

Betreff

Ausbau der Hornstraße - 1. Bauabschnitt Knotenpunkte Kreisverkehrsplatz Markusstraße/Verbindungsstraße "Über Brücken" und Bahnübergang Martinerfeld - Baubeschluss

<i>Federführendes Amt:</i> StadtRaum Trier	<i>Datum</i> 25.05.2023
<i>Berichterstattung:</i> Herr Beigeordneter Dr. Becker	
<i>Beteiligte Ämter:</i> Stadt- und Verkehrsplanung	

<i>Beratungsfolge (Zuständigkeit)</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtvorstand (Vorberatung)	19.06.2023	N
Dezernatsausschuss IV (Vorberatung)	27.06.2023	Ö
Ortsbeirat Trier-West/Pallien (Anhörung)	29.06.2023	Ö
Stadtrat (Entscheidung)	05.07.2023	Ö

Antrag:

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Der Ausbau der Hornstraße wird in zwei Bauabschnitten realisiert, wobei der Kreisverkehrsplatz an der Markusstraße und der Bereich der Hornstraße am Bahnübergang Martinerfeld als 1. Bauabschnitt zeitlich vorgezogen realisiert werden und der dazwischenliegende Abschnitt (freie Strecke) als 2. Bauabschnitt des Straßenausbaues später erfolgen wird.
2. Die Gesamtkosten für den 1. Bauabschnitt des Ausbaues der Hornstraße betragen nach derzeitigem Planungsstand für den Teilbereich Kreisverkehrsplatz Markusstraße/Verbindungsstraße rund 1.323.000 € und für den Teilbereich Bahnübergang Martinerfeld rund 1.025.000 €.
3. Für die Baumaßnahme wird ein Zuwendungsantrag beim Land Rheinland-Pfalz (Landesbetrieb Mobilität) gestellt.
4. Für den Ausbau der Hornstraße werden wiederkehrende Ausbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz (KAG) in Verbindung mit den städtischen Ausbaubeitragsatzungen „Wiederkehrende Ausbaubeiträge Trier-West“ und „Wiederkehrende Ausbaubeiträge Trier-Pallien“ erhoben.

Begründung:

Der Straßenausbau „Hornstraße“ zwischen Markusstraße und Kölner Straße ist eine Folgemaßnahme des Baues der „Verbindungsstraße West (Über Brücken)“ und der Reaktivierung der Weststrecke für

den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Während im südlichen Teil des Stadtumbaugebietes die Verkehrsströme künftig auf die drei Verkehrsachsen Eurener Straße, Verbindungsstraße West und Luxemburger Straße aufgeteilt sind, werden gemäß Verkehrsgutachten Trier-West für die Hornstraße ab der Einmündung der Verbindungsstraße West bis zum Bahnübergang Martinerfeld höhere Verkehrszahlen prognostiziert, da es im nördlichen Teil bis zur Kölner Straße neben der Hornstraße nur noch den Straßenzug Aachener Straße – Martinerfeld gibt. Die höheren Kfz-Zahlen sind zum Teil auch durch Verkehrsverlagerungen aufgrund längerer Schrankenschließzeiten am Bahnübergang Martinerfeld nach Reaktivierung der Weststrecke für den SPNV verursacht.

Aufgrund der Fülle aktuell in Planung und Realisierung befindlicher Infrastrukturmaßnahmen in Trier-West muss aus Kapazitätsgründen und in Bezug auf bestmögliche Aufrechterhaltung des Verkehrsgeschehens unter Berücksichtigung der Dringlichkeit die Splittung der Ausbaumaßnahme Hornstraße in die Teile 1 (Knotenpunkte) und 2 (freie Strecke) erfolgen. Die Maßnahmen von Teil 1 werden dabei auf den zwingend notwendigen Umfang begrenzt.

Der nördliche Abschnitt der Hornstraße muss kurzfristig realisiert werden, da er Teil des künftig signalgesteuerten Knotenpunktes am Bahnübergang Martinerfeld ist und wegen der Kopplung mit der Bahnübergangssicherung zusammen mit der derzeit von der DB Netz AG vorbereiteten Erneuerung des Bahnübergangs noch vor der Reaktivierung der Weststrecke für den SPNV gebaut werden muss.

