



Vorlage Nr.: V1145/11  
Datum:

## Vorlage

### **Beratungsfolge**

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin	nicht öffentlich	beratend
Ortsbeirat Neustadt	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau	nicht öffentlich	beratend
Stadtrat	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB Stadtentwicklung**

### **Gegenstand:**

Grundhafter Ausbau der Bautzner Straße im Abschnitt zwischen Hoyerswerdaer Straße und Martin-Luther-Straße mit Herstellung von barrierefreien Straßenbahnhaltestellen

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat bestätigt den Planungsentwurf für den grundhaften Ausbau der Bautzner Straße im Abschnitt zwischen Hoyerswerdaer Straße und Martin-Luther-Straße mit Herstellung von barrierefreien Straßenbahnhaltestellen gemäß den Anlagen 2 und 3 (Lageplan und Querschnitt vom Mai 2011).
2. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass diese Maßnahme planungsrechtlich durch ein Planrechtsverfahren gesichert werden soll.
3. Das Bauvorhaben soll unter Berücksichtigung der Haushaltbedingungen in der Landeshauptstadt voraussichtlich 2012 umgesetzt werden.
4. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss Stadtentwicklung und Bau zur Kenntnis gegeben.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

A355-37-2001 vom 6./7. Dezember 2001  
 V2064-48-2002 vom 26. September 2002

**aufzuhebende Beschlüsse:**

keine

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:****Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:	5440
Projekt/PSP-Element:	TI.22011 – B 6 Bautzner Str. (Hoyersw.-M. - Luther-Str.)
Investitionszeitraum/-jahr:	2012 ff
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	804 TEUR auf TI.22011.E66.705 (noch nicht in Haushalt eingeordnet)
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	131 TEUR auf TI.22011.A 66.V 1.308 TEUR auf TI.22011.A 66.B (noch nicht in Haushalt eingeordnet)
Laufende Einzahlungen/jährlich:	-/-
Laufende Auszahlungen/jährlich:	-/-
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik (einschließlich Abschreibungen):	

**Konsumtiv:**

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	Teilergebnishaushalt 12, Produktbereich 54
Produkt:	10.100.54.4.0.01 – Bereitstellung von Verkehrsflächen an Bundesstraßen
Einmaliger Ertrag/Jahr:	-/-
Einmaliger Aufwand/Jahr:	117,4 TEUR, außerordentliche AfA
Laufender Ertrag/jährlich:	26.800 EUR/a, Erträge aus der Auflösung von SOPO
Laufender Aufwand/jährlich:	19.063 EUR/a, Unterhaltg. Str. + vorh. LSA 5.500 EUR/a, Unterhaltg./Betrieb neue LSA 47.967 EUR/a, AfA
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:	-/-
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:	-/-

**Begründung:****1. Veranlassung**

Im Verkehrszug Bautzner Straße hat sich in den vergangenen Jahren der Zustand der Verkehrsanlagen immer weiter verschlechtert und es besteht dringender Sanierungsbedarf.

Speziell zwischen den Einmündungen Hoyerswerdaer Straße und Martin-Luther-Straße ist der Straßenbahngleis-, Fahrbahn- und Gehwegzustand immer kritischer geworden und es besteht seit einiger Zeit „Gefahr im Verzug“. Infolge der für die Nutzer und Anwohner der Bautzner Straße einhergehenden Beeinträchtigungen und Lärmbelastungen hat sich die Notwendigkeit einer kurzfristigen Sanierung des gesamten Straßenraums zusätzlich verschärft.

Im Ergebnis der Abstimmungen im Stadtrat zum letzten Haushalt sind für die Fahrbahnerneuerung dieses Abschnitts - mit dem Ziel einer Lärmreduzierung - Finanzmittel vorgesehen. Eine einfache Sanierung der Fahrbahn wird jedoch den beschriebenen Problemen nicht gerecht. Daher ist eine grundhafte Erneuerung von Gleisanlagen, Fahrbahn und Gehweg notwendig. Das ermöglicht gleichzeitig, die Straßenbahnhaltstellen am Knotenpunkt Bautzner Straße/Hoyerswerdaer Straße behindertengerecht herzustellen und bisher fehlende Radverkehrsanlagen einzuordnen. Die ab 2012 geplante Generalreparatur der Albertbrücke nach Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke setzt zeitliche Abhängigkeiten, weil die Bautzner Straße in verschiedenen Bauphasen der Albertbrücke als Umleitungsstrecke fungiert.

## 2. Ausgangssituation

### ▪ Defizite

Die Straßenbahngleisanlagen sind desolat und dringend sanierungsbedürftig. Die Haltestellen sind nicht behindertengerecht und allgemein nicht nutzerfreundlich.

Neben dem Gleisbereich offenbart auch der Zustand der Fahrbahnen und Gehwege so starke Beschädigungen und Verformungen, dass diese zur Beeinflussung der Betriebs- und Verkehrssicherheit führen. Die Oberflächenbeläge sind über die gesamte Straßenraumbreite stark verschlissen und seit langem erneuerungsbedürftig. Das betrifft neben dem Fahrbahnbereich auch alle Seitenräume und Nebenanlagen sowie das Erscheinungsbild insgesamt.

Der Straßenraum weist Mängel hinsichtlich seiner räumlichen Gestaltung und gewerblichen Randnutzung auf. Auch die Anforderungen in Bezug auf regelgerechte Breiten, die durch Lieferfahrzeuge, den ruhenden Verkehr, durch Radfahrer/-innen und Fußgänger/-innen gestellt werden, können nicht erfüllt werden. Radverkehrsanlagen existieren derzeit nicht. Der gegenwärtige Zustand führt zur Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe und zu hohen Lärmemissionswerten.

Diese Mängel bedingen eine dringende Erneuerung der gesamten Verkehrsanlage entsprechend dem Stand der Technik und der einschlägigen Vorschriften, insbesondere der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06).

### ▪ Städtebauliche und verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Bautzner Straße durchläuft einen stadträumlich sehr wertvollen Bereich mit bedeutender, zum Teil denkmalgeschützter Architektur und Gründerzeitbebauung. Der gesamte Planungsraum zwischen Hoyerswerdaer Straße und Martin-Luther-Straße befindet sich im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung H-04 „Äußere Neustadt“ nach § 172 BauGB. Mindestens 12 Gebäude sind in diesem Teilbereich als Kulturdenkmale gemäß Sächsischem Denkmalschutzgesetz geschützt.

Der in etwa 350 m lange o. g. Planungsabschnitt der Bautzner Straße liegt im Zuge einer Geschäfts- und Bundesstraße (B 6) mit vielfältigen verkehrlichen und seitenraumbezogenen Anforderungen. Sie besitzt sowohl eine regionale als auch eine für die Landeshauptstadt Dresden große multifunktionale Bedeutung. Neben dem Fungieren als innerstädtische Verkehrsachse umfasst die Bautzner Straße eine Mischstruktur aus Einzelhandels-, Gewerbe-, Gastronomie- und Wohnnutzungen.

Der Verkehrsraum wird beidseitig durch mehrgeschossige Bebauung mit unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Handel, Gewerbe) begrenzt. Die heute noch vorhandene große Baulücke auf der Nordseite soll mit einem Park- und Geschäftshaus ab vsl. Mitte des Jahres 2011 geschlossen werden.

Die vorhandene Straßenbreite schwankt zwischen rund 27,5 und 33,0 m. Davon beträgt die Fahrbahnbreite größtenteils ca. 11,0 m, in einem kurzen Teilabschnitt auch bis etwa 12,5 m. Die ab Hoyerswerdaer Straße in östlicher Richtung im 10 min-Takt verkehrende Straßenbahnlinie 11 wird straßenbündig annähernd in Fahrbahnmitte geführt. Der Gleisachsabstand beträgt im Bestand durchgehend 2,55 m.

In der Relation Hoyerswerdaer Straße - Rothenburger Straße verläuft die Straßenbahnlinie 13, über die Bautzner Straße West und Hoyerswerdaer Straße die Linie 6 (jeweils im 10 min-Takt).

Der Seitenbereich für Fußgängerlängsverkehr, Aufenthalt und Außenwerbung reicht mit ca. 3 bis 4 m Breite (hinter beidseitig überwiegend durch Pkw in Schrägaufstellung beparkten Teilflächen) zumeist bis an die angrenzende Bebauung heran.

#### ▪ **Verkehrsbelastung im Bestand und Prognose 2025, ÖPNV-Fahrgastzahlen**

Die aus 2007/2008/2010 aktuell verfügbaren Verkehrsbelastungen liegen im Querschnitt zwischen 21.370 Kfz/24 h östlich der Hoyerswerdaer Straße, 31.340 Kfz/24 h östlich der Weintraubenstraße und 25.550 Kfz/24 h östlich der Martin-Luther-Straße.

Die für Spitzenstunde ermittelten Radverkehrsbelegungen betragen 49 Fahrräder/h östlich der Hoyerswerdaer Straße, 40 Fahrräder/h östlich der Weintraubenstraße und 83 Fahrräder/h östlich der Martin-Luther-Straße.

Für den Prognosehorizont 2025 liegt die berechnete Verkehrsbelastung im Querschnitt bei jeweils 4 % SV-Anteil zwischen 16.700 Kfz/24 h östlich der Hoyerswerdaer Straße (- 21,9 % im Vergleich zur Ist-Belegung), 21.900 Kfz/24 h östlich der Weintraubenstraße (- 30,1 %) und 20.000 Kfz/24 h östlich der Martin-Luther-Straße (- 21,7 %).

Die Linie 11 befördert im Planungsabschnitt ca. 12.700 Fahrgäste pro Werktag. An der Haltestelle Bautzner Straße/Rothenburger Straße der Linie 11 steigen ca. 3.700 Fahrgäste täglich ein oder aus. Die Zahlen wurden 2010 während der Sanierung des Romain-Rolland-Gymnasiums erhoben, so dass diese sich nach Beendigung des Umbaus voraussichtlich noch erhöhen werden.

### **3. Planungsrechtliche Situation**

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK), der Flächennutzungsplan sowie das Verkehrskonzept weisen den Verkehrszug Bautzner Straße weiterhin als Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes aus. Mit Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke sowie nach der Straßenraumerneuerung im Zuge der Stauffenbergallee (West) soll die Bundesstraße B 6 dann über die Stauffenbergallee und Radeburger Straße zur Bundesautobahn A 4 verlaufen. Im Untersuchungsabschnitt wird die Bautzner Straße zur Staatsstraße S 179 bzw. sonstigen Hauptverkehrsstraße klassifiziert.

Folgende Stadtratsbeschlüsse sind im Planungsabschnitt wirksam:

- Das Lärmsanierungsprogramm mit dem Ziel, den Lärmschallpegel um 3 dB (A) - möglichst unter 75 dB (A) angestrebt - zu senken (Beschluss-Nr. A 355-37-2001 vom 06./07.12.2001 und Beschluss-Nr. V 2064-48-2002 vom 26.09.2002).
- Die Erhaltungssatzung H-04 „Äußere Neustadt“ ist seit dem 10.02.1995 rechtskräftig. Sie fordert im Bereich des Planungsgebiets u. a. die „Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt“. Somit sind bauliche Veränderungen nur unter Rücksichtnahme auf vorhandene Grundstrukturen und Werte zugelassen.

- Der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Dresden 2011 (Beschluss-Nr. V1017/11 vom 12. Mai 2011).

Der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Dresden (Fortschreibung des Plans vom Mai 2008) wurde durch die Oberbürgermeisterin am 26. Mai 2011 in Kraft gesetzt.

Die laufende Planung für den gesamten Verkehrszug wurde im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau unter anderem am 03.05.2006, 24.10.2007, 26.11.2008 und 04.11.2009 vorgestellt.

Der jetzt für den Teilabschnitt zwischen Hoyerswerdaer Straße und Martin-Luther-Straße beabsichtigte grundlegende Ausbau greift keiner Entscheidung zur künftigen Um- und Ausbauvariante der östlich weiterführenden Bautzner Straße vor.

#### **4. Zielsetzung**

Die Baumaßnahme verfolgt als Hauptziel die Wiederherstellung einer gebrauchsfähigen und für alle Straßenraumnutzer sicheren Verkehrsanlage.

Mit der Umsetzung der Planung werden im Einzelnen die folgenden Ziele angestrebt:

- Beschleunigung des ÖPNV und Schaffung behindertengerechter Haltestellen
- Gewährleistung der Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Sicherstellung eines möglichst homogenen Verkehrsablaufs zwischen MIV und ÖPNV
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Senkung des Lärmpegels (laut Stadtratsbeschluss um mind. 3 dB (A))
- Senkung der Schadstoffemissionen laut Luftreinhalteplan
- Schaffung eines Angebots für den Fahrradverkehr
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere der Sicherheit für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen
- Verbesserung des Wohnumfelds unter Beachtung der Nutzungsansprüche der Handels- und Gewerbeeinrichtungen
- Funktionale Stärkung der Geschäftsstraße durch Kurzparkangebote und Anlieferflächen
- Erhalt der denkmalgeschützten Objekte und Gebietsstrukturen
- Beachtung förderfähiger Ausbaukriterien

#### **5. Planungskonzept (Anlagen 2 und 3)**

##### **▪ Verkehrsablauf und Straßenraumgestaltung**

Das im Folgenden dargelegte Planungskonzept wurde aus den bisherigen Planungsvarianten entwickelt, die sich im Untersuchungsabschnitt nicht grundlegend unterscheiden. Für die konzipierten Verkehrsanlagen wurde die Leistungsfähigkeit mittels durchgeführter verkehrstechnischer Untersuchungen in Form von Verkehrssimulationen nachgewiesen.

Mit der Planung wird der Straßenraum und Verkehrsablauf in dem betrachteten Teilabschnitt (neu) geordnet. Die Straßenbahn wird mit auf 3,00 m erweitertem Achsabstand in Mittellage geführt. Neben dem Gleisbereich wird prinzipiell ein ausreichend breiter Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr vorgesehen, dem sich Radverkehrsanlagen in Form von mindestens 1,85 m breiten Radfahrstreifen anschließen. Damit wird die heutige teilweise Überlappung der Verkehrsräume (ÖPNV/Kfz-Verkehr, Kfz-Verkehr/Radverkehr, Radverkehr/Fußgängerverkehr) vermieden, was künftig einen verbesserten Verkehrsablauf bewirken wird.

In der Baugenehmigung zur Errichtung des Park- und Geschäftshauses Bautzner Straße 33 bis 35 wurde für den Ausbau der Bautzner Straße von vier Flurstücken Grunderwerb mit insgesamt ca. 146 m<sup>2</sup> berücksichtigt. Dieser Bereich steht für eine Nutzung als zusätzliche Gehweg- bzw. Ladenvorfläche zur Verfügung.

Im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen ist mit dem Ziel einer vertiefenden Betrachtung der Seitenräume die Beauftragung einer gestalterischen Begleitplanung beabsichtigt.

#### ▪ **Herstellung von barrierefreien Straßenbahnhaltestellen**

Die behindertengerecht geplanten Straßenbahnhaltestellen müssen aufgrund der unterschiedlichen örtlichen Situationen variabel ausgeformt werden als Insel, Kap bzw. mit einstreifig angehobener Fahrbahn.

Nur in der Zufahrt Bautzner Straße Ost verbleibt die Haltestelle am bisherigen Standort und soll nutzerfreundlich in Form einer einstreifigen angehobenen Kfz-Fahrbahn ausgeführt werden. Der Radverkehr erhält zusätzlich einen 1,85 m breiten Fahrstreifen.

Die gegenwärtig in der westlichen Zufahrt Bautzner Straße und in der Rothenburger Straße befindlichen Haltestellen mit Aus- und Einstieg im Niveau der Fahrbahn werden jeweils in die Knotenausfahrten verlegt.

Zum Einen wird in der Abfahrt Bautzner Straße Ost für die Linie 11 ein 3,15 m bis 3,50 m breiter Inselbahnsteig mit etwa 45 m Nutzlänge errichtet. Zum Anderen wird für die Linien 6 und 13 in der Hoyerswerdaer Straße ein Haltestellenkap angeordnet. Hierzu sind bauliche Änderungen in der Weise erforderlich, dass unter Beibehaltung der westlichen Straßenbordlage der Gleisachsabstand auf mindestens 47 m Länge auf das Maß von etwa 3,55 m gespreizt wird. Zwecks barrierefrei möglichem Einstieg wird auf einer Länge von 37 m eine Bordanschlagshöhe von 23 cm hergestellt.

#### ▪ **Fußgänger- und Radverkehr, Andienung**

Die gewählte Aufteilung des Verkehrsraums beinhaltet die Ausweisung eines Gehwegs mit einer Breite zwischen ca. 3,00 m und 7,15 m (siehe Lageplan und Querschnitt, Anlagen 2 und 3). Infolge des hohen Verkehrsaufkommens von Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen (östlich der Martin-Luther Straße bis zu 790 Fg/h und 190 Fahrräder/h) sowie der Geschäftsnutzung ist die Gewährleistung ausreichend bemessener Nutzungsräume besonders wichtig.

Der Fußgängerverkehr erhält unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten nutzungsgerechte Gehwege, die an Knotenpunkten und weiteren Querungsstellen mit Bordabsenkungen versehen werden. Am östlichen Ende der Haltestelle Rothenburger Straße wird eine zusätzliche Aufstellhilfe als Insel zur besseren Überquerbarkeit der Bautzner Straße hergestellt. Im Bereich der Querungsstelle in Höhe der Martin-Luther-Straße/Lessingstraße ist die Installation einer durch den Fußgängerverkehr beeinflussten Lichtsignalanlage (LSA) konzipiert.

In beiden Fahrtrichtungen sind durchgehend mindestens 1,85 m breite Radfahrstreifen im Höhenniveau der Fahrbahn eingeordnet. Der Radverkehr quert die Bautzner Straße im Zuge von ausgewiesenen Fahrradrouten, die Relation Weintraubenstraße bzw. Lessingstraße zur Martin-Luther-Straße mit Hilfe einer anforderungsgesteuerten LSA.

Die Andienung der Geschäfte soll außerhalb der Fahrbahn auf 2,50 m breiten separaten Park- und Ladebuchten, die gestalterisch und baulich vom Gehweg zu trennen sind, erfolgen. Zusätzlich ist an der Südseite der Bautzner Straße auf dem rund 4,70 m breiten Gehwegabschnitt vor der Haus-Nr. 18 ein temporärer Andienbereich vorgesehen.

Das gegenüber der Weintraubenstraße an der Bautzner Straße 33-35 geplante Park- und Geschäftshaus mit insgesamt 244 Stellplätzen wurde gemäß vorliegender Baugenehmigung nachrichtlich übernommen. Dementsprechend erfolgt die Erschließung mittels Grundstücksüberfahrt und den Fahrbeziehungen Rechtsein- und -ausbiegen. Die Überfahrt ist im weiteren Planungsverlauf höhenmäßig an die umzugestaltende Verkehrsanlage im Zuge der Bautzner Straße anzupassen.

#### ▪ **Lärmvorsorge, Luftreinhaltung und Großgrün**

Die Bautzner Straße gehört in ihrem westlichen Abschnitt zu den lautesten Straßen in Dresden. Mit durch den Stadtrat und den Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft 2002 und 2009 gefassten Beschlüssen wurde die Aufstellung bzw. Fortschreibung eines entsprechenden Lärmsanierungsprogramms bestätigt. Eine Erneuerung der Straßenoberflächen wird in weiten Streckenabschnitten durch den Austausch des vorhandenen Pflasters in Asphalt eine Lärmpegelminderung um etwa 6 dB(A) bewirken.

Die Grenzwerte bei den Feinstaub- und bei Stickdioxid-Konzentrationen werden gegenwärtig überschritten, was u. a. im für die Landeshauptstadt Dresden seit 26. Mai 2011 geltenden Luftreinhalteplan dokumentiert ist. Im Luftreinhalte- und Aktionsplan ist die notwendige Zielstellung zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung enthalten. Zu deren Umsetzung sollen die Attraktivitätserhöhung des ÖPNV und Verstetigung des MIV beitragen.

Den Intentionen des Luftreinhalteplans entsprechen die mit der Planung erreichten Verbesserungen für den ÖPNV (teilweise Entkopplung), der flüssigere Verkehrsablauf durch die Herstellung von separaten und geordneten Park- und Ladestreifen sowie die Förderung des Radverkehrs durch die Anlage von anforderungsgerechten durchgängigen Radfahrstreifen.

Die Umsetzung des Straßenbauvorhabens erfordert im Planungsabschnitt die Fällung von etwa 8 Bestandsbäumen. Abhängig von den Gegebenheiten, beispielsweise in Bezug auf die verbleibenden Seitenraumbreiten, gestalterischen Anforderungen und den neuuzuordnenden unterirdischen Leitungsbestand, wird angestrebt, eine möglichst große Anzahl an Ersatzpflanzungen in dem Planungsraum selbst sowie vorzugsweise in angrenzenden Bereichen zu realisieren.

## **6. Planungsbeteiligte**

Die bisher im Vorfeld für die Bautzner Straße erarbeiteten Planungsvarianten wurden wie folgt abgestimmt:

#### – Fachbehörden/Ämter

Straßen- und Tiefbauamt  
 Amt für Stadtgrün u. Abfallwirtschaft  
 Umweltamt  
 Landesamt für Denkmalschutz  
 Ortsamt Neustadt  
 Dresdner Verkehrsbetriebe AG

#### – Gremien

Dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau wurden am 03.05.2006 und 11.07.2007 (vorgestellt am 24.10.2007) Informationsvorlagen übergeben.

– Vereine, Verbände, Bürger, Sonstige

Beteiligung ADFC  
Beteiligung ADAC

Die Planung des der Beschlussvorlage zugrundeliegenden Trassenabschnitts zwischen der Hoyerswerdaer Straße und Martin-Luther-Straße wurde mit dem Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft und Umweltamt abgestimmt sowie mit den Maßnahmeträgern Straßen- und Tiefbauamt und Dresdner Verkehrsbetriebe AG eingehend und im Detail koordiniert.

## 7. Sicherheitsaudit

Für die Vorplanung der Bautzner Straße liegt ein Sicherheitsaudit vor. Die Anregungen bezüglich einer verkehrssicheren Gestaltung, insbesondere für den Fahrradverkehr, sind eingearbeitet worden. Im Audit wird auf das zwingende Erfordernis von - infolge der Verkehrsbelastung - separat erforderlichen Radverkehrsanlagen hingewiesen.

Die Verkehrsanlage entspricht den Anforderungen an die Verkehrssicherheit sowie dem Stand der Technik.

## 8. Kosten/Finanzierung

Die Gesamtinvestitionskosten betragen für den grundhaften Ausbau ca. 2,50 Mio. EUR (ohne Maßnahmen im unterirdischen Versorgungsraum und Planungskosten).

Diese unterteilen sich wie folgt:

Gleisbau, Oberleitung, Haltestellen	922 TEUR
Straßenbau inkl. Entwässerung	1.036 TEUR
Landschaftsbau einschließlich Biotopwertausgleich	120 TEUR
Sonstiges (Ausstattung, Baustelle)	424 TEUR

Davon beträgt der Baukostenanteil für die Landeshauptstadt etwa 1.308 TEUR.

Der zusätzliche Mehrbedarf an Folgekosten beziffert sich auf rund 5.500 EUR/Jahr.

## 9. Förderung/Eigenmittel

Ausgehend von der bislang üblichen Förderquote kann mit Fördermitteln in Höhe von rund 804 TEUR gerechnet werden.

Bei geschätzten Planungskosten in Höhe von etwa 130 TEUR besteht für die Landeshauptstadt ein Eigenmittelbedarf in Höhe von 635 TEUR, der bislang nur in Höhe von 250 TEUR mit den vom Stadtrat für 2011 auf dem Projekt TI.40411 „SP\_B-Einzelmaßnahmen Straße“ zur Verfügung gestellten Mitteln abgesichert werden kann. Die übrigen Eigenmittel in Höhe von 385 TEUR müssen für das Jahr 2012 noch mittels Vorlage bereit gestellt werden.

Für das Bauvorhaben wird durch den Straßenbaulastträger und die Dresdner Verkehrsbetriebe AG zum gegebenen Zeitpunkt bei der zuständigen Behörde ein Förderantrag gestellt.



**Anlagenverzeichnis:**

- |          |   |
|----------|---|
| Anlage 1 | Übersichtplan im Maßstab 1 : 5 000            |
| Anlage 2 | Lageplan Vorplanung im Maßstab 1 : 500        |
| Anlage 3 | Querschnitt Bautzner Straße i. H. Haus-Nr. 22 |

Helma Orosz