

## **Begründung**

### **1 Planungsstand**

#### **1.1 Auftrag der Verwaltung**

Mit Beschluss vom 06.05.2020 (BV0022/2020) hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hennigsdorf den „Projektbeschluss über die grundhafte Erneuerung der Fontanestraße zwischen Marwitzer Straße und Parkstraße in Hennigsdorf inklusive der Nebenanlagen“ gefasst.

Bestandteil des Beschlusses war auch der Auftrag an die Verwaltung, für die konkrete Gestaltung der Fontanestraße zwischen Nauener Straße und Parkstraße, d.h. für den Bereich Havelplatz, Hotel, Stadtpark und der Fontaneschule, verschiedene Varianten zu prüfen.

Gegenstand der Diskussion der Stadtverordneten waren unter anderem folgende Punkte:

- Auf eine Anrampung der Fontanestraße im Bereich des Havelplatzes soll verzichtet werden.
- Zur Sicherstellung einer verkehrssicheren Querung der Fontanestraße im Bereich des Havelplatzes soll mindestens eine Fußgänger-Lichtsignalanlage errichtet werden.
- Die Fahrbahn der Fontanestraße ist durchgängig in einer Breite von 8,00 m auszubauen innerhalb der beidseitig Schutzstreifen für Radfahrende von je 1,50 m abmarkiert werden.
- Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wegen der Grundschule in diesem Abschnitt bleibt erhalten.

Zu klären war darüber hinaus der Umgang mit der vorhandenen provisorischen Bushaltestelle in der Fontanestraße vor der Fontanegrundschule.

Für die Prüfung und Erarbeitung verschiedener Lösungsvarianten waren folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- **Berücksichtigung von Querungsbeziehungen /-bedarfe**

Von besonderer Bedeutung war die Berücksichtigung bestehender Querungsbeziehungen und -bedarfe. Diese betreffen u.a. sämtliche Wegebeziehungen zwischen dem östlich der Fontanestraße gelegenen Stadtzentrum und den westlich gelegenen Wohngebieten und Einrichtungen wie zum Beispiel die Fontanegrundschule, das Hotel oder der Conradsberg. Ebenso zu berücksichtigen war der Verlauf der Fernradwegroute „Historische Stadtkerne 1“ aus der Heustraße in den Stadtpark Conradsberg. Im Zusammenspiel mit den neu anzuordnen Bushaltestellen vor der Fontanegrundschule war weiter deren Erreichbarkeit zu beachten.

- **Verortung der Bushaltestellen**

Gegenwärtig bestehen in der Fontanestraße vor der Grundschule (stadteinwärts) und in der Parkstraße östlich Fontanestraße (stadtauswärts) zwei provisorische Bushaltestellen ohne Unterstand, die zurzeit durch die Linien 808 und 809 angefahren werden.

Hier sind im Bereich vor der Fontanegrundschule zwei dauerhafte Haltestellen mit entsprechenden Wartehäuschen einzuordnen, die dann auch durch die Linie 136 bedient werden können. Mit dieser Maßnahme wird die Anbindung des Zentrums an den ÖPNV verbessert und der ÖPNV gestärkt.

- **Sicherstellung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Knotens Parkstraße / Fontanestraße**

Werden entsprechend dem Prüfauftrag eine oder mehrere Fußgängerampeln vorgesehen, führt dies insbesondere in Bezug auf den Knoten Parkstraße / Fontanestraße zu einer Häufung von Lichtsignalanlagen auf dem ca. 200 m kurzen Straßenabschnitt.

Dementsprechend war im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung zu prüfen, welche Auswirkungen die Errichtung zusätzlicher Ampeln (auch in Verbindung mit den ergänzenden Bushaltestellen) auf die Leistungsfähigkeit der Knotens Parkstraße / Fontanestraße aber auch die Fontanestraße selbst haben.

#### **1.2 Variantenuntersuchung Gestaltung Bereich Havelplatz**

Für die Gestaltung der Fontanestraße wurden folgende unterschiedliche Varianten untersucht:

- Variante A: Ausbildung des Bereiches als „shared space“ ohne Lichtsignalanlagen
- Variante B: Schaffung einer lichtsignalgesteuerten Querungszone
- Variante C: Errichtung von lichtsignalgesteuerten barrierefreien Querungsmöglichkeiten

Zur Prüfung der vorgenannten Varianten waren neben der Abstimmung mit der anordnenden Verkehrsbehörde des Landkreises auch Kenntnis die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung erforderlich um zu gewährleisten, dass die Lösung einerseits verkehrsrechtlich anordenbar ist, es andererseits aber auch nicht zu Rückstauerscheinungen bis in den Knoten Fontanestraße / Parkstraße und damit zur Einschränkungen der Leistungsfähigkeit kommt.

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

▪ **Variante A**

Die Gestaltung der Fontanestraße im Bereich des Havelplatzes erfolgt mit Hilfe gestalterischer Elemente (u.a. Materialwechsel, Anrampung, kein Hochbord) in Form eines „shared space“ analog der Querung der Rathenaustraße zwischen Postplatz und Havelpassage (diese Variante entspricht der in der BV0022/2020 dargestellten Variante).

▪ Vorteile

- Die Akzeptanz der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird durch die bauliche Anlage erhöht.
- keine Rückwirkung auf den Knoten Fontanestraße / Parkstraße
- BürgerInnen können die Fahrbahn unter Berücksichtigung §1 StVO nahezu überall queren.
- Aufhebung der trennenden Wirkung der Fontanestraße

▪ Nachteile

- keine eindeutige Regelung zur Querung der Fontanestraße, ggf. Verunsicherung der Fußgänger (insbesondere Ältere und Schulkinder)

Diese Variante wurde bereits mit der BV0022/2020 vorgelegt und nicht beschlossen und wird somit auch nicht weiter verfolgt.

▪ **Variante B**

Mit der Schaffung einer lichtsignalgesteuerten Querungszone soll ein Bereich von mind. 60 m zur Querung mittels Signals freigegeben werden. Diese Variante nimmt die Idee der Variante A auf, die Querung der Fontanestraße im gesamten Platzbereich zu ermöglichen.

▪ Vorteile

- Die Querung der Fahrbahn über die gesamte Breite des Havelplatzes wird über Lichtsignale gesichert möglich.
- hohe Sicherheit insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer (u.a. Ältere, Schulkinder)

Festzustellen ist allerdings, dass die Anordenbarkeit derzeit nicht durch die StVO gedeckt ist und somit nicht vom Straßenverkehrsamt angeordnet werden kann. Nach Rücksprache mit der anordnenden Behörde sind maximale Querungsbereiche von ca. 10 m denkbar. Diese würden aber die Querungsbedarfe in Bereich Havelplatz nicht abdecken.

Dementsprechend wurde dieser Ansatz nicht weiter verfolgt.

▪ **Variante C**

Variante C sieht die Errichtung von zwei ampelgesteuerten barrierefreien Querungsmöglichkeiten im Bereich des Havelplatzes vor. Diese sollen jeweils am nördlichen und südlichen Ende des Havelplatzes angeordnet werden, sodass sowohl die Querungsbedarfe vom Zentrum in Richtung Norden (insbesondere auch in und aus dem Wohngebiet Cohnsches Viertel) als auch in Richtung Süden (Grundschule, Stadtpark Conradsberg, südwestlich gelegene Wohngebiete) berücksichtigt werden. Mit der Verortung der südlichen Ampel gegenüber dem Zugang zum Stadtpark werden gleichzeitig die Nutzenden der aus der Heinestraße kommenden und dann weiter im Stadtpark verlaufenden regionalen Radwegroute „Historische Stadtkerne 1“ entsprechend der StVO über die Fontanestraße geführt.

Bei dieser Variante erfolgt nur im Bereich der Ampeln eine entsprechende barrierefreie Absenkung des Bordes, während zwischen den Ampeln ein Hochbord zu errichten ist. Über die entsprechenden Absenkungen sind die offiziellen Querungsmöglichkeiten für die Zufußgehenden klar erkennbar. Dementsprechend ist auch eine zusätzliche Gestaltung des Bereiches zwischen den Ampeln über Farbe oder Materialwechsel nicht möglich, da solche Maßnahmen sowohl für Querende als auch Autofahrende und Radfahrende einen Querungsbereich signalisieren würden, der jedoch tatsächlich nicht gegeben ist, sodass für alle Verkehrsteilnehmende wieder eine uneindeutige verkehrliche Situation geschaffen werden würde.

- Vorteile
  - hohe Sicherheit insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer (u.a. Ältere, Schulkinder) an den lichtsignalgesteuerten Knoten
  - eindeutig festgelegte Querungsbereiche an den Lichtsignalanlagen
  - grundsätzlich gute Steuerungsmöglichkeit des Verkehrs in Abstimmung mit dem lichtsignalgesteuerten Knoten Fontanestraße / Parkstraße durch Koordination der Ampelschaltungen
  - Nach Rücksprache mit der anordnenden Behörde wäre eine solche Lösung anordenbar.
- Nachteile
  - etwas höhere Kosten (Errichtung von zwei Fußgängerampeln und den jährlichen Bewirtschaftungskosten (u.a. für Wartung, Stromkosten, Unterhaltung))
  - Begrenzung der StVO-konformen Querungsmöglichkeiten auf die beiden Standorte der Fußgängerlichtsignalanlagen

In Kenntnis der Ablehnung der Variante A durch die Stadtverordneten sowie der nicht bestehenden verkehrsrechtlichen Anordnenbarkeit der Variante B besteht somit aus Sicht der Verwaltung nur die Möglichkeit, den Bereich des Havelplatzes entsprechend der Variante C zu gestalten. Diese entspricht auch dem Auftrag der Stadtverordneten, die Querung der Fontanestraße im Bereich des Havelplatzes über mindestens eine Fußgängerampel zu steuern.

### 1.3 Verortung der Bushaltestellen

Bei der Verortung der Bushaltestelle waren neben städtebaulichen Gesichtspunkten auch der Aspekt der Zuordnung zur Grundschule, insbesondere auch die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Parkstraße / Fontanestraße, zu berücksichtigen.

Die Variantenprüfung kam hier zu folgendem Ergebnis:

- **Verortung beider Haltestellen im Bereich des Havelplatzes zwischen den Ampeln**

Eine Verortung zwischen den beiden Ampeln wurde aus folgenden Gründen verworfen:

- Entfernung zur Grundschule
  - Nähe zu den nächsten nördlich liegenden Bushaltestellen an der Fontanestraße
  - Lage der östlichen Haltestelle im Bereich der Treppenaufgänge zum Havelplatz
- **Verortung der westlichen Haltestelle (stadtauswärts)**
- Die Verortung der westlichen Haltestelle (stadtauswärts) erfolgt direkt vor der Fontanegrundschule und somit am Standort der bislang provisorischen Haltestelle.
- Mit der Lage direkt südlich der neu vorgesehenen Ampelanlage ist auch eine sichere Erreichbarkeit aus dem westlich der Fontanestraße liegenden Stadtzentrum gewährleistet.
- Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Parkstraße / Fontanestraße bestehen unabhängig von der konkreten Ausgestaltung des Knotenpunktes entsprechend der verkehrstechnischen Untersuchung nicht.
- **Verortung der östlichen Haltestelle (stadteinwärts)**
- Geprüft wurden hier eine Verortung der Haltestelle südlich und nördlich der Heiustraße. Die Entscheidung für den Standort nördlich der Heiustraße erfolgte zum einen aufgrund der Nähe zur Fußgängerampel. Diese ermöglicht einerseits das sichere Erreichen der Haltestelle aus den westlich der Fontanestraße liegenden Wohngebieten und andererseits eine sichere Querung für Schülerinnen und Schüler
- Zum anderen sprechen verkehrstechnische Gründe gegen den südlichen Standort, da bei einem Halten der Busse an der Haltestelle aufgrund der geringeren Distanz zum Knotenpunkt Parkstraße / Fontanestraße ggf. die Gefahr des Rückstaus auf den Knotenpunkt besteht.

Somit wurden die neuen dauerhaften Haltestellen in räumlicher Nähe zur neuen südlichen Fußgängerampel verortet.

#### 1.4 Gewährleistung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit

Bei der Wahl der Ampelstandorte und der Standorte der Bushaltestellen waren jeweils die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Parkstraße / Fontanestraße zu berücksichtigen.

Die zu diesem Zweck beauftragte verkehrstechnische Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass mit den jetzt gewählten Standorten der Haltestellen sowie der koordinierten Steuerung der Lichtsignalanlage im Knoten Fontanestraße / Parkstraße mit den neuen Fußgängerlichtsignalanlagen die höchste Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erreicht werden kann.

Die verkehrstechnische Untersuchung berücksichtigt dabei sowohl die bestehenden Verkehrsbelastungen und Abbiegebeziehungen am Knotenpunkt als auch perspektivisch veränderte Verkehrsbelastungen und erhöhte Abbiegevorgänge zwischen Fontanestraße und östlicher Parkstraße. Diese sind u.a. aufgrund des Neubaus des Stadtbades aber auch ggf. bei einer Erhöhung der Verkehrsbedeutung der Parkstraße nicht unrealistisch.

Auch wenn die Entscheidung über den genauen Ausbau des Knotenpunktes Parkstraße / Fontanestraße erst in einem weiteren Beschluss voraussichtlich Mitte 2021 getroffen werden soll und somit NICHT Gegenstand des hier vorliegenden Beschlusses ist, wurde im Rahmen der Vorbereitung des hier zur Vorlage kommenden Beschlusses auch überschlägig die Leistungsfähigkeit des Knotens in den oben beschriebenen Varianten geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung kann man feststellen, dass der Knoten auch **ohne** separate Linksabbiegespur leistungsfähig (mit der Qualitätsstufe A – sehr gut) wäre. Um hier Vorzüge und Nachteile einer Knotenlösung mit bzw. ohne Linksabbiegespur zukunftsicher abwägen zu können, sind jedoch noch weitere Untersuchungen erforderlich. Prinzipiell ist jedoch zu konstatieren, dass (wie die in der **Anlage 4** beigefügten Varianten zeigen) der Knoten in Abhängigkeit der weiteren Entscheidung der Stadtverordneten sowohl mit als auch ohne Linksabbiegespur errichtet werden könnte. Seitens der Verwaltung wird derzeit davon ausgegangen, dass rechtzeitig zum Bauende (voraussichtlich Ende 2022) des hier beschlussgegenständlichen Abschnitts dann die Voraussetzungen für eine nahtlose weitere Umgestaltung des Knotenpunktes vorliegen werden.

## 2 Planungskonzept der Verkehrsanlagen

Im Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung, der unter Punkt 1 dargestellten Variantenprüfungen und basierend auf den mit dem Projektbeschluss (BV0022/2020) bereits abschließend definierten wesentlichen Rahmenbedingungen für die Umgestaltung wird folgende Gestaltung des Abschnitts der Fontanestraße zwischen Nauener Straße und Parkstraße vorgeschlagen:

- Die Fahrbahn wird in einer Breite von 8,00 m errichtet, auf der beidseitige Schutzstreifen in jeweils 1,50 m Breite abmarkiert werden.
- Die Gehwege weisen eine Breite von mindestens 2,50 m auf, welche eine verkehrsrechtliche Anordnung „Gehweg / Radfahrer frei“ ermöglicht.
- Der bestehende Zufahrtsbereich zum Havelplatz wird baulich in einen nördlichen Zugangsbereich für Zufußgehende und einen südlichen Zufahrtsbereich für Fahrzeuge zur gelegentlichen Bewirtschaftung des Havelplatzes und Absicherung der Markttage gegliedert. Die Aufteilung des Bereiches ergibt sich zwangsläufig aus der Bestandsituation mit der Storchengalerie und dem Treppenaufgang und der Zufahrt im Bestand. Der barrierefrei zu gestaltende Bereich für die Zufußgehenden ist im Bereich des Zugangs zum Havelplatz bereits jetzt mit drei festen Pollern vor einer Befahrung gesichert. Eine weitere Untergliederung wird über die Unterschiedliche Gestaltung des Bords (abgesenkter Bord im Ampelbereich, Hochbord, abgesenkter Bereich im Zufahrtsbereich) erfolgen.
- Die Querung der Fontanestraße im Bereich des Havelplatzes wird über zwei Fußgängerlichtsignalanlagen am barrierefreien Zugangsbereich zum Havelplatz (nördliche Rampe) und den barrierefreien Zugangsbereich auf Höhe des Eingangs in den Stadtpark gesichert. Zwischen den beiden Fußgängerampeln erfolgt die Errichtung eines Hochbordes. Darüber hinaus werden im Bereich des Havelplatzes teilweise Pflanzflächen in den Nebenanlagen der Fontanestraße vorgesehen. Die Schaltung der Fußgängerlichtsignalanlagen erfolgt gleichlaufend, so dass jeweils beide Ampeln das gleiche Signal zeigen.

- Die Einmündungen der Nauener Straße und der Heinestraße werden als Zufahrt (durchgezogener abgesenkter Bord) ausgebildet. Damit wird hier insbesondere die Verkehrssicherheit für Radfahrende durch bauliche Maßnahmen (durchlaufender Schutzstreifen und Gehweg) verbessert.
- Nach Abstimmung mit dem Hotel erfolgt zukünftig die Erschließung des Hotels mit Kraftfahrzeugen von der Nauener Straße. Die Vorfahrt am Hotel wird zukünftig nur noch für Zufußgehende genutzt, sodass eine Anbindung für Kraftfahrzeuge (Bordabsenkung) an die Fontanestraße damit nicht mehr erforderlich ist. Damit vereinfacht sich die Situation in diesem Bereich insbesondere auch für Sehbehinderte. In Abstimmung mit dem Hotelbetreiber wird jedoch eine Halte- und Ausstiegsmöglichkeit für Hotelgäste in der Nauener Straße geschaffen.
- Jeweils nördlich (stadteinwärts) und südlich (stadtauswärts) der Heinestraße wird eine Bushaltestelle errichtet. Diese Bushaltestelle wird entsprechend den Standards der Hennigsdorfer Bushaltestellen mit einer Wartehalle mit Dachbegrünung (Modell Fontanesiedlung) und jeweils drei Fahrradabwehrbügeln ausgestattet.

Die zeichnerische Darstellung ist der **Anlage 3** zu entnehmen.

### 3 Kosten und Finanzierung

Entsprechend den mit dem Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) erfolgten Abstimmungen wird seitens des LBV gegenwärtig nur eine Förderung des Abschnitts zwischen Feldstraße und Parkstraße (inkl. Knoten Feldstraße) im Rahmen der Städtebauförderung für realistisch gehalten.

Mit diesem Abschnitt werden durch das LBV aufgrund der räumlichen Nähe zum Stadtzentrum die größten Effekte im Sinne der Städtebauförderung gesehen.

Für den vorgenannten Abschnitt ist über bereits bestehende Förderbescheide aus den Vorjahren und dem jetzt am 30.09.2020 ergangenen Förderbescheid für das Förderjahr 2020 die Förderung über die Städtebauförderung sichergestellt.

#### 3.1 Kosten

Abweichend von den in der BV0020/2020 benannten Bauabschnitten wurde die Kostenaufteilung nunmehr für den geförderten Teilabschnitt zwischen Feldstraße (inkl. Knotenpunkt) und Parkstraße (ohne Knotenpunkt) sowie zwischen Feldstraße (ohne Knotenpunkt) bis Marwitzer Straße neu untergliedert.

Ebenso wurde entsprechend des fortgeschriebenen Planungsstandes auch eine Kostenfortschreibung vorgenommen. Auch wurden die Zuschläge für perspektivische Preiserhöhungen entsprechend den veränderten Durchführungszeiträumen angepasst. Für den hier gegenständlichen Abschnitt der Fontanestraße wurden entsprechende Ansätze für die Maximalvariante berücksichtigt. Die Kostenansätze für den 1. Teilabschnitt (neu) entsprechen dabei den dem LBV im Rahmen der Förderantragstellung benannten Kostenansätzen.

	Gesamt neu	1. Teilabschnitt (neu) Feldstraße bis Parkstraße einschließlich Knoten Feldstraße	2. Teilabschnitt (neu) ab Marwitzer Straße bis Knoten Feldstraße
<b>Gesamtkosten</b>	<b>ca. 6.470.000 €</b>	<b>ca. 3.800.000 €</b>	<b>ca. 2.670.000 €</b>
Straßen- und Wegebau	ca. 4.750.000 €	ca. 2.800.000 €	ca. 1.950.000 €
Regenentwässerung	ca. 740.000 €	ca. 420.000 €	ca.320.000 €
Straßenbeleuchtung	ca. 215.000 €	ca. 100.000 €	ca. 115.000 €
Garten- und Landschaftsbau	ca. 185.000 €	ca. 70.000 €	ca. 115.000 €
Ampelanlagen*	ca. 150.000 €	ca. 150.000 €	0,00 €
Planung	ca. 430.000 €	ca. 260.000 €	ca.170.000 €

Für Ingenieurleistungen wurden auf Basis des Haushalts 2019 bereits Aufträge (insbesondere Planungsaufträge) in Höhe von 150.000 € ausgelöst. Die Kosten für die Umsetzung des nunmehr neuen 1. Teilabschnittes zwischen Feldstraße und Parkstraße einschließlich des lichtsignalgesteuerten Knotens Fontanestraße / Feldstraße in Höhe von 3.800.000 € sind im Haushalt 2021 einschließlich Verpflichtungsermächtigung 2021 für 2022 gesichert.

### 3.2 Finanzierung

Bei der Finanzierung des Vorhabens muss unterschieden werden zwischen dem 1. Teilabschnitt (neu) zwischen Feldstraße und Parkstraße (inkl. Knoten Feldstraße) und dem 2. Teilabschnitt (neu) zwischen Feldstraße (ohne Knoten) und Marwitzer Straße.

#### 3.2.1 Finanzierung 1. Teilabschnitt (neu) – Feldstraße (mit Knoten) bis Parkstraße

Wie bereits oben ausgeführt sieht das LBV für den 1. Teilabschnitt (neu) eine Förderfähigkeit im Rahmen der Städtebauförderung (früher Allgemeine Stadtzentren (ASZ), jetzt neu Lebendige Stadtzentren (LZ)).

Unter Berücksichtigung der in den vorlaufenden Programmjahren im Förderprogramm ASZ ergangenen Förderbescheiden sowie des aktuell am 30.09.2020 ergangenen Förderbescheides für das Programmjahr 2020 stehen ausreichend Fördermittel zur Verfügung, um den Fördermittelbedarf für die noch angedachten Fördervorhaben (Citymanager / Umbau Fontanestraße Teilabschnitt 1 (neu)) im ASZ /LS sicherzustellen.

Förderfähig sind dabei die Gesamtkosten abzüglich der über den Mehrbelastungsausgleich des Landes (für entgangene KAG-Beiträge) erwarteten Einnahmen. Dieser wird für den 1. Teilabschnitt (neu) auf ca. 725.000 € geschätzt. Somit verbleiben förderfähige Kosten in Höhe von 3.050.000 €, die zu 2/3 über die Städtebauförderung gefördert werden

In der Gesamtschau stellt sich die Finanzierung des 1. Teilabschnitts (neu) somit wie folgt dar:

	1. Teilabschnitt (neu)
<b>Gesamtkosten</b>	ca. 3.800.000 €
davon	
Anteil Mehrlastenausgleich Land (für entgangene Ausbaubeiträge nach KAG)	ca. 725.000 €
Anteil Fördermittel	ca. 2.050.000 €
Anteil Stadt	ca. 1.025.000 €

Mit dem Haushaltsansatz im Haushalt 2021 (inklusive VE 2022) und den bereits im Haushalt 2020 bestehenden Ansätzen ist somit die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme Fontanestraße zwischen Feldstraße und Parkstraße, einschließlich des Knotenumbaus Fontanestraße / Feldstraße, finanziell abgesichert.

#### 3.2.2 Finanzierung 2. Teilabschnitt (neu) – Feldstraße (ohne Knoten) bis Marwitzer Straße

Anders als für den 1. Teilabschnitt muss gegenwärtig davon ausgegangen werden, dass über das LBV hierfür keine Städtebaufördermittel bereitgestellt werden.

Insofern muss zum gegenwärtigen Zeitpunkt konstatiert werden, dass die Finanzierung des 2. Teilabschnitts nur über Mittel der Stadt bzw. über die Zahlungen aus dem Mehrbelastungsausgleich des Landes gegeben ist.

Seitens der Verwaltung erfolgt jedoch laufend eine Prüfung aktueller Förderprogramme. Denkbar ist z. B. eine Förderung nach der RiLi für die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg – Teil kommunaler Straßenbau (RiLi KStB Bbg 2020). Ein entsprechender Antrag kann jedoch erst in entsprechendem zeitlichen Vorlauf zur tatsächlichen Realisierung gestellt werden, mit der erst nach dem Abschluss der Baumaßnahmen an der Eisenbahnbrücke Marwitzer Straße (derzeit 03/2025) begonnen werden kann.

Ohne die Berücksichtigung von Fördermitteln stellt sich die Finanzierung des 2. Teilabschnitts gegenwärtig wie folgt dar:

	2. Teilabschnitt (neu)
<b>Gesamtkosten</b>	
davon	ca. 2.670.000 €
Anteil Mehrlastenausgleich Land (für entgangene Ausbaubeiträge nach KAG)	ca. 650.000 €
Anteil Fördermittel	0 €
Anteil Stadt	ca. 2.020.000 €

#### 4 Ablaufplanung

Mit dem Beschluss in der Stadtverordnetenversammlung am 09.12.2020 könnte folgender Ablauf für die Umsetzung des 1. Teilabschnitts (neu) realisiert werden:

Abschluss der Entwurfsplanung	Januar 2021
Durchführung des Genehmigungsverfahrens	bis März 2021
Erarbeitung Ausführungsplanung und Leistungsverzeichnis - für den Knoten Feldstraße - für den Abschnitt südlich Feldstraße bis Parkstraße	bis Januar 2021 bis Mai 2021
Ausschreibung/Vergabe Baumaßnahme - für den Bereich Knoten Feldstraße - für den Abschnitt südlich Feldstraße bis Parkstraße	März 2021 bis Juni 2021
Baudurchführung - für den Knoten Feldstraße - Für den Abschnitt südliche Feldstraße bis Parkstraße	März – Juli 2021 Juli 2021 bis Juni 2022
Baudurchführung 2. Teilabschnitt (Neu)	frühestens ab 2025

Im Zuge der Durchführung der Baumaßnahme erfolgt eine Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer.