

Techno Park / Fraunhoferstraße
(5411000.222030)

1. Begründung

Entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan 2015 ist die Durchgängigkeit der Fraunhoferstraße (ehemalige Güterbahnhofstraße) zwischen der Reichenhainer Straße und der Werner-Seelenbinder-Straße herzustellen und damit eine direkte Verbindung zum Südring, über die F.-O.-Schimmel-Straße, weiterführend zur Autobahn 72, Anschlussstelle Chemnitz-Süd, herzustellen.

Es ist vorgesehen, mit dem Ausbau der Fraunhoferstraße weitere Erschließungsflächen zwischen Fraunhoferstraße, Fraunhofer Institut, CVAG-Betriebsgelände sowie städtischem Friedhof an das öffentliche Verkehrsnetz anzubinden. Des Weiteren soll für die Erweiterung der TU- Chemnitz sowie für Fraunhofer IWU eine attraktive Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz geschaffen werden. Die für diesen Abschnitt geplante Streckenführung der Stadtbahntrasse der 2. Ausbaustufe des Chemnitzer Modells quert die geplante Fraunhoferstraße in Höhe der Erschließungsfläche südlich des Universitätsgeländes.

In Bezug auf die Herstellung der Straßenverbindung zwischen Reichenhainer Straße und Smart Systems Campus wurde der 1. Teilabschnitt 2011 fertig gestellt und soll nunmehr weiterführend die Verbindung zur Werner-Seelenbinder-Straße sichern und damit die Reichenhainer Straße sowie den Campus der TU Chemnitz wesentlich vom MIV entlasten.

Der Straßenneubau der Fraunhoferstraße beinhaltet auf einer Länge von ca. 1.175 m die Herstellung der Mischwasser-Kanalisation des Entsorgungsbetriebes (ESC), die Neuordnung der Ver- und Entsorgungsmedien der eins energie in Sachsen GmbH & Co KG, die Errichtung eines Kreisverkehrs im Bereich des Knotenpunktes Werner-Seelenbinder-Straße/ Fraunhoferstraße / F.-O.-Schimmel-Straße sowie den Neubau einer Stützmauer auf einer Länge von ca. 160 m entlang des Betriebsgeländes der CVAG.

2. Umfang der Baumaßnahme

In Weiterführung des bisher fertig gestellten Abschnittes der Fraunhoferstraße verläuft die geplante Straße auf einer Länge von ca. 450 m parallel zur westlich befindlichen Bahnanlage der Deutschen Bahn AG der Strecke Chemnitz–Aue.

Im weiteren geplanten Verlauf der Straßenverbindung befinden sich Grünflächen sowie ein asphaltierter Geh- und Radweg aus Richtung Annaberger Straße. Dieser stellt die Radwegeverbindung zwischen den Stadtteilen Altchemnitz, der Annaberger Straße in Richtung der TU Chemnitz mit Anbindung Reichenhainer Straße her. Um diese wichtige Radwegebeziehung aufrecht zu erhalten, wird die Kreuzung mit dem Radweg in die Straßenplanung integriert.

Der weiterführende Abschnitt bis in Höhe der angrenzenden Gewerbestandorte des Autohauses Schloz Wöllenstein sowie dem Betriebsgelände der CVAG ist gekennzeichnet durch bis zu 6 m hohe Auffüllungen aus Boden und Bauschutt.

Die Kreuzung der geplanten Fraunhoferstraße mit der Werner-Seelenbinder-Straße und der F.-O.-Schimmel-Straße erfolgt mit einem Kreisverkehrsplatz.

Die Verkehrsbelastungen für die Fraunhoferstraße belaufen sich nach derzeitigem Kenntnisstand zwischen ca. 10.800 und ca. 12.200 Kfz/24 h (werktäglicher DTVw (Mo – Fr)) mit einem Anteil von 5 % Schwerverkehr je Tag.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung für die Fraunhoferstraße stellt sich wie folgt dar:

Straßenabschnitt Fraunhoferstraße	DTVw (Mo-Fr) in Kfz/24 h Gesamtquerschnitt	SV-Anteil Tag	SV-Anteil Nacht
von Reichenhainer Straße bis Lutherstraße	12.200	5%	5%
Straßenabschnitt Fraunhoferstraße	DTVw (Mo-Fr) in Kfz/24 h Gesamtquerschnitt	SV-Anteil Tag	SV-Anteil Nacht
von Lutherstraße bis Technologie-Campus	11.600	5%	5%
von Technologie-Campus bis Planstraße 2	10.800	5%	5%
von Planstraße 2 bis Werner-Seelenbinder-Straße	10.900	5%	5%

2.1. Trassierung

Die Trassierung der Fraunhoferstraße erfolgte nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06“, Ausgabe 2006. Die Klassifizierung der Fraunhoferstraße erfolgt als Gewerbestraße mit Verbindungsfunktion im öffentlichen Straßennetz der Stadt Chemnitz mit einem Begegnungsverkehr Lastzug / Lastzug. Die maßgebende Geschwindigkeit wird mit 50 km/h festgelegt. Alle Knotenpunkte im Zuge der Fraunhoferstraße werden niveaugleich gestaltet.

Ziel der Neubaumaßnahme ist es, unter Berücksichtigung der zukünftigen zu erwartenden Verkehrsentwicklung eine Hauptverkehrsstraße zur Erschließung gewerblich genutzter Grundstücke mit Verbindungsfunktion (Gewerbestraße) neu herzustellen, welche einen gesicherten Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer erreicht.

Die Linienführung im Lageplan erfolgt nach RASt 06. Der Ausbaubereich der Fraunhoferstraße ist der Straßenkategorie HS IV –Gewerbestraße zuzuordnen. Der Berechnung der Grenzwerte für die Entwurfselemente im Lageplan ist eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_E = 50$ km/h zugrunde gelegt. Eine fahrdynamische Herleitung der Lage- und Höhenelemente ist nach RASt 06 an angebauten Hauptverkehrsstraßen nicht erforderlich.

Die Grenzwerte gem. RASt 06 und die eingehalten geplanten Entwurfselemente sind in folgender Tabelle gegenübergestellt.

Entwurfselemente		Straßenkategorie	Grenz- und Richtwerte geplante Werte $V = 50$ km/h
Lageplan	Kurvenradius R [m]	HS IV	min. 10 110 - 250

In der Höhenlage ist durch die Bahntrasse ein Zwangspunkt zur Knotenpunktgestaltung der Fraunhoferstraße gegeben. Dieser befindet sich in der Fraunhoferstraße ca. bei Station 0+550 und hat eine Höhe von 322.54 m+HN. Die Gradienten der Fraunhoferstraße wurde dahingehend ausgerichtet und auf das Höhenniveau angepasst.

Die Berechnung der Grenzwerte für die Entwurfselemente im Höhenplan wurde eine Geschwindigkeit von 50 km/h zugrunde gelegt.

Daraus ergeben sich folgende Entwurfsmerkmale:

Entwurfselemente		Straßenkategorie	Grenz- und Richtwerte geplante Werte V = 50 km/h	
Höhenplan	Längsneigung s [%]	HS IV	max. 8,0	0,0 - 4,15
	Kuppenhalbmesser H _k [m]	HS IV	min. 250	1000 - 5000
	Wannenhalbmesser H _w [m]	HS IV	min. 150	1000 - 3000

Um mit dem Ausbau bzw. der Verlängerung der Fraunhoferstraße auf Dauer die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss gewährleisten zu können, wurden keine grenzwertigen Entwurfsparameter gewählt.

2.2 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Entsprechend den Nutzungsansprüchen der Fraunhoferstraße wurde die Fahrbahnbreite anhand des Begegnungsfalles Lastzug/Lastzug entsprechend dem 1. Teilabschnitt dimensioniert. Des Weiteren werden die vorgesehenen Radfahrstreifen beidseitig der Fahrbahn entsprechend den Vorgaben der ERA 2010 bis zur Werner-Seelenbinder-Straße weitergeführt.

Entlang der gesamten Ausbaustrecke werden ebenfalls beidseitig Gehwege für die Sicherheit der Fußgänger vorgesehen, welche mittels Hochbordsteinen von der Fahrbahn getrennt werden.

In den zulaufenden Verkehrsarmen zum Kreisverkehrsplatz an der W.-Seelenbinder-Straße / Fraunhoferstraße / F.-O.-Schimmel-Straße werden Fahrbahnnteiler angeordnet. Fahrbahnnteiler gehören zu den wesentlichen Elementen eines Kreisverkehrs. Sie verbessern die Erkennbarkeit des Knotenpunktes und verdeutlichen die Wartepflicht. Außerdem trennen und führen sie den Verkehr. Die Fahrbahnnteiler dienen zusätzlich als Querungshilfe für Fußgänger.

An allen Fußgängerquerungen sind zur Schaffung der Barrierefreiheit die Bordanschläge mit 3 cm geplant sowie für sehbehinderte Menschen Bodenindikatoren vorgesehen.

Der Knotenpunkt Fraunhoferstraße / Planstraße 2 wird zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Zusammenspiel mit der Querung des Chemnitzer Modells signalisiert.

Gemäß der Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme (RPS 2009) sind entlang der Fraunhoferstraße keine passiven Schutzeinrichtungen notwendig, da anhand der Einsatzkriterien sich die geplanten Bäume sowie die geplante Stützmauer in einen ausreichenden seitlichen Abstand zur Fahrbahn befinden.

2.3. Querschnittsgestaltung

Bestandteile des Regelquerschnittes

Die Herstellung der Fraunhoferstraße erfolgt anhand des Regelquerschnittes (RQ) 9.4 der RAS 06 woraus sich folgende Querschnittseinteilung ergibt:

Fahrstreifen	2 x 3,25 m = 6,50 m
Radfahrstreifen	2 x 1,85 m = 3,70 m
(Stellflächen)	2 x 2,00 m = 4,00 m
Gehwege	2 x 2,30 m = 4,60 m
Bankette	2 x 0,50 m = 1,00 m
Gesamtbreite ohne Stellflächen:	= 15,80 m
Gesamtbreite mit Stellflächen:	= 19,80 m

Der Ausbau der Fraunhoferstraße einschließlich der Radfahrstreifen erfolgt aufgrund der Sicherung der Oberflächenentwässerung und günstigen Anpassung an bestehendes Gelände in einseitigem Profil mit einer Querneigung von 2,5 %.

Die Grenzwerte aus der RAS 06 wurden in der Planung für den Querschnitt nicht über- bzw. unterschritten.

2.4 *Fahrbahnbefestigung*

Fraunhoferstraße (Belastungsklasse 10)

Die Dimensionierung des Straßenoberbaus wurde nach RStO 2012 festgelegt. Entsprechend Verkehrsprognose wird von einer Verkehrsbelastung von ca. 11.200 Fahrzeugen / 24 h ausgegangen. Zur Bestimmung des Oberbaus ist ein Schwerverkehrsanteil von 5 % zu berücksichtigen. Dieser bildet die Grundlage für die Berechnung der bemessungsrelevanten Beanspruchung. Ein jährlicher Zuwachs des Schwerverkehrs von 1 % wird zusätzlich einbezogen. Daraus ergibt sich entsprechend der folgenden Tabelle die bemessungsrelevante Beanspruchung $B_{1 \text{ bis } 30}$ in Mio. = 4,00 und somit Belastungsklasse (nach RStO 2012 Tabelle 1) mit einem frostsicherer Oberbau von 65 cm.

2.5 *Anordnung von Knotenpunkten*

Fraunhoferstraße/Planstraße 2 (Chemnitzer Modell)

Die Querung der Fraunhoferstraße mit dem Chemnitzer Modell wird als plangleiche Lösung hergestellt. Der Knotenpunkt ist mit einer Lichtzeichenanlage für den Straßenverkehr versehen.

Im Bereich der Fraunhoferstraße wird in stadtauswärtiger Richtung ein zusätzlicher Linkabbiegestreifen in einer Breite von 3,00 m mit offener Einleitung nach RSt 06 Tabelle 44 angeordnet.

Im Knotenpunktbereich der Fraunhoferstraße werden die jeweiligen Richtungsfahrstreifen durch die Anordnung einer Sperrfläche voneinander getrennt. Der Linksabbiegestreifen weist jeweils eine Aufstelllänge von 20 m auf.

Werner-Seelenbinder-Straße/Fraunhoferstraße/F.-O.-Schimmel-Straße

Für die Erzielung einer dauerhaften wirtschaftlichen Umgestaltung wurde ein Kreisverkehrsplatz als Knotenpunktlösung gewählt. Geplant ist die Umgestaltung des Knotenpunktes als 4-armiger Kreisverkehr. Hierzu sind die Knotenpunktzufahrten auf eine Fahrspur zu begrenzen. Zulaufende Radfahrstreifen werden vor dem Kreisverkehr aufgelöst und die Radfahrer in die Kreisfahrbahn entlassen.

Gehwege werden entlang der Fahrbahn beidseitig angeordnet. Zur sicheren Befahrbarkeit werden in den einzelnen Zufahrten des Knotenpunktes Überquerungsstellen (Zeichen 293 StVO) als Fußgängerüberwege ausgebildet. Die Trennung der Fahrbahn erfolgt mittels Granithochbordstein. Verkehrsflächen, welche aufgrund der Minimierung der Fahrspuren nicht mehr benötigt werden, werden zurück gebaut und nachfolgend begrünt.

Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Fraunhoferstraße/Planstraße 2 (Chemnitzer Modell)

Aufgrund der geplanten Lichtsignalanlage wird es notwendig, im Bereich der Fußgängerquerungen Bodenindikatoren für sehbehinderte Menschen nach den Regelbauweisen der Stadt Chemnitz in Verbindung mit der DIN 32984 vorzusehen. An allen Querungen sind Bordabsenkungen mit einem Anschlag von 3cm geplant.

Werner-Seelenbinder-Straße/Fraunhoferstraße/F.-O.-Schimmel-Straße

Zur Führung des Fußgängerverkehrs über Fußgängerüberwege (FGÜ) am Kreisverkehr erfolgt in der Ausführungsplanung die vorgeschriebene Einzelfallprüfung gem. VwVO der StVO. Hier werden Verkehrsmengen des MIV, der Fußgänger sowie die Beleuchtungsqualität untersucht, ob die Kriterien für die Anlage von FGÜ erfüllt sind. Bodenindikatoren sind nicht nur in den Gehwegen sondern auch in den Fahrbahnanteilen vorgesehen. Die Umsetzung der Leitsysteme für die sehbehinderten Menschen erfolgt nach den Regelbauweisen, der DIN 32984.

Zufahrten / Stellflächen

Aufgrund der Erschließung des Bahnhof Chemnitz-Süd durch die Firma Bauer Spedition & Logistik (Railport) wird es notwendig, an den Stationen 0+110 sowie 0+440 Zufahrten zum Grundstück herzustellen.

Bei Planungsstation 0+800 wird die Straße P2 an die Fraunhoferstraße angebunden. Die Radwegverbindung Annaberger Straße/Erdmannsdorfer Straße/Reichenhainer Straße wird in die Planung integriert und an die Fraunhoferstraße bzw. Planstraße 2 angebunden. Die vorhandenen Grundstückszufahrten zu Mercedes Benz und der CVAG entlang des geplanten Ausbaubereiches werden an die neue Straßentrasse angeglichen. Die Lage der Zufahrten wird wie im Bestand beibehalten. Das Autohaus von Mercedes Benz erhält zusätzlich eine zweite Zufahrt. Entlang der Fraunhoferstraße werden zwischen Station 0+710 – 0+870 PKW-Stellflächen in einer Breite von 2,0 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen auf einer Länge von 160 m vorgesehen. Insgesamt ergeben sich somit ca. 52 PKW-Stellflächen.

2.6 Ingenieurbauwerke

Der geplante Stützmauerneubau befindet sich 110 m nördlich der Werner-Seelenbinder-Straße an der westlichen Grundstücksgrenze des Betriebsgeländes der CVAG. Die Stützmauer ist entlang der geplanten Fraunhoferstraße zwischen Planungsstation 0+900 und 1+060 zur Anpassung an das bestehende Gelände erforderlich.

Es wird eine überschnittene Bohrpfahlwand mit einer Verblendung aus Kunststoffplatten hergestellt. Die Hauptabmessungen betragen:

Gesamtlänge Bohrpfahlwand:	ca. 146 m
Freistehende Höhe Bohrpfahlwand:	ca. 1,40 bis 3,45 m
Länge Winkelstützwand:	ca. 10,50 und 13,09 m
Freistehende Höhe Winkelstützwand:	ca. 0,65 bis 2,54 m

Die Stützmauer wird hinsichtlich ihrer geplanten Konstruktion in drei Teilbereiche untergliedert. Im ersten Teil, auf einer Länge von 10,50 m (zwischen Station 0-002.50 und 0+008), ist die geplante Stützwand aus Stahlbeton mit einer Flächengründung vorgesehen. Die Stützmauerhöhe in diesem Abschnitt liegt bei ca. 1,35 m über OK Gelände. Weiterführend von Station 0+008 bis 0+154.36, auf einer Baulänge von ca. 146,36 m, zweiter Teilabschnitt, ist die geplante Böschungssicherung als überschnittene Bohrpfahlwand konzipiert, wobei bewehrte Sekundärpfähle in zu zuvor hergestellte unbewehrte Primärpfähle einschneiden. Die sichtbare Bauteilhöhe liegt ca. zwischen 1,35 m und 3,35 m. Es ist von einer Gründungstiefe von ca. 8,00 m auszugehen.

Der dritte Abschnitt der geplanten Stützmauer, welcher sich von der Station 0+154.36 bis 0+167,45 (Bauende), wird wie im ersten Teilabschnitt als Stahlbetonstützwand mit einer Flächengründung auf einer Länge von ca. 13,00 m ausgeführt. Die Stützmauer weist in diesem Abschnitt eine geplante Höhe von ca. 0,60 bis 2,50 m auf.

Die Stützmauerkonstruktion wird luftseitig mit Kunststoffplatten auf der Gesamtlänge von ca. 167,00 m verblendet. Den oberen Abschluss der Stützwandkonstruktionen bildet eine Kappe aus bewehrtem Beton mit den Abmessungen von 1,00 x 0,35 (BxH) sowie eine Absturzsicherung (Holmgeländer).

2.7. Leitungen

Entwässerung (ESC)

Mit dem grundhaften Ausbau der Fraunhoferstraße ist seitens des ESC vorgesehen, eine Kanalisation zur zukünftigen Schmutz- und Regenwasserentsorgung mit zu verlegen, welches zum einen die Straßenentwässerung sichert und zum anderen die zukünftige Entsorgung des Gewerbestandortes „Technopark Süd“ gewährleisten kann.

Im vorgesehenen Baubereich ist zwischen Station 0+800 und 1+120 zur Gewährleistung der Straßenentwässerung eine Regenwasserkanalisation vorgesehen. Für die Herstellung des Regenwasserkanals sind Stahlbetonrohre in den Dimensionen zwischen DN 500 bis DN 300 vorgesehen

eins energie in sachsen GmbH (Netzgesellschaft Chemnitz)

Trink- und Löschwasserversorgungsleitung

Seitens der eins energie ist vorgesehen, die vorhandene Trinkwasserleitung aus dem 1. Teilabschnitt zwischen Reichenhainer Straße und Smart Campus, Planstraße 1 weiter in der Trasse der zukünftigen Fraunhoferstraße bis zur Werner-Seelenbinder-Straße weiterzuführen. Die Anbindung in der W.-Seelenbinder-Str. erfolgt direkt im Knoten W.-Seelenbinder-Str./F.-O.-Schimmel-Str./Fraunhoferstraße.

Stromversorgungsleitungen

Mit dem grundhaften Ausbau der Fraunhoferstraße ist seitens der eins energie/ Netzgesellschaft vorgesehen, ein Leerrohrsystem zur zukünftigen Energieversorgung mit zu verlegen, welches zum einen den derzeitigen Leitungsbestand sichert und zum anderen die zukünftige Versorgung des Gewerbestandortes „Technopark Süd“ gewährleisten kann.

Gasversorgung

Aufgrund des grundhaften Ausbaus der Fraunhoferstraße wird es erforderlich, die schon vorhandene Gasleitung im bereits umgesetzten Abschnitt zwischen der Reichenhainer Str. und Smart Campus / Planstraße 1 weiter in Richtung Fraunhoferstraße zu führen. Die Trassierung erfolgt ausschließlich im öffentlichen Verkehrsraum der Fraunhoferstraße und bindet auf Höhe der Mercedes Benz AG bei Planungsstation 1+130 auf die bestehende Gasversorgungsleitung auf.

Fernwärmeversorgungsleitungen

Aufgrund der zukünftigen Einordnung der Fraunhoferstraße in Lage und Höhe sowie der Einordnung des Chemnitzer Modells und des daraus entstehenden Knotenpunktes Fraunhoferstraße/Chemnitzer Modell besteht das Erfordernis, die im Bestand befindliche oberirdische Versorgungsleitung der Fernwärme umzuverlegen. Weiterführend verläuft die Fernwärmeleitung oberirdisch zwischen den im Bestand befindlichen Kleingartenanlagen und dem Bahndamm in einer Dimension 2 x DN 500. Aufgrund des zukünftigen Knotenpunktes Fraunhoferstraße/Chemnitzer Modell wurde festgelegt, dass die Fernwärmeversorgungsleitung zwischen Fraunhofer IWU und den Fernwärmebauwerk E00T230 als erdverlegte Leitung hergestellt wird.

Straßenbeleuchtung

Entsprechend der bisherigen Verlegung zwischen Reichenhainer Straße und Smart Systems Campus, Technologie Campus beabsichtigt die eins energie, die Straßenbeleuchtung weiter bis zur Werner-Seelenbinder-Straße zu verlegen. In einem Abstand von 35 m sind am rechten Fahrbahnrand Beleuchtungsmasten vorgesehen, die mit LED ausgerüstet werden.

Kommunikation

Mit dem weiterführenden Ausbau der Fraunhoferstraße beabsichtigt die eins energie die schon im Abschnitt zwischen Reichenhainer Straße und Smart Campus, Planstraße 1 verlegte Leerrohrtrasse 3 x DA 50 bis zur W.-Seelenbinder-Straße weiterzuführen. Die Verlegung der Trasse erfolgt mit dem Kabelpaket der Stromversorgung im Gehweg.

Deutsche Telekom AG

Durch den geplanten Ausbau der Fraunhoferstraße wird es erforderlich, die schon vorhandene Leerrohrtrasse im bereits umgesetzten Abschnitt zwischen der Reichenhainer Str. und Smart Campus / Planstraße 1 weiter in Richtung Werner-Seelenbinder-Straße fortzuführen.

Die Verlegung von zwei Leerrohren DA 110 ist parallel zum Kabelpaket der Stromversorgung vorgesehen.

Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH

Die Kabel Deutschland GmbH beabsichtigt im geplanten Baugebiet ab dem Knotenpunkt Fraunhoferstraße / Planstraße 2 bis den geplanten Bauenden in der W.-Seelenbinder-Straße / F.-O.-Schimmel-Straße die Mitverlegung einer Kabelkanalrohrstrecke mit 4 x DN 50 und 2 Kabelzugschächten EK 338.

2.8. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Das geplante Ausbaugelände befindet sich im B-Plan Nr. 09/06 „Technopark Süd“, Teilbebauungsplan Fraunhoferstraße. Im Rahmen des B-Plan-Verfahrens wurden die einzelnen Schutzgüter (Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Kultur- und Sachgüter) hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen untersucht und bewertet.

Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen
Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die zu erwartenden Eingriffe in die Schutzgüter werden im Rahmen des B-Plan-Verfahrens zum „Technopark Süd“, Teilbebauungsplan Fraunhoferstraße (B-Plan Nr. 09/06) geregelt.

2.9. Verfahren zur Erlangung von Baurecht / Grunderwerb / Baudurchführung

Für die vorliegende Baumaßnahme beabsichtigt die Stadt Chemnitz über das B-Plan-Verfahren Nr. 09/06 zum Technopark Süd, Teilbebauungsplan Fraunhoferstraße, das Baurecht für den geplanten Streckenabschnitt zu erlangen. In diesem Planverfahren erfolgte die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Grundstückseigentümer der teils zu erwerbenden Grundstücke.

Die erforderlichen Grundstücke für den Straßenbau werden im Wege eines anschließenden Umlenungsverfahrens erworben.

Die Baudurchführung wird weitgehend außerhalb von gegenwärtigen Verkehrsflächen erfolgen, so dass keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Die Herstellung des Kreisverkehrs an der W.-Seelenbinder-Str. wird unter teilweiser Sperrung erfolgen. Die Erreichbarkeit der Anlieger wird gewährleistet.

Das Bauvorhaben soll ab 07/2015 bis 12/2016 umgesetzt werden.

3. Gesamtkosten und Finanzierung

Baukosten

Bisher angefallene Planungskosten 114.716,00

	Inhalte	Kosten brutto [€]
Grunderwerb		162.000,00
Planung/Bauleitung	Leistungsphase 5-8, SIGE-Koordination, sonstige Nebenkosten im Zuge der Bauausführung örtliche Bauüberwachung:	152.000,00 106.000,00
Straßenbau	Untergrund/Unterbau/Entwässerung 1.975.000 Oberbau 1.660.000 Ausstattung (u.a. Bepflanzg/Ausgleich/LSA, Markierg.) <u>525.000</u> Summe Straßenbau:	4.160.000,00
Ingenieurbauwerk	Stützmauer L= 160 m	908.000,00
Leitungsverlegung	Löschwasserleitung Gasleitung Elt-versorgung Fernwärme Anteil Stadt Chemnitz	241.143,00
	Baukosten (einschl. bisher angefallener Plg.Kosten):	5.843.859,00

Finanzierung

Das Vorhaben ist unter der Maßnahmennummer 5411000.222030 und in dem Produktsachkonto 5411000.09620100 (Planung, Bau) im Haushaltsplanentwurf eingestellt. Die Einordnung der Maßnahme wird mit den Änderungslisten der Verwaltung dem vorliegenden finanziellen Bedarf angepasst. Es wird ein Zuwendungsantrag nach der Förderrichtlinie für kommunale Straßen und Brücken gestellt.

Kosten: brutto	bis 2013	2014 einschl. HAR	2015	2016	Summe
Auszahlung	114.716,00	461.915,00	1.300.000	3.967.228,00	5.843.859,00
Einzahlung			900.000	2.734.228,00	3.634.228,00
Eigenmittel	114.716,00	461.915,00	400.000	1.233.000,00	2.209.631 ,00
VE			3.967.228,00		

Anlagen: 3.1 Übersichtslageplan
3.2 Lagepläne
3.3 Bauwerkspläne
3.4 Regelquerschnitte
3.5 Bauzeitenkostenplan