

## Vorlage

Drucksachen-Nr.:	<b>DR/BV/446/2011/VI-66</b>
Einreicher:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	19.12.2011				liegt vor
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	12.01.2012	6	0	3	liegt vor
Stadtrat	öffentlich	01.02.2012	verwiesen			liegt vor
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	23.02.2012				
Stadtrat	öffentlich	14.03.2012				

### **Titel:**

Ersatzneubau Muldebrücke (BW 11) im Zuge der B 185  
Maßnahmebeschluss

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Maßnahmebeschluss für die Baumaßnahme Ersatzneubau Muldebrücke (BW 11) im Zuge der B 185 mit einem Investitionsumfang von ca. 14,173 Mio. € wird unter Vorbehalt bestätigt.
2. Die Realisierung steht unter dem Vorbehalt, dass der Stadtrat die Verwendung der Fördermittel der EU-Strukturfondsperiode EFRE 2007 – 2013 für den Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) im Zuge der B 185 beschließt.

Gesetzliche Grundlagen:	Straßengesetz Land Sachsen-Anhalt Hauptsatzung der Stadt Dessau-Roßlau Gemeindeordnung
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	Varianteentscheidung am 17.11.2010 DR/BV/310/2010/VI-66 Eröffnung Planfeststellung am 01.09.2011 DR/BV/278/2011/VI-66
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	Schadens-Gutachten 2005 (IV Nr. 8026/2005)
Hinweise zur Veröffentlichung:	keine

### **Finanzbedarf/Finanzierung:**

Für den Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) im Zuge der B 185 sind Gesamtausgaben in Höhe von 14.173.000 € in der HHSt. 2.66000 94006 zu veranschlagen.

Die Finanzierung stellt sich bei einer 80%igen Förderung gemäß Entflechtungsgesetz (EntflechtG), Bereitstellung von Fördermitteln der EU (EFRE) sowie der ergänzenden Förderung des 20%igen Eigenanteils der Stadt (für den Anteil EntflechtG) aus dem FAG nach derzeitigem Erkenntnisstand wie folgt dar:

Gesamtkosten	14.173 T€
Fördermittel	11.440 T€
Eigenmittel	2.733 T€

Eine detaillierte Darstellung ist Bestandteil der Anlage 1.

**Begründung:** siehe Anlage 1

Für den Einreicher:

Beigeordneter

beschlossen im Stadtrat am:

Dr. Exner  
Vorsitzender des Stadtrates

Hoffmann  
1. Stellvertreter

Storz  
2. Stellvertreter

## **Anlage 1:**

### **Begründung:**

Mit Beschluss des Stadtrates am 26.10.2011 wurde die Verwaltung beauftragt, den Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) im Zuge der B 185 parallel zum favorisierten Neubau der Ostrandstraße zur Realisierung vorzubereiten, um der Stadt die Inanspruchnahme der Fördermittel der EU-Strukturperiode EFRE 2007 – 2013 in jedem Fall zu sichern.

Mit dem vorliegenden Beschluss soll die Maßnahme sowie die mögliche Finanzierung, vorbehaltlich der Freigabe durch den Stadtrat, grundsätzlich bestätigt und damit die Möglichkeit eröffnet werden, eine kurzfristige Entscheidung zur Umsetzung (als Ersatzvorhaben für den Neubau der Ostrandstraße) treffen zu können.

Das Herbeiführen aller notwendigen Beschlüsse ist zwingende Voraussetzung für eine fristgerechte Verwendung der Fördermittel.

### **1. Veranlassung**

Der Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) im Zuge der B 185 wird aufgrund der im Gutachten vom 14.06.2005 beschriebenen Bauwerksschäden sowie der nachgewiesenen, nicht ausreichenden Schubtragfähigkeit zwingend erforderlich. Durch zusätzliche Sonderprüfungen im halbjährlichen Intervall wird das Bauwerk überwacht und die Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit beurteilt, um auf nachteilige Veränderungen sofort reagieren zu können.

### **2. Beschreibung der Maßnahme**

Das Vorhaben umfasst den Ersatzneubau der Muldebrücke einschließlich der erforderlichen Baufeldfreimachung (Umverlegung der Medienleitungen), den Ausbau der angrenzenden Knotenpunkte, die während der Bauzeit erforderliche Umfahrung mit Behelfsbrücke (siehe Anlage A, Gesamtanlageplan) und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Vorliegende verkehrstechnische Untersuchungen belegen, dass auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens ein vierstreifiger Ausbau der Bundesstraße im Brückenquerschnitt erforderlich wird. Die generelle verkehrstechnische Lösung des zukünftigen Verkehrsknotenpunktes B 185/Wasserstadt wurde bereits mit der Variantenentscheidung am 17.11.2010 dem Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt vorgestellt und beschlossen.

#### **2.1. Baufeldfreimachung (Baumfällung, Abbruch Gebäude)**

Im Bereich der Verkehrsanlage B 185 und der dazugehörigen bauzeitlichen Umfahrung werden Baumfällungen (siehe Anlage A) erforderlich. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sowie in der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind die entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dokumentiert.

Aufgrund der neuen Knotengeometrie B 185/Wasserstadt ist der Abriss des Nebengebäudes der Gaststätte „Zollhaus“ notwendig. Der derzeit bestehende Pachtvertrag für das im Eigentum der Stadt befindliche Nebengebäude der „Gaststätte Zollhaus“ wird nach Vorliegen des Baurechts und der Festlegung über die Realisierungszeit fristgerecht beendet. Die Gaststätte „Zollhaus“ und der dazugehörige Freisitz bleiben bestehen.

## 2.2. Leitungsumverlegung Versorgungsträger (Mediendüker)

Im vorhandenen Brückenbauwerk befinden sich mehrere Medienleitungen, die neu einzuordnen sind. Nördlich der vorhandenen Muldebrücke ist ein Medienkorridor (in Anlage A blau gekennzeichnet) vorgesehen. In diesem Korridor werden Düker für die Medien Gas, Mischwasser, Trinkwasser und Strom der DVV Stadtwerke verlegt.

Die Kabel für Straßenbeleuchtung, Telekom und Lichtsignalanlage werden bauzeitlich über die Behelfsbrücke geführt und zum Bauende am Überbau des neuen Brückenbauwerkes endgültig verlegt.

Der Hochwassermesspegel vom Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft wird am Ersatzneubau montiert. Im Überbau der neuen Brücke wird eine Glättemeldeanlage installiert, die die entsprechenden Meldungen an den PC Winterdienst des Eigenbetriebes Stadtpflege in der Wasserwerkstraße übersendet.

## 2.3. Behelfsbrücke (SB 30) und Umfahrung während der Bauzeit

### 2.3.1 Ausführung (Havarielösung) vor dem Neubau der Ostrandstraße

Zur Aufrechterhaltung des Bundesstraßenverkehrs während der Bauzeit sind entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Nach Abwägung aller technischen Möglichkeiten sowie naturschutzrechtlicher Belange wurde eine nördliche Behelfsumfahrung mit einer 97 m langen Behelfsbrücke (Straßenbrückengerät SB 30) als Vorzugsvariante herausgearbeitet.

Eine abschnittsweise Nutzung des alten Brückenbauwerkes zur Verkehrsführung im Baubereich wurde im Schadensgutachten (2005) untersucht. Bereits das Schadensgutachten schließt aufgrund des kritischen Bauzustandes der vorhandenen Muldebrücke eine Teilnutzung mit veränderter Lastverteilung (Bauhelf) aus statischen Gründen aus. Dieses Ergebnis hat sich durch die aktuelle Fachplanung erneut bestätigt.

Die Behelfsumfahrung verläuft parallel zur Baumaßnahme des Ersatzneubaus. Sie quert dabei die einmündenden Nebenstraßen Friederikenplatz und Wasserstadt. Die Behelfsumfahrung sichert die Verkehrsführung der Bundesstraße außerhalb des Baufeldes und damit die Baufreiheit für den Ausbau der Verkehrsanlagen. In diesem Fall ist auf der Behelfsbrücke ein dreistreifiger Fahrbahnquerschnitt vorzusehen. Für Radfahrer und Fußgänger ist die Benutzung einseitig im Gegenverkehr vorgesehen.

Nach Fertigstellung der neuen Verkehrsanlage und Rückführung des Verkehrs auf die ausgebaute B 185 erfolgt der stufenweise Rückbau der Behelfsbrücke und der Umfahrung.

In der Anlage A ist die Behelfsumfahrung rot dargestellt.

### 2.3.2 Ausführung nach dem Neubau der Ostrandstraße

Die Nutzung der Ostrandstraße zur Führung des Umleitungsverkehrs beim Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) wurde verkehrstechnisch untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass die Ostrandstraße den zusätzlichen Bundesstraßenverkehr der B 185 nicht aufnehmen kann, da insbesondere in den Knotenpunkten die dazu erforderliche Leistungsfähigkeit nicht nachgewiesen werden konnte.

Im Ergebnis einer umfangreichen Variantenbetrachtung wurde festgestellt, dass zur Sicherung der Führung des Bundesstraßenverkehrs der B 185 auch bei Vorhandensein der Ostrandstraße eine Behelfsbrücke unverzichtbar ist, die jedoch

auf einen zweistreifigen Fahrbahnquerschnitt reduziert werden kann.

Die Baukosten der zweistreifigen Behelfsbrücke mit Behelfsumfahrung reduzieren sich um 589 T€ auf insgesamt ca. 1.550 T€ gegenüber 2.139 T€ (dreistreifige Behelfsbrücke und Umfahrung).

#### 2.4. Brückenbau (Abbruch der vorhandenen Brücke, Errichtung Ersatzneubau)

Nach der Verkehrsfreigabe der Umfahrung und Umverlegung der B 185 erfolgt der Abriss der alten Muldebrücke (BW 11). An gleicher Stelle wird der Ersatzneubau Muldebrücke als Zweifeld-Rahmenkonstruktion mit Verbund-Hohlkasten-Tragwerk (Anlage B Bauwerksskizze) errichtet. Unter Berücksichtigung des Bemessungshochwassers wird die Gradienten um ca. 1,50 m höher gegenüber dem Bestand.

##### • Bauwerkparameter Muldebrücke (BW 11)

Bauart:	2-feldrige integrale Stahlverbundbrücke in Widerlager eingespannte Stahlhohlkästen mit Betonfahrbahnplatte
Gesamtlänge zw. Endauflagern:	84,00 m
Einzelstützweiten:	37,50/37,50 m (analog Bestandsbrücke)
Breite zwischen Geländern:	24,50 m
Brückenfläche:	2.058,0 m <sup>2</sup>
Fahrbahnbreite:	4 x 3,25 m + 2 x 0,50 m = 14,00 m
Geh-/Radwegbreite:	2 x 5,25 m = 10,50 m
Geländerhöhe:	1,20 m
Belastungsklasse:	gemäß DIN-Fachbericht 101

#### 2.5. Straßenbau, Ufergestaltung sowie Lichtsignalanlagen

Durch die notwendige Anhebung der Gradienten im Brückenbereich machen sich umfangreiche Anpassungen der angrenzenden Knotenpunkte Friederikenplatz und Wasserstadt an das Brückenbauwerk erforderlich. Die Gesamtausbaulänge beträgt ca. 435 m.

Die Linienführung der Verkehrsanlagen (B 185) bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Der Querschnitt der B 185 zwischen der Baugrenze Ludwigshafener Straße und der Muldebrücke ist mit 4 Fahrstreifen, zwei pro Richtung, sowie beidseitig liegenden getrennten Geh-/Radwegen geplant. Östlich des Brückenbauwerkes ist das historische Zitat des Pappelrondells aufzunehmen. Die Einmündung Wasserstadt wird verkehrssicher und leistungsfähig zur aufgeweiteten Einmündung in Form eines Rondells umgestaltet. Dabei wird dem durchgehenden Bundesstraßenverkehr weitestgehend die uneingeschränkte Durchfahrt gewährt. Der Verkehr aus der Wasserstadt ist als einmündender Verkehr dem Bundesstraßenverkehr untergeordnet. Eine Lichtsignalisierung beschränkt sich nur auf die Bedarfsregelung eines gefahrlosen Querens der Bundesstraße durch Fußgänger und Radfahrer auf der Ostseite des Rondells. Diese Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA) ist mit Induktionsschleifen kombiniert und regelt zusätzlich bei Bedarf die Zufahrt in die Wasserstadt. Ab dem Rondell bis zur östlichen Baugrenze sind nur drei Fahrstreifen (zwei stadtauswärts und eine stadteinwärts) erforderlich. In diesem Bereich sind stadtaus- und stadteinwärts Bushaltestellen eingeordnet. Das Ausbauende der Bundesstraße befindet sich im

Bereich der Einfahrt der Zufahrt „Vorderer Tiergarten“ und schließt an den bereits ausgebauten Straßenabschnitt an.

Im östlichen Böschungsbereich der Mulde (Stadtseite) werden zwei Uferzugänge zur Mulde angelegt, wobei südlich der Brücke eine Landschaftstreppe vorgesehen ist.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsverhältnisse, unterlegt durch aktuelle Zählungen, ist entsprechend der verkehrstechnischen Untersuchung im Bereich des Bauwerkes auch weiterhin ein 4-streifiger Querschnitt notwendig.

Die Anlagen C und D beinhalten zwei Lagepläne der Verkehrsanlage.

## 2.6. Straßenbeleuchtung:

Die Beleuchtungsvarianten wurden dem Gestaltungsbeirat am 20.04.2011 vorgestellt. Der Gestaltungsbeirat hat empfohlen, keine Leuchten (technische Lichtmasten) auf die Muldebrücke zu stellen. Die Gestaltung des Stadteinganges mit den vier wohl proportionierten Abspannmasten bildet einen gelungenen Auftakt, der jedoch keine Konkurrenz zur Silhouette und Fußgängerbrücke darstellt.

Die neue Verkehrsanlage der Bundesstraße wird mit den herkömmlichen technischen Leuchten (Lichtmasten mit Lichtpunkthöhe 8 m) beidseitig der Straße ausgerüstet. Aus stadtgestalterischen Gesichtspunkten wird zur Betonung des Auftaktes der Brücke der Endbereich der Widerlagerwand als Brüstung hochgezogen. Durch die Aufweitung der Straßenanlage in diesen Bereichen bilden sich wie beim Bestandsbauwerk kleine Bastionen zum kurzen Verweilen für die Nutzer. Ein Paar so genannter „Auftaktmaste“ an jedem Brückenende, die zur Abspannung für die Brückenbeleuchtung dienen, unterstützen wirkungsvoll den Auftakt der Brücke.

Die Brücke wird mit einer Beleuchtungsanlage ausgestattet, deren Lichtpunkte sich über den jeweils außen liegenden Fahrstreifen befinden. Je Fahrstreifen werden dabei zwei Lichtpunkte geplant, die zum jeweils anderen Fahrstreifen versetzt angeordnet sind. Sie werden über ein abgespanntes Seilsystem zwischen den Auftaktmasten abgehängt.

Die reinen Herstellungskosten (Material und Montage) dieser gestalterisch anspruchsvollen Beleuchtung mit den vier Auftaktmasten und dem abgespannten Seilwerk beziffern sich auf 87.300 € gegenüber der herkömmlichen technischen Beleuchtung mit Einzelmast und Ausleger in Höhe von 8.000 €. Der Wartungs- und Unterhaltsaufwand für die Straßenbeleuchtung mit Seilwerk wird als ungefähr dreimal so groß gegenüber der Straßenbeleuchtung mit Lichtmasten eingeschätzt.

In den dargestellten Gesamtkosten ist die gestalterisch anspruchsvolle Beleuchtung berücksichtigt. Sollte im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprüfung die Förderfähigkeit dieser Beleuchtungsvariante ausgeschlossen werden, so ist über die Finanzierung ausschließlich aus Eigenmitteln der Stadt abschließend zu befinden.

## 2.7. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Zum Ausgleich und Ersatz der eingriffsbedingten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind folgende Maßnahmen zur Kompensation zur vorgesehen:

- vorgesehene Grünflächen im Rahmen der Verkehrs-/Freianlagenplanung (Grünstreifen, Grünflächen und Sickermulden entlang der B 185), ca. 2.666 m<sup>2</sup>

- Waldumbau auf stadteigenen Flächen auf 1,8 ha (Stadtwald westlich der Wolfener Chaussee)
- Ersatzpflanzungen von 10 Bäume im „Streitheger“
- Ersatzpflanzung von 28 hochstämmigen Laubbäumen entlang der B 185 im Ausbaubereich

## 2.8. Immissionsschutz und Luftschadstoff

Die Prüfung des Anspruches auf Lärmvorsorge erfolgte durch den Vergleich der Geräuschimmissionswerte gemäß den Bestimmungen der 16. BImSchV in der schalltechnischen Untersuchung. Im Ergebnis dieser Untersuchung ist festzustellen, dass an keinem der 151 betrachteten Immissionspunkte ein Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Das erstellte Luftschadstoffgutachten dokumentiert, dass aus lufthygienischer Sicht die geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV an Wohnbebauungen überall eingehalten sind.

## 3. Schaffung des Baurechts

Aufgrund der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Baurecht für den Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) nach den Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes über ein Planfeststellungsverfahren herbeizuführen. Der Vorhabenträger, die Stadt Dessau-Roßlau, hat am 08.09.2011 den Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der zuständigen Anhörungsbehörde, dem Landesverwaltungsamt in Halle, gestellt.

Der aktuelle Verfahrensstand lässt keine Widerstände gegen die Investition erkennen. Es liegen keine Einwendungen von Privatpersonen bzw. Vereinen und Verbänden vor. Damit ist ein reibungsloser Verfahrensabschluss mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten.

## 4. Termine

	Ablauf/Inhalt	Zeitraum	Bemerkungen
1.	Planfeststellungsverfahren	14.09.11 bis Juli 2012	Offenlage 26.09. bis 25.10.2011
2.	Antrag vorzeitiger Maßnahmebeginn	November 2011	
3.	Erstellung der Ausführungsplanung	Januar 2012 bis Juli 2012	
4.	politische Entscheidung für den Einsatz der Fördermittel zur Realisierung der Investition	bis spätestens Ende März 2012	
5.	Bau vorbereitende Maßnahmen	April 2012 bis Dezember 2012	5 Monate Bauzeit
6.	Hauptbauleistungen einschließlich Vergabeverfahren	August 2012 bis Oktober 2014	EU-Ausschreibung ca. 6 Monate 19 Monate Bauzeit
7.	Schlussrechnung einschließlich Verwendungsnachweis	Oktober 2014 bis Mai 2015	

## 5. Kosten nach Stand der Kostenberechnung Stand 06/2011

### 5.1 Gesamtkosten

Nach derzeitiger Kostenberechnung (Stand: Juni 2011) sind für den Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) Baukosten in Höhe von ca. 12,3 Mio. € zu veranschlagen. Damit beträgt das Gesamtinvestitionsvolumen (Baukosten, Planungskosten und Nebenleistungen) ca. 14,2 Mio. €.

Die aktuellen Gesamtkosten auf Basis der Entwurfsplanung Stand 30.06.2011 stellen sich wie folgt dar:

Straßenbau	3.068 T €
Ausgleich und Ersatz	240 T €
Brücke	6.878 T €
Behelfsumfahrung mit Behelfsbrücke	2.139 T €
Ingenieurleistungen	1.600 T €
Baunebenkosten	210 T €
Bauwerksprüfungen in Folgejahren	38 T €
<b>Gesamtkosten</b>	<b>14.173 T €</b>

Die Kosten der Leitungsumverlegung werden in einer Vereinbarung zwischen den DVV Stadtwerken und der Stadt unter Berücksichtigung der gültigen Konzessionsverträge geregelt. Der städtische Anteil der Leitungsumverlegung ist in den o. a. Gesamtkosten enthalten.

Die Kostenberechnung, Stand 06/2011, weist flächenbezogene Kosten von 3.340 €/m<sup>2</sup> aus, die unter Berücksichtigung der hier vorliegenden Bauwerksgestaltung als angemessen eingeschätzt werden.

### 5.2 Folgekosten

- Brückenbauwerk

Für den Unterhalt der neuen Muldebrücke (BW 11) sind ca. 3.100 €/a (gegenüber derzeit 12.300 €/a seit 2005) für die turnusmäßige Prüfung sowie für den bau- und betrieblichen Unterhalt ca. 3.500 €/a (gegenüber derzeit 17.600 €/a) zu veranschlagen.

- Straße

Die ausgebaute neue Bundesstraße hat ca. 1.120 m<sup>2</sup> mehr Straßenfläche, die im Unterhalt ca. 1.500 €/a zusätzlich erfordern.

- Fußgängerlichtsignalanlage

Die neue Fußgängerlichtsignalanlage (B 185/Wasserstadt) wird jährlich ca. 920 € Energie- und Wartungskosten benötigen.

Die Baumaßnahme ist nach Straßenausbaubeitragssatzung beitragsfrei.

## 6. Finanzierung:

Gemäß Beschluss des Stadtrates am 26.10.2011 ist der Neubau der Ostrandstraße mit höchster Priorität unter Verwendung der Fördermittel der EU-Strukturfondsperiode EFRE 2007 – 2013 zu realisieren.

Das Bauvorhaben Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) im Zuge der B 185 ist parallel zur Realisierung vorzubereiten, um bei Verzögerungen des Bauvorhabens Ostrandstraße die Fördermittelinanspruchnahme für die Stadt sichern zu können.

Unter dieser Maßgabe wurden im Haushaltsentwurf 2012 nachfolgende **Eigenmittel** veranschlagt:

	<b>bis 2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
	T €	T €	T €	T €	T €
Neubau Ostrandstraße HHSt. 2.63000 96094	788,1	388,3	302,3	323,4	18,5
Gründerwerb Ostrandstraße HHSt. 2.63000 93294	35,0	150,0	315,0		
Ersatzneubau Muldebrücke (BW 11) HHSt. 2.66000 94006	556,4	370,0	0	275,0	980,0
<b>Eigenmittel gesamt</b>	<b>1.379,5</b>	<b>908,3</b>	<b>617,3</b>	<b>598,4</b>	<b>998,5</b>

Der Maßnahmebeschluss wird unter dem Vorbehalt gefasst, dass die politische Entscheidung zur Realisierung noch getroffen werden muss. Sofern die Entscheidung zur Verwendung der in Aussicht gestellten Fördermittel aus der EU-Strukturfondsperiode EFRE 2007 – 2013 für den Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) getroffen wird, ist die finanzielle Deckung der erforderlichen Eigenmittel über die Veranschlagung in den Jahresscheiben 2012 bis 2015 gesichert.

Die Finanzierung unter Inanspruchnahme der Fördermittel aus dem Programm „Förderung von Vorhaben aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und mit Bundesmitteln nach § 3 Abs. 1 S. 1 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG) für Vorhaben des kommunalen Straßenbaus“, die der Stadt in der EU-Strukturfondsperiode EFRE 2007 – 2013 in Aussicht gestellt wurden, stellt sich wie folgt dar:

	Kosten [€]
Gesamtkosten	14.173.000
förderfähige Kosten	13.200.000
Fördermittel EFRE	7.040.000
Fördermittel EntflechtG	3.520.000
Fördermittel FAG	880.000
Summe Fördermittel	11.440.000
Eigenmittel	2.733.000

Unter Berücksichtigung des Haushaltsentwurfes 2012 ergibt sich nachfolgende Gesamtfinanzierung:

	Gesamt- ausgaben [€]	davon EFRE	davon EntflechtG	davon FAG	davon Eigenmittel [€]
bis 2011 bereits gestellt	556.400	0	0	0	556.400
2012	2.688.300	1.230.000	616.000	154.000	688.300
2013	6.137.300	3.397.000	1.698.000	425.000	617.300
2014	4.518.400	2.413.000	1.206.000	301.000	598.400
2015	234.600	0	0	0	234.600
spätere Jahre	38.000	0	0	0	38.000
gesamt	14.173.000	7.040.000	3.520.000	880.000	2.733.000

Die vorgenannte Finanzierung steht unter dem Vorbehalt der Prüfung der Angemessenheit sowie der Förderfähigkeit der Gesamtkosten des Vorhabens durch das Landesverwaltungsamt.

Die Aufschlüsselung der Jahresscheiben ist in Abhängigkeit von der detaillierten Bauablaufplanung sowie der Bereitstellung der Fördermittel durch die Zuwendungsbehörde bei Erfordernis zu präzisieren.

Sollte der Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, so ist über die Finanzierung erneut zu befinden.

Anlage A: Lageplan Gesamtmaßnahme

Anlage B: Bauwerksskizze Ersatzneubau (BW 11)

Anlage C: Lageplan Verkehrsanlage West

Anlage D: Lageplan Verkehrsanlage Ost