

Begründung

1 Baulicher Zustand / Handlungserfordernis

1.1 Bedeutung der Fontanestraße

Die Fontanestraße im Abschnitt zwischen Marwitzer Straße und Parkstraße stellt gemäß Verkehrsentwicklungsplanung 2010 im städtischen Straßennetz die wichtigste innerstädtische kommunale Hauptverkehrsstraße der Stadt zum Stadtzentrum dar und hat auch für den Radverkehr eine große Bedeutung.

1.2 Gegenwärtiger Ausbau

Die Fahrbahn hat derzeit eine Ausbaubreite von in der Regel 11,00 m, wobei nahezu durchgängig beidseitig ein 2,00 m breiter Parkstreifen Bestandteil der Fahrbahn ist. Damit verbleibt für den fließenden Verkehr eine knapp 7,00 m breite Fahrbahn. Insbesondere das Parken unmittelbar bis an Zufahrten, Straßeneinmündungen und Querungsstellen heran, führt zu schlechten Sichtverhältnissen für alle Verkehrsteilnehmer und somit zu einer erhöhten Unfallgefahr. Die Radfahrenden werden derzeit auf einem 2,50 m breiten getrennten Rad- und Fußweg (VZ 241-30) als Pflichtradweg geführt. Somit dürfen auch schnelle Radfahrende derzeit **nicht** die Fahrbahn benutzen. Dieser Rad- und Fußweg wurde zwischen 1994 und 1996 errichtet.

Um die Querungswege zu verkürzen und die Verkehrssicherheit (Sichtverhältnisse für die Querenden) zu verbessern, wurden bereits 2015 drei barrierefreie Querungen in der Fontanestraße (Akazienweg, Heideweg, Humboldtstraße) errichtet.

1.3 Baulicher Zustand

Der Fahrbahnbelag der Fontanestraße weist viele Netzrisse, Flickstellen, Spurrinnen und Unebenheiten auf und befindet sich teilweise in einem nur noch als befriedigend zu beschreibenden Zustand. Insbesondere in den Abschnitten von Hausnummer 52 bis 64, im Kreuzungsbereich Feldstraße und zwischen Feldstraße und Nauener Straße besteht dringender Handlungsbedarf.

Die Straßenbeleuchtung wurde 1997 bis 1998 erneuert, entspricht aber insbesondere mit ihrer Bestückung (Natriumdampfleuchtmittel 150 Watt) und dem Energieverbrauch (jährlich ca. 43.000 kWh) nicht mehr den neusten Anforderungen an Technik und Klimaschutz. Hierzu wurde auch zuletzt in der MV0047/2017 „Mitteilungsvorlage über die Ergebnisse der Umsetzung des Konzeptes für die Straßenbeleuchtung im Stadtgebiet Hennigsdorf“ berichtet.

Das anfallende Oberflächenwasser wird über einen Regenwasserkanal abgeleitet. Der Regenwasserkanal ist undicht und teilweise unterdimensioniert (u.a. DN 200), so dass der Regenwasserkanal ausgetauscht werden muss. Das auf dem getrennten Rad- und Fußweg anfallende Oberflächenwasser staut sich regelmäßig auf dem Radweg und versickert nur verzögert über den tlw. höher liegenden Grünstreifen.

1.4 Anforderungen aufgrund der StVO 2013

Im Zusammenhang mit der Novellierung der StVO 2013 ist durch die Verkehrsbehörde beabsichtigt, die Benutzungspflicht der Radwege aufzuheben. Der jetzt benutzungspflichtige rot gepflasterte Radweg würde dann dementsprechend zu einem sonstigen – nicht benutzungspflichtigen – Radweg. Radfahrende haben dann die Möglichkeit, entweder die Fahrbahn oder den sonstigen Radweg zu nutzen.

Unabhängig von der Frage der hier beschlussgegenständlichen grundsätzlichen Umgestaltung der Fontanestraße besteht bei Abordnung des Pflichtradweges in **jedem Fall** das Erfordernis, den sonstigen Radweg an den ampelgesteuerten Knotenpunkten entsprechend den Anforderungen der StVO auf die Straße zu führen. Dies betrifft insbesondere den Knotenpunkt Feldstraße / Fontanestraße. Dazu ist ein entsprechender Umbau des Knotenpunktes erforderlich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass neben dem immer schlechter werdenden Bauzustand der Straße vor allem die starke Lärmbelastung der anliegenden Wohnbebauung, der fehlende Baumbestand, die mangelhafte Führung, insbesondere der schnellen Radfahrenden, die Unfallgefährdung der Zufußgehenden und Radfahrenden besonders an den Knotenpunkten, Einmündungen und Grundstückszufahrten, die fehlenden Querungsanlagen, die mangelnde Barrierefrei-

heit, der hohe Parkdruck, die fehlende städtebauliche Integration und die Auflagen der Straßenverkehrsbehörde aufgrund des Inkrafttretens neuer Bestimmungen aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) 2013 wesentliche Gründe markieren, die eine grundlegende Erneuerung der Fontanestraße erfordern.

Die Fontanestraße ist deshalb auch Bestandteil der Projektliste des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) 2014. Das INSEK definiert im Handlungsfeld Infrastruktur / Verkehr für den Bereich der Fontanestraße / Edisonstraße ein Bündel von Maßnahmen. Diese lassen sich zusammenfassen unter dem Ziel „Grundhafte Erneuerung der Fontanestraße / Edisonstraße einschließlich des barrierefreien und verkehrssicheren Ausbaus der Knotenpunkte unter Berücksichtigung der Neuorganisation des Radverkehrs“.

2 Planungskonzept der Verkehrsanlage

2.1 Planungsgrundlagen / Prämissen

Mit Beschluss vom 27.06.2018 (BV0060/2018 inkl. Änderungsantrag AN/BV0060/2018/02) hat die Stadtverordnetenversammlung in namentlicher Abstimmung mit 22 Ja-Stimmen, 6 Gegenstimmen und 0 Enthaltungen die Eckpunkte für die weitere Planung zur Umgestaltung der Fontanestraße und die Förderantragstellung beschlossen. Dem Gestaltungsbeschluss zu Grunde lag eine Machbarkeitsstudie mit Variantenuntersuchung sowie verschiedene Phasen der Bürgerbeteiligung.

Die mit dem Gestaltungsbeschluss beschlossene Variante 1 beinhaltet folgende Eckpunkte, die Grundlage für die hier vorliegende Planung sind:

- Für die Fahrbahn wird eine Breite von 7,50 m angesetzt, die Gehwege weisen eine Breite von mindestens $\geq 2,60$ m auf, welches eine verkehrsrechtliche Anordnung „Gehweg / Radfahrer frei“ ermöglicht.
- Auf der Fahrbahn sind beidseitige Schutzstreifen in jeweils 1,50 m Breite abzumarkieren. Der Schutzstreifen ist neben der Abmarkierung zusätzlich mit Piktogramm (Radfahrende) zu versehen.
- Auf die Linksabbiegerfahrstreifen in die Feldstraße wird zugunsten einer symmetrischen Aufteilung des Straßenraums mit Baumallee und beidseitigem Parken verzichtet.
- Die Sichtverhältnisse an Zufahrten, Straßeneinmündungen und Querungsstellen sind zu verbessern.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Variantenfindung und weiteren Details auf den Gestaltungsbeschluss, die entsprechenden Anlagen sowie die mit Hausmitteilung vom 21.06.2018 übergebenen ergänzenden Unterlagen verwiesen. **Beschlussgegenständlich ist somit NICHT die grundsätzliche Gliederung der Straße, sondern die „technische“ Umsetzung der mit oben benanntem Beschluss definierten Eckpunkte.**

2.2 Geometrie und Baumschutz

2.2.1 Grundsätzlicher Straßenquerschnitt

Unter Anwendung der maßgeblichen „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) ist folgender Ausbau und grundsätzlicher Straßenquerschnitt vorgesehen:

- Mittig wird eine Fahrbahn in einer Breite von 7,50 m errichtet. Innerhalb dieser Fahrbahn können (bei entsprechender verkehrsrechtlicher Anordnung) beidseitige Schutzstreifen für Radfahrer von je 1,50 m mit entsprechenden Piktogrammen abmarkiert werden.

Die Fahrbahn wird in Splitt-Mastix-Asphalt ausgeführt. Dieser weist neben der höheren Lebensdauer um 2 db geringere Rollgeräusche als üblicher Asphalt auf und ist für hohe Verkehrsbelastungen besonders geeignet.

Die Einläufe der Straßenentwässerung werden dabei in die seitlichen Borde der Fahrbahn integriert. Dies hat den Vorteil, dass die im Schutzstreifen verfügbare Verkehrsfläche in ihrer Breite nicht durch Straßeneinläufe reduziert wird.

Die Schutzstreifen können im gesamten Planbereich zwischen Marwitzer Straße und Parkstraße durchgängig angelegt werden.

- Angrenzend an die Fahrbahn schließt ein im Mittel 3 m breiter Seitenstreifen an. In diesem werden die vorhandenen Bushaltestellen, die Stellplätze sowie das Straßenbegleitgrün integriert.
- Die Stellplätze werden in einer Breite von 2,75 m wasserdurchlässig angelegt. Diese 2,75 m setzen sich aus der PKW-Stellplatzbreite von 2,00 m und einem Ausstiegstreifen für den Fahrer von 0,75 m zusammen, um Konflikte mit den Radfahrenden auf der Fahrbahn (Tür öffnen) auszuschließen. Die Stellplätze werden dabei so angelegt, dass parkende Fahrzeuge zukünftig nicht die Sicht auf den fließenden Verkehr behindern.
- Die Fahrbahnachse ist so gewählt, dass die bestehenden und in den vergangenen Jahren barrierefrei hergestellten westlichen Bushaltestellen nicht verändert werden müssen. Die bestehenden östlichen Bushaltestellen werden nach Osten um ca. 0,50 m versetzt, um eine durchgängige Fahrbahnbreite von 7,50 m zu erhalten.
- Die Bestandsbäume werden weitestgehend erhalten, in die Seitenstreifen integriert und durch zusätzliche Baumpflanzungen ergänzt. Im Knoten Fontanestraße / Feldstraße ist die Fällung von 4 Linden notwendig, um die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Radfahrer, zu erhöhen.
- Beidseitig der Seitenstreifen werden Gehwege in einer Breite von mindestens 2,50 m (Plattenmaß) angelegt. Somit besteht die Möglichkeit der Ausschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ für den langsamen, unsicheren Radfahrenden bei entsprechender verkehrsrechtlicher Anordnung.
Im Bereich von Grundstückszufahrten verläuft der Gehweg dabei durchgehend, so dass der Gehweg und der Vorrang der Zufußgehenden und Radfahrenden für den Autofahrenden klar erkennbar ist.
- Das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser wird über einen neuen Regenwasserkanal abgeleitet.

Im Vergleich zum derzeit bestehenden Straßenausbau führt die Umsetzung der dargestellten Straßenquerschnitte zu einer Reduzierung der Versiegelung um ca. 2.000 m².

2.2.2 Knotenpunkt Marwitzer Straße / Fontanestraße

Im Knotenbereich zur Marwitzer Straße wird die Aufstellfläche für die Linksabbieger von derzeit ca. 30 m auf ca. 70 m verlängert, um somit auch in den Spitzenstunden einen flüssigen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Bei dieser Anpassungsmaßnahme handelt es sich um eine „Restleistung“ aus der Baumaßnahme Marwitzer Straße, die im Hinblick auf die geplante Baumaßnahme Fontanestraße seinerzeit noch nicht durchgeführt wurde.

Darauf hingewiesen wird, dass die Kosten für die Anpassungsmaßnahmen auch seinerzeit durch die Stadt Hennigsdorf zu tragen gewesen wären.

2.2.3 Knotenpunkt Fontanestraße / Feldstraße

Der Knoten Fontanestraße / Feldstraße wird (wie auch bisher) als mit ampelgesteuerter Knoten ausgebildet. Jedoch wird zukünftig auf die Errichtung separater Abbiegespuren in der Fontanestraße verzichtet (siehe dazu auch BV0060/2018 in Verbindung mit der Hausmitteilung vom 21.06.2018). Diese Entscheidung begründet sich wie folgt:

2.2.3.1 Ergebnisse der Verkehrszählung

Zur Untersetzung und Aktualisierung der alten Zählergebnisse aus dem Jahr 2010 erfolgte im November 2019 eine aktuelle Zählung der Verkehrsströme im Knoten Fontanestraße / Feldstraße. Im Ergebnis der Zählung kann für die Spitzenstunde Folgendes konstatiert werden:

- In der Spitzenstunde wird der Knoten insgesamt von 1.323 Verkehrsteilnehmern (100 %) befahren. Diese ergeben sich aus 1.234 Pkw (oder 93 %), 7 Bussen (0,5 %), 8 Lkw (0,6 %), 2 Krädern (0,15 %) und 72 Rädern (5,5 %).
- Aus Richtung Norden (Marwitzer Straße) bogen 29 Verkehrsteilnehmer in der Spitzenstunde (darunter keine Radfahrer, Busse und Lkw) in die Feldstraße Ost ein.
- Aus Richtung Süden (Hennigsdorf Zentrum) bogen 18 Verkehrsteilnehmer (darunter 1 Radfahrer, keine Busse und keine Lkw) in die Feldstraße West (Anliegerstraße / Tempo 30-Zone) ein.

