

STADTVERTRETUNG DER
LANDESHAUPTSTADT SCHWERIN
8. Wahlperiode

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN/Die PARTEI
Am Packhof 2 - 6, D - 19053 Schwerin
Tel.: 0385 / 5452970

19.12.2024

An den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Schwerin
Herrn Dr. Badenschier

Auskunft

der Fraktion-Bündnis 90/DIE GRÜNEN/Die PARTEI gemäß § 4 Abs. 4 der Hauptsatzung für die Landeshauptstadt Schwerin

Kosten für den Autobahnzubringer A 14

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Ich frage Sie im Zusammenhang mit Planung und Bau des Autobahnzubringers BAB 14-Schwerin Süd namens meiner Fraktion:

1. Im aktuellen Haushaltsentwurf der Landeshauptstadt Schwerin wird für die Position Autobahnzubringer BAB 14-Schwerin Süd eine Gesamtermächtigung von 2.235.400 Euro ausgewiesen (Seite 291). In den Erläuterungen wird von der Landeshauptstadt dargelegt, dass gemäß der Planungsvereinbarung die Landeshauptstadt eine Verwaltungskostenpauschale von 11 % der Bau- und Grunderwerbskosten zu tragen hat. Eine Darstellung der voraussichtlichen Gesamtkosten des Vorhabens erfolgt im Haushaltsplan nicht.

Welche Ausgaben sollen mit den in Spalte 9 auf Seite 291 des Haushaltsentwurfs ausgewiesenen 2.235.400 Euro beglichen werden? Ist hier bereits die Verwaltungskostenpauschale von 11 Prozent der Bau- und Grunderwerbskosten enthalten, die nach aktueller Darstellung der Gesamtkosten von Seiten der Landesregierung 1,92 Millionen Euro betragen müssten?

2. Welche Ergebnisse zur Kostenverteilung erbrachten die bisherigen Verhandlungen zur Kreuzungsvereinbarung mit dem Landkreis LUP, dem Straßenbauamt Schwerin (Land M-V) und der Autobahn GmbH des Bundes? (Siehe Mitteilungen des Oberbürgermeisters vom 16.09.2024)

3. Welche Kosten (Grunderwerbs-, Planungs-, Bau- und Verwaltungskosten) in welcher Höhe soll nach dem bisherigen Stand der Planungen insgesamt die Landeshauptstadt Schwerin tragen?
Bitte aufgeschlüsselt darstellen

4. Welche finanziellen Mittel in welcher Höhe für welche Ausgaben sind der Landeshauptstadt Schwerin von Seiten des Bundes verbindlich zugesagt?

5. Welche Beträge von Planungs-, Grunderwerbs- und Verwaltungskosten wurden von der Landeshauptstadt Schwerin bisher beglichen?
6. Welchen finanziellen Beitrag wird das Land Mecklenburg-Vorpommern zu Verwaltung, Planung und Bau des Vorhabens leisten?
7. Welche Planungsvereinbarungen mit welchen Partnern und mit welchen Inhalten wurden im Zusammenhang mit Planung und Bau des Autobahnzubringers seit 2009 bis heute abgeschlossen und welche jeweiligen konkreten Veränderungen beinhalten die Planungsvereinbarungen, die auf die erste Planungsvereinbarung folgten?
8. In der Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 39 "Industriepark Göhrener Tannen" wird ausgeführt, dass zum damaligen Zeitpunkt eine Verkehrsprognose 2010/2015 erstellt wurde. Wann genau wurde diese Verkehrsprognose erstellt und betrachtet sie bereits Verkehrseffekte, die durch den vierstreifigen Ausbau der Crivitzer Chaussee (B 321) von der Kreuzung Plater Straße bis nach Mueß zu erwarten waren?
9. Wenn die erwähnte Verkehrsprognose 2010/2015 noch nicht die Effekte des vierstreifigen Ausbaus der Crivitzer Chaussee umfasste, wurden seither weitere Verkehrsuntersuchungen angestellt und wenn ja und von wem? Wann wurde die von der Landesregierung in der Antwort auf Frage 5 der Kleinen Anfrage (Landtags-Drs. 8/4186) erwähnte Verkehrsuntersuchung erstellt?
10. Obwohl die Landeshauptstadt im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Autobahnzubringer BAB 14 bereits Ausgaben tätigt, liegt eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für das Gesamtvorhaben noch nicht vor (Siehe Kleine Anfrage, Landtags-Drs. 8/4186). Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung ist Bestandteil der vorbereitenden Planungsphasen. Sie ist notwendig, um die verkehrliche Notwendigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Sinnhaftigkeit des Projekts zu begründen. Wann plant die Landeshauptstadt Schwerin, eine solche Wirtschaftlichkeitsberechnung vorzulegen?
11. Die aktuell veranschlagten Kosten im Zusammenhang von Planung und Bau des geplanten Autobahnzubringers von rund 16 Millionen Euro für die Landeshauptstadt Schwerin würden voraussichtlich nur über die Aufnahme von Krediten zu bewältigen sein. Es kann angenommen werden, dass bei einer Kreditaufnahme von 16 Millionen Euro mit einem Zinssatz von 3,5 % über 20 Jahre jährlich 1.125.600 Euro für Zins und Tilgung aufzubringen wären. Die Gesamtkosten des Kredits wären demnach 22,51 Millionen Euro, wovon 6,51 Millionen Euro Zinsen ausmachen. Wie sind diese Ausgaben mit dem Ziel vereinbar, bis 2029 einen ausgeglichenen Haushalt zu erreichen?
12. In der Beschlussvorlage 00495/2020 wird darauf verwiesen, dass schon für die im Rahmen der Vorplanung veranschlagten Baukosten von ca. 2,9 Mio. Euro im Haushalt der Landeshauptstadt kein Spielraum bestand und dass das Projekt nach Abschluss der Vorplanung im Jahre 2011 nicht mehr weiterverfolgt wurde. Inzwischen haben sich die veranschlagten Kosten für das Vorhaben und die entsprechende finanzielle Belastung für die Landeshauptstadt mehr als verdoppelt (2020: 6,9 Millionen Euro; 2024: 16 Millionen Euro). Die allgemeine Finanzlage der Landeshauptstadt ist weiterhin angespannt. Die Stadt kann nach wie vor keinen ausgeglichenen Haushalt vorweisen. Erhöhung von Steuern für die Bürgerinnen und Bürger stehen im Raum.

Wie würde sich der Verzicht auf das Bauvorhaben auf den städtischen Haushalt auswirken?

Mit freundlichen Grüßen



Arndt Müller

Fraktionsvorsitzender B90/Die Grünen/Die PARTEI

Der Oberbürgermeister

Dezernat III – Bauen, Umwelt und Verkehr
Fachdienst Verkehrsmanagement

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN/Die PARTEI
Am Packhof 2 - 6,
19053 Schwerin

Hausanschrift: Am Packhof 2-6 • 19053 Schwerin
Zimmer:
Telefon: 0385 545-2050
Fax: 0385 545-2059
E-Mail: bsmerdka@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihr Zeichen
19.12.2024 / -

Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen
- /-

Ansprechpartner/in
Herr Dr. Smerdka

Datum
21.01.2025

**Auskunftsanfrage
der Fraktion-Bündnis 90/DIE GRÜNEN/Die PARTEI gemäß § 4 Abs. 4 der Hauptsatzung für
die Landeshauptstadt Schwerin**

- Kosten für den Autobahnzubringer und die Anschlussstelle BAB 14 -

**ANTWORT
der Landeshauptstadt Schwerin**

Sehr geehrter Herr Müller,

vielen Dank für Ihre Fragen zum Projekt des Autobahnzubringers. Im Folgenden möchten wir Ihnen diese gerne beantworten.

1. Im aktuellen Haushaltsentwurf der Landeshauptstadt Schwerin wird für die Position Autobahnzubringer BAB 14-Schwerin Süd eine Gesamtermächtigung von 2.235.400 Euro ausgewiesen (Seite 291). In den Erläuterungen wird von der Landeshauptstadt dargelegt, dass gemäß der Planungsvereinbarung die Landeshauptstadt eine Verwaltungskostenpauschale von 11 % der Bau- und Grunderwerbskosten zu tragen hat. Eine Darstellung der voraussichtlichen Gesamtkosten des Vorhabens erfolgt im Haushaltsplan nicht. Welche Ausgaben sollen mit den in Spalte 9 auf Seite 291 des Haushaltsentwurfs ausgewiesenen 2.235.400 Euro beglichen werden? Ist hier bereits die Verwaltungskostenpauschale von 11 Prozent der Bau- und Grunderwerbskosten enthalten, die nach aktueller Darstellung der Gesamtkosten von Seiten der Landesregierung 1,92 Millionen Euro betragen müssten?

Zu 1.:

Die im Haushalt eingestellten 2,235 Mio. € sind für die Bedienung von Zahlungsverpflichtungen im Zuge der Planungsvereinbarung, des notwendigen Grunderwerbs, des Planfeststellungsverfahrens, etc. eingestellt worden. Mit der Veranschlagung stellt die Verwaltung sicher, dass wir unseren Zahlungsverpflichtungen in jedem Fall nachkommen können.

2. Welche Ergebnisse zur Kostenverteilung erbrachten die bisherigen Verhandlungen zur Kreuzungsvereinbarung mit dem Landkreis LUP, dem Straßenbauamt Schwerin (Land M-V) und der Autobahn GmbH des Bundes? (Siehe Mitteilungen des Oberbürgermeisters vom 16.09.2024)

Zu 2.:

Der Stand der Verhandlungen mit den Projektpartnern stellt sich derzeit wie folgt dar:

Autobahn GmbH des Bundes (AdB): Der Bund, in Form der Autobahn GmbH des Bundes, beteiligt sich voraussichtlich an den Kosten der Anschlussstelle mit rund 60 %. Die Kreuzungsvereinbarung ist derzeit noch in Abstimmung und kann, vorbehaltlich der Zustimmung der Stadtvertretung, im Laufe des Jahres geschlossen werden. Die Gesamtkosten der Anschlussstelle belaufen sich auf geschätzt 6,532 Mio. € (Preisstand zum Zeitpunkt 2023).

Straßenbauamt Schwerin (i.V. Landesamt für Straßenbau und Verkehr): Das Straßenbauamt Schwerin ist mit der planerischen Bearbeitung beauftragt. Es besteht eine Planungsvereinbarung aus 2022, die bis zur genehmigten Planung läuft. Dabei sind auch alle Gutachten einbezogen, die hierfür notwendig sind. Dafür sind 11 % der Gesamtkosten fällig. Die Gesamtkosten (inkl. Anschlussstelle) betragen geschätzt 17,474 Mio. € (Preisstand zum Zeitpunkt 2023). Für die Erstellung der Genehmigungsplanung werden demnach 1,922 Mio. € fällig.

Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern (LFI, ebenfalls i.V. Landesamt für Straßenbau und Verkehr): Das LFI gehört dem Land Mecklenburg-Vorpommern. Es ist der zentrale Förderdienstleister des Landes zur Förderung von Investitionen und Modernisierungen im Bereich der Wirtschaft und Infrastruktur. Das LFI hat bereits Zuwendungen für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur genehmigt. Ein Zuwendungsbescheid mit 1,676 Mio. € liegt der Stadtverwaltung vor, der auf die planerischen Kosten (s.o.) anzurechnen ist. Der Kostenanteil der Landeshauptstadt liegt damit bei rund 246 T€.

Weitere Zuwendungen sind vorgesehen, aber die Förderquote ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geklärt. Gefördert werden kann nur die Zubringerstraße, nicht aber die Anschlussstelle.

Landkreis LUP (u.a. auch Gemeinde Plate): Seitens des Landkreises wird eine Rückmeldung im Laufe des 1. Halbjahres 2025 erwartet. Der Landrat und der Oberbürgermeister bemühen sich derzeit um eine möglichst hohe Förderbereitschaft des Landes.

3. Welche Kosten (Gründerwerbs-, Planungs-, Bau- und Verwaltungskosten) in welcher Höhe soll nach dem bisherigen Stand der Planungen insgesamt die Landeshauptstadt Schwerin tragen? Bitte aufgeschlüsselt darstellen

Zu 3.:

Bereits in der Informationsvorlage der 36. Sitzung der Stadtvertretung am 11.12.2023 wurden die voraussichtlichen Kosten ausführlich aufgeschlüsselt. Die dargestellten Kosten sind inklusive konservativer Preissteigerung von 15 % p.a. und ohne eine Beteiligung des Landkreises angesetzt (d.h. „worst-case-Szenario“). Die Verwaltung sieht diese Kostenübersicht weiterhin als aktuell und richtig an, denn sie beinhaltet bereits Baupreissteigerungen und Unsicherheiten (wie z.B. ein Ausbleiben des Landkreises LUP). Die Baukosten werden in der Vorlage mit 30,55 Mio. € prognostiziert, ausgehend von der Kostenschätzung aus der Vorplanung von 17,545 Mio. €, mit Preissteigerungen von 15 % p.a., bei einem Baubeginn in 2027. Hinzu kommen Planungs- und Baunebenkosten (ebenfalls aufgeführt). Weitere Berechnungen sind erst sinnvoll, wenn sich neue Erkenntnisse ergeben. Der voraussichtliche Anteil der Landeshauptstadt beläuft sich, in einem worst-case-Szenario, auf geschätzt rd. 11,445 Mio. € für das gesamte Projekt:

Auszug Informationsvorlage (STV vom 11.12.2023)

<u>Übersicht Kostenschätzung Gesamtprojekt (nur Eigenanteile):</u>	
Planungskosten für LPH 1-4: psch. 11 % der Baukosten, Eigenanteil nach Abzug 75 % Fördermittel	480.425 €
Planungskosten für LPH 5-9, inkl. Bauüberwachung Eigenanteil nach Abzug 75 % Fördermittel	375.000 €
Grunderwerbskosten (pauschal)	100.000 €
Baukosten für die Anschlussstelle in 2027 Eigenanteil (50 %), mit Baupreissteigerungen	5.710.000 €
Baukosten für die Zubringerstraße in 2027 Eigenanteil nach Abzug 75 % Fördermittel, mit Baupreissteigerungen	4.780.000 €
Projektgesamtkosten Nur Eigenanteil Stadt	11.445.425 €

4. Welche finanziellen Mittel in welcher Höhe für welche Ausgaben sind der Landeshauptstadt Schwerin von Seiten des Bundes verbindlich zugesagt?

Zu 4.:

Der Bund, in Form der Autobahn GmbH des Bundes, wird eine Kostenbeteiligung von voraussichtlich 60 % an der Anschlussstelle tragen (etwas mehr als oben dargestellt). Die Kreuzungsvereinbarung ist aber derzeit noch in der Abstimmung.

5. Welche Beträge von Planungs-, Grunderwerbs- und Verwaltungskosten wurden von der Landeshauptstadt Schwerin bisher beglichen?

Zu 5.:

Bisher sind keine Beträge gezahlt worden. Beauftragt sind Planungskosten, die an das Straßenbauamt fließen und der Grunderwerb von Privatflächen in Höhe von 180 T€ (das ZGM informiert hierzu mit einer eigenen Vorlage).

6. Welchen finanziellen Beitrag wird das Land Mecklenburg-Vorpommern zu Verwaltung, Planung und Bau des Vorhabens leisten?

Zu 6.:

Die Abstimmungen mit dem Wirtschaftsministerium sind noch nicht abgeschlossen. Hierzu wird in der kommenden Vorlage zum Autobahnzubringer näher informiert.

7. Welche Planungsvereinbarungen mit welchen Partnern und mit welchen Inhalten wurden im Zusammenhang mit Planung und Bau des Autobahnzubringers seit 2009 bis heute abgeschlossen und welche jeweiligen konkreten Veränderungen beinhalten die Planungsvereinbarungen, die auf die erste Planungsvereinbarung folgten?

Zu 7.:

Die Planungsvereinbarung von 2009 wurde zwischen dem Straßenbauamt Schwerin, dem (damaligen) Landkreis Parchim und der Landeshauptstadt Schwerin geschlossen. In 2020 wurde

diese erneuert, da sich verschiedene Zuständigkeiten geändert haben. An den Grundzügen hat sich jedoch nichts geändert.

Im Jahr 2022 hat die LHS eine Planungsvereinbarung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit M-V geschlossen. Das Ministerium agiert dabei als Dienstleister für die Landeshauptstadt. Die Aufgaben umfassen die verschiedenen Planungsphasen bis zur Genehmigung. Die Vereinbarungen von 2009/20 wurden daraufhin einseitig von der neu zuständigen Autobahn GmbH des Bundes gekündigt, da die neue Vereinbarung mit dem Land ausreichend sei. Vertragsrechtliche Folgen ergeben sich durch die Kündigung nicht. Somit liegt eine gültige Planungsvereinbarung zwischen Landeshauptstadt und Wirtschaftsministerium des Landes M-V aus dem Jahr 2022 vor.

8. In der Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 39 "Industriepark Göhrener Tannen" wird ausgeführt, dass zum damaligen Zeitpunkt eine Verkehrsprognose 2010/2015 erstellt wurde. Wann genau wurde diese Verkehrsprognose erstellt und betrachtet sie bereits Verkehrseffekte, die durch den vierstreifigen Ausbau der Crivitzer Chaussee (B 321) von der Kreuzung Plater Straße bis nach Mueß zu erwarten waren?

Zu 8.:

Der Bebauungsplan Nr. 39 hat Baurecht für den Industriepark geschaffen. Darin war noch kein Autobahnzubringer enthalten. Im Zuge des Neuanlaufs der Planungen zum Autobahnzubringer in 2022 wurde eine neue Verkehrsuntersuchung mit Grundlage eines Verkehrsmodells für den Großraum Schwerin erstellt, die die Auswirkungen eines vollständig bebauten Industrieparks und des Autobahnzubringers untersucht. Der Prognosehorizont ist das Jahr 2035 mit dafür aktuellen Annahmen bezüglich der zukünftigen Ansiedlungen im Industriepark. Der vierstreifige Ausbau der B 321 sowie geplante Änderungen im Straßennetz und zukünftige Baugebiete sind berücksichtigt worden. Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2023 durch ein externes Planerbüro fertiggestellt.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die verkehrlichen Mehrbelastungen durch weitere Ansiedlungen im Industriepark gravierende Auswirkungen auf das bestehende Straßennetz haben, v.a. auf den Verlauf der B 321 bis zur Anschlussstelle Schwerin-Ost. Zwischen dem Fährweg und der Anschlussstelle an die BAB 24 liegen aufgrund der innerstädtischen Lage elf Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen. Die Zunahme wird dazu führen, dass mehrere dieser Knotenpunkte überlastet und die Leistungsfähigkeit dann nicht mehr gegeben sein wird. Das hat erhebliche Umbaumaßnahmen zur Folge (z.B. zusätzliche Abbiegestreifen, Ausweitung des Stauraums, Veränderung der Knotendimensionierung, etc.). Außerdem werden die Bewohner der Stadtteile Großer Dreesch, Zippendorf, Neu Zippendorf, Mueß und Mueßer Holz mit zusätzlichem Verkehr belastet (teilweise bis zu +9.000 Fahrzeuge pro Tag / +42 %).

Im Gegensatz dazu wird der geplante Autobahnzubringer lediglich einen (sehr leistungsfähigen) Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage an der Landesstraße L 072 aufweisen und zudem die Bewohner der Stadtteile spürbar von Verkehrsemissionen entlasten. Auch die Reisezeiten zwischen dem Industriepark und der BAB 24 sinken von rd. 16 Min. (ohne Zubringer) auf rd. 5 Min. (mit Zubringer). Dadurch werden auch weniger klimawirksame Treibhausgase ausgestoßen.

9. Wenn die erwähnte Verkehrsprognose 2010/2015 noch nicht die Effekte des vierstreifigen Ausbaus der Crivitzer Chaussee umfasste, wurden seither weitere Verkehrsuntersuchungen angestellt und wenn ja und von wem? Wann wurde die von der Landesregierung in der Antwort auf Frage 5 der Kleinen Anfrage (Landtags-Drs. 8/4186) erwähnte Verkehrsuntersuchung erstellt?

Zu 9.:

--- entfällt --- (siehe Nr. 8.)

10. Obwohl die Landeshauptstadt im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Autobahnzubringer BAB 14 bereits Ausgaben tätigt, liegt eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für das Gesamtvorhaben noch nicht vor (Siehe Kleine Anfrage, Landtags-Drs. 8/4186). Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung ist Bestandteil der vorbereitenden Planungsphasen. Sie ist notwendig, um die verkehrliche Notwendigkeit, die Wirtschaftlichkeit

und die Sinnhaftigkeit des Projekts zu begründen. Wann plant die Landeshauptstadt Schwerin, eine solche Wirtschaftlichkeitsberechnung vorzulegen?

Zu 10.:

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung wird bis zur Einstellung der Investitionsmittel in den Haushalt durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr erarbeitet und der Stadtvertretung vorgelegt.

11. Die aktuell veranschlagten Kosten im Zusammenhang von Planung und Bau des geplanten Autobahnzubringers von rund 16 Millionen Euro für die Landeshauptstadt Schwerin würden voraussichtlich nur über die Aufnahme von Krediten zu bewältigen sein. Es kann angenommen werden, dass bei einer Kreditaufnahme von 16 Millionen Euro mit einem Zinssatz von 3,5 % über 20 Jahre jährlich 1.125.600 Euro für Zins und Tilgung aufzubringen wären. Die Gesamtkosten des Kredits wären demnach 22,51 Millionen Euro, wovon 6,51 Millionen Euro Zinsen ausmachen. Wie sind diese Ausgaben mit dem Ziel vereinbar, bis 2029 einen ausgeglichenen Haushalt zu erreichen?

Zu 11.:

Die detaillierte Aufstellung der voraussichtlichen Kosten wird in Nr. 3 vorgenommen. Die Landeshauptstadt Schwerin ist als Konsolidierungsgemeinde zur Aufstellung eines Haushaltssicherungskonzepts verpflichtet. Hierin werden u. a. die mit Investitionsmaßnahmen voraussichtlich anfallenden Kreditaufnahmen und Zinszahlungen berücksichtigt. Der Autobahnzubringer ist hierbei ebenso berücksichtigt worden.

12. In der Beschlussvorlage 00495/2020 wird darauf verwiesen, dass schon für die im Rahmen der Vorplanung veranschlagten Baukosten von ca. 2,9 Mio. Euro im Haushalt der Landeshauptstadt kein Spielraum bestand und dass das Projekt nach Abschluss der Vorplanung im Jahre 2011 nicht mehr weiterverfolgt wurde. Inzwischen haben sich die veranschlagten Kosten für das Vorhaben und die entsprechende finanzielle Belastung für die Landeshauptstadt mehr als verdoppelt (2020: 6,9 Millionen Euro; 2024: 16 Millionen Euro). Die allgemeine Finanzlage der Landeshauptstadt ist weiterhin angespannt. Die Stadt kann nach wie vor keinen ausgeglichenen Haushalt vorweisen. Erhöhung von Steuern für die Bürgerinnen und Bürger stehen im Raum.

Zu 12.:

Die Beschlussvorlage 00495/2020 hat die Historie der Planungsvereinbarung bis zum Jahr 2020 aufgearbeitet. Mit einem Beschluss sollte die Planungsvereinbarung erneuert werden (siehe Nr. 7). Wegen der Ablehnung einer finanziellen Förderung im Jahr 2009 sah die Landeshauptstadt keine Möglichkeit einer eigenständigen Finanzierung des Vorhabens. Deshalb wurde das Projekt 2009 stillgelegt. Mit der Wiederaufnahme des Projektes in 2020 hat die Stadtvertretung aber auch Planungsmittel von 200 T€ im Haushalt 2021/22 bereitgestellt, um das Projekt weiterzuführen. Die Rahmenbedingungen änderten sich im Jahr 2022. So wurde eine weitere Vereinbarung mit dem Land geschlossen und das Projekt reaktiviert. Eine Förderung der Planungskosten wurde bereits genehmigt und weitere Förderungen stehen nun in Aussicht. Durch die Fertigstellung der Vorplanung in 2023 können die Baukosten nun genauer geschätzt werden. Mit der Informationsvorlage aus 2023 wurde ausführlich über die Kosten informiert (siehe Nr. 3).

Mit freundlichem Gruß

Dr. Rico Badenschier
Oberbürgermeister