



Sitzungsvorlage 660/300/2021

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 27.01.2022	Aktenzeichen: 66_20_02 660-S		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	17.01.2022	Vorberatung N	
Stadtvorstand	24.01.2022	Vorberatung N	
Stadtvorstand	27.01.2022	Vorberatung N	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen/Mobilitätsausschuss	25.01.2022	Vorberatung Ö	
Stadtrat	01.02.2022	Entscheidung Ö	

Betreff:

Neubau einer Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen -
Auswahl des favorisierten Entwurfs und Vergabe der Planungsleistungen

Beschlussvorschläge:

1. Dem Bau einer Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen wird zugestimmt.
2. Die Radwegebrücke wird als Fahrradstraße ausgewiesen, die für Fußgängerinnen und Fußgänger benutzbar ist.
3. Für die weitere Planung der Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen wird der Entwurf der Büros BORAPA Ingenieurgesellschaft GmbH, Stelzenberger Weg 5, 67661 Kaiserslautern und AV1 Architekten, Kanalstr. 75, 67655 Kaiserslautern ausgewählt.
4. Für den Ankauf der für das Brückenbauwerk benötigten Fläche wird die Liegenschaftsabteilung beauftragt, mit dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) Gespräche aufzunehmen und den Gremien den Beschluss zum Erwerb der für die Brücke benötigten Flächen vorzulegen.
5. Das Ingenieurbüro BORAPA wird auf Grundlage seines Angebotes vom 7. Januar 2022 mit der technischen Planung des Brückenbauwerks beauftragt. Die Gesamtauftragssumme beläuft sich auf 234.570,38 € brutto. Die Beauftragung erfolgt stufenweise.

Begründung:

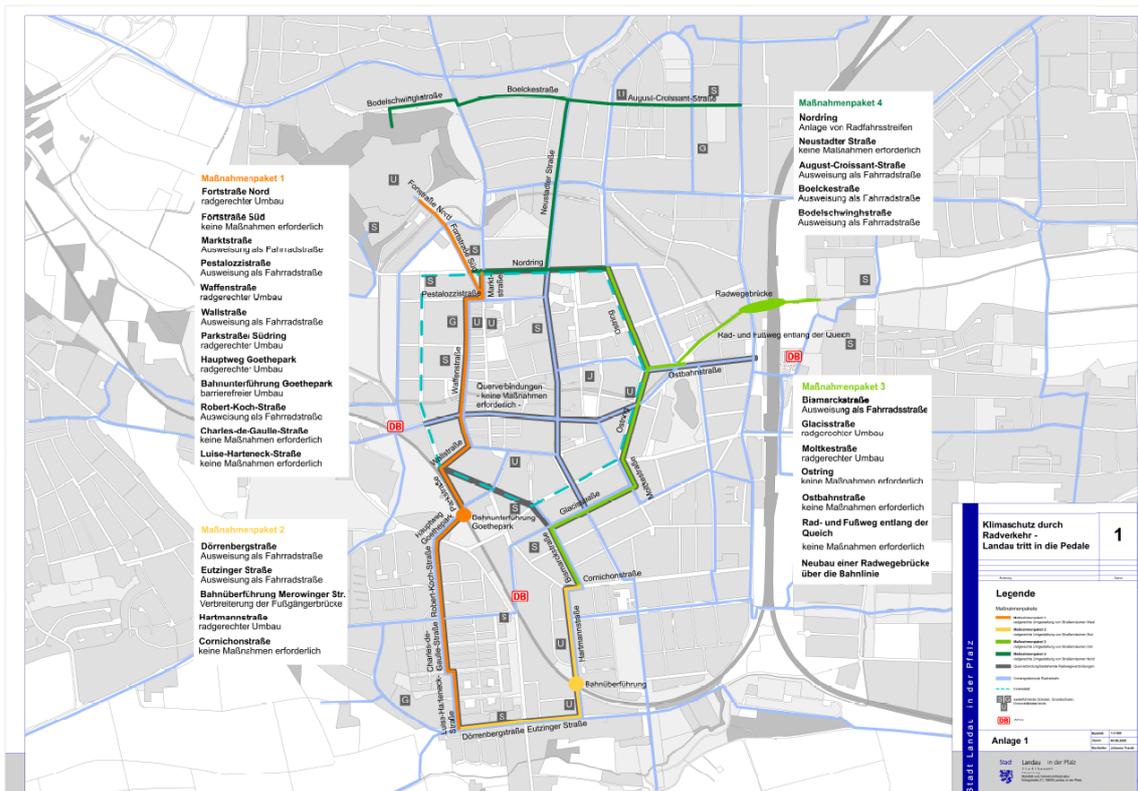
Punkt 2 des Beschlussvorschlages wurde nach der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen und des Mobilitätsausschusses am 25.01.2022 neu aufgenommen.

