

Varianten der Überdachung am ZOB			
	Variante 1 – heutiges Membrandach versetzen, bei Umbau des heutigen Busbahnhofes	Variante 2 – Neubau eines Membrandaches in heutiger Dimension (ca. 2.400m <sup>2</sup> Dachfläche), bei Anpassung des heutigen Busbahnhofes	Variante 3 - Neubau einer Überdachung des Busbahnhofes in Anpassung an den heutigen Busbahnhof bzw. an das städtebauliche Umfeld des neuen EG
<b>Vorteile</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung Bestandsmembran, Konstruktion</li> <li>Erhalt einer städtebaulichen Dominante/Identifikationspunkt am Wittenberger Hbf</li> <li>Großflächige Überdachung des ZOB und Wartebereiches</li> <li>weitgehend „trockene“ Fußwegeanbindung zwischen EG und ZOB möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konstruktionsplanung und Statik neu - Fehlerpotenzial geringer</li> <li>Unwägbarkeiten und Zusatzkosten im Zuge Nutzung Altkonstruktion entfallen</li> <li>Intention der städtebaulichen Dominante/Identifikationspunkt am Wittenberger Hbf bleibt bestehen</li> <li>Großflächige Überdachung des ZOB samt Wartebereich</li> <li>Möglichkeiten zur Reduzierung des Anpassungsbedarfs an ZOB/Fahrspuren/Radweg etc. (z.B. ohne Verschwenkung des Radweges)</li> <li>weitgehend „trockene“ Fußwegeanbindung zwischen EG und ZOB möglich</li> <li>Kosteneinnahmen durch Veräußerung des heutigen Membrandaches möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konstruktionsplanung und Statik neu - Fehlerpotenzial gering</li> <li>Unwägbarkeiten und Zusatzkosten im Zuge Nutzung Altkonstruktion entfallen</li> <li>Betrachtung des Gesamtzusammenhangs EG/Dach/Umfeld (Abstimmung Dach und neues EG in Bezug auf Größe, Lage etc.)</li> <li>Intention einer neuen veränderten städtebaulichen Dominante/Identifikationspunkt am Wittenberger Hbf möglich</li> <li>Überdachung des ZOB und Wartebereiches</li> <li>weitgehend „trockene“ Fußwegeanbindung zwischen EG und ZOB möglich - abhängig von Dachform</li> <li>Geringster Anpassungsbedarf im Umfeld und ZOB,</li> <li>auf derzeit geplante Baumfällarbeiten könnte verzichtet werden</li> <li>Kosteneinnahmen durch Veräußerung des heutigen Membrandaches möglich</li> </ul>
<b>Nachteile</b>	<u>Städtebauliche Aspekte/ Optik:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Umfeldmaßnahmen ordnen sich dem Membrandach unter</li> <li>Membrandach dominiert neues EG - Proportionen bzw. Hierarchie der Bauwerke</li> <li>Eingriff in vorhandene Wegeführungen im Bereich des ZOB</li> <li>Umfassender Anpassungsbedarf des ZOB (bei Beibehaltung der Organisationsstruktur) - Abstimmung der Verkehrsräume notwendig – Fahrspuren sind überdacht, Busse durchfahren Seilkonstruktion - ggf. Anstoßpotenzial</li> <li>Umfassender Anpassungsbedarf des Umfeldes - Verschwenkung des Radweges, Baumfällarbeiten (derzeit 25 Bäume) etc.</li> <li>Gefahrenpotenzial durch gebrauchtes Material</li> </ul>	<u>Städtebauliche Aspekte / Optik:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Umfeld ordnet sich Membrandach aufgrund der Größe weiterhin unter</li> <li>Größenordnung des Membrandaches dominiert neues EG - Proportionen bzw. Hierarchie der Bauwerke</li> </ul>	<u>Städtebauliche Aspekte / Optik:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Heutiges Membrandach als Identifikationspunkt geht verloren</li> </ul>
	<u>Förderrechtliche Aspekte:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Es besteht keine Zweckbindung mehr.</li> </ul>	<u>Förderrechtliche Aspekte:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Es besteht keine Zweckbindung mehr.</li> <li>Rückforderung von FM durch LSA erfolgt nicht. Forderung eines Wertausgleiches kommt nicht in Betracht.</li> </ul>	<u>Förderrechtliche Aspekte:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Es besteht keine Zweckbindung mehr.</li> <li>Rückforderung von FM durch LSA erfolgt nicht. Forderung eines Wertausgleiches kommt nicht in Betracht.</li> </ul>
	<u>Zusatzkosten:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bauzustandanalyse im Zuge der Neugründung auf Grundlage der Bestandspläne und der Umbaustatik 2007 in Höhe von 2.200 EUR (netto) - ggf. weitere Kosten bei Austausch von Zugseilen bzw. anderen Bauteilen, ggf. weitere besondere Leistungen (z.B. Bestandsvermessung) zu erbringen</li> <li>neue Tragwerksplanung erforderlich</li> </ul>	<u>Zusatzkosten:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Abbau und Einlagerung alte Membrandachkonstruktion</li> </ul>	<u>Zusatzkosten:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Abbau, Einlagerung alte Membrandachkonstruktion</li> </ul>
<b>Zeitplan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einhaltung des Zeitplans zur Baufeldfreimachung bei Abbau und sofortigem Wiederaufbau ggf. aufgrund der Zusatzuntersuchungen gefährdet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baufeldfreimachung im erforderlichen Zeitrahmen bis Ende 2013 garantiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baufeldfreimachung im erforderlichen Zeitrahmen bis Ende 2013 garantiert</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Kosten auf Grundlage Kostenschätzung nach DIN 276  Versetzen Membrandach 729.117,15 EUR (brutto) Umfeldplanungen ZOB 241.379,60 EUR (brutto) Baunebenkosten (Planung) 104.125,00 EUR (brutto)  <b>Gesamtkosten 1.074.621,75 EUR (brutto)</b> <b>+ Zusatzkosten</b>  → die Gesamtkosten sind aufgrund unbekannter Zusatzkosten schwer abschätzbar	<u>Schätzung A</u> (auf Grundlage Vergleichsprojekt, 2.450m <sup>2</sup> Dachfläche angenommen) Kosten 1.882.99 Mio. EUR (brutto, inkl. Gründung) + Planungskosten pausch. 150.000 EUR (brutto) (Ermittlung auf Grundlage HOAI-Rechner) <b>Gesamtkosten Dach 2.032,99 Mio. EUR (brutto)</b>  <u>Schätzung B</u> (auf Grundlage Massenauswertung des Bestandsobjektes sowie ähnlicher Projekte, 2.400m <sup>2</sup> Dachfläche angenommen): Kosten 1.031,49 Mio. EUR (brutto, ohne Gründung, inkl. Planung)  Kosten für Gründung ca. 486.257 EUR (brutto) aus Schätzung A <b>→ Gesamtkosten ca. 1.517,75 Mio. EUR (brutto)</b>  <b>Jeweils zuzüglich</b> <b>+ Kosten Umfeldplanungen ZOB</b> <b>+ Kosten Abbau und Entsorgung</b>	Die mögliche Kostenobergrenze eines Dachneubaus ist abhängig von den Kosten des Dachabbaus, der Umfeldmaßnahmen an der Bahnhofswestseite und der Bahnhofsmitte.  Die Kosten für den Neubau eines Daches dürfen die Gesamtkosten von 2,55 Mio Euro der Gesamtmaßnahme „Schnittstelle Hauptbahnhof“ nicht überschreiten.