Der Kreisverkehrsplatz an der Markusstraße wird benötigt um die Verbindungsstraße West Anfang 2024 funktionsfähig an das Straßennetz anzuschließen. In diesem Zusammenhang muss ggf. im Vorfeld zur Baumaßnahme zur Erschließung der Gewerbebetriebe am südlichen Ende der Verbindungsstraße West eine Baustraße gebaut werden.

Gegenüber dem Bestand wird die Hornstraße künftig, insbesondere aufgrund der Anlage von 1,85 m breiten Radfahrstreifen und beidseitigen Gehwegen von jeweils mind. 2,50 m Breite sowie Linksabbiegerstreifen zu verkehrlich relevanten Anliegern, einen breiteren Querschnitt haben. Dies bedeutet, dass bei der Realisierung von Teil 1 Übergangsbereiche baulich hergestellt werden müssen, die so geplant sind, dass es tiefbaumäßig möglichst wenig Provisorien gibt, aber voll funktionsfähige Knotenpunkte entstehen. Notwendige Fahrstreifenverziehungen sollen in den Übergangsbereichen bis zur Realisierung von Teil 2 (freie Strecke) mit Fahrbahnmarkierungen erfolgen und nur in minimalem Umfang für Gehwegübergänge provisorische Tiefbaumaßnahmen durchgeführt werden.

Vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen werden, soweit erforderlich, in Zusammenarbeit mit den Leitungsträgern den neuen Verhältnissen angepasst. Die Kostentragung hierbei erfolgt nach den vertraglichen bzw. gesetzlichen Regelungen.

Knotenpunkt Martinerfeld

Der Knotenpunkt Hornstraße/Kölner Straße/Martinerfeld/Römerstraße, der bereits im Bestand eine schlechte Verkehrsqualität aufweist, muss aufgrund der prognostizierten Verkehrsstromänderungen und Anforderungen der DB AG umstrukturiert werden. Die Planung und der Bau des zu erneuernden Bahnübergangs Martinerfeld mit dem Straßenzug Martinerfeld - Kölner Straße liegt in Zuständigkeit der DB AG, die Knotenpunktäste Hornstraße und Römerstraße sind der Stadt Trier zugeordnet. Bei

der Erneuerung des Bahnübergangs wird dieser zweigeteilt in einen Fahrbahn-Bahnübergang für die Verkehrsbeziehung Martinerfeld - Kölner Straße und umgekehrt (die Fahrbeziehung Martinerfeld – Hornstraße bzw. Römerstraße und umgekehrt wird es aufgrund der Kriterien der DB AG an das Freihalten des Räumstreckebereiches bzw. aus Leistungsfähigkeitsgründen künftig nicht mehr geben) und einen Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hornstraße und Martinerfeld.

Der komplexe Gesamtknotenpunkt, bestehend aus vier Straßenästen, zwei Bahnübergängen und der im Räumstreckebereich des Fahrbahn-Bahnübergangs gelegenen Grundstückszu-/ausfahrt des Hochbauvorhabens auf dem Gelände der ehemaligen Weinhandlung Kreusch, wird künftig mit einer Lichtsignalanlage gesteuert, die mit der Anlage zur Bahnübergangssicherung koordiniert wird.

Die Bahnübergangserneuerung ist eine EKR-G-Maßnahme mit Kostenteilung der kreuzungsbedingten Kosten zwischen Bahn, Bund und Land. Die Kosten für die Knotenpunktäste Hornstraße und Römerstraße sind der Stadt Trier zugeordnet.

Die bestehende Bushaltestelle Römerstraße wird im Zuge von Teil 2 des Ausbaues Hornstraße gegenüber dem Bestand ca. 50 m südlich barrierefrei neu gebaut. Im Zusammenhang mit dem Ausbau Teil 1 wird die Haltestelle in diesem Bereich provisorisch angelegt.

Beim Straßenausbau der Hornstraße im Bereich des BÜ Martinerfeld erfolgt die Querschnittsverbreiterung größtenteils auf der östlichen Seite und komplett auf städtischer Liegenschaft.

Kreisverkehrsplatz Markusstraße

Der Kreisverkehrsplatz Markusstraße ist Teil des seit dem 07.08.2018 rechtskräftigen Bebauungsplans BW 80. Der umgebaute Knotenpunkt an der Markusstraße wird die im Norden anschließende Hornstraße, die Verbindungsstraße West (Über Brücken), die nordöstliche Rampe zur SÜ Eurener Straße (Straßenüberführung der Weststrecke, die derzeit erneuert wird) sowie die Markusstraße verbinden. Der im Bestand in südlicher Richtung weiterführende Abschnitt der Hornstraße (künftig Willi-Pfeil-Straße) wird für Kfz-Verkehr nicht mehr an den Knotenpunkt angeschlossen sein (Wendeanlage südlich des Kreisverkehrsplatzes mit Radfahrerschleuse zum Kreisverkehrsplatz).

Im Knotenpunkt ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn des Kreisverkehrs vorgesehen. Die Radfahrstreifen der freien Strecke beginnen/enden entsprechend vor/ hinter dem Knotenpunkt. Die Gehwege werden räumlich abgesetzt von der Kreisfahrbahn geführt, in den so entstehenden Grünflächen sind Baumstandorte vorgesehen. Die Fußgänger werden in allen Knotenpunktarmen mit Fußgängerüberwegen über die Fahrbahn geführt.

Die vorhandene Bushaltestelle „Hohensteinstraße“, die für Busbetriebspausen genutzt wird, liegt im Bereich der künftigen Willi-Pfeil-Straße und kann künftig nicht mehr angefahren werden. Somit sind auch keine Wendefahrten unter Nutzung der Auffahrtsrampen zur SÜ Eurener Straße mehr möglich. In Abstimmung mit den SWT soll nun die Bushaltestelle „Markusstraße“ für Betriebspausen genutzt und die Wendefahrt im Kreisverkehr Markusstraße durchgeführt werden. Dazu muss wegen der

geringen Entfernung zum Kreisverkehrsplatz eine Busbucht angelegt werden, um Verkehrsbehinderungen zu vermeiden. Der Ausbau dieser Busbucht erfolgt im Rahmen von Teil 2 des Straßenausbaues Hornstraße und kann wegen der Flächenverfügbarkeit nur auf der Westseite der Hornstraße eingeplant werden. Im Teil 1 wird ein Provisorium als Buswartefläche hergestellt.

Die geplante nordwestlich des Kreisverkehrsplatzes Markusstraße beginnende ca. 250 m lange / 4 m hohe Lärmschutzwand ist dem Teil 2 zugeordnet.

Provisorische südliche Anbindung der Verbindungsstraße West (Über Brücken)

Voraussichtlich muss in Form einer südlich des RWE-Geländes geführten Baustraße eine Verbindung zur Eurener Straße in Höhe ALDI hergestellt werden. Dieser Baubehelf erhält als Oberflächenbefestigung eine bituminöse Tragdeckschicht.

Bauausführung

Die Fahrbahnflächen/Radfahrestreifen erhalten beim Knotenpunkt Martinerfeld und dem Kreisverkehrsplatz Markusstraße eine bituminöse Befestigung. Die Gehwegflächen werden gepflastert.

Bei den Fußgängerverkehrsflächen werden die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie die Anforderungen an die Barrierefreiheit wie folgt berücksichtigt:

- Bau ausreichend breiter Gehwege (b=2,50 m)
- Absenkung der Bordsteine an Fußgängerquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe
- Einbau von taktilen Bodenindikatoren gemäß DIN an Querungsstellen

Die Oberflächenentwässerung erfolgt in die vorhandene Vorflut, die südlich des Knotenpunktes am Bahnübergang Martinerfeld durch eine neue Sammelleitung ergänzt werden muss. Gehwegflächen am Kreisverkehrsplatz Markusstraße können in Grünflächen entwässert werden.