Die Idee einer neuen Radbrücke zwischen dem Landauer Osten und der Innenstadt verknüpft mehrere zentrale Ziele der Stadt Landau miteinander. Mit den im Förderprojekt „Klimaschutz durch Radverkehr“ genannten Zielen des Ausbaus der Radinfrastruktur zur Senkung des CO₂-Ausstoßes wird so auch die Erreichbarkeit mehrerer Wohn- und Gewerbegebiete, insbesondere dem Stadtquartier Horst, entscheidend verbessert. Nach ausführlicher Prüfung ist diese Brücke technisch machbar, finanziert und sinnvoll.

„Klimaschutz durch Radverkehr“: Verknüpfung der Bildungsstandorte, Einbindung des Schulzentrum-Ost

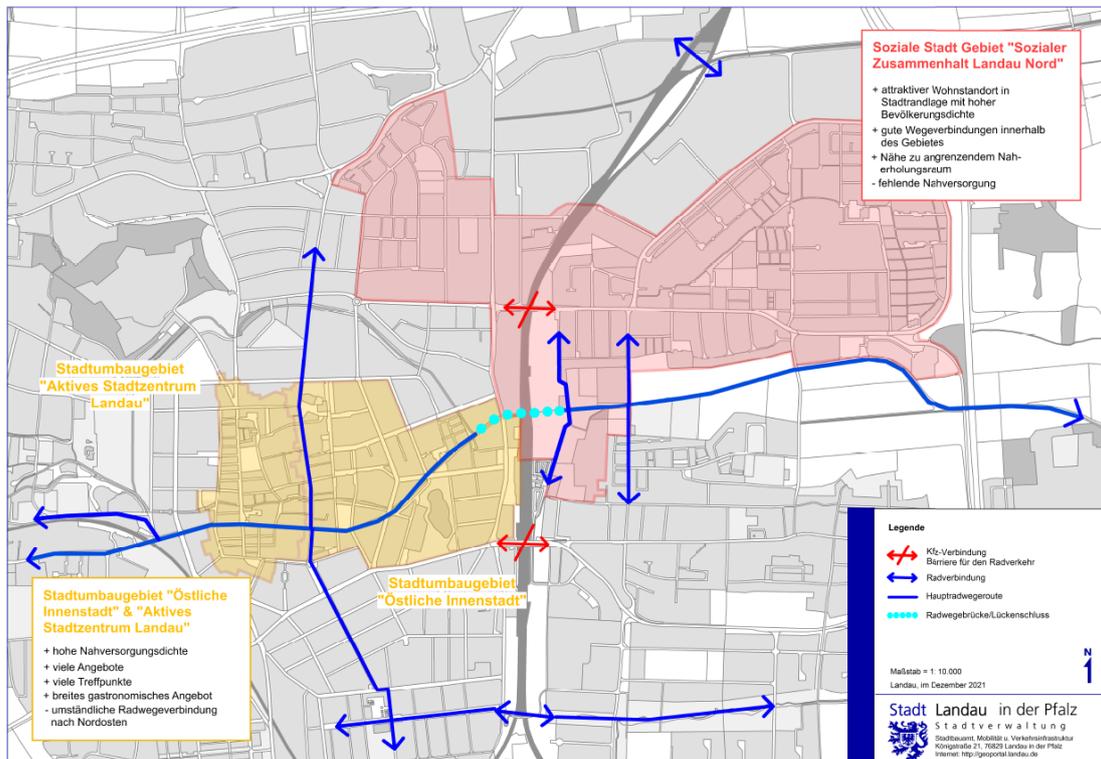
Mit Beginn der Arbeiten an der Projektskizze „Klimaschutz durch Radverkehr“ im Sommer 2019 auf Grundlage des Integrierten Mobilitätskonzeptes stand die Verknüpfung aller Bildungsstandorte der Kernstadt mit sicheren und komfortablen Radrouten im Fokus. Alle weiterführenden Schulen, Grundschulen und Universitätsstandorte westlich der Bahnlinie sollten mit Radvorrangrouten verbunden werden und gleichzeitig das Stadtzentrum mit seiner vielschichtigen Arbeits- und Versorgungsinfrastruktur mit den zentrenahen Wohngebieten für den Radverkehr miterschlossen werden.

Bei dieser ersten Konzeption stellte die Bahnlinie noch eine Zäsur dar – das Schulzentrum Ost mit über 1700 Schülerinnen und Schülern sowie die Wohnquartiere und Stadtteile „Horst“ und Queichheim waren abgehängt. Diese stellte eine so große Lücke dar, dass der Förderantrag an das Bundesumweltministerium nach dessen Rückmeldung der Förderfähigkeit einer Radwegebrücke über die Bahnentsprechend ergänzt wurde. Ziel sollte sein, eine möglichst kreuzungsfreie Querung sowohl über die Bahngleise der Trasse Neustadt-Landau-Karlsruhe als auch über die mit 21.000 Kraftfahrzeugen pro Tag stark befahrene Maximilianstraße zu ermöglichen.



Städtebauliche Gesichtspunkte

Am Standort der Brücke treffen die (künftigen) Städtebaufördergebiete „Sozialer Zusammenhalt Landau-Nord“ und „Stadtumbau Östliche Innenstadt“ zusammen. Die neue Brücke verbindet diese beiden Gebiete und fungiert sprichwörtlich als „Brückenschlag der Stadtentwicklung“.



Queichheim

Queichheim als mit der Stadt verwachsenes Stadtdorf verfügt bisher über keine sichere und komfortable Radverkehrsverbindung in Richtung Innenstadt. Im Rahmen der auch vom Ortsbeirat gewünschten Ausweisung von Fahrradstraßen und der innerörtlichen Optimierung von Wegebeziehungen im Sinne der Mobilitätswende ist die Frage, ob es zukünftig eine neue Brücke an der Queich geben wird, entscheidend für die weiteren Überlegungen. Mit zirka 3.630 Bürgerinnen und Bürgern ist es das größte Stadtdorf und liegt komplett in einem fünf-Kilometer-Radius um den Rathausplatz. Eine Erreichbarkeit des Stadtzentrums binnen fünfzehn Minuten wäre mit der neuen Fahrradbrücke ebenso kein Problem wie die Rückfahrt in derselben Zeit.

Horst

Mit dem zukünftigen Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ (ehemals „Soziale Stadt“) haben Stadtverwaltung und Stadtrat deutlich gemacht, dass in den kommenden Jahren ein Schwerpunkt der Stadtentwicklung auf den Landauer Norden, insbesondere den Horst gelegt werden soll. Hier stellen sich dieselben anstehenden Fragen wie bei Queichheim, wenn es um Erschließung, Rad- und Fußverkehrsrouten und die Mobilitätswende geht. Ohne eine Entscheidung über die Brücke können weitere Überlegungen nicht sinnvoll angestellt werden.

Darüber hinaus hat die neue Brücke für den Horst verkehrliche wie symbolische Bedeutung. Die verkehrliche Bedeutung dürfte nach Einschätzung der Verwaltung noch deutlich über der der Landesgartenschaubrücke liegen, bei der ein Großteil des Verkehrs dem Freizeitverkehr zuzuordnen ist. Eine Radfahrbücke in Höhe der Queich würde hingegen nicht nur den Radtourismus (Queichtalradweg) stärken, sondern eine „Alltagsverbindung“ für alle Landauerinnen und Landauer darstellen, die in den östlichen Stadtteilen wohnen, arbeiten oder zur Schule gehen. Das wiederum passt zu einer städtebaulichen Strategie für den gesamten Stadtteil, die den schon eingesetzten Generationenwechsel unterstützt und Wertschätzung für das große Wohngebiet zum Ausdruck bringen soll. Hierdurch werden Investitionen ausgelöst und gesamte Quartiere stabilisiert, weil sie mit allen Verkehrsmitteln deutlich besser erreichbar werden.

Bestehende Ost-West-Verbindungen

Hauptproblem insbesondere für den Radverkehr ist die schlechte Überquerbarkeit der Maximilianstraße und die Barriere der Gleisanlagen. Am Hauptbahnhof besteht ein mehrere hundert Meter langes Radfahrverbot vor und in der Unterführung in Kombination mit den Treppenaufgängen. Zwar stehen ein Aufzug und eine Schiene zur Verfügung, ersterer ist aber nach Rückmeldungen häufig außer Funktion, letztere – gerade für schwere Räder, wie E-Bikes und sehr junge wie ältere Menschen – keine Option. Hinzu kommen Seniorenräder, Kinderanhänger, Lastenräder, Liegeräder und Räder für Menschen mit Beeinträchtigungen, die in den meisten Fällen auch in einem funktionierenden Aufzug nicht transportiert werden können.

Die zirka einen Kilometer voneinander entfernten Bauwerke Horstbrücke und Queichheimer Brücke zeichnen sich durch ihre zentrale Funktion für den motorisierten Verkehr aus. Für diesen sind beide Brücken optimiert und wichtige Kernelemente der entsprechenden Vorrangrouten. Konnten auf der Horstbrücke zwar keine baulichen Maßnahmen ergriffen werden, stehen dort zumindest durchgehende Schutzstreifen und, auf der Westseite an der Ampelkreuzung, Radaufstellflächen zur Verfügung, die ein Linksabbiegen ermöglichen. Schwieriger noch als die Horstbrücke kann die Queichheimer Brücke für Radfahrerinnen und Radfahrer gelten. Die baulichen Radstreifen sind zu schmal, um sie in beide Richtungen benutzen zu dürfen, verpflichten aber Radfahrende zu ihrer Nutzung. Linksabbiegen ist hier in vielen Fällen für den Radverkehr unmöglich. Eine regelkonforme Nutzung setzt auf das Absteigen und die Nutzung der Fußgängerampeln oder weite Umwege. Trotzdem werden beide Brücken schon heute von rd. 1.000 Radfahrenden pro Tag genutzt. Auch die weiter südlich im Rahmen der Landesgartenschau errichtete Landesgartenschaubrücke ist aus dem heutigen Wegenetz nicht mehr wegzudenken, liegt aber als Ost-West-Verbindung weit im Süden des Kernstadtgebietes. Die letzte Quermöglichkeit im Gebiet der Kernstadt im Norden als Teil des Gewerbegebiets „Im Grein“ scheidet aufgrund ihrer Distanz als Alternative völlig aus.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die zentralen Brückenverbindungen im Kernstadtbereich den heutigen Bedürfnissen und Anforderungen der Radfahrenden und Fußgänger nach direkten, sicheren und komfortablen Verbindungen nicht entsprechen. Die Bahnlinie wie auch die Vorrangroute des motorisierten Verkehrs durch Dammühl- und Maximilianstraße wirken als Barriere zwischen den östlichen Stadtteilen und der Innenstadt. Eine zusätzliche Brückenverbindung in zentraler Lage parallel zur Queich könnte diese Barriere in zentraler Lage für Radfahrende und Fußgänger überwinden.

Lage der Brücke und Anbindung

Die Lage der Brücke orientiert sich an den baulichen Gegebenheiten, dem Queichverlauf und den Hauptradwegebeziehungen. Im Westen beginnend bildet südlich der Queich die Wohnbebauung eine Barriere, nördlich der Queich die Gebäude der ESW. Freiräume bestehen im Bereich der Queich und der Queichpromenade. Zwischen Maximilianstraße und Bahnanlagen muss die Brücke über Privatgelände geführt werden – das aber hinsichtlich seiner Nutzungen überbaut werden kann und für das seitens des Eigentümers grundsätzlich die Zustimmung für eine Überbauung ausgesprochen wurde – bevor sie östlich der Bahnanlage über heutige Flächen des Bundeseisenbahnvermögens (Brachland) an das vorhandene Wegenetz östlich der Bahn angebunden wird. Mit dieser Vorlage sollen deshalb auch die Ankaufsverhandlungen für das Grundstück des BEV in Auftrag gegeben werden.

Östlich wie auch westlich sind die Anbindungen an das bestehende Radwegenetz zu optimieren. Im Osten ist dies insbesondere der Bereich am Schulzaun der IGS. Zwischen diesem und den Schrebergärten gibt es eine uneinsichtige Engstelle mit neunzig-Grad-Kurve. In Absprache mit der Schulleitung soll hier ein kleiner Teil des Schulhofes genutzt werden, um eine mindestens drei Meter breite Radwegführung mit bequemen Kurvenradien sowie ein neues Schultor auf dieser Seite zu schaffen. Dieses würden den Schülerinnen und Schülern der IGS einen direkten Zugang zu den Radabstellanlagen der Schule ermöglichen.



Westlich der Brücke wurde die Queichpromenade als Fuß- und Radwegeverbindung entwickelt. Mit Auftrag für die Brücke wäre eine Anbindung an die Ostbahnstraße bzw. als Kreuzung zur Martin-Luther-Straße zu entwickeln, um dem Radverkehr eine durchgängige Ost-West-Achse anbieten zu können.



Ost-West-Achse und Tourismus

Die Radvorrangrouten und die bisherigen und kommenden Arbeiten der Stadtverwaltung (Gegenläufigkeit Martin-Luther-Straße, Angebotsstreifen Annweiler Straße, Radaufstellflächen Kreuzung Annweilerstraße/Arzheimer Straße, K2 ...) schaffen mit der neuen Queichbrücke am Hauptbahnhof eine durchgängige Ost-West-Verbindung, die von der Deutschen Weinstraße im Westen bis zur Landkommissärstraße im Industriegebiet-Ost reicht, drei Stadtdörfer, mehrere Stadtteile und die Innenstadt miteinander verknüpft.

Deshalb wird die Brücke auch für den Radtourismus eine wichtige Rolle spielen. Beispielsweise verlässt der Queichtalradweg als wichtigster touristischer Radweg der Region im Stadtgebiet die Queich und wird über die Horststraße geführt. Zukünftig wäre eine Änderung des Weges möglich, sodass einerseits direkter der Queich entlang von Westbahnstraße, Martin-Luther-Straße und Queichpromenade gefolgt werden könnte, sondern auch Besucherinnen und Besucher direkt in die Fußgängerzone geführt würden. Auch eine Umplanung des Winzerradweges wäre denkbar. Landauerinnen und Landauer könnten diese zukünftige Ost-West-Achse beispielsweise nutzen, um möglichst direkt mit dem Rad den Pfälzerwald zu erreichen.



Bürgerinformation der Anwohnerinnen und Anwohner

Über die gesetzlich sowieso vorgesehenen Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplanes hat die Stadtverwaltung bereits mit mehreren Anliegerinnen und Anliegern gesprochen. Auch ist geplant, noch vor der Beschlussfassung im Rat eine Bürgersprechstunde vor Ort zu veranstalten, um frühzeitig über die Planung zu informieren und den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, in den direkten Dialog mit der Stadtverwaltung zu dem Projekt zu treten. Auch im Rahmen des bevorstehenden Baurechtsverfahrens sind unterschiedliche Beteiligungsformate einschließlich dem Besuch aller Eigentümerversammlungen der am Bauwerk liegenden Gebäude geplant, um das Projekt vorzustellen. Dort können nach Ansicht der Stadt Landau die bereits ergriffenen Maßnahmen zur Konfliktvermeidung am besten vorgestellt und weitere Gespräche geführt werden.

Fußverkehr

Ursprünglich wäre laut Bundesumweltministerium eine verkehrsrechtliche Gleichbehandlung von Fuß- mit Radverkehr mit einer Halbierung der Förderung einhergegangen. Um die Brücke zu sichern und eine erhöhte Förderung von über drei Millionen Euro zu ermöglichen, wurde eine reine Fahrradbrücke im Förderantrag eingereicht und bewilligt.

Nachdem wiederholt unterschiedliche Stadtratsfraktionen ihren Wunsch, die Brücke auch für den Fußverkehr zu öffnen, zum Ausdruck brachten, hat die Stadtverwaltung erneut mit dem Bundesumweltministerium Kontakt aufgenommen und eine Lösung gefunden. Zwar kann weder ein gemeinsamer Fuß- und Radweg (Verkehrszeichen 240), ein getrennter Fuß- und Radweg (Verkehrszeichen 241) noch ein Radweg (Verkehrszeichen 237) mit dem Zusatz „Fußgänger frei“ ausgewiesen werden, dennoch

ist eine legale Nutzung durch Fußgängerinnen und Fußgänger möglich: Denkbar ist der generelle Verzicht einer Beschilderung ebenso wie die Beschilderung als Fahrradstraße. Fahrradstraßen dürfen mit anderen Fahrzeugen als Fahrrädern nur dort benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Die verkehrsrechtliche Ausweisung einer reinen Fahrradstraße ohne Zusatzzeichen entspricht somit einer gleichzeitigen Freigabe für Rad- und Fußverkehr, während andere Verkehrsarten per se ausgeschlossen sind.

Durchführung und Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Die technische Machbarkeit der Brücke wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie und einer Mehrfachbeauftragung unterschiedlicher Brückenlösungen in der beschriebenen Lage untersucht und nachgewiesen. Wir verweisen hier auf die die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 24.11.2021 und die Informationsvorlage 660/296/2021.



Die Ingenieurgesellschaft BORAPA Ingenieurgesellschaft GmbH und AV1 Architekten haben bei der Machbarkeitsstudie und ausweislich der Wertungsmatrix den für die Stadt qualitativ besten Lösungsvorschlag angeboten und sollen mit den weiteren Planungsleistungen beauftragt werden.

Flächeninanspruchnahme und Untergrund

Die Brücke soll im westlichen und zentralen Bereich überwiegend über öffentlichen (städtischen) Flächen errichtet werden, im Osten werden Teilflächen des Grundstücks 886/183 (Gemarkung Landau) in Anspruch genommen, die sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundeseisenbahnvermögen (BEV), befinden. Es handelt sich um eine Teilfläche des ehemaligen Rangierbahnhofes. Auf den beigefügten Lageplan (Anlage 4) wird verwiesen. Die für die Realisierung der Brücke erforderliche Fläche ist ca. 10.500 qm groß und wurde im Rahmen eines Verkehrswertgutachtens aus dem Jahr 2017 mit einem Bodenrichtwert von 1,03 €/qm bewertet. Somit würde sich ein Ankaufspreis von 10.815 € ergeben. Diese Kosten sind einschließlich etwaiger Nebenkosten im Haushalt der Stadt Landau eingeplant.

Die Brücke wird nach Überquerung der Bahngleise auf der Ostseite überwiegend in Dammlage geführt ohne nennenswert in den Untergrund eingreifen zu müssen, sodass von keinen wesentlichen Bodensanierungskosten ausgegangen wird.

Finanzierung

Die neue Brücke ist Teil des Förderprogrammes „Klimaschutz durch Radverkehr“. Die Baukosten und ein Teil der Planungskosten werden über das Programm mit 90% gefördert. Zusätzlich zu dem Eigenanteil von 10 % und den o.g. Grunderwerbskosten muss die Stadt Landau die Planungskosten finanzieren. Bei der Gesamtbetrachtung ergibt sich somit immer noch eine Förderquote von rund drei Vierteln.

Insgesamt stellt sich die Kostentragung wie folgt dar:

Geschätzte Gesamtkosten:	4.282.000,00 €
Baukosten:	3.569.000,00 €
Zuwendung:	3.308.000,00 €
Eigenmittel:	989.000,00 €
davon Grunderwerb:	15.000,00 €

Die Baukosten wurden vom planenden Ingenieurbüro und vom Stadtbauamt auf Basis des derzeit hohen Baupreisniveaus ermittelt. Auch wurde hier noch ein Aufschlag für weiter steigende Preise angesetzt, so dass nach derzeitigem Stand die Preise auskömmlich sind.

Etwaige Mehrkosten zu Lasten des städtischen Eigenanteils müssen nach Stadtratsbeschluss vom Dezember 2019 nicht mehr im Rahmen des Gesamtbudgets des Förderprogramms ausgeglichen werden. Trotzdem hat die Stadtverwaltung mehrere Maßnahmen ergriffen, um etwaige Kostensteigerungen auszugleichen: Durch den notwendig gewordenen Entfall der Rampenunterführung am Goethepark und die bereits beschlossene Alternativplanung stehen 260.000 Euro des Förderprogramms zur Verfügung, da die Alternativlösung günstiger wird als die ursprüngliche Planung. Diese Mittel werden zur Kostenkompensation für die Brücke in Reserve gehalten und umfassen knapp 6,1% der geplanten Gesamtkosten. Darüber hinaus hat die Verwaltung über ein strenges Projektcontrolling die Kostenentwicklung ständig im Blick und wird eventuell eingesparte Mittel bei anderen Teilprojekten zurückhalten, um finanzielle Spielräume bei unerwartetem Projektverlauf zu behalten.

Eine Folgekostenberechnung für die Radwegebrücke ist als Anlage 5 beigefügt. Für Abschreibung, Finanzierung, Betrieb und Unterhaltung ist ein Betrag von 88.955 € pro Jahr anzusetzen.

Bei Maßnahmen, die in größerem Umfang vom Land gefördert werden, ist es in Rheinland-Pfalz üblich, dass vom fördernden Landesministerium der Landesrechnungshof frühzeitig eingebunden wird. Die Verwaltung wird deshalb mit dem Fördermittelgeber (Bundesumweltministerium) noch abstimmen, ob und wenn ja an welchen Stellen der Bundesrechnungshof eingebunden werden soll.

Baurecht

Das erforderliche Baurecht für die Brücke wird durch ein Bebauungsplanverfahren erlangt. Der Aufstellungsbeschluss erfolgt parallel. Mit der Deutschen Bahn AG muss eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden. Die Vorabstimmungen haben stattgefunden und die Deutsche Bahn AG hat der Maßnahme zugestimmt.

Vergabe der Ingenieurleistungen

Mit Datum 7. Januar 2022 hat die Ingenieurgemeinschaft BORAPA ein Angebot für die technische Planung des bevorzugten Entwurfs vorgelegt. Das Angebot wurde von den Fachdienststellen geprüft und schließt bei 234.570,38 € brutto. Die Beauftragung erfolgt stufenweise. In Stufe 1 werden die Leistungen bis zur Entwurfsplanung beauftragt. Das Honorar für Stufe 1 beträgt 120.565,01 € brutto. Stufe 2 beinhaltet die Planungsleistungen bis zur Ausschreibung. Das Honorar für Stufe 2 liegt bei 114.005,19 € brutto. Stufe 2 wird nach Abschluss der Stufe 1 beauftragt.

Die schnellstmögliche Beauftragung der Planung ist neben der zeitnahen Beauftragung einiger Fachgutachten im Rahmen des Bebauungsplanes notwendig, um in dem vorgegebenen Zeitrahmen das Bauwerk umzusetzen und abzurechnen. Darüber hinaus werden vor Genehmigung des Haushaltes keine weiteren Planungen oder Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Brücke beauftragt und auch keine Grundstücksankäufe vollzogen.

Umsetzung

Die Umsetzung der Maßnahmen des Förderprogrammes muss innerhalb von 4 Jahren nach Bewilligung erfolgen. Der Bewilligungsbescheid mit Datum 4. Oktober 2021 liegt vor. Die Maßnahme muss bis Herbst 2025 umgesetzt und abgerechnet sein. Um diese zeitlichen Vorgaben einhalten zu können, müssen Anfang 2022 Grundsatzbeschlüsse gefasst werden und das Baurechtsverfahren eingeleitet sein (Bebauungsplanaufstellungsbeschluss, siehe Sitzungsvorlage 610/688/2021).

Der Bau selbst kann durch Vorproduktion vieler Teile auf einige Monate Arbeiten vor Ort begrenzt werden. Dabei erfolgt vor der Anlieferung und Installation der Tragteile der Brücke die Fundamentierung der Pfeiler sowie auf der Ostseite die Dammarbeiten.

Durch die Fertigteilbauweise kann die Umsetzung ohne Eingriffe in den Kfz-Verkehr in der Maximilianstraße und den Bahnverkehr erfolgen.

Der Rahmenzeitplan stellt sich wie folgt dar:

- | | |
|------|--|
| 2022 | Erstellung der Entwurfsplanung
Einleitung des Bebauungsplanverfahrens
Erstellung der Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG |
| 2023 | Erstellung der Ausschreibungsunterlagen
Abschluss des Bebauungsplanverfahrens |
| 2024 | Vergabe der Bauleistungen
Umsetzung der Maßnahme |
| 2025 | Umsetzung und Abschluss der Maßnahme |

Auswirkungen der Planung auf das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten und PKW-Parkplätze

PKW-Stellplätze sind von der Planung nicht betroffen. Eventuell entfallende Fahrradbügel werden im direkten Umfeld ersetzt.

Finanzielle Auswirkung:

Produktkonto: 5410 096397

Haushaltsjahr: 2022 - 2025

Betrag: 4,282 Mio. €

Über- oder außerplanmäßige Ausgaben:

Mittelbedarf ist über die genehmigten Haushaltsansätze gedeckt: Ja X / Nein

Bei Investitionsmaßnahmen ist zusätzlich anzugeben:

Mittelfreigabe ist beantragt: Ja X / Nein

Es handelt sich um eine förderfähige Maßnahme: Ja X / Nein

Sofern es sich um eine förderfähige Maßnahme handelt:

Förderbescheid liegt vor: Ja X / Nein

Drittmittel, z.B. Förderhöhe und Kassenwirksamkeit entsprechen den veranschlagten Haushaltsansätzen und wirken nicht krediterhöhend: Ja X / Nein

Sonstige Anmerkungen:

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Die Nachhaltigkeitseinschätzung ist in der Anlage beigefügt: Ja X / Nein
Begründung:

Anlagen:

Anlage 1: Favorisierter Entwurf der Bürogemeinschaft BORAPA/AV1

Anlage 2: Alternative Planungsentwürfe

Anlage 3: Grundstückslageplan

Anlage 4: Folgekostenberechnung

Anlage 5: Brückenschlag der Städtebaufördergebiete

Anlage 6: Angebot des Ingenieurbüros BORAPA

Beteiligtes Amt/Ämter:

Dezernat III - hauptamtlicher BGO

Finanzverwaltung/Wirtschaftsförderung

Ordnungsamt

Umweltamt

Schlusszeichnung: