

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2019/2565-65</b>
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt: 65 Entsorgungs- und Baubetrieb		Aktenzeichen: Datum:	27.06.2019
		Referent:	Beese Thomas
<p><b>Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Regensburger Ring - Magazinstraße - Memmelsdorfer Straße (Radverkehrsanlage, Barrierefreiheit und Straßensanierung Nordtangente)</b>  <b>Bauabschnitt III "Mitte" - Sachstand</b>  <b>Bauabschnitt IV "West" - Ergebnis der Variantenuntersuchung</b></p>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
24.07.2019	Bau- und Werksenat	Entscheidung	

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Vorgang

Ziel des Gesamtprojektes ist, im Straßenzug Regensburger Ring - Magazinstraße - Memmelsdorfer Straße, die Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Dies beinhaltet eine schlüssige und sichere Radverkehrsanlage zu schaffen, die Knotenpunkte und Bushaltestellen sowohl für geh- als auch sehbehinderte und blinde Menschen barrierefrei zu gestalten und die Straßenoberflächen zu sanieren. Das Gesamtprojekt ist in fünf Bauabschnitte unterteilt.

Im Bau- und Werksenat am 06.04.2016 (VO/2016/0135-65) wurde die bauliche Umsetzung der Bauabschnitte Ost Margaretendamm, Ost Siechenkreuzung und Mitte beschlossen. Für diese drei Bauabschnitte liegt die Förderzusage der Regierung von Oberfranken vor.

Der erste Bauabschnitt Ost (Margaretendamm) wurde 2016, der zweite Bauabschnitt Ost (Siechenkreuzung) 2017 baulich umgesetzt. Der Abschnitt „Mitte“ (Europabrücke bis Mußstraße) soll 2020 folgen.

Für die Bauabschnitte IV und V wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung im Hinblick auf Kostenreduzierung zu optimieren (Beschluss Bau- und Werksenat am 06.04.2016, VO/2016/0135-65).

Die Planungsüberlegungen zur kostengünstigeren Alternative für den Bauabschnitt IV wurden in der Sitzung des Bau- und Werksenates am 20.09.2017 vorgestellt (VO/2017/0922-61). Auf dieser Grundlage wurde die Verwaltung beauftragt, die Planungen für den vierten Bauabschnitt zu vertiefen und Kosten zu ermitteln.

### 2. Weiteres Vorgehen Bauabschnitt III „Mitte“

Dieser Bauabschnitt schließt an den bereits ausgeführten ersten Abschnitt Ost (Margaretendamm) an und erstreckt sich vom östlichen Widerlager der Europabrücke bis hin zur Kreuzung Regensburger Ring/ Maria-Ward-Straße/Mußstraße, wobei die zentralen Umbaumaßnahmen am Knoten Regensburger Ring/ Weidendamm/Anna-Maria-Junius-Straße verortet sind. Die Maßnahme im Einzelnen ist in der Sitzung des Bau- und Werksenates am 13.06.2018 vorgestellt, erörtert und beschlossen worden (VO/2018/1677-65).

Derzeit wird die Ausführungsplanung für den 3. Bauabschnitt „Mitte“ erarbeitet. Die Ausschreibung erfolgt im Herbst, so dass eine Vergabe im Bau- und Werkseinsatz im September 2019 erfolgen kann. Im Frühjahr 2020 sollen die Bauarbeiten am Knoten Regensburger Ring/Anna-Maria-Junius-Str./Weidendamm aufgenommen werden. Der Bauabschnitt III soll bis Spätsommer 2020 vollständig umgesetzt sein

### **3. Planung Bauabschnitt IV „West“**

#### **- Vergleich Variante „Große Lösung“ mit Variante „Low-Budget-Lösung“**

Zu dem unter 1. dargestellten Vertiefungs- und Kostenermittlungsauftrag für den Bauabschnitt IV liegen nunmehr die Ergebnisse vor.

Das mit der Variantenuntersuchung beauftragte Ing.-büro hat einerseits die Planung „Große Lösung“, basierend auf dem grundsätzlichen Ausführungs-/ Ausstattungs- und Abstimmungsstand der bereits gebauten Abschnitte Ost 2016 und 2017, sowie dem Entwurfsniveau des Abschnittes Mitte (Stand 2019) fortgeschrieben und die Kosten entsprechend aktualisiert.

Andererseits stellt die entwickelte „Low-Budget-Lösung“ eine kostenreduzierte Planung dar, ohne jedoch die Benutzbarkeit, Begreifbarkeit, Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der geplanten Verkehrsanlagen unzumutbar einzuschränken.

Für beide Varianten gelten folgende Vorgaben:

- Die vorhandenen LSA-Steuergeräte (einschl. Steuerkabel) sind ausreichend leistungs-/ erweiterungsfähig und müssen nicht erneuert werden.
- Die bestehenden Beleuchtungsanlagen im Abschnitt West sind verkehrstechnisch ausreichend dimensioniert (nur punktuelle Anpassungen in Umbaubereichen).
- Keine geplante „Busbeschleunigung“ an den Knotenpunkten „Gaustadter Hauptstraße/ Friedensbrücke/Schweinfurter Straße/Caspersmeyerstraße“ und „Regensburger Ring/Maria-Ward-Straße/ Mußstraße“.
- Keine anstehenden Fahrbahnsanierungen in den Knotenpunkten, Knotenpunktarmen und der Friedensbrücke (Unterhaltungsarbeiten EBB).
- Keine entwässerungsschwachen Zonen im Bestand (keine Verdrückungen bzw. Unstetigkeiten weder in der Fahrbahndecke, noch in den Rinnenanlagen; ausreichende Anzahl von Straßenabläufen).

Des Weiteren gilt für beide Varianten, dass die Plandarstellungen der Tiefe der vergleichenden Aufgabenstellung entsprechen. Wenn auf Basis der heutigen Sitzungsvorlage eine Variantenentscheidung für das weitere Vorgehen getroffen wird, so muss sich die eigentliche Entwurfsplanung und die Abstimmung mit Behörden und Verbänden noch anschließen.

### **3.1 Knotenpunkt und Knotenpunktarme Gaustadter Hauptstraße/Friedensbrücke/Schweinfurter Straße/Caspersmeyerstraße**

#### **3.1.1 Variante „Große Lösung“**

**Planungsstand 2019**, siehe Anlage 1.

Hinweis: In der Sitzungsvorlage werden sämtliche Plananlagen nur in DIN A3 angefügt, jede Fraktion / Ausschussgemeinschaft erhält zusätzlich einen Plansatz im Maßstab 1:500.

**Planungsinhalt „Große Lösung“:**

- Rückbau der Fahrbahnteiler in der Gaustadter Hauptstraße, Schweinfurter Straße und Caspersmeyerstraße
- Neubau der nordöstlichen Bordstein-/Rinnenanlage mit angrenzenden Seitenräumen der Gaustadter Hauptstraße und Schweinfurter Straße, um die Querungsstelle Friedensbrücke zukünftig außerhalb der Brückenkappe anordnen zu können.
- Anzahl und Breite der Fahrstreifen für den MIV werden auf das verkehrstechnisch notwendige Maß angepasst.
- In den Knotenpunktarmen werden - wo verkehrstechnisch erforderlich - beidseitige Radverkehrsanlagen (Einrichtungsverkehr) hergestellt, entweder auf der Fahrbahn (ARAS; Schutzstreifen; Radfahrstreifen), oder im Seitenraum (getrennte bzw. gemeinsame Geh- und Radwege).
- In den Knotenpunkten werden Radfahrerfurten und Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen für die verkehrstechnisch relevanten Radverkehrsbeziehungen angelegt.

- Die wichtige Radverkehrsverbindung „Caspersmeyerstraße ⇒ Regensburger Ring“ wird richtliniengerecht und verkehrssicher hergestellt (eindeutige, begreifbare und kurzwegige Führung).
- In den Seitenräumen werden Gehwege - soweit baulich möglich (erheblich eingeschränkte Flächenverfügbarkeit) - verbreitert.
- Alle gesicherten Querungsstellen in den Knotenpunkten werden mit differenzierten Bordsteinhöhen, „Nullabsenkung“ und Bodenindikatoren, die LSA mit akustischen Signalgebern ausgestattet.
- Die bestehende (nicht abgesenkte) Fußgängerfurt über die Friedensbrücke mit 15 cm hohen Borden wird näher zum Knotenpunkt verlegt und barrierefrei ausgeführt.
- Falls erforderlich werden im Bereich der gesicherten Querungsstellen zusätzliche Straßenabläufe angeordnet, um anfallendes Oberflächenwasser außerhalb der Querungsstellen abzuleiten.
- Bushaltestelle Schweinfurter Straße stadteinwärts wird barrierefrei mit Sonderbordsteinen und Bodenindikatoren ausgebaut.
- Die geplanten Deckenbaumaßnahmen in den Knotenpunkten und Knotenpunktarmen verhindern mögliche Irritationen, Gefährdungen und Behinderungen durch „Schattenmarkierungen“.
- In den lichtsignalisierten Knotenpunkten werden Lage, Anzahl und Ausstattung der Lichtsignalanlage und der Signalsteuerprogramme angepasst (u.a. Berücksichtigung Radfahrer).
- Die vorhandene Beleuchtungsanlage wird auf die Erfordernisse der zukünftigen Verkehrsanlage überprüft und - soweit erforderlich - ergänzt bzw. verändert.

### 3.1.2 Variante „Low-Budget-Lösung“

**Planungsstand 2019, siehe Anlage 2**

**Planungsinhalt „Low-Budget-Lösung“:**

Siehe Planungsinhalt „Große Lösung“ mit folgendem Unterschied:

- Rückbau des Fahrbahnteilers in der Schweinfurter Straße, kein Rückbau der Fahrbahnteiler in der Schweinfurter Straße und Caspersmeyerstraße
- Die geplanten Radwege (Einrichtungsverkehr) im südlichen Seitenraum der Friedensbrücke und des Regensburger Rings müssen im Bereich der bestehenden Querungsstelle Friedensbrücke und der Bushaltestelle „Regensburger Ring 1“ verschmälert werden (kein Überholen möglich), um zum einen (fehlende) kleinräumige Aufstell-, Ein-/ Aussteige- und Wartebereiche für Fußgänger bzw. Busfahrgäste anlegen, zum anderen Abstand zu unveränderten Lichtsignalmaststandorten ermöglichen zu können..
- In den Seitenräumen werden Gehwege i.d.R. nur durch Ummarkierungsarbeiten verbreitert (Ausnahme Südseite Regensburger Ring Ost).
- Keine barrierefreie Gestaltung der gesicherten Querungsstellen in den Knotenpunkten; keine Ausstattung der LSA mit akustischen Signalgebern.
- Keine Änderung der bestehenden (nicht abgesenkten) Fußgängerfurt über die Friedensbrücke mit 15 cm hohen Borden.
- Keine Anpassung der bestehenden Entwässerung im Bereich der gesicherten Querungsstellen (keine evtl. erforderlichen zusätzlichen Straßenabläufe „vor“ den Querungsstellen).
- Kein barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Schweinfurter Straße stadteinwärts
- Keine Deckenbaumaßnahmen in den Knotenpunkten und Knotenpunktarmen. Es muss mit Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit aufgrund möglicher Irritationen, Gefährdungen und Behinderungen durch „Schattenmarkierungen“ gerechnet werden.
- Keine wesentliche Veränderung der bestehenden Lichtsignalanlage in den Knotenpunkten (Ergänzung einzelner Radverkehrs-Signalgeber); Anpassung der Signalsteuerprogramme (u.a. Berücksichtigung Radfahrer).
- Geringfügige, punktuelle Anpassungen der vorhandenen Beleuchtungsanlage.

## **3.2 Knotenpunkt und Knotenpunktarme Regensburger Ring/Maria-Ward-Straße/ Mußstraße**

### **3.2.1 Variante „Große Lösung“**

**Planungsstand 2019, siehe Anlage 1**

**Planungsinhalt „Große Lösung“:**

- Fahrbahn-Deckenbau zur Vermeidung von „Schattenmarkierungen“.
- MIV: Entfall gesonderter Linksabbiegestreifen (zukünftige Fahrstreifen: „Geradeaus mit Linksabbiegen“ und „Rechtsabbiegen“); gepl. Fahrstreifen 3,25 m – 4,00 m breit.
- ÖPNV: Barrierefreier Ausbau der Haltestellen „Regensburger Ring 1 und 2“ mit Sonderbordsteinen und Bodenindikatoren; Versetzen der bestehenden Buswartehäuschen; Anlegen 1,50 m breiter Ein-, Aus- stiegs- und Wartebereiche an der Haltestelle „Regensburger Ring 1“ (geplante Stützmauer; Abholzen/ Roden vorhandener Bepflanzung).
- Rad: Anlegen eines 1,85 m breiten Radfahrstreifens am nördlichen Fahrbahnrand (Fahrtrichtung Gaustadt); 1,50 m breiter Radweg (Einrichtungsverkehr), zzgl. Sicherheitstrennstreifen im südlichen Seitenraum getrennt vom Gehweg. Anlegen von 2,00 m breiten Radfahrerfurten (entlang Regensburger Ring) und Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen; Anrampungen der südlichen Seitenräume (Regensburger Ring).
- Fußgänger: Erhalt der beidseitigen Gehwegverbindungen; Verbreiterung des Gehweges auf 1,50 m im südlichen Seitenraum; Begrenzungstreifen (Markierung) zum angrenzenden getrennten Radweg. Barrierefreie Gestaltung aller gesicherten 4,00 m breiten Querungsstellen mit differenzierten Bordsteinhöhen, Nullabsenkung und Bodenindikatoren.
- Anpassung der Beleuchtungsanlage.
- LSA: Anpassung aller Lichtsignalanlagen und der Signalsteuerprogramme, u.a. Berücksichtigung Radfahrer.

### **3.2.2 Variante „Low-Budget-Lösung“**

**Planungsstand 2019, siehe Anlage 2**

**Planungsinhalt „Low-Budget-Lösung“:**

Siehe Planungsinhalt „Große Lösung“ mit folgendem Unterschied:

- Kein Fahrbahn-Deckenbau ⇒ „Schattenmarkierungen“ Fahrbahn
- Keine barrierefreie Gestaltung der bestehenden Querungsstellen. Bis auf die Querungsstelle am westlichen Fahrbahnrand der Mußstraße (Neubau Bordstein-/Rinnenanlage) bleiben alle Querungsstellen baulich unverändert; Verbreitern der kleinräumigen Aufstellbereiche zwischen Fahrbahnrand und getrennten Radweg im südlichen Seitenraum der Querungsstellen Regensburger Ring.
- Radweg im Ein-/Aussteigebereich der Bushaltestelle „Regensburger Ring 1“ verschmälert

#### 4. Kosten Bauabschnitt IV „West“

Übersicht Kostenschätzungen (Bruttobetrag, inkl. 19 % MwSt.) sowie Finanzierungsschätzungen

„Große Lösung“		Projektkosten	Drittmittel geschätzt	Eigenanteil Stadt
Teil 1	Knotenpunkt „Friedensbrücke/Schweinfurter Str./Gaustadter Hauptstr./Caspersmeyerstr.“, einschließlich „Zwischenbereich“ Regensburger Ring	1.263.000,00 €	703.500,00 €	559.500 €
Teil 2	Knotenpunkt „Regensburger Str./Maria-Ward-Str./ Mußstraße	1.318.000,00 €	742.000,00 €	576.000,00 €
<b>Gesamt „Große Lösung“, brutto</b>		<b>2.581.000,00 €</b>		<b>1.135.500,00 €</b>

#### „Low-Budget-Lösung“

Teil 1	Knotenpunkt „Friedensbrücke/Schweinfurter Str./Gaustadter Hauptstr./Caspersmeyerstr.“, einschließlich „Zwischenbereich“ Regensburger Ring	398.000,00 €	Keine Förderung	398.000,00 €
Teil 2	Knotenpunkt „Regensburger Str./Maria-Ward-Str./ Mußstraße	292.000,00 €	Keine Förderung	292.000,00 €
<b>Gesamt „Low-Budget-Lösung“, brutto</b>		<b>690.000,00 €</b>		<b>690.000,00 €</b>

#### 5. Förderwürdigkeit

Ziel der Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist es, Defizite in der Verkehrsinfrastruktur zu beseitigen um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Maßnahmen können gefördert werden, wenn sie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich sind. Der öffentliche Raum ist grundsätzlich barrierefrei zu gestalten. Das BayStrWG führt in Art. 9 (1), Sätze 4 und 5 aus:

"Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die Belange der älteren Menschen und Kinder zu berücksichtigen und der Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und von Menschen mit sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen werden berücksichtigt mit dem Ziel, Barrierefreiheit ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen, soweit nicht andere überwiegende öffentliche Belange, insbesondere solche der Verkehrssicherheit, entgegenstehen."

Um die grundsätzliche Förderungsfähigkeit der beiden vorgestellten Varianten abzuklären, fand am 8. Juli 2019 ein Termin bei der Regierung von Oberfranken statt. Nach Aussage der Regierung weist der bestehende Streckenzug/Straßenraum Probleme/Defizite auf, die beseitigt werden sollen; diese liegen aber nicht nur im Bereich des Radverkehrs.

#### Variante „Low-Budget-Lösung“

Nach Abstimmung mit dem Bayerischen Bauministerium wird die "Low-Budget-Lösung" von der Regierung von Oberfranken als nicht zuwendungsfähig erachtet. Es verbleibt ein recht großer Teil an Problemen, die nicht gelöst werden, insbesondere bei der Barrierefreiheit, zu der gem. Art. 9 BayStrWG die Straßenbaulastträger angehalten sind (z.B. hohe Bordsteine in Fußgängerfurten).

Die Barrierefreiheit wird auch in den einschlägigen "Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZStra)" in Pkt. 4.2 (Fördervoraussetzungen) als Bedingung aufgeführt:

"Das Vorhaben muss (...) die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprechen".

#### Variante „Große Lösung“

Für die „Große Lösung“ kann dem Grunde nach eine Förderung nach BayGVFG gesehen werden. Es verbleiben Teilbereiche, die nicht zuwendungsfähig sind. Diese richten sich nach den Vorgaben der Richtlinie für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZStra).

Nach den förderrechtlichen Vorgaben der RZStra können Zuwendungen gewährt werden, soweit das Projekt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden dringend notwendig ist. Bei der Beurteilung

der Fördervoraussetzung "Verbesserung der Verkehrsverhältnisse" muss es sich um Bau- oder Ausbaumaßnahmen handeln. "Ausbau" bedeutet hierbei eine bauliche Veränderung bestehender Verkehrswege in Lage, Querschnitt oder Tragfähigkeit, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist. Bei Ingenieurbauwerken ist eine Erhöhung der Tragfähigkeit oder eine Erweiterung der Verkehrsräume dem Ausbau gleichzusetzen.

Nicht zum Ausbau zählen Maßnahmen zur Erhaltung des Bestands oder der Rückbau vorhandener Verkehrsanlagen zur Verkehrsberuhigung. Eine Fördermaßnahme dient insofern der Beseitigung von Defiziten und nicht der Sanierung der Straße. So sind z.B. die dargestellten Deckenbaumaßnahmen als nicht zuwendungsfähig zu bewerten.

Eine detailgenauere (Vorab-) Prüfung etwaiger nicht zuwendungsfähiger Kosten- bzw. Bauteile ist auf der vorliegenden Grundlage der ersten Variantenuntersuchung nicht leistbar.

## 6. Bewertung

Bewertet man die unterschiedlichen Lösungen ausschließlich nach den geschätzten Baukosten, dann stellt die „Low-Budget-Lösung“ die erste Wahl dar.

Bewertet man die unterschiedlichen Lösungen jedoch insgesamt für alle Verkehrsteilnehmer nach Funktionalität, Verkehrsablauf /-führung, Begreifbarkeit, barrierefreie Gestaltung und Verkehrssicherheit, dann kann die „Low-Budget-Lösung“ gegenüber der „Großen Lösung“ nicht empfohlen werden.

Nachdem die Variante „Low-Budget-Lösung“ nicht förderfähig ist, beträgt der städtische Eigenanteil hier 100% bzw. 690.000 Euro.

In der Variante „Große Lösung“ sind nicht die vollen 2,581 Mio. Euro förderfähig. Im aktuellen Stadium der Variantenuntersuchung ist eine detaillierte Aufgliederung nicht leistbar. Die Regierung von Oberfranken hält einen Fördersatz in Höhe von mindestens 70 % aktuell für realistisch.

Derzeit geht die Verwaltung davon aus, dass die Förderhöhe bei ca. 1.445.500 € liegen wird. Demnach beträgt der städtische Eigenanteil bei der Großen Lösung ca. 1.135.500 Euro.“

Zu beachten ist auch, dass im Falle einer Realisierung der Variante „Low-Budget-Lösung“ ein späteres Nachbessern auf barrierefreie Bushaltestellen und Kreuzungen dann vermutlich ebenfalls nicht förderungsfähig sein wird und zudem Kosten für Planung, Baustelleneinrichtung, Verkehrsführung etc. erneut anfallen. Eine Zerlegung in Einzelprojekte wird demnach sicherlich teurer und zudem verkehrsbehindernder werden.

Aus den o.g. Gründen wird die Variante „Große Lösung“ als Grundlage für die weitere Ausführungsplanung empfohlen.

## 7. Weiteres Vorgehen

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die dargestellten Planungen momentan als erste Variantenuntersuchung vorliegen. Für die beschlossene Variante muss in einem weiteren Schritt die eigentliche Entwurfsplanung erfolgen samt Abstimmung mit Behörden und Verbänden.

Mit dem Planungsprozess zu Bauabschnitt IV sollte auch der noch ausstehende Bauabschnitt V „Memmelsdorfer Straße“ mitbetrachtet werden. Dieser Bauabschnitt beinhaltet weitestgehend Markierungsarbeiten, demnach fallen hier niedrigere Baukosten an. Damit dieser Bauabschnitt fördertechnisch nicht unter die Bagatellgrenze fällt, wird ein für beide Abschnitte gemeinsam erstellter Zuwendungsantrag empfohlen.

Eine mögliche Zeitschiene könnte folgendermaßen aussehen:

Dez 2019	Bereitstellung von Haushaltsmitteln für Haushalt 2020
Sep 2020	Abgabe des GVFG- Antrages
Okt 2020	Förderzusage bzw. Zusage zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn BA IV und BA V
Nov-Dez 2020	Ausschreibung
2021	Bau BA IV
2022	Bau BA V

Die dargestellte Zeitschiene verdeutlicht, dass eine Entscheidung über eine Variante bereits jetzt zwingend erforderlich ist, um in 2021 den Abschnitt IV „West“ bauen zu können.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Bau- und Werkssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Bau- und Werkssenat stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zu und beauftragt die Verwaltung die Variante „Große Lösung“ weiter zu verfolgen und Mittel im Haushalt anzumelden.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:  
In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.  
Stellungnahme des **Finanzreferates**:

### Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan „Große Lösung“, Stand 17.06.2019

Anlage 2: Lageplan „Low-Budget-Lösung“, Stand 17.06.2019

### Verteiler:

EBB – Verwaltung

EBB – Straßen- und Brückenbau

6 R

Amt 31