Die Straßenausstattung erfolgt im erforderlichen Umfang (Markierung, wegweisende Beschilderung und StVO-Beschilderung) gemäß den einschlägigen Richtlinien. Zur Straßenbeleuchtung wird eine Beleuchtungsanlage mit LED-Leuchten hergestellt.

Der Ausbau der Knotenpunkte erfolgt mit verschiedenen Verkehrsführungsphasen unter weitgehender Aufrechterhaltung notwendiger Verkehrsbeziehungen. Dabei sind aber großräumige Verkehrslenkungen und kleinräumige Umleitungen unabdingbar.

Die bauliche Umsetzung beider Knotenpunkte muss ab Frühjahr 2024 erfolgen. Der Kreisverkehrsplatz Markusstraße ist dabei quasi der letzte Bauabschnitt der Verbindungsstraße West und schließt diese im Norden an das Bestandsstraßennetz an. In Bezug auf den Knotenpunkt am Bahnübergang Martinerfeld gilt für das Baugeschehen, dass diese Maßnahme vor der Inbetriebnahme der Weststrecke für den Schienenpersonennahverkehr abgeschlossen ist, um Beeinträchtigungen des Betriebs auf der Weststrecke zu vermeiden und einen funktionsfähigen Knotenpunkt zur Verfügung zu haben.

Die Vorplanung zur Hornstraße, auf der die aktuellen Entwurfsplanungen für die Knotenpunkte aufbauen, war am 16.11.2016 Tagesordnungspunkt im Dezernatsausschuss IV und am 04.04.2017 sowie 13.03.2018 im Ortsbeirat Trier-West / Pallien.

Kosten

Die Kosten der Teilmaßnahme **Kreisverkehrsplatz Markusstraße/Verbindungsstraße** in Höhe von rund 1.372.000 € teilen sich gemäß einer Bewertung der Anlagebuchhaltung wie folgt in investive und konsumtive Bestandteile, sowie auf die Haushaltsjahre 2024 und 2025 auf:

	2024		2025		Gesamt
	<i>Investiv</i>	<i>Konsumtiv</i>	<i>Investiv</i>	<i>Konsumtiv</i>	
Kreisverkehrsplatz Markusstraße/ Verbindungsstraße	700.000 €	250.000 €	239.000 €	134.000 €	1.323.000 €

Die Kosten der Teilmaßnahme **Bahnübergang Martinerfeld** in Höhe von rund 1.063.000 € teilen sich gemäß einer Bewertung der Anlagebuchhaltung wie folgt in investive und konsumtive Bestandteile auf:

	2024		2025		Gesamt
	<i>Investiv</i>	<i>Konsumtiv</i>	<i>Investiv</i>	<i>Konsumtiv</i>	
Bahnübergang Martinerfeld	600.000 €	200.000 €	205.000 €	20.000 €	1.025.000 €

Ausbau- / Erschließungsbeiträge:

Der hier in Frage stehende zum Ausbau bestimmte Teil der Hornstraße beginnt an der Kreisverkehrsanlage Markusstraße und mündet beim Knotenpunkt Martinerfeld in die Kölner Straße. Der Ausbau der Hornstraße erfolgt in zwei technischen Bauabschnitten. Im 1. Technischen Bauabschnitt werden die Anbindungen zu den Knotenpunkten Kreisverkehrsanlage Markusstraße und Bahnübergang Martinerfeld ausgebaut. Der Ausbau des „Mittelteils“ ist zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.

Bei dem Ausbau der Hornstraße handelt es sich um eine Maßnahme an einer bereits hergestellten Verkehrsanlage, die deren Erneuerung und Erweiterung dient.

Erneuerung bedeutet die Wiederherstellung einer vorhandenen, ganz oder teilweise unbrauchbaren, abgenutzten oder schadhafte Anlage in einen dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden

Zustand. Unter Erweiterung versteht man jede flächenmäßige Vergrößerung einer fertig gestellten Anlage oder deren Ergänzung durch weitere Teile.

Die Hornstraße ist den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Die Fahrbahn weist erhebliche Schäden auf, die bis in den Unterbau der Straße hineinreichen. Durch den Ausbau nach aktuellen technischen Standards wird wieder ein verkehrssicherer Zustand erreicht. Die Straße wird durch die Herstellung beidseitiger Gehwege sowie durch die Anlage von Radfahrstreifen erweitert. Die Leistungsfähigkeit der Anlage wird gehoben. Damit ist der Ausbautatbestand gegeben.

Die Stadt Trier ist aufgrund der Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes Rheinland-Pfalz (KAG) und den entsprechenden städtischen Ausbaubeitragsatzungen verpflichtet, die ihr entstehenden Investitionsaufwendungen über Beiträge zu refinanzieren. Dies erfolgt durch Erhebung von wiederkehrenden Ausbaubeiträgen auf der Basis der tatsächlich entstandenen Baukosten.

Das Land Rheinland-Pfalz hat durch Änderung des Kommunalen Abgabengesetzes (KAG) vom 05.05.2020 die grundsätzliche flächendeckende Einführung des wiederkehrenden Ausbaubeitrages beschlossen. Durch diese Gesetzesänderung werden die Gemeinden zur Umstellung des Erhebungssystems verpflichtet. Bei der Erhebung des wiederkehrenden Beitrages wird im Gegensatz zum einmaligen Beitrag nicht auf die einzelne Verkehrsanlage abgestellt, sondern vielmehr auf ein ganzes Straßensystem mit all seinen zum Anbau bestimmten Straßen. Durch Satzung sind einheitliche öffentliche Einrichtungen festzulegen (Abrechnungseinheiten), die durch das Zusammenfassen mehrerer, in einem abgrenzbaren und räumlich zusammenhängenden Gebietsteil liegende Verkehrsanlagen des Gemeindegebietes gebildet werden. Der Beitragspflicht unterliegen alle baulichen, gewerblichen, industriell oder in ähnlicher Weise nutzbaren Grundstücke, für die die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit der Zufahrt oder des Zugangs zu einer in der Abrechnungseinheit gelegenen Verkehrsanlage besteht. Die Solidargemeinschaft der Beitragspflichtigen wird hier von allen Anliegern der Abrechnungseinheit gebildet. Die einzelne Straße wird lediglich als Bestandteil des örtlichen Straßennetzes gesehen, welches insgesamt die Erschließung der Anliegergrundstücke sichert. Dabei wird zugrunde gelegt, dass jeder Grundstückseigentümer das gemeindliche Verkehrsnetz in Anspruch nimmt, um die öffentliche Infrastruktur zu nutzen (qualifizierte Inanspruchnahme eines Straßensystems).

Die Hornstraße tangiert zwei der in der Vergangenheit Zug um Zug gebildeten Abrechnungseinheiten, nämlich die Abrechnungseinheiten „Trier-West“ und „Trier-Pallien“, welche mit Stadtratsbeschluss vom 16.05.2023 beschlossen und am 23.05.2023 öffentlich bekannt gemacht wurden.

Der Beitragsanspruch entsteht jeweils mit Ablauf des 31. Dezember für das abgelaufene Jahr.

Der Kreisverkehrsplatz an der Markusstraße stellt eine „echte Kreisverkehrsanlage“, also eine Kreisfahrbahn mit einer nicht überfahrbaren Mittelinsel, dar. Die Herstellung führt nicht zu einem Investitionsaufwand, der im Rahmen der Erhebung von Ausbaubeiträgen umgelegt werden kann. Der KVP ist nicht zum Anbau bestimmt und vermittelt damit den anliegenden Grundstücken keinen Sondervorteil im Sinne des Ausbaubeitragsrecht. Aus diesem Grund können für den Ausbau der Kreisverkehrsanlage keine Ausbaubeiträge erhoben werden.

Für die im Zuge des Ausbaus des Kreisverkehrsplatzes notwendig werdenden Angleichungsmaßnahmen ist eine Beitragserhebung möglich. Nach derzeitigem Stand ist hier mit Ausbaubeiträgen in Höhe von rund 543.000 € zu rechnen.

Bei der Teilmaßnahme Knotenpunkt Bahnübergang Martinerfeld können voraussichtlich Ausbaubeiträge in Höhe von 614.000 € generiert werden.

Förderung:

Da die Hornstraße eine Hauptverkehrsstraße im städtischen Verkehrsnetz ist und die Baumaßnahme somit nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) förderfähig ist, wird ein Zuwendungsantrag beim Landbetrieb Mobilität (LBM) eingereicht. Seitens des LBM wurden eine Förderung in Höhe von 65 % der zuwendungsfähigen Kosten in Aussicht gestellt.

Voraussichtliche klimatische Auswirkungen:

Bei der Maßnahme handelt es sich um eine unabdingbare Maßnahme, die größtenteils auf bereits vorhandenen Straßenverkehrsflächen realisiert wird. Zusätzliche Flächeninanspruchnahmen resultieren weitestgehend aus Querschnittsverbreiterungen der Hornstraße und der Auffahrtsrampe zur SÜ Eurenener Straße, der Anlage von Radfahrstreifen sowie barrierefreien Gehwegen. Der Ausbau erfolgt im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität.

Im Bereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes und der zugehörigen Anpassungen, müssen im Vorfeld der Baumaßnahme Rodungsarbeiten erfolgen. Der Wegfall der Bäume wurde bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan BW 80 behandelt und mit getroffenen Festsetzungen zur Neupflanzung von Bäumen mit entsprechenden Pflanzqualitäten innerhalb des Bebauungsplangebietes kompensiert. Gesamträumlich betrachtet wirken sich diese Baumpflanzungen im Hinblick auf ihr Kühlungspotenzial und die Feinstaubfilterung positiv auf das Klima im Straßenraum und dessen direktem Umfeld aus. Weitere Restflächen im Verkehrsraum werden vor dem Hintergrund „Minimierung der Versiegelung / Klimanotstand“ als Straßenbegleitgrün insektenfreundlich bepflanzt, z.B. die Kreisverkehrsinsel und der Fahrbahnteiler außerhalb der Gehflächen. Gleiches gilt für Flächen, unter denen sich Bestandsleitungen befinden, wo Baumpflanzungen somit nicht möglich sind.

Im Zuge der Baumaßnahmen der DB Netz AG am BÜ Martinerfeld, Neubau einer Fußgänger-/Radfahrerquerung über die Gleise, müssen im Bereich der Straße „Martinerfeld“ zwei Bäume gefällt werden, um eine sichere und richtlinienkonforme Führung der Fußgänger und Radfahrer gewährleisten zu können. Diese Arbeiten werden ebenfalls im Vorfeld ausgeführt. Entsprechende Ersatzpflanzungen im Rahmen der Eingriffsregelung nach BNatschG sind nach Erstellung eines Gutachtens zu erbringen und den Eingriff damit zu kompensieren.

Finanzielle Auswirkungen:

Kreisverkehrsplatz Markusstraße/Verbindungsstraße

Der in 2024 anfallende investive Anteil i.H.v. 700.000 € wurde im Rahmen der Meldung zum Haushaltsplan 2024 im Finanzhaushalt 2024, Teilhaushalt 4.1 – Bauen und Planen – bei Projekt 7.511121 – STU West, Hornstraße –, PSP-Element 7.511121.700.301 – Amt 66 Baukosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 642.000

€, und bei PSP-Element 7.511121.700.701 – Amt 66 Baunebenkosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 58.000 € eingeplant.

Der voraussichtlich in 2025 kassenwirksam werdende investive Anteil von 239.000 € wurde im Rahmen der Haushaltsplanung für den Finanzhaushalt 2025, Teilhaushalt 4.1 – Bauen und Planen – bei Projekt

7.511121 - STU West, Hornstraße –, PSP-Element 7.511121.700.301 – Amt 66 Baukosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 180.000 €, und bei PSP-Element 7.511121.700.701 – Amt 66 Baunebenkosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 59.000 € vorgemerkt. Eine konkrete Einplanung erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung 2025.

Der auf das Jahr 2024 entfallende konsumtive Anteil von 250.000 € wurde im Rahmen der Haushaltsplanung 2024 im Ergebnishaushalt 2024, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen – eigeplant.

Eine Einplanung des voraussichtlich in 2025 kassenwirksam werdenden konsumtiven Anteils i.H.v. 134.000 € erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung 2025 im Ergebnishaushalt 2025, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen.

Bahnübergang Martinerfeld

Der in 2024 anfallende investive Anteil i.H.v. 600.000 € wurde im Rahmen der Meldung zum Haushaltsplan 2024 im Finanzhaushalt 2024, Teilhaushalt 4.1 – Bauen und Planen – bei Projekt 7.511121 – STU West, Hornstraße –, PSP-Element 7.511121.700.301 – Amt 66 Baukosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 550.000 €, und bei PSP-Element 7.511121.700.701 – Amt 66 Baunebenkosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 50.000 € eingeplant.

Der voraussichtlich in 2025 kassenwirksam werdende investive Anteil von 200.000 € wurde im Rahmen der Haushaltsplanung für den Finanzhaushalt 2025, Teilhaushalt 4.1 – Bauen und Planen – bei Projekt

7.511121 - STU West, Hornstraße –, PSP-Element 7.511121.700.301 – Amt 66 Baukosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 160.000 €, und bei PSP-Element 7.511121.700.701 – Amt 66 Baunebenkosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 40.000 € vorgemerkt. Eine konkrete Einplanung erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung 2025.

Der auf das Jahr 2024 entfallende konsumtive Anteil von 200.000 € wurde im Rahmen der Haushaltsplanung 2024 im Ergebnishaushalt 2024, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen – eigeplant.

Eine Einplanung des voraussichtlich in 2025 kassenwirksam werdenden konsumtiven Anteils i.H.v. 20.000 € erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung 2025 im Ergebnishaushalt 2025, Teilhaushalt 4.2 –

Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen.

Ausbaubeiträge

Die erwarteten Ausbaubeiträge für die beiden Teilmaßnahmen in Höhe von voraussichtlich insgesamt 1.157.000 € werden in Höhe von 860.000 € im Finanzhaushalt 2025, Teilhaushalt 4.1 – Bauen und Planen – bei Projekt 7.511121 – STU West, Hornstraße –, PSP-Element 7.511121.715 – Beiträge – und Sachkonto 6825910 – Beiträge und ähnliche Entgelte –, sowie in Höhe von 297.000 € im Ergebnishaushalt 2025, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4323010 – Entgelte für die Unterhaltung von Straßen – vereinnahmt.

Landeszuwendung

Die voraussichtliche Landeszuwendung in Höhe von insgesamt 155.000 € wird in Höhe von 115.000 € im Finanzhaushalt 2025, Teilhaushalt 4.1 – Bauen und Planen – bei Projekt 7.511121 – STU West, Hornstraße –, PSP-Element 7.511121.705 – Zuwendungen – und Sachkonto 6814210 – Investitionszuwendungen vom Land –, sowie in Höhe von 40.000 € im Ergebnishaushalt 2025, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4144210 – Zuwendungen für laufende Zwecke vom Land – vereinnahmt.

Die zur Umsetzung der Maßnahme im Haushaltsjahr 2024 benötigten konsumtiven Mittel sind in dem zum Haushaltsausgleich 2024 voraussichtlich erforderlichen, maximal möglichen Ansätzen (basierend auf den Ist-Werten 2022) verfügbar.

Anlage/n:

- Übersichtslageplan
- Lageplan Kreisverkehrsplatz Markusstraße
- Lageplan Knotenpunkt am BÜ Martinerfeld
- Nachhaltigkeitseinschätzung
- Folgekostenrechnung