstraße gewährleistet. Das Luftbild offenbart jedoch die intensive Nutzung individuell gewählter und unbefestigter Behelfswege.

Planungsparameter

Der neu zu konzipierende Busbahnhof als Ersatz für den bisherigen ZOB soll mit sechs Haltepunkten konzipiert werden. Vier dieser Haltepunkte sind für den Linienverkehr vorgesehen, ein Haltepunkt für Reisebusse und einer für den Schülerverkehr. Da eine vollständige Auslastung nicht realistisch erscheint, können zwei dieser Haltepunkte auch als Ruheposition genutzt werden. Des Weiteren ist ein dynamisches Fahrgastinformationssystem einzurichten, das den Reisenden den Komfort der Information zu Abfahrtszeiten und den Anschlussmöglichkeiten zwischen Bus- und Bahnverkehr bietet. Gewerblicher Nutzer des Busbahnhofs soll die Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH (KVG) sein. Im Planungsprozess wurde festgelegt, dass ein öffentliches WC als Bestandteil des ZOB berücksichtigt werden soll. Somit muss keine eigenständige WC-Anlage errichtet werden.

Die bereits im Erschließungskonzept beschriebene Notwendigkeit einer Schnittstelle zwischen Bahnhof und ZOB ist ebenfalls Bestandteil der Planungsgedanken. Aus diesem Grund ist die Anordnung von Haltepunkten entlang der Söker Straße unter Berücksichtigung der Unterführungsplanung vorgesehen, aber auch bei Nichtumsetzung ist eine kürzere Wegebeziehung über die Söker Straße gegeben.

Nutzungsbaustein _Parkraumangebot

Status quo

Aus dem städtischen Parkraumkonzept aus dem Jahr 2013 ist eine Unterversorgung mit Stellplatzflächen für die Anwohner der Altstadt ersichtlich. Für das hier betrachtete Gebiet war bereits ein neues Parkraumangebot mit 30 Pkw-Stellplätzen vorgesehen, es wurde jedoch bisher nicht umgesetzt. Für den Bereich des ZOB sind aktuell ca. 20 Stellplätze für Pkw gegenüber der Pestalozzischule vorhanden. Sie werden indes nicht im Sinne der für den Altstadtrand ermittelten Auslastung genutzt.

Darüber hinaus verfügt die Salzer Straße über straßenbegleitende Stellplätze, deren Kapazitäten zu Stoßzeiten, trotz des fließenden Verkehrs, bis zu 70 % ausgelastet werden. Diese Zahlen wurden laut dem Parkraumkonzept aus dem Jahr 2013 von den Mitarbeitern des Ordnungsamtes bestätigt.

Planungsparameter

Obwohl die Datengrundlage aus dem Parkraumkonzept älteren Datums ist, kann für die seither vergangenen sieben Jahre nicht mit einem geringeren Verkehrsaufkommen gerechnet werden. So liegen die im Jahr 2013 ermittelten Ergebnisse und vorgeschlagenen Maßnahmen dem hier vorliegenden Konzept zugrunde.

Es wird von einem Parkraumangebot für ca. 350 ebenerdig anzuordnende Pkw-Stellplätze ausgegangen. Dies stellt die Summe der Einzelbedarfe für die Schwimmhalle (70 Stellplätze, P+R (70 Stellplätze), Multifunktionshalle (150 Stellplätze) und die Innenstadt (50 Stellplätze) dar. Einer Zusammenfassung der Einzelbedarfe zu kombinierten Parkraumflächen wird Vorrang eingeräumt, wobei für die Parkflächen großen Wert auf eine entsprechende Begrünung zur Vermeidung von lokalen Hitzeinseln gelegt wird. Darüber hinaus werden Fahrradabstellplätze an geeigneter Stelle in ausreichender Anzahl berücksichtigt, sodass die Anforderungen an eine Schnittstelle erfüllt werden.

Bei der Planung wurde auf eine sinnvolle räumliche Verbindung der Stellplatzangebote zum ZOB, Bahnhof und der Altstadt geachtet.

Nutzungsbaustein _Festplatz

Status quo

Für Freiluftveranstaltungen im innerstädtischen Bereich der Altstadt stehen gegenwärtig vornehmlich der neu gestaltete Marktplatz sowie der Salzblumenplatz zur Verfügung. An beiden Standorten sind Stadt- und Volksfeste, OpenAir Konzerte und andere vergleichbare Geselligkeiten dem Schutz der jeweiligen direkten Anwohner vor Lärm und anderen Belästigungen unterworfen. Ebenso sind die räumlichen Gegebenheiten limitiert. Sie beschränken den vom Veranstalter zu gewährleistenden Zugang für Versorger oder auch die Einsatzkräfte in Notfallsituationen.

Ein Festplatz für die Stadt ist bereits Bestandteil des bisherigen Bebauungsplans Nr. 25 mit den folgenden Festlegungen:

- _temporäre, nicht dauerhaft bestehende bauliche Anlagen mit einer maximalen Standzeit von einer Woche
- _Anlagen für sportliche Nutzungen oder sonstige Kultur- und Freizeitnutzungen, die dem Nutzungszweck gemäß zugeordnet sind
- _Beschränkung der baulichen Anlagen auf 18 Kalendertage pro Jahr

Planungsparameter

Der zu planende Festplatz wird als Alternative zum Marktplatz und dem Salzblumenplatz angesehen. Er räumt der Stadt die Möglichkeit ein, größere Freiluftveranstaltungen innerstädtisch – und das ohne Emissionsauswirkungen auf Anwohner – anbieten zu können. Der Festplatz soll eine Fläche von ca. 3.000 Quadratmetern umfassen und kann mit einer wassergebundenen Oberfläche oder als Schotterrasen mit entsprechender Einsaat ausgeführt werden. Darüber hinaus sind Versorgungspunkte (Strom und Wasser) für potenzielle gewerbliche Nutzer in der Ausstattung zu berücksichtigen.

Bei der Planung wird ein baulicher Zusammenhang zu den Einzelprojekten Multifunktionshalle und Parkraumangebot hergestellt, sodass eine Erweiterungsmöglichkeit im Bereich des angrenzenden Parkplatzes gegeben ist.

Nutzungsbaustein _Spielplatz

Status quo

Die Auswertung der Bestandsanalyse ergab, dass die Altstadt im Allgemeinen und die westliche Altstadt im Besonderen über einen stark eingegrenzten Zugang zu wohnraumnahen Spielangeboten verfügt. Vor allem junge Familien mit Kindern im Alter bis zu 12 Jahren müssen für derartige Angebote größere Entfernungen zurücklegen.

Vorhandene Überlegungen für einen „Entdeckergarten“ entlang des östlichen Teils der Söker Straße wurden bisher nicht umgesetzt. Aufgrund der Nähe zu dem vorhandenen Spielplatz in der St.-Jakobi-Straße und den weiter nordöstlich gelegenen Angeboten auf der Salineinsel erscheint die Umsetzung eines weiteren Spielplatzes im östlichen Teil der Altstadt nachrangig.

Planungsparameter

Auf Basis der vorhandenen Informationen soll auf dem Vorhabengebiet die Fläche für einen Spielplatz berücksichtigt werden. Vor allem in Verbindung zu der geplanten Bahnhausunterführung ist ein solches Angebot in diesem Teil der Stadt für die Anwohner der Bahnhofstraße und nachgelagerter Wohngebiete von entscheidender Bedeutung.

Für den neuen Spielplatz werden hier keine Vorgaben festgelegt. Es wird vonseiten der Stadt geprüft, ob ehemalige Ideen aus vorherigen Spielplatzplanungen übernommen werden können. Es erfolgt demnach eine reine Verortung einer Fläche von ca. 1.000 m² im Quartier ohne konkrete Gestaltungserfordernisse.

ergänzende Planungsparameter

Wegeverbindungen

- Die Wege innerhalb des Quartiers sollten in einem Material ausgeführt werden, das den Eigenschaften von Asphalt ähnlich ist, jedoch ebenfalls die Versickerungsmöglichkeiten einer wassergebundenen Decke bietet.
- Dies ist erforderlich, um die notwendige Befahrbarkeit mit Pflegefahrzeugen sowie die bessere Nutzung, z. B. bei Transport von Gepäck, Befahrung mit Rollatoren oder Rollstühlen, Inlinern, Kinderwagen, usw. zu gewährleisten.
- Die Folgekosten der Unterhaltung sind deutlich niedriger als bei einer klassischen wassergebundenen Decke.

Rückwärtige Erschließung der Salzer Straße

- Bezogen auf die im Erschließungskonzept beschriebene rückwärtige Erschließung der Grundstücke der Salzer Straße ist zu beachten, dass sich im nördlichen Abschnitt Grundstücke teilweise nicht im Eigentum der Stadt Schönebeck befinden.
- In dem nachfolgenden Verfahren zur Erstellung des Bebauungsplans sind die entsprechenden Flächen zu erwerben oder sofern dies nicht möglich ist, eine andere Lösung zu finden.
- Für den südlichen Bereich ist eine Erschließung über den geplanten Parkplatz zu prüfen, um eine weitere Zufahrt ins Gebiet von der Söker Straße aus zu vermeiden, gerade in relativer Nähe zum Kreuzungspunkt mit der Salzer Straße.

Grabanlagen ehemaliger Friedhof

- Die auf der geplanten Spielplatzfläche vorhandenen Grabmäler des ehemaligen Friedhofs werden entsprechend des bestehenden Erhaltungskonzeptes katalogisiert und gemäß den denkmalpflegerischen Erfordernissen bewahrt.
- Die vertiefende Berücksichtigung und weitere Behandlung der Denkmäler wird im Rahmen des B-Plan-Verfahrens und bei Bauausführung stattfinden.

Bäume (Bestand und Neupflanzung)

- Maßnahmen und entsprechende Bilanzierungen zum Ausgleich und Ersatz von abgängigen Bäumen sind im Rahmen des vorliegenden Konzeptes nicht gefordert. Es wird bei der Planung lediglich Rücksicht auf die bestehende Baumstruktur genommen und eine Wegnahme von Bestandsbäumen auf ein notwendiges Maß begrenzt.
- Dies schließt auch die Baumpflanzungen entlang der Söker Straße und im hinteren Bereich der Salzer Straße ein.
- Im weiteren Verfahren ist der explizite Standort von Neu- und Ersatzpflanzungen näher zu prüfen.

DIE KOSTEN

Die Ideen eines städtebaulichen Entwurfs können nicht unabhängig von den mit ihnen verbundenen Kosten gedacht werden. Aus diesem Grund erfolgt für jedes der vorgestellten Einzelprojekte eine Kostenschätzung, aufgestellt nach Kostengruppen der DIN 276 auf Basis des Baukostenindex (BKI Kostenplaner 21 – Baukostendatenbank 2018/19).

Hierfür werden Referenzdatenbanken herangezogen, denen real existierende Bauprojekte zugrunde liegen. Beispielhaft sind jeder Kostenübersicht des Einzelprojekts ein bis zwei Vergleichsprojekte nachgestellt. Eine Übertragung der Kosten erfolgt jedoch nicht 1:1, sondern wird stets mit den in den Teilkonzepten festgelegten Kubaturen und Größen ins Verhältnis gesetzt. Auch die Berücksichtigung des Umsetzungsstandards erfolgt an diesem Punkt. Um den Anforderungen der Haushaltssituation der Stadt Schönebeck gerecht zu werden, wurde grundsätzlich von einem einfachen bis mittleren Ausführungsstandard ausgegangen. Anschließend erfolgt eine Anpassung der ermittelten Werte an die reale Steigerung der Baukosten der letzten Jahre. Dies wird in zwei Schritten vorgenommen, sodass den Entscheidungsgremien der Stadt eine Kostenschätzung sowohl für das Jahr der Konzeptaufstellung als auch für das Jahr einer potenziellen Beauftragung von Einzelprojekten vorliegt.

Die bei der SALEG vorhandenen umfangreichen Erfahrungswerte für Erschließungs- und Freiflächenmaßnahmen wurden für eine weitere Plausibilitätsprüfung genutzt. Die in diesem Konzept erstellten Einzelprojekte Busbahnhof, Festplatz und Spielplatz sowie die im Quartier erforderliche Wegeführung und Begrünung wurden einer praxisnahen Einschätzung unterworfen, die Kosten entsprechend qualifiziert und mit den ermittelten BKI-Kosten verglichen.

Aufgrund der Tatsache, dass für die Nutzungsbausteine noch keine konkreten Aufgabestellungen mit projektspezifischen Planungsparametern vorhanden sind, stellt die Kostenschätzung im Stadium des städtebaulichen Entwurfs nur eine Orientierung dar.

Die angegebenen Centbeträge der Einzelkostenschätzungen sind ein Resultat der genutzten Datenbank. Auf eine zusätzliche Rundung wurde verzichtet. Zur Darstellung des Finanzbedarfs werden die Kosten als Bruttowert (19%) ausgeschrieben.

Gesamtkostenübersicht

Die Gesamtkosten ergeben sich als Summe der Kostenschätzungen der Einzelprojekte. Diese Kosten wurden anhand der Kostenkennwerte der einzelnen Kostengruppen im Verhältnis zu den festgelegten Flächenbedarfen der Einzelprojekte ermittelt. In der nachfolgenden Übersicht werden die Schwimmhalle und der Außenbereich, die Multifunktionshalle und der Außensportbereich sowie das Parkraumangebot in jeweils zwei eigenständige Bauabschnitte unterteilt.

Projekte	BKI 2018/19	Anpassung 2020	Anpassung 2022
Schwimmhalle Baukörper	10.860.380,00 €	11.746.590,00 €	12.705.110,00 €
pot. Freibad Außenbereich	1.907.600,00 €	2.063.260,00 €	2.231.620,00 €
Mehrzweckhalle Baukörper	5.228.500,00 €	5.655.150,00 €	6.116.610,00 €
Anlage für den Außensport	195.390,00 €	211.330,00 €	228.580,00 €
Stellplatz Nord-West	1.423.490,00 €	1.539.650,00 €	1.665.280,00 €
Stellplatz Süd-Ost	461.480,00 €	499.140,00 €	539.870,00 €
Festplatz	1.130.670,00 €	1.222.930,00 €	1.322.720,00 €
Wege und Begrünung	196.290,00 €	212.310,00 €	229.630,00 €
Spielplatz	129.920,00 €	140.520,00 €	151.990,00 €
Busbahnhof (*)	1.617.140,00 €	1.749.100,00 €	1.891.830,00 €
Gesamt	23.150.860,00 €	25.039.980,00 €	27.083.240,00 €
Teuerung von 4,00 % p.a.			

(*) Für den geplanten Busbahnhof ist ein Verschwenken der Söker Straße erforderlich, um unabhängig von Grundstücken der DB agieren zu können.

Allen Projekten wird eine jährliche Kostensteigerungsrate von vier Prozent pro Jahr zugrunde gelegt. Dies entspricht näherungsweise der zurückliegenden Entwicklung und wird für den zukünftigen Ausblick entsprechend fortgeschrieben. Gewerkspezifische Abweichungen vom Trend der Baukostensteigerung sind im Rahmen der Konzepterstellung nicht objektiv bewertbar.

Projektkosten _Schwimmhalle mit Außenbereich

Schwimmhalle - BGF 2.900 m² und Außenbereich - BGF 5.000 m²		
Kostengruppe	KKW	Kosten
200 Herrichten und Erschließen	6,73 €/m²	53.167,00 €
300 Bauwerk - Baukonstruktionen	1.834,62 €/m²	5.320.398,00 €
400 Bauwerk - Technische Anlagen	981,31 €/m²	2.845.799,00 €
600 Ausstattung und Kunstwerke	18,61 €/m²	147.019,00 €
700 Baunebenkosten	860,00 €/m²	2.494.000,00 €
Gesamtkosten Bauwerk (brutto)		10.860.383,00 €
500 Außenanlagen	381,52 €/m²	1.907.600,00 €
Gesamtkosten Freibad (brutto)		1.907.600,00 €



Sportbad in Dessau – Fertigstellung 2018

Baukosten ca. 11,5 Mio. € | 6 x 25 m Bahnen | Nichtschwimmerbecken



Bad am Berg in Kösching – Fertigstellung 2020

Baukosten ca. 10,5 Mio. € | 25 m Bahn und Kinderbecken | Freibadanbindung

Projektkosten _Multifunktionshalle und Außensportbereich

Multifunktionshalle - BGF 2.150 m² und Außensportbereich - BGF 1.750 m²		
Kostengruppe	KKW	Kosten
200 Herrichten und Erschließen	9,36 €/m²	36.504,00 €
300 Bauwerk - Baukonstruktionen	1.443,51 €/m²	3.103.546,50 €
400 Bauwerk - Technische Anlagen	442,83 €/m²	952.084,50 €
600 Ausstattung und Kunstwerke	54,59 €/m²	117.368,50 €
700 Baunebenkosten	473,95 €/m²	1.018.992,50 €
Gesamtkosten Bauwerk (brutto)		5.228.496,00 €
500 Außenanlagen		195.387,50 €
Gesamtkosten Außensport (brutto)		195.387,50 €



Objektbeispiel BKI

Baukosten ca. 3,22 Mio. € | 2.100 m² BGF | Zweifeldhalle zweigeschossig



Objektbeispiel BKI – Fertigstellung 2016 (Mittelsachsen)

Baukosten ca. 4,16 Mio. € | 1.900 m² BGF | Zweifeldhalle mit Zuschauerrang

Projektkosten _Busbahnhof

Eine besondere Beachtung gilt der Umsetzung des Busbahnhofes. Hierfür sind zwei getrennte Varianten berechnet worden. Die erste Variante ist auf Basis der Planungsvorgabe, den ZOB ohne Grundstücke der Deutschen Bahn zu konzipieren, entstanden. Diese Überlegung macht ein Verschwenken der Söker Straße erforderlich, um die notwendigen Aufenthaltsflächen der südlichen Haltepunkte gewährleisten zu können. Für die zweite Variante wurde von einer Nutzung der notwendigen Grundstücksflächen der DB ausgegangen.

Busbahnhof (ZOB) - Grundstücksfläche 5.640 m²		
Kostengruppe	KKW	Kosten
100 Grundstück		0,00 €
200 Herrichten und Erschließen	7,10 €/m ²	40.044,00 €
300 Bauwerk - Baukonstruktionen		45.000,00 €
400 Bauwerk - Technische Anlagen		100.000,00 €
500 Außenanlagen	206,13 €/m ²	1.162.573,20 €
700 Baunebenkosten		269.523,44 €
Gesamtkosten (brutto)		1.617.140,64 €

Die dargestellten Kosten beziehen sich auf die Planungsvorgabe, die Grundstücke der Deutschen Bahn nicht miteinzubeziehen. Darüber hinaus wurden Kosten eines Fahrgastinformationssystems und einer öffentlichen WC-Anlage bedacht, die konkreten Standorte jedoch noch nicht festgelegt.



„Innostation“ Lutherstadt Wittenberg – Fertigstellung 2016

Baukosten ca. 0,85 Mio. € inkl. Entwicklung | öffentliches WC | Fahrgastinfo

Alternativ wurden die Kosten ermittelt, die bei Nutzung der DB-Grundstücke entstehen. Die erforderlichen baulichen Eingriffe in den bestehenden Verkehrskörper reduzieren sich auf 2.500 m² Grundstücksfläche, so dass eine Einsparung von ca. 800.000,- € erreicht werden könnte. Das Nutzungsrecht für die Grundstücksanteile der DB ist nicht bepreist.

Projektkosten _Parkraumangebot

Parkraum Nord + Erschließungsstraße - Grundstücksfläche 8.020 m²		
Kostengruppe	KKW	Kosten
100 Grundstück		0,00 €
200 Herrichten und Erschließen	0,53 €/m²	4.250,60 €
500 Außenanlagen	147,38 €/m²	1.181.987,60 €
700 Baunebenkosten		237.247,64 €
Gesamtkosten (brutto)		1.423.485,84 €

Dem nördlichen Stellplatzangebot sind ca. 240 Einzelstellplätze zugehörig. In diesen Kosten sind die Investitionskosten für eine Ladesäuleninfrastruktur noch nicht berücksichtigt. Aufgrund des starken Preiserückgangs für elektrische Ladesäulen innerhalb der letzten Jahre und der sich weiterhin stark wandelnden Technologie kann an dieser Stelle keine valide Aussage zu entsprechenden Kosten getroffen werden. Diese sind im Zuge der Projektrealisierung zu konkretisieren.

Stellplatzangebot Süd - Grundstücksfläche 2.600 m²		
Kostengruppe	KKW	Kosten
100 Grundstück		0,00 €
200 Herrichten und Erschließen	0,53 €/m²	1.378,00 €
500 Außenanlagen	147,38 €/m²	383.188,00 €
700 Baunebenkosten		76.913,20 €
Gesamtkosten (brutto)		461.479,20 €

Der südliche Parkraum wurde für ca. 90 Stellplätze konzipiert. Da diese vornehmlich als P+R-Angebot angesehen werden, sollten Überlegungen für eine Möglichkeit zur Informationsvermittlung von Bahn- und Busverbindungen für die Nutzer diskutiert werden. Die damit verbundenen Kosten sind nicht Bestandteil der vorliegenden Kostenschätzung. Ein grundlegendes System ist bereits für den ZOB berücksichtigt worden und kann gegebenenfalls erweitert werden.

Projektkosten _Festplatz

Festplatz - Grundstücksfläche 5.060 m²		
Kostengruppe	KKW	Kosten
100 Grundstück		0,00 €
200 Herrichten und Erschließen	17,05 €/m ²	86.273,00 €
500 Außenanlagen	169,16 €/m ²	855.949,60 €
700 Baunebenkosten		188.444,52 €
Gesamtkosten (brutto)		1.130.667,12 €



Arsenalplatz in Wittenberg – Fertigstellung 2012 (Planung SALEG)
Baukosten 1,056 Mio. € | ca. 4.000 m² Gesamtfläche | Innenstadtlage

Projektkosten _Wegeverbindungen und Spielplatz

Wegeverbindungen - ca. 4.500 m² Wegeflächen		
Kostengruppe	KKW	Kosten
100 Grundstück		0,00 €
200 Herrichten und Erschließen	3,22 €/m ²	14.490,00 €
500 Außenanlagen	33,13 €/m ²	149.085,00 €
700 Baunebenkosten		32.715,00 €
Gesamtkosten (brutto)		196.290,00 €



Wallanlagen Wittenberg (Planung SALEG)

Spielplatz - Planungsannahme: 1.000 m² Grundstücksfläche		
Kostengruppe	KKW	Kosten
100 Grundstück		0,00 €
200 Herrichten und Erschließen	3,68 €/m ²	3.680,00 €
500 Außenanlagen	104,59 €/m ²	104.590,00 €
700 Baunebenkosten		21.654,00 €
Gesamtkosten (brutto)		129.924,00 €

DIE REALISIERUNG

Die Umsetzung einer städtebaulichen Idee mit dem hier vorliegenden räumlichen und finanziellen Umfang ist für eine Kommune kaum gesamtheitlich zu bewältigen. Zusätzlich sind die Auflagen der Haushaltskonsolidierung zu berücksichtigen, die eine jährliche Fokussierung auf einzelne Projekte erfordert.

Aus den genannten Gründen wurde für das Quartierskonzept eine Realisierungsplanung erarbeitet, die aus der Gesamtkonzeption heraus entwickelt wurde. Diese Darstellung zeigt eine schrittweise Verwirklichung der einzelnen Projekte und verdeutlicht, dass die jeweiligen Nutzungen erst in Kombination ihr Potential vollumfänglich ausschöpfen. Solche Verknüpfungen zeigen den mehrdimensionalen Nutzen der Planung auf. **Der somit erzeugte Mehrwert gegenüber der Summe aller Einzelbausteine ist für viele Fördermittelgeber von entscheidender Bedeutung bei der Priorisierung von Zuschlagsentscheidungen.**

Die Abfolge der aufgezeigten Realisierungsphasen unterliegt einer gewissen Variabilität. Bei der schrittweisen Umsetzung auf der Vorhabenfläche ist jedoch stets die Nutzung des bisherigen Busbahnhofs von entscheidender Bedeutung. Aus diesem Grund ist das nördliche Stellplatzangebot fest mit der Umsetzung des ZOB verbunden.

Die vom Stadtrat bereits beschlossene Fortsetzung der Bahnhoferunterführung wertet das Quartier zusätzlich auf. Diese neue Verbindung verstärkt den vollumfänglichen Zusammenhang der geplanten Maßnahmen und wird für das Quartier und die gesamte Altstadt belebend wirken. **Die Umsetzung der Unterführung inklusive der inneren Erschließung als erster Realisierungsbaustein ist dringend erforderlich für die Quartiersentwicklung. Nur mit diesem Schritt können die geplanten Angebote (Schwimm- und Multifunktionshalle sowie Veranstaltungen auf dem Festplatz) vollumfänglich in das Stadtgefüge eingebunden und ausgelastet werden.**

In einem weiteren Qualifizierungsschritt für die südwestliche Altstadt sollte die Erarbeitung eines Energiekonzeptes geprüft und vorangetrieben werden. Da ein gesamtes Gebiet neu erschlossen wird, sollten potenzielle und bereits vorhandene Energienetze verknüpft, Einsparpotentiale identifiziert und Synergieeffekte nutzbar gemacht werden.

Realisierungsstufen

Der nachfolgend dargestellte Realisierungsablauf ist als Vorschlag anzusehen. **Die unabhängig voneinander umsetzbaren Einzelprojekte sind klar voneinander abgegrenzt**, wobei die Stufen 2 bis 5 in ihrer Rangordnung variiert werden können. Lediglich die Stufen 6 und 7 können erst nach Errichtung des neuen ZOB verwirklicht werden. Ziel der hier gewählten Realisierungsabfolge ist die möglichst langanhaltende Nutzung des bisherigen Busbahnhofs ZOB, sodass dieser keine Planungsbarriere bei der Umsetzung der Schwimmhalle bzw. der Multifunktionshalle darstellt.

Für den Festplatz sind bis zu dessen Errichtung zwei Zwischenlösungen innerhalb des Quartiers denkbar. Zum einen bleibt die südliche befestigte Fläche des derzeitigen Busbahnhofs bis zum Baubeginn der Multifunktionshalle (Stufe 4) für eine entsprechende Nutzung erhalten. Zum anderen kann die Fläche der aktuellen Haltepunkte nach Verlegung des Busbahnhofs (Stufe 5) für Festaktivitäten verwendet werden. Wahlweise können die Stufen 4 und 5 in der Rangfolge getauscht werden.



Bestandssituation



1. Stufe: Anlage der Unterführung und zentralen Quartierserschließung



2. Stufe: Schwimmhalle inkl. Abgrenzung des Außenbereichs



3. Stufe: Ergänzung der P+R-Stellflächen in Nähe zur Altstadt



4. Stufe: Errichtung der Multifunktionshalle und des Außensportbereichs



5. Stufe: Errichtung des neuen Busbahnhofs entlang der Söker Straße



6. Stufe: Anlage des Festplatzes auf den Flächen des ehemaligen ZOB



7. Stufe: Bau des nördlichen Parkraumangebots inkl. Erschließungsstraße

Förderung nutzen _Finanzierungsmöglichkeiten

Für die Umsetzung einer städtebaulichen Vision sind vielen Kommunen finanzielle Grenzen gesetzt, um die selbst gesteckten Ziele nachhaltig umsetzen zu können. Oft werden Planungen nur teilweise realisiert, Konzeptbestandteile gekürzt und Projekte auf spätere Zeitpunkte verschoben. An dieser Stelle können Fördermittel einen entscheidenden Faktor einnehmen, der über den Transfer von der Idee zur Realität entscheidet. Darüber hinaus stellt jeder Fördermittelbescheid auch eine positive Werbemaßnahme für den Standort und die gesamte Stadt dar.

Für den Erhalt dieser Gelder ist eine Folgerichtigkeit der erstellten Planung zu den vorhandenen Entwicklungskonzepten der Stadt von entscheidender Bedeutung. In Abstimmungsrunden mit potenziellen Fördermittelgebern können die jeweiligen spezifischen Antragserfordernisse detailliert werden. Die nachfolgende Auswahl der Förderquellen muss im Zuge der Projektkonkretisierung fortlaufend ergänzt werden.

Städtebauförderung

Mit dem Jahr 2020 wurde die Städtebauförderung neu geordnet und in Abstimmung mit den Bundesländern weiterentwickelt. Es erfolgte die Reduzierung von bisher sechs auf nunmehr drei Programme unter Beibehaltung der bisherigen Förderinhalte. Relevant für die Stadt Schönebeck ist die Möglichkeit der Reduzierung des Eigenanteils auf 10 %. Dies ist für Kommunen, die sich in Haushaltsnotlage befinden sowie für interkommunale Zusammenarbeit vorgesehen. Bisher liegt noch keine Förderrichtlinie vor, sodass noch keine abschließende Aussage getroffen werden kann.

Mit der Zuweisung des Gebietes der Altstadt zum Programm „Lebendige Zentren“ ist es der Stadt Schönebeck möglich, die vormals geltenden Regelungen für die Förderung der „Aktiven Stadt- und Ortsteilzentren“ auf das vorliegende Quartier anzuwenden. Demnach sind folgende Maßnahmen zuwendungsfähig:

- _Ausgaben für Ordnungsmaßnahmen inkl. Neubau von z. B. Straßen, Wegen, Plätzen, Spiel- und Parkplätzen, Beleuchtungsanlagen
- _Ausgaben für Baumaßnahmen, die für die Wiedernutzung von Brachflächen notwendig sind
- _Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit.

In Verbindung mit den bestehenden Planungen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) eröffnen sich aus diesem Programm weitreichende Fördermöglichkeiten. Der Antrag für das Programmjahr 2021 ist bis zum 30.11.2020 einzureichen und sollte bereits Inhalte des vorliegenden Quartierskonzeptes beinhalten.

Sportstättenförderung

Über das Förderprogramm des kommunalen Sport- und Vereinssportstättenbaus des Landes Sachsen-Anhalt können Gemeinden bzw. kommunale Unternehmen (Beteiligung der Kommune über 50 %) für den Neubau von Sportstätten sowie deren Erstausrüstung nichtrückzahlbare Zuschüsse beantragen. Die Förderhöhe beträgt 50 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben und kann auf bis zu 20 % gesenkt werden. Hierbei sind besondere Zuwendungsvoraussetzungen zu berücksichtigen. Im Kern bedeutet dies für die Schwimmhalle, dass nur diejenigen Kosten gefördert werden, die in unmittelbarem Zusammenhang zur Ausübung des Schwimmsports stehen. Somit sind z. B. Gastroangebote oder Saunen nicht förderfähig. Eine exakte Abgrenzung und Kostenbewertung der Teilbereiche kann erst im Stadium der Entwurfsplanung aufgestellt werden. Jährliche Antragstellung bis zum 30.09.

Investitionspakt „Soziale Integration im Quartier“

Mit diesem Angebot sind Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen der sozialen Integration und des sozialen Zusammenhalts förderfähig. Insbesondere Schwimmbäder und Sportanlagen werden gesondert als Investitionsgegenstand erwähnt. Hierfür erforderlich ist die Berücksichtigung der Maßnahme in einer bestehenden integrierten Entwicklungsplanung (ISEK), die Lage in einem Gebiet der Städtebauförderung sowie der Nachweis der Unwirtschaftlichkeit einer Sanierung der bestehenden Volksschwimmhalle.

Für die einzelnen Bundesländer stehen nur begrenzte Mittel zur Verfügung, sodass eine Kombination mit anderen Fördermaßnahmen geprüft, abgestimmt und beantragt werden muss. Jährliche Antragstellung bis zum 30.11.

Schnittstellenprogramm der NASA

Ergänzend zu den bereits genannten Programmen können über das Schnittstellenprogramm der NASA zusätzlich zur Bahnhoferunterführung auch Mittel für die Errichtung des geplanten Busbahnhofs, der P+R-Stellplätze und einer Fahrgastinformation in Höhe von 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben beantragt werden.

DER ARBEITSPROZESS

Wie sind die Ideen für die Planung des Quartiers gewachsen, wie gestaltete sich der Arbeitsprozess, wie ist der Status? Ein Rückblick.

Der Stadtrat der Stadt Schönebeck beschloss am 07. Dezember 2017 auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie von September 2017, den Neubau einer Schwimmhalle mit Außenbereich auf dem Standort 3 Tischlerstraße/Am Busbahnhof zu realisieren. In dem darauffolgenden Abstimmungsprozess wurden Ansätze zur gesamtstädtischen Quartiersentwicklung formuliert, mit dem Ziel, weitere öffentliche Nutzungen auf der ca. 6 Hektar großen innerstädtischen Freifläche zu integrieren, wie beispielsweise:

- _Multifunktionshalle
- _Busbahnhof
- _P+R Angebot
- _Festplatz
- _Spielplatz

In diesem Zusammenhang rückte die erforderliche Infrastruktur, insbesondere die Erschließung und der ruhende Verkehr, in den Fokus der Betrachtung.

Im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und zur Herstellung der Genehmigungsfähigkeit der beabsichtigten Bauvorhaben ist eine entsprechende Bauleitplanung erforderlich. Der bestandskräftige Bebauungsplan Nr. 25 „Schnittstelle Altstadt Süd-West“ bietet jedoch vor dem Hintergrund der neuen Nutzungsschwerpunkte kein vollumfängliches Planungsrecht.

Zudem sieht das BauGB für die Bauleitplanung ausgehend von § 1 Abs. 2 BauGB ein zweistufiges System vor. Der Flächennutzungsplan bildet dabei den vorbereitenden Bauleitplan, aus dem der verbindliche Bauleitplan, der Bebauungsplan, zu entwickeln ist.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck (Elbe) vom 20. April 2017 ist der Planbereich nicht als Baufläche oder Baugebiet dargestellt, sondern im Bereich der Salzer Straße als Mischgebiet, südwestlich daran angrenzend als Verkehrsfläche der Zentrale Omnibusbahnhof ZOB sowie eine Parkanlage als überwiegender Teil.

Zielstellung

Ziel der Quartiersentwicklung war es daher, für die Einzelobjekte den Status quo sowie Planungsparameter zu definieren, sie im Quartier zu verorten, darauf aufbauend die notwendigen Anpassungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Kohärenz zwischen Bebauungsplan und Flächennutzungsplan zu klären sowie die daraus erwachsenen Verfahrensschritte für beide formellen Planungen zu bestimmen.

Darüber hinaus soll die hier erbrachte Vorplanung als Basis für die Weiterführung der Projektrealisierungen dienen.

Arbeitsschritte

Für die Umsetzung der vorgenannten Anforderungen wurde eine Umsetzung in **drei Zwischenschritten** vereinbart. Diese umfassten erstens eine fachübergreifende Bestands- und Bedarfsanalyse mit Einbeziehung der Aspekte des Hochbaus, Städtebaus, Tiefbaus, der Freianlagen und technischen Infrastruktur sowie der öffentlichen Nutzung, zweitens die Auswertung und Zusammenfassung der Ergebnisse als Grundlage für die Erarbeitung der Vorentwürfe sowie drittens und abschließend die Erarbeitung des städtebaulichen Entwurfs für das Quartier als Gesamtkonzeption unter Einbeziehung der Teilkonzepte Bau- und Raumstruktur, Erschließung und Freiraumgestaltung.

Für die Annäherung an die Problemstellung wurden im Vorfeld zwei inhaltliche Schwerpunkte festgelegt, an denen sich die Informationserhebung orientiert:

1_Klärung der relevanten und projektübergreifenden IST-Situation im Quartier einschließlich angrenzender gesamtstädtischer Aspekte und

2_Definition der projektspezifischen Aufgabenstellung der Einzelprojekte sowie ihrer projektübergreifenden Verkettungen

Analyse

In einem **ersten Arbeitsschritt** wurde ein Fragenkatalog erstellt, der sowohl quartierübergreifende als auch einzelprojektspezifische Fragestellungen enthielt und als Grundlage der Bedarfsanalyse diente. Im Anschluss an die beschriebene Datenerhebung erfolgte in einem **zweiten Arbeitsschritt** die Auswertung der gesammelten Informationen und Vorgaben für die Konzepterstellung. Die Bündelung der projektzugehörigen Parameter erfolgte dann in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung.

Schwimmhalle mit Außenbereich

- Bruttogrundfläche der Schwimmhalle von ca. 3.000 m² nach Kostenermittlung 2019
- Grundstücksfläche von ca. 8.000 m² davon ca. 5.000 m² Außenbereich
- Innenwasserfläche von ca. 650 m² und Außenwasserfläche von ca. 300 m²
- zweigeschossige Bauweise
- Möglichkeit der bauabschnittsweisen Realisierung von Schwimmhalle und Außenbereich

Multifunktionshalle

- Kompensationsmaßnahme für veraltete Franz-Vollbring-Halle
- geplante Nutzung von Sportvereinen und anderen Veranstaltern
- Spielfeldabmessung 40 m x 20 m
- drei separate Sporträume mit insgesamt ca. 300 m² Fläche
- Tribünenbereich für bis zu 500 Zuschauer
- Gastronomiebereich für Veranstaltungsversorgung
- zweigeschossige Bauweise

Busbahnhof

- vier Haltepunkte (2 Linienverkehr, 1 Reisebus, 1 Schülertransport)
- dynamisches Fahrgastinformationssystem für Schnittstelle Bus | Bahn
- gewerblicher Nutzer wird die KVG
- Planung einer öffentlichen WC-Anlage

Parkraumangebote

- Einbindung von 350 Stellplätzen im Vorhabengebiet
(davon für Multifunktionshalle 150, Schwimmhalle 70, P+R 70, Innenstadt 50)
- Kombination von Parkraumangeboten zur Flächenreduktion

Festplatz

- Alternative zum Markt- und Salzblumenplatz
- Fläche von ca. 3.000 m² mit wassergebundener Decke

Ermittlung der Radwegesituation

Nach Zuarbeit der Radwegeplanung in der Salzer Straße wurde explizit die derzeitige Bestandssituation der Radwege in unmittelbarer Umgebung des Quartiers vor Ort aufgenommen. Die nachfolgende Grafik veranschaulicht die in direktem Bezug zum Quartier stehenden Verbindungen und vermittelt anhand der gewählten farblichen Darstellung das Unfallrisiko zu anderen Verkehrsteilnehmern (Rot = Auto; Gelb = Fußgänger; Grün = keine).



Der Marktplatz und das Salztor wurden auf Grund des Shared Space Prinzips trotz der Überschneidung mehrerer Verkehrstypen (grün markiert), da hier ein verkehrsberuhigter Bereich mit Vorgabe der Schrittgeschwindigkeit vorhanden ist. Der neu entstehende Radweg auf der Salzer Straße wird hingegen trotz eigenständiger Fahrspur rot dargestellt, da aufgrund des kreuzenden PKW-Verkehrs für die Parkbuchten weiterhin ein nicht zu vernachlässigendes Gefahrenpotential bestehen bleibt.

Ausgehend vom Kreisverkehr an der westlichen Quartiergrenze wird der gemeinsame Geh- und Radweg derzeit bis zur Einfahrt des ZOB geführt und ab dort als reiner Gehweg fortgesetzt. Radfahrer müssten zum Schutz der Schulkinder auf den Straßenraum ausweichen, sodass das Unfallrisiko steigt.

Anhand des ermittelten Bestandes wurden Ideen entwickelt, um das Quartier in ein gesamtheitliches Wegekonzept einzubinden und die Attraktivität des Radverkehrs sowohl für die Bürger der Stadt, als auch für überregionale Fahrradtouristen aufzuwerten.

Studentische Arbeiten

Um neue Impulse für den Standort zu erhalten, ist die Stadt Schönebeck eine Kooperation mit der Hochschule Anhalt eingegangen und das Quartier wurde im Wintersemester 2019/20 durch Masterstudenten als Semesterarbeit mit dem Thema »Ein Zeichen für Schönebeck« bearbeitet. Ziel war es, auf der Grundlage einer Standort- und Regionalanalyse für die Stadt Schönebeck eine Marke und ein Alleinstellungsmerkmal zu kreieren.

Die Abschlusspräsentation der Studierenden fand am 06. Februar 2020 im Rathaus statt. Hierbei zeichneten sich trotz der unterschiedlichen Projektansätze zwei Tendenzen sehr deutlich ab: Zum einen wurde das Thema Wasser als wesentlicher Aspekt für eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung des Quartiers herausgearbeitet. Das Wasser diente dabei als Verknüpfung der Stadt Schönebeck mit der Elbe und als Zeichen für den Standort. Zum anderen wurde die Nachbarschaft zum Bahnhof als Chance gesehen, dass „Neue Schönebeck“ werbewirksam nach außen zu transportieren und die Bahn als Multiplikator zu nutzen.



Beispiel für die studentischen Projektideen im Rahmen des Moduls WPM Kommunikation und Darstellung – Wintersemester 2019/2020
hier von Denise Pelz MA AR 3. Semester (06.02.2020)

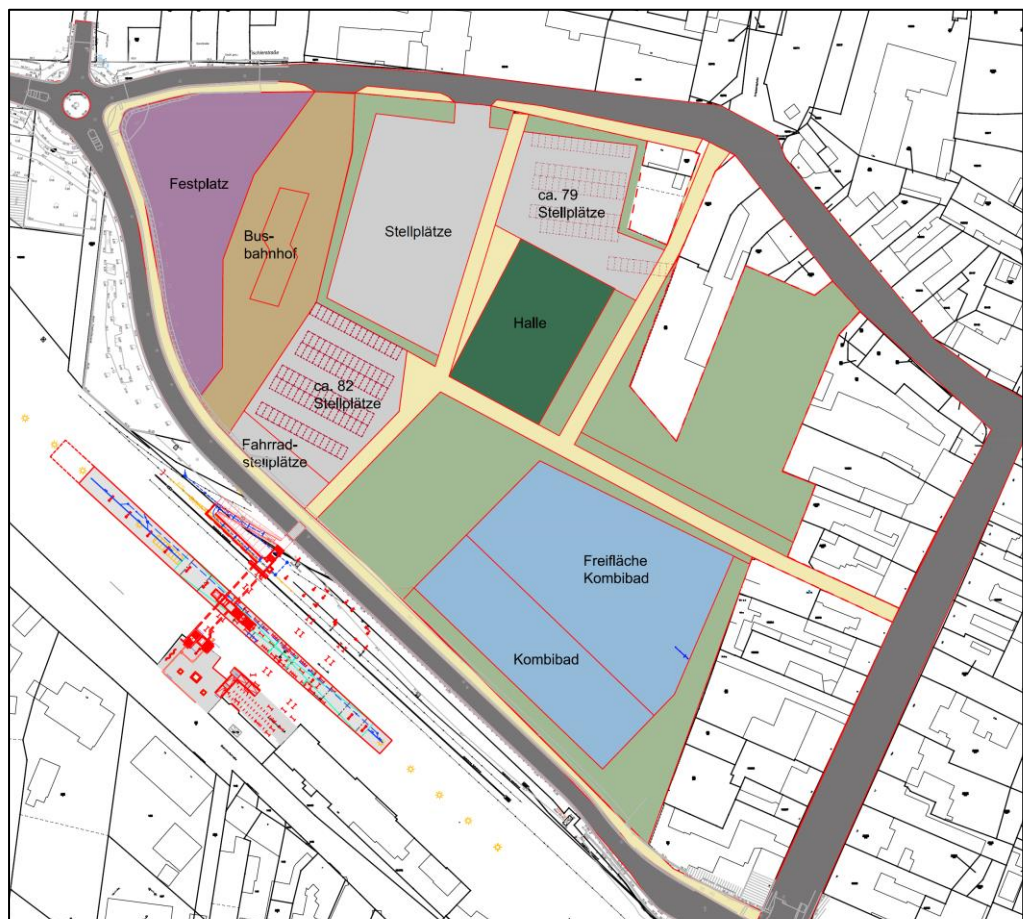
Entwurfsstufen

Auf Basis der festgelegten Planungsparameter wurden **in einem dritten Schritt** fünf Vorentwürfe mit differenzierten Lösungsansätzen entwickelt.

Vorentwürfe

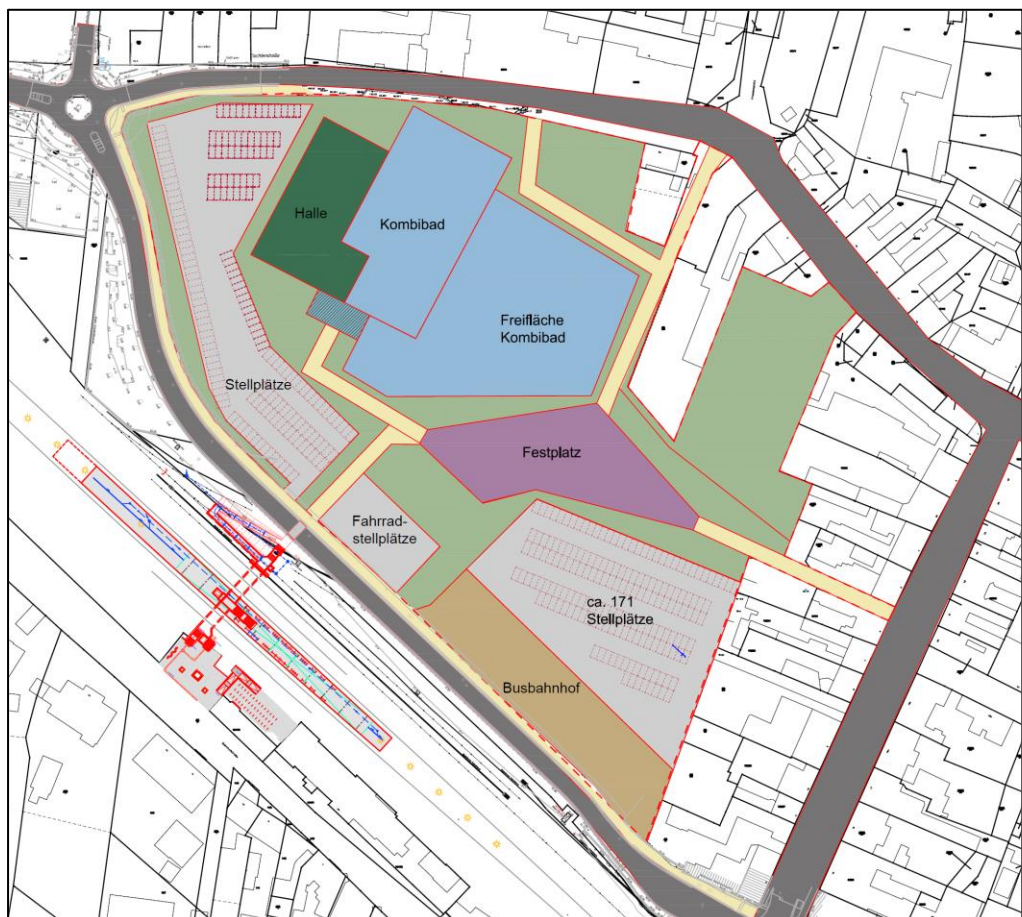
Variante 1

Zentrales Thema war die optimale Verkehrsführung für den ÖPNV, die es ihm ermöglicht, ohne zeitaufwändiges Linksabbiegen in den fließenden Verkehr einzuordnen. Hierfür wurde eine Nord-Süd-Achse für den Busverkehr zwischen der Tischlerstraße und der Söker Straße eingeplant, der die P+R-Stellplätze angegliedert wurden. Der Festplatz wurde zur Vermeidung von Lärmemissionen in maximaler Entfernung zur Wohnbebauung der Salzer Straße an die Westseite des Quartiers verlagert. Die Wegebeziehung wurde anschließend nach Maßgabe der kürzesten Verbindung angelegt.



Variante 2

Kernbaustein dieser Variante war die bauliche Kombination der Baukörper der Schwimmhalle und der Multifunktionshalle für planerische und bauliche Synergieeffekte sowie der Platzierung auf den Flächen des derzeitigen Busbahnhofs, um bereits vorhandene Bodenversiegelungen zu nutzen. Die notwendigen Stellplatzflächen wurden anschließend als „Rahmen“ um die Einzelprojekte geplant, um jederzeit eine schnelle Erreichbarkeit gewährleisten zu können. Der Festplatz nimmt als offener Begegnungsort und Kreuzungspunkt der unterschiedlichen Nutzerströme eine zentrale Stellung im Quartier ein.



Variante 3

Diese Variante stellt eine Weiterentwicklung der zweiten Variante dar. Durch die Verdichtung im südwestlichen Bereich und die kompakte Baukörperstruktur wird die Versiegelung minimiert. Demnach wird der Erhalt größerer zusammenhängender Grün- bzw. Freiflächen gewährleistet.



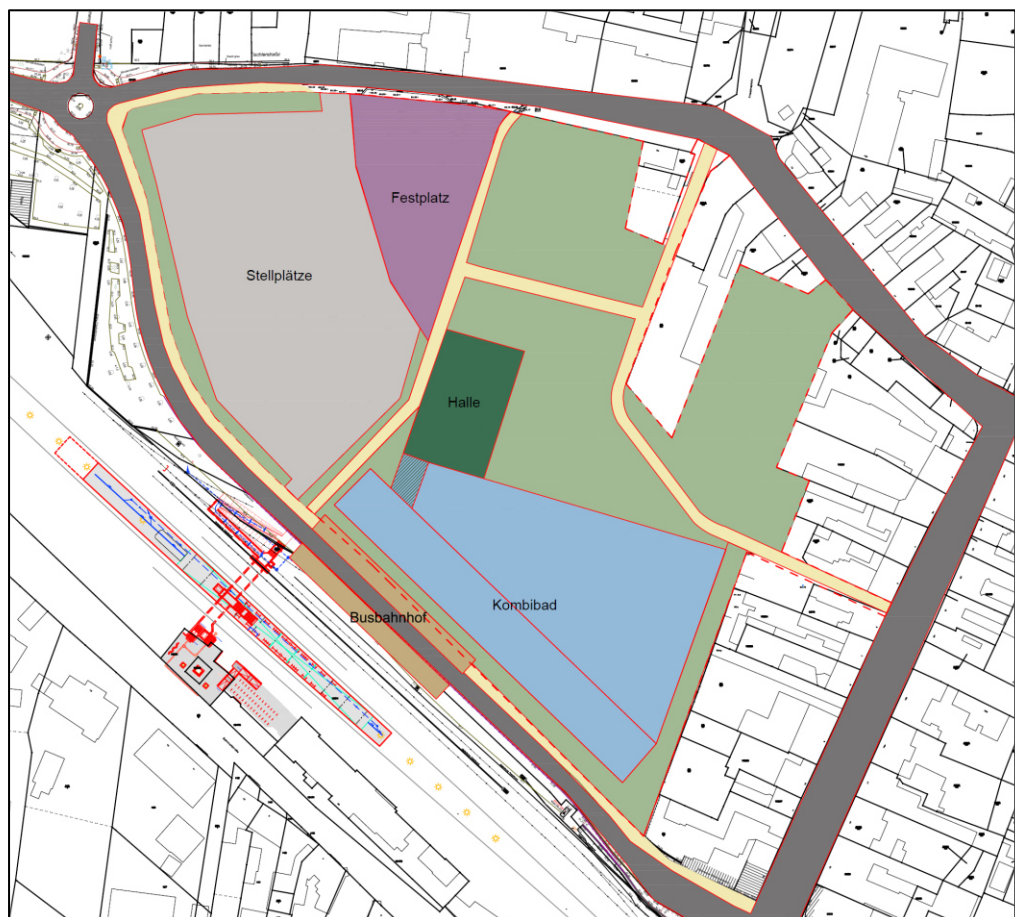
Variante 4

Ausgangspunkt der Planung ist eine parallele Fortführung der räumlichen Achse der Bahnhofsanlage. Hierfür wurde der Busbahnhof beidseitig straßenbegleitend entlang der Söker Straße entworfen und die Baukörper der Schwimmhalle und der Multifunktionshalle ebenfalls parallel zum Busbahnhof versetzt angeordnet. Die Stellplätze sind in zwei Bereiche aufgeteilt und jeweils an der westlichen und östlichen Quartiersgrenze angeordnet, sodass sowohl eine schnelle Erreichbarkeit des Busbahnhofs als auch der Innenstadt gewährleistet ist. Besonderes Augenmerk lag auf der Kombination von Multifunktionshalle, Festplatz und den westlichen Stellplatzflächen, um für größere Veranstaltungen zum einen die Räumlichkeiten der Halle nutzen und zum anderen bei erhöhtem Flächenbedarf im Außenbereich entsprechende Stellplatzflächen temporär dem Festplatz zuschlagen zu können. Ergänzend für die Anwohner der westlichen Salzer Straße wurde eine rückwärtige Grundstückerschließung berücksichtigt.



Variante 5

Die Besonderheit dieser Variantengestaltung ist ein von den Studenten der Hochschule Anhalt inspirierter Entwurf eines langgezogenen Baukörpers, in dem die einzelnen Funktionsbereiche hintereinander angeordnet sind. Ausgehend vom erhöhten Raumbedarf im südlichen Bereich wurden die Stellplatzflächen zusammengefasst und erneut in der Kombination zum Festplatz und der Multifunktionshalle im westlichen Bereich angeordnet. Diese ist aufgrund der räumlichen Nähe zur Schwimmhalle das zentrale bauliche Element dieser Variante.



Diese Vorentwürfe wurden der Stadtverwaltung am 12. März 2020 in einer Präsentation vorgestellt. Im Anschluss an die Präsentation sind die einzelnen Planungsbestandteile diskutiert und eine Gruppierung in beizubehaltende und zu verwerfende Aspekte vorgenommen worden. Das Ziel war es, eine Festlegung auf zwei Varianten zu treffen, die nach erfolgter Überarbeitung dem Fachausschuss Bau vorgestellt werden sollten.

Als zu berücksichtigende Planungsbestandteile wurden nachfolgende Aspekte definiert:

- Festplatz und Parkplatzflächen sowie Festplatz und Mehrzweckhalle in baulichem Zusammenhang planen, um Multifunktionen zu ermöglichen
- Anordnung Festplatz in zentraler Lage
- Spielplatz kann auch etwas zurückgesetzt/abgeschottet sein → eine Anbindung an alle Wege ist nicht notwendig
- kurze Wege im Quartier
- größere Anzahl an Anknüpfungen mit umgebenden Quartieren vorsehen → bessere Möglichkeit zur Querung des Bereichs
- P+R-Parkplätze sowie Fahrradstation möglichst nah am Übergang zum Bahnhof
- Baumbestand soweit wie möglich erhalten, aber an kritischen Punkten nachrangig (Ausgleich und Ersatz)
- Erschließungsbau für Schwimm- und Mehrzweckhalle zur Unterbringung von Kasse, Gastronomie und zur Verbindung von Angeboten (Wellness etc.) sinnvoll, aber nicht nötig
- Schwimmhalle zentral planen, das bietet die Möglichkeit der Nutzung eines BHKW für die Versorgung weiterer Objekte in unmittelbarer Umgebung
- unter Beachtung der Kubatur der Schwimmhalle den Außenbereich nicht ausschließlich nach Norden ausrichten

Es wurde unter Abwägung der Vor- und Nachteile die vertiefende Qualifizierung der Varianten 4 und 5 (ohne den langgezogenen Baukörper) empfohlen.

Qualifizierte Entwurfsvarianten

Die anschließend anhand der vorgenannten Anforderungen vertieften Entwürfe 4 a und 5 a wurden dem Fachausschuss Bau in seiner Sitzung am 08. Juni 2020 vorgestellt.

Variante 4 a

Im Vergleich zum ursprünglichen Entwurf wurde der Detaillierungsgrad der Darstellung erhöht, sodass nun die straßenbegleitenden Haltepunkte für den Busverkehr sowie die Erschließung der Stellplatzflächen ablesbar sind. In weiteren Abstimmungsrunden während der laufenden Bearbeitung hat sich die Notwendigkeit eines Außensportareals für den Schulsport ergeben, der anschließend auf der westlichen Hallenseite angelegt wurde. Die rückwärtige Erschließung der Grundstücke der Salzer Straße wurde durchgängig geplant mit dem Hinweis, die Querung der fußläufigen Verbindungsachse mit angemessenen Blockaden für die Kraftfahrzeuge zu versehen.



Variante 5 a

Die notwendige Außensportanlage wurde ebenfalls berücksichtigt, jedoch in das umgebende Gebiet der Multifunktionshalle integriert. Die Stellplatzflächen wurden zusammengefasst und sind über die zentrale Verbindungsachse (Tischlerstraße – Söker Straße) beidseitig gleichermaßen erreichbar. Die rückwärtige Erschließung der Grundstücke der Salzer Straße ist unterbrochen geplant und von der Tischlerstraße sowie der Söker Straße mit einem Wendehammer vorgesehen.



Im weiteren Sitzungsverlauf wurden unter anderem die denkmalrechtlichen Erfordernisse im Zusammenhang mit den Überresten des ehemaligen Friedhofs erörtert. Der geplante Busbahnhof mit 4 Haltepunkten wurde als zu klein empfunden und die Umsetzung von Möglichkeiten für die Elektromobilität wurden besprochen. Der Einsatz von Buskaps entspricht nicht dem Erhalt des Verkehrsflusses und wurde demnach nicht favorisiert. Die Notwendigkeit der Umsetzung der Einzelprojekte Schwimm- und Multifunktionshalle, ungeachtet eines zeitlich festgelegten Rahmens, wurde noch einmal unterstrichen. Ergänzend festgehalten war, dass die Akquirierung von Fördermitteln für Einzelmaßnahmen im Kontext eines gesamtheitlichen Quartierskonzeptes einfacher möglich ist und sich zukünftig neue Fördermöglichkeiten ergeben.

Im Ergebnis der damit verbundenen Diskussion der Ausschussmitglieder wurde die Variante 4 a als abschließend zu bearbeitender Entwurf festgesetzt und folgende Bearbeitungsvorgaben formuliert:

- Erweiterung der Halte- und Wartepunkte für Busse auf sechs Stück
- Planungsanpassung zur Abhängigkeitsvermeidung von DB-Grundstücken
- ausschließliche Darstellung der zu erhaltenden Bäume
- stärkere Kombinierbarkeit der Außenflächen der Multifunktionshalle
- die notwendige Außensportanlage ohne Nutzungsunterbrechung anderer Planungsbestandteile anordnen
- Ablauf der Realisierungsschritte so darstellen, dass der derzeitige ZOB möglichst lang genutzt werden kann

Diese Planungserfordernisse sind im vorliegenden Quartierskonzept berücksichtigt worden und münden im Zusammenspiel in dem zu Beginn beschriebenen städtebaulichen Entwurf.