



Spielplatzinitiative Dessau e.V. | Mendelssohnstr. 44 | 06844 Dessau-Roßlau

Stadt Dessau-Roßlau
Dezernat für Wirtschaft und Stadtentwicklung
Zerbster Straße 4

06844 Dessau-Roßlau

Spielplatzinitiative Dessau e.V.

Mendelssohnstr. 44
06844 Dessau-Roßlau

Tel.: +49 (0) 340 /216 88 75

Mail: info@spielplatzini.de
www.spielplatzini.de

Bankverbindung

Stadtsparkasse Dessau
BIC: NOLADE21DES
IBAN: DE62800535720032500131

Steuernummer

114/142/00607

Datum

21. Juli 2014

**Vorbringung öffentlicher Belange im Rahmen der
Planfeststellungsverfahren für den Bau der Ostrandstraße 2. BA
Ringschluss und 3. BA Zweite Muldebrücke nach §9 UVPG.**

Sehr geehrte Dezernatsleitung,

Die Spielplatzinitiative Dessau e.V. ist ein kleiner und etablierter Verein in der städtischen Landschaft von ehrenamtlich Aktiven, die sich durch bürgerschaftliches Engagement für bestimmte Themen und Standortfaktoren einsetzen. Besonders am Herzen liegt uns die Aufenthalts- und Freiraumqualität der Kinder und Jugendlichen in unserer Stadt aber auch der Erwachsenen. Ein erklärtes Ziel ist es die Spiel- und Aufenthaltsqualität des Stadtraumes zu befördern und wo erforderlich den Status Quo zu erhalten. Für uns ist die Stadt auch ein Erfahrungsraum für Bewegung. Deswegen haben wir vor einiger Zeit unsere Satzung dahingehend geändert, dass wir uns auch für die Belange aller nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer-/Innen einsetzen. Die Vorbringung nachstehender Belange bzw. Beeinträchtigungen durch die beiden geplanten Bauabschnitte der sog. Ostrandstraße bitten wir Sie vor diesem Hintergrund einzuordnen. Wir setzen bei unserer Darlegung auf die Einwände auf, die bereits im Jahr 2011 ihre Gültigkeit hatten und haben diese wo notwendig ergänzt. Wir weisen daraufhin, dass die Planung Fehler aufweist, die u.E. Kostensteigerungen in sich bergen.

Mit herzlichem Gruß
im Auftrag des Vorstandes

(Stephan Marahrens, Vorsitzender)

Anlagen: Einwände der Spielplatzinitiative Dessau e.V.

Anlage

Vorbringung öffentlicher Belange im Rahmen der Planfeststellungsverfahren für den Bau der Ostrandstraße 2. BA Ringschluss und 3. BA Zweite Muldebrücke nach §9 UVPG durch die Spielplatzinitiative Dessau e.V.

1. Bewertung der Zielstellung der Verkehrsentwicklungsplanung

Neben einer Bewertung der Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter sind für uns einige Aspekte zentral, was die grundsätzliche Notwendigkeit der Ostrandstraße mit dem 2. und 3. BA (kurz ORS) als Voraussetzung für die prosperierende Stadtentwicklung angeht. Diese Aspekte sind an geeigneter Stelle den politischen Entscheidern zu Neubewertung und zur grundsätzlichen Überarbeitung des bestehenden VEP aus 2005 vorzulegen. Die Sachverhalte bitten wir den Bürgern/Innen mit den dafür geeigneten Mitteln zugänglich zu machen.

1) Mit der Eröffnung der Heinrich-Deist Straße und Fertigstellung der sog. „Westtangente“ gibt es die Möglichkeit neben der bestehenden Umfahrung von West nach Ost, den von Süd nach Nord vorhandenen Durchgangsverkehr an der Innenstadt vorbeizuführen. Es ist für uns nicht ersichtlich warum es dafür einer Osttangente (ORS) bedarf. Dies zeigen Entfernungs- und Fahrzeitvergleiche. Ein aktuell von Ihrem Haus beauftragtes Gutachten zeigt zusätzlich auf, das mit wenigen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen die Kavallerstraße entlastet werden kann, bei einer geringfügigen Steigerung der Fahrzeugzahlen auf der Karlstraße (400 Fahrzeuge /24 Std., +5%). Das bedeutet für die Umsetzung eines der wesentlichen Ziele die sowohl im VEP von 2005 als auch in der Begründung für die ORS (2. und 3. BA) genannt sind, ist nach derzeitigem Wissenstand die ORS nicht notwendig. Hinzu kommt, dass die Verkehrszahlen stagnieren bzw. gleichgeblieben sind. Dies zeigt ein Vergleich der Prognose für den Planfall mit Westtangente im Jahr 2015 (Karlstraße in 2003: 7500 Fahrzeuge und Prognose für 2015: 7500 Fahrzeuge 24/Std.) mit den aktuell vorgelegten Verkehrszahlen aus dem Spätsommer 2013 (Karlstraße 7500 Fahrzeuge 24/Std.). Das bedeutet die Verkehrszahlen sind nicht gestiegen, obwohl dies sehr oft als Begründung für den Bau der ORS benannt wird.

Fazit: Unter Berücksichtigung der neuen Erkenntnisse und der nicht konsequent umgesetzten Verlagerung von Verkehren auf die Westtangente ist die Begründung einer Innenstadtentlastung für den Bau der ORS fragwürdig und es sind neue Wirtschaftlichkeitserwägungen in betracht zu ziehen.

2) Die Entlastung des gesamten Quartiers Nord und der Karlstraße ist unbedingt zu begrüßen. Zur Bewertung einer wirklichen Entlastung des gesamten Quartiers und der Karlstraße ist es unerlässlich die baulichen Gebendheiten und die Prognosen mit Bau des 2. und 3. BA zu berücksichtigen.

a) Die Belastung der Karlstraße mit 7500 Fahrzeugen tritt vornehmlich im Berufsverkehr auf, d.h. in den Morgenstunden und in den Nachmittagsstunden ohne Schwerlastverkehr, der die Straße nicht benutzen darf. Damit liegen Fahrzeugzahlen für die Straße vor, die bei deren Bau nicht vorgesehen waren. Die bauliche Substanz des Pflasters weist Fehler auf und ein Großteil der Geräuschbelastung entsteht auf Grund des Pflasters und dessen fehlerhaften Einbaus. Für eine spürbare Entlastung sorgt nur eine Sanierung der Straße, da auch bei geringeren Verkehrszahlen in den Spitzenstunden entsprechende Lärmpegel erreicht werden (vgl. Lärmaktionsplanung),

b) Die derzeitigen Hauptfahrzeugbewegungen erfolgen von der Karlstraße über die Kurt-Weill Straße in die Wolfgangstraße und sind damit eher dem Ziel- Quell- und Binnenverkehr zuzuordnen. Die Fahrzeugzahlen für die Verbindung von Westen nach Norden (Roßlau) werden derzeit auf 1500 in 24/Std. geschätzt und sind sehr gering. Dies ist aber die einzige Nutzergruppe für die die derzeitige Planung mit Anschluss an die B184 „Am Waggonbau“ eine Nutzungsalternative darstellt. Für sämtliche anderen Verkehre ist es nur eine attraktive Alternative, wenn der Ringschluss über die Walderseestraße mit direktem Anschluss an die Westtangente (Roßlauer Allee) erfolgen würde.

Für alle anderen Fahrten, die derzeit über die Karlstraße erfolgen, wird mit dem Bau der 2. Muldebrücke die Möglichkeit geschaffen über die Verbindung „Am Friedrichsgarten“ direkt die Karlstraße anzufahren, d.h. die Verbindung wird noch attraktiver um den Knoten Kurt-Weill Straße/ Albrechtstraße zu erreichen. Zusätzlich eröffnet sich die Alternative der Nutzung der Heibelstraße/ Heinrich-Heine Straße (Zunahme der Fahrzeugzahlen um 190% auf 2700 Fahrzeuge, lt. Prognose für 2015 mit ORS) Kurt-Weill Straße, was den Verkehr direkt in die Wohngebiete von Dessau Nord verlagert.

c) Das Gewerbegebiet Schlachthof dient der Nahversorgung. Der Beschluss über die Aufstellung der 2. Änderung und zugleich Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 147 „Schlachthof Dessau-Nord“, und der Bauantrag für einen Einzelhandelsmarkt am Schlachthof dokumentieren das. Deswegen ist es auch nicht erforderlich bei dem derzeit bestehenden Angebotsmix für eine weitere Verkehrserschließung zu sorgen. Zumal ein Markt dieser Größe mit der direkten Anbindung an Waldersee die dortige Kaufkraft abfließen lässt, so dass der Einzelhandelsstandort „Am Luisium“ mittelfristig gefährdet ist.

d) Die Reduzierung der Belastung in der Karlstraße durch 2. und 3. BA um 3000 KFZ/24 Std. bei weiterhin 4500 KFZ/24 Std. bedeutet in den Spitzenzeiten keine weitere Reduzierung der Lärmbelastung (vgl. Lärmaktionsplanung) und somit keine grundlegende Entlastung der Anwohner als eines der drei wesentlichen Ziele der ORS.

Fazit: Unter Berücksichtigung der aktuellen Zahlen ist die Begründung einer Entlastung für Dessau-Nord, besonders der Karlstraße zum Bau der ORS ebenfalls fragwürdig. Wir beantragen eine Neubewertung des Nutzens zur Entlastung des

Quartiers Nord und Abwägung kostengünstiger Maßnahmen (z.B. lärmindernde Belagsanierung in der Karlstrasse, Anliegerverkehr, geänderte Vorfahrtsregeln).

3) Der VEP 2005 und die vorliegende Begründung zum 2. und 3. BA haben als weiteres wesentliches Ziel eine Förderung des Umweltverbundes, also des ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehrs. Die vorliegenden Planungen vor allem zum 2. BA sehen jedoch eine einseitige, nicht durchgängige gemeinsame Fuß- und Radwegführung vor, die auf dem 3. BA sogar auf 2,50 m Breite reduziert wird. Das entspricht nicht den modernen Anforderungen an den Bau von Radverkehrsanlagen nach ERA 2010 bzw. ist ein Planfall der für den Neubau von Radverkehrsanlagen innerorts gar nicht vorgesehen ist. Die Planung berücksichtigt völlig unzureichend die Belange des Radverkehrs und stellt für Freizeitverkehre und hier vor allem für die Radtouristen, die in der Stadt ein Quartier hatten bzw. die Innenstadt besuchen eine erhebliche Verschlechterung dar. In Anbetracht der bislang nicht durchgeführten Sanierung der Radwege in der Albrechtstraße und des desolaten Pflasterzustandes auf den meisten Wohngebietsstraßen in Dessau-Nord (zw. Kurt-Weill-Straße und Schillerstraße) und quasi keiner einzigen derzeit bestehenden attraktiven Nord-Südverbindung (die Roßlauer Allee ist ebenfalls ein gemeinsamer Zweirichtungsradweg mit der Gefahrenstelle Einmündung Humperdinckstraße), ist eine baulich den Standards folgende Radwegführung erforderlich um das Ziel der Förderung des Umweltverbundes zu erfüllen. Die erforderlichen Querungen der ORS mit Hilfe von Verkehrsinseln erhöhen das Gefahrenpotential zumal diese nicht durchgängig den Mindeststandards gehorchen. Es wird in der Begründung für die ORS kein einziges Argument angeführt, das eine Förderung des Umweltverbundes durch den Bau der ORS mit dem 2. und 3. BA belegt.

Fazit: Zur Vermeidung von Binnen-, Ziel- und Quellverkehren ist eine der wirksamsten Varianten die Förderung und Verbesserung des Umweltverbundes, besonders in einer Stadt wie Dessau, die 2015 nur 6% Durchgangsverkehr aufweisen wird. Wie dieses Ziel mit der vorliegenden Planung erreicht werden soll, bleibt unklar. Damit ist auch die dritte wesentliche Begründung für den Bau der ORS nicht begründet.

Den Ausführungen folgend betrachten wir den Bau des 2. BA und 3. BA zur Komplettierung des Ringschlusses in Anbetracht der geplanten Kosten als nicht wirtschaftlich. Die Hauptbegründungen für den Bau sind nicht nachvollziehbar bzw. werden nicht nachvollziehbar