Die aktuelle Zählung hat – wie auch vorangehende Zählungen – somit ergeben, dass der Geradeausverkehr auf der Fontanestraße die dominierende Fahrtrichtung ist. Linksabbieger aus der Fontanestraße in die Feldstraße (sowohl Richtung Osten als auch Richtung Westen) stellen nur einen geringen Anteil des Gesamtverkehrsaufkommens (knapp 4 %) dar.

2.2.3.2 Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung beider Knotenvarianten

Auf der Basis der aktuellen Verkehrszählung erfolgte im Rahmen der Vorplanung eine signaltechnische Berechnung des Knotens Fontanestraße / Feldstraße jeweils mit und ohne separate Linksabbiegespuren in der Fontanestraße.

Über diese verkehrstechnische Untersuchung (VTU) erfolgt die Einstufung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes in die Qualitätsstufen A - F, wobei die einzelnen Stufen wie folgt beschrieben werden können:

- A – sehr gut, d.h. nahezu **keine** Behinderung, sehr geringe Wartezeiten
- B – gut, d.h. geringe Beeinflussung der wartepflichtigen Kraftfahrzeuge
- bis F – mangelhaft, d.h. Überlastung, sehr hohe Wartezeiten, ständig zunehmender Stau

Die VTU kommt zu folgendem Ergebnis:

Knoten mit Linksabbiegerspur:

- Bei Beibehaltung der Linksabbiegespur wird die Qualitätsstufe A (sehr gut) für die Haupttrichtung Fontanestraße erzielt.
- Die mittlere Wartezeit beträgt für den gesamten Knoten mit Linksabbiegerspur 16 Sekunden. Während die Wartezeiten für den Geradeausverkehr in der Fontanestraße aus Richtung Nord bei etwas über 10 Sekunden liegen, betragen sie für den Linksabbieger (in die Feldstraße Ost) etwas über 20 Sekunden. Aus Richtung Süden kommend liegen die Wartezeiten für den Geradeausverkehr bei 13 Sekunden und für den Linksabbieger in die Feldstraße West bei 17 Sekunden.
- Aus der Nebenrichtung Feldstraße (West) kommend beträgt die Wartezeit knapp über 20 Sekunden (Qualitätsstufe B - gut) aus Feldstraße Ost etwas über 28 Sekunden (Qualitätsstufe B - gut).

Knoten ohne Linksabbiegerspur:

- Aufgrund der geringen Anzahl an Linksabbiegern ändert sich auch bei Verzicht auf die Linksabbiegerspur die Qualitätsstufe A (sehr gut, d.h. mittlere Wartezeit kleiner 20 Sekunden) für die Hauptfahrtrichtung Fontanestraße nicht.
- Die mittlere Wartezeit für den gesamten Knoten ohne Linksabbiegerspur beträgt 16,7 Sekunden, für die Haupttrichtung Fontanestraße (Geradeausverkehr) ca. 14 Sekunden.
- Aus der Nebenrichtung Feldstraße (West) kommend beträgt die Wartezeit knapp 20 Sekunden (Qualitätsstufe A), aus der Feldstraße Ost 26 Sekunden (Qualitätsstufe B - gut, Wartezeit kleiner 35 Sekunden).

Zusammenfassung der Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung

Durch den Verzicht auf die Linksabbiegerspur verlängert sich die mittlere Wartezeit für den Geradeausfahrenden um rd. 4 Sekunden (von 10 auf 14 Sekunden), für den aus Norden kommenden Linksabbieger in die Feldstraße reduziert sich die mittlere Wartezeit um ca. 6 Sekunden (von 20 auf 14 Sekunden).

Im Vergleich dazu betragen die mittleren Wartezeiten im Knoten Marwitzer Straße / Fontanestraße / Fontanesiedlung zwischen 34 Sekunden in der Frühspitze und 50 Sekunden in der Spätspitze.

Somit kann aus Sicht der Verwaltung – auch im Vergleich zum Knoten Marwitzer Straße (Landesstraße) – keine signifikante Verschlechterung für den Geradeausfahrenden auf der Fontanestraße festgestellt werden.

In Gegenüberstellung der verkehrstechnischen Untersuchungen beider Varianten ist somit zusammenfassend zu konstatieren, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens Fontanestraße / Feldstraße in beiden Varianten (d.h. sowohl mit als auch ohne separate Linksabbiegerspur in der Fontanestraße) als **sehr gut** (insbesondere für die Haupttrichtungen) bis **gut** (für Teile der Nebenrichtungen) einzustufen ist.

2.2.3.3 Weitere Entscheidungsfaktoren für die Variantenauswahl

Wie unter Punkt 2.2.3.2 dargestellt, könnten auf Basis der Leistungsfähigkeitsberechnung beide Knotenvarianten zur Ausführung kommen. Über den Aspekt der Leistungsfähigkeit hinaus sind aber noch weitere Gesichtspunkte wie die Verkehrssicherheit, Baumschutz, Klimaschutz, Verringerung der Versiegelung in die Abwägung und Entscheidungsfindung mit einzubeziehen.

Hier zeichnet sich die Knotenvariante OHNE Linksabbiegerspur durch folgende Vorteile aus:

- Klare, einfache Verkehrsführung und Übersichtlichkeit
 - Radfahrer müssen beim Abbiegen nicht mehrere Spuren queren. Der schnelle Radfahrer wird mit dem Fahrzeugverkehr geführt. Für den linksabbiegenden Radfahrer besteht die Möglichkeit des direkten (der Radfahrer ordnet sich im Vorfeld mittig in der Fahrbahn ein) bzw. auch des indirekten Abbiegens.
 - Gute Sichtverhältnisse auf den Straßenverkehr, da jeweils nur eine Spur je Richtung
- Verkürzung der Querungswege für Fußgänger um 3 m, dadurch wird die Räumzeit entsprechend kürzer und der Fußgänger fühlt sich sicherer.
- Die zukünftige Fahrbahnkante rückt jeweils ca. 1,50 m von der Bestandsbebauung weg, was zu einer Reduzierung des Fassadenlärmpegels führt.
- Reduzierung der zu versiegelnden Fläche um ca. 170 m²
- Die Anlage von bis zu 7 zusätzlichen Stellplätzen wird möglich.
- Die Pflanzung von zusätzlich ca. 6 Straßenbäumen wird möglich.
- Die Fällung von 4 Bäumen in der westlichen Fontanestraße, südlich Feldstraße wird nicht notwendig.

2.2.3.4 Fazit Variantenauswahl Knotenpunktgestaltung

Im Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung und der Betrachtung der weiteren Vorteile ist der Knotenpunkt aus Sicht der Verwaltung als Knoten ohne Linksabbiegerspur auszubauen.

Sachliche Gründe für die Errichtung einer Linksabbiegerspur liegen nicht vor, zumal die (innerhalb der sehr guten Qualitätsstufe A) ermittelte höhere mittlere Wartezeit von 4 Sekunden (im Vergleich zum Knotenpunkt mit Linksabbiegerspur) nicht signifikant ist. Dies gilt insbesondere auch, wenn man die mittleren Wartezeiten am Knoten Marwitzer Straße / Fontanestraße / Fontanesiedlung mit 34 Sekunden bzw. 50 Sekunden zum Vergleich heranzieht.

2.2.4 Zusätzliche Querungsmöglichkeiten

Neben den bereits vorhandenen barrierefreien Querungsmöglichkeiten werden zusätzliche barrierefreie Querungshilfen geschaffen (**Anlage 3**).

So sind nach Abschluss der Baumaßnahmen im Abschnitt zwischen Marwitzer Straße und Parkstraße insgesamt 15 Querungen barrierefrei mit differenzierter Bordhöhe (0 cm für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Rollatoren etc. und +6 cm für Sehbehinderte) ausgebaut.

Mit dem verringerten Fahrbahnquerschnitt und den Querungshilfen erfolgt eine deutliche Verbesserung der Querbarkeit der Fontanestraße und eine deutliche Reduzierung der trennenden Wirkung der Straße.

2.2.5 Abschnitt Havelplatz

Im Bereich des Havelplatzes soll die Fahrbahn (analog Rathenaustraße im Bereich der Havelpassage) leicht angehoben werden. Die Anrampung wird in Granitkleinsteinpflaster (10/10/10) und die Fahrbahn in Waschbeton errichtet.

Mit Belagwechsel wird der in diesem Bereich bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h Rechnung getragen, der Bereich inklusive der Verbindung zum Stadtpark „Conradsberg“ städtebaulich aufgewertet und der Charakter der Hauptverkehrsstraße abgeschwächt. Die derzeit vorhandene Fußgängerbedarfsampel entfällt zukünftig. Barrierefreie Querungen sind hier an jeder Treppe zum Havelplatz vorgesehen.

2.2.6 Stellplatzbilanz

Im Vergleich zu den derzeit zur Verfügung stehenden ca. 189 PKW-Stellplätzen werden zukünftig lediglich ca. 131 Stellplätze (bei einer Ausbaulänge von je 5,50 m je Stellplatz) im öffentlichen Verkehrsraum der Fontanestraße zwischen Marwitzer Straße und Parkstraße zur Verfügung stehen. Davon werden ca. 6 Stück für zwei Busse vorgehalten werden.

Die Reduzierung ist im Wesentlichen in der Verbesserung der Sichtverhältnisse an Straßeneinmündungen, Zufahrten und den barrierefreien Fußgängerquerungen und der Verlängerung der Linksabbiegerspur zur Marwitzer Straße begründet.

2.3 Auswahl, Konstruktion und Bemessung der Oberbauschichten

Die Befestigung der Fahrbahn (inkl. Schutzstreifen) erfolgt in Asphalt. Lediglich der Abschnitt im Bereich des Havelplatzes soll in Beton (Waschbeton) errichtet werden (**Anlage 3, Blatt 3**).

Die Gehwege werden in Betonplatten (35/35/5) diagonal verlegt ausgeführt. In Zufahrten läuft der Gehweg in Betonplatten (verstärkt 35/35/8) durch.

Die Zufahrten (vor und hinter dem durchgehenden Gehweg) selbst werden in Betonsteinrechteckpflaster (10/20), Farbe Grau, ausgeführt.

Die PKW-Stellplätze werden in Betonsteinfugenpflaster, Farbe Anthrazit, ausgeführt.

3 Beleuchtung

Im Rahmen der Arbeiten werden auf Grundlage der lichttechnischen Berechnungen die Leuchtenstandorte optimiert und angepasst. Die derzeitige beidseitig versetzte Anordnung und Lichtpunkthöhe von 6,0 m mit Ausleger soll beibehalten werden.

Zum Einsatz kommen sollen neue effiziente LED-Leuchten in ähnlicher Optik wie bereits im Heideweg bzw. im Bereich Krumme Straße. Die entsprechend erforderliche lichttechnische Berechnung erfolgt in Vorbereitung der Bauausführung. Insgesamt ist der Austausch von ca. 71 Leuchtaufbauten vorgesehen. Mit der Umrüstung auf LED-Leuchten entfällt die derzeit teilweise noch bestehende Nachtabschaltung. Dafür werden die Leuchten nachts gedimmt.

Bei Umrüstung der vorhandenen Leuchten und Errichtung der neuen Leuchten ergibt sich insgesamt eine Energieeinsparung von über 50 Prozent.

4 Pflanz- und Grünflächen

Die entstehenden Grünflächen zwischen der Fahrbahn und den Gehwegen werden in der Regel als Flächen- bzw. Muldenentwässerung für die Aufnahme des auf den Gehwegen anfallenden Regenwassers angelegt. Zu diesem Zweck erhalten die Flächen nach vegetationstechnischer Vorbereitung des Untergrundes eine Rasenansaat (Landschaftsrasen mit Kräuteranteil).

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob aufgrund der tatsächlichen Lage der Bestandsleitungen die Pflanzung aller im Plan dargestellten ca. 75 Straßenbäume zum jetzigen Zeitpunkt möglich wird. Zumindest perspektivisch sollen diese Baumstandorte frei von Leitungen gehalten werden. Sollten Leitungsumverlegungen verhältnismäßig sein, so werden diese im Rahmen der Baumaßnahme erfolgen.

Die Auswahl der Bäume und Sträucher erfolgt unter den Aspekten ihrer Funktion im Straßenraum, insbesondere hinsichtlich des positiven Einflusses auf das Kleinklima durch Staubbildung und Hitzeminderung, als Mittel zur stadträumlichen Gestaltung sowie zur Förderung der Artenvielfalt durch ein Angebot an Brut-, Nist- und Lebensstätten. Entscheidend für die Auswahl ist darüber hinaus die baumphysiologische Eignung für den Standort (Stadtklimafestigkeit, Krankheitsresistenz, Wuchsform).

Straßenbegleitend sollen schmalkronige, jedoch mittelhohe Linden (Kronendurchmesser bis ca. 6 - 8 m und Höhe bis ca. 12 - 18 m) in Sorten gepflanzt werden, die in den Einmündungsbereichen der Nebenstraßen durch ebenfalls schmalkronige Spitzahorn ergänzt werden. Südlich des Heidewegs vor der Fontanestr. 66 wird die vorhandene Zierkirschenpflanzung innerhalb der Grünflächen vervollständigt und durch eine gemischte Pflanzung niedriger Blühgehölze und Stauden im Seitenstreifen der Straße ergänzt. Auf Höhe der Hochhäuser ist die vorhandene Rotahornreihe der Grünfläche prägend, der Bereich vor der Fontaneschule könnte mit ca. sechs markanten Bäumen, z.B. Spitzahorn „Royal Red“, gestaltet werden.

5 Kosten und Finanzierung

5.1 Kosten

Das Gesamtbudget für die hier vorgestellte Baumaßnahme beträgt gemäß Kostenschätzung:

	Gesamt	1. Teilabschnitt Marwitzer Straße einschließlich Knoten Feldstraße	2. Teilabschnitt ab Knoten Feld- straße bis Parkstraße
davon	ca. 7.850.000 EUR	ca. 3.900.000 EUR	ca. 3.950.000 EUR
Straßen- und Wegebau	ca. 5.187.000 EUR	ca. 2.500.000 EUR	ca. 2.687.000 EUR
Regenentwässerung	ca. 1.415.000 EUR	ca. 700.000 EUR	ca. 715.000 EUR
Straßenbeleuchtung	ca. 161.000 EUR	ca. 90.000 EUR	ca. 71.000 EUR
Garten- und Landschaftsbau	ca. 237.000 EUR	ca. 140.000 EUR	ca. 97.000 EUR
Ampelanlage Feld- straße*	ca. 100.000 EUR	ca. 100.000 EUR	0,00 EUR
Planung	ca. 750.000 EUR	ca. 370.000 EUR	ca. 380.000 EUR

* Kosten Ampelanlage incl. Planungsanteil von ca. 20.000 €

Für Ingenieurleistungen wurden bereits im Haushalt 2019 Aufträge in Höhe von 150.000 EUR beauftragt und die entsprechenden Planungsaufträge ausgelöst. Die Kosten für die Umsetzung des 1. Teilabschnittes zwischen Marwitzer Straße und Feldstraße einschließlich der Ampelanlage in Höhe von 3.750.000 EUR sind im Haushalt 2020 einschließlich Verpflichtungsermächtigung für 2021 und 2022 gesichert.

5.2 Finanzierung

Die Durchführung und teilweise Finanzierung des Gesamtvorhabens soll im Rahmen des Förderprogramms „Aktive Stadtzentren II“ erfolgen, über das 2/3 der förderfähigen Kosten durch das Land und den Bund gefördert werden.

Dementsprechend wurde für die grundhafte Erneuerung der Fontanestraße im 1. Teilabschnitt im Oktober 2019 ein Antrag im Rahmen der Städtebauförderung „Aktive Stadtzentren II“ gestellt. Die beantragte Fördersumme beträgt 2.067.000 EUR. Zusätzlich werden ca. 800.000 EUR als Mehrbelastungsausgleich für entfallene Ausbaubeiträge dem Land in Rechnung gestellt.

Der Fördermittelantrag für die grundhafte Erneuerung der Fontanestraße im 2. Teilabschnitt wird erst im Anschluss nach Bewilligung für den 1. Teilabschnitt gestellt.

Bei Bewilligung der Fördermittel würde sich die Finanzierung wie folgt darstellen:

	Gesamt	1. Teilabschnitt	2. Teilabschnitt
davon	ca. 7.850.000 EUR	ca. 3.900.000 EUR	ca. 3.950.000 EUR
Anteil Mehrlastenausgleich Land (für entgangene Ausbaubeiträge nach KAG)	ca. 1.700.000 EUR	ca. 800.000 EUR	ca. 900.000 EUR
Anteil Fördermittel	ca. 4.100.000 EUR	ca. 2.067.000 EUR	ca. 2.033.000 EUR
Anteil Stadt	ca. 2.050.000 EUR	ca. 1.033.000 EUR	ca. 1.017.000 EUR

Sollte der Fördermittelantrag für den 1. Teilabschnitt abgelehnt werden, wäre zu prüfen, ob zumindest der Knotenausbau Fontanestraße / Feldstraße (ca. 130 m Ausbaulänge) einschließlich der Lichtsignalanlage durch die Stadt erfolgen sollte. Die Kosten dafür in Höhe von ca. 800.000 EUR sind in den Haushalt 2020 eingestellt. Dies würde dann jedoch einen entsprechenden zusätzlichen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung erfordern. Die weitere Umsetzung der hier dargestellten Straßenbaumaßnahme ist dann abhängig von der finanziellen Sicherstellung in den Folgejahren.

6 Bedingungen für Umsetzung

Auch mit erfolgtem Projektbeschluss unterliegt die tatsächliche Umsetzung des Vorhabens verschiedenen Rahmenbedingungen.

6.1 Koordination mit der Brückenbaumaßnahme Marwitzer Straße

Die Deutsche Bahn beabsichtigt, zwischen Juli 2022 und April 2025 die über die Marwitzer Straße verlaufenden Bahnbrücken zu erneuern. Damit verbunden sind temporäre Sperrungen der Marwitzer Straße und die Umleitung der Verkehre u.a. über den Knotenpunkt Feldstraße / Fontanestraße und die Fontanestraße.

Eine Umsetzung des ersten Teilabschnitts kann daher nur erfolgen, wenn sichergestellt ist, dass durch diese keine Beeinträchtigungen auf den Umleitungsstrecken entstehen.

6.2 Fördermittelbescheid

Wie schon unter 5.2 dargestellt, soll die Umsetzung der Maßnahme unter Inanspruchnahme aus dem Städtebauförderprogramm „Aktive Stadtzentren II“ (ASZ II) erfolgen. Voraussetzung für die Ausschreibung der Bauleistungen ist somit ein entsprechender Fördermittelbescheid.

In Abhängigkeit des Zeitpunkts der Vorlage des Bescheides ist zu prüfen, ob die dann noch zur Verfügung stehende Zeit ausreicht, die unter Punkt 6.1. benannten Bedingungen zu gewährleisten.

Reicht die zur Verfügung stehende Zeit nicht aus, den ersten Teilabschnitt bis zum Beginn der Brückenbaumaßnahme abzuschließen, ist in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber zu klären, ob (nach zunächst erfolgreichem Umbau des Knotenpunktes Fontanestraße / Feldstraße) dann erst der zweite Teilabschnitt zwischen Feldstraße und Parkstraße realisiert werden kann.

Sofern die Fördermittel nicht in der beantragten Höhe bewilligt werden, ist mit dem Fördermittelgeber abzustimmen, ob ggf. im ersten Schritt nur der Knotenpunkt Fontanestraße / Feldstraße neu geordnet wird.

7 Ablaufplanung

Mit dem Beschluss in der Stadtverordnetenversammlung am 25.03.2020 könnte folgender Ablauf realisiert werden:

Abschluss der Entwurfsplanung	März 2020
Durchführung des Genehmigungsverfahrens	bis Mai 2020
Erarbeitung Ausführungsplanung und Leistungsverzeichnis für den 1. Teilabschnitt	Mai 2020
Ausschreibung/Vergabe 1. Teilabschnitt (nur bei positivem Fördermittelbescheid)	Juni/Juli 2020
Baudurchführung 1. Teilabschnitt	August 2020 bis Februar 2022
Baudurchführung 2. Teilabschnitt	2023 /2024

Über die geplanten Baumaßnahmen in der Fontanestraße wurden die Bürger bereits im Vorfeld der Planung in öffentlichen Informationsveranstaltungen am 18.07.2017 und 16.05.2018 beteiligt. Im Zuge der weiteren Durchführung der Baumaßnahme erfolgt für die einzelnen Teilabschnitte dann noch einmal eine entsprechende Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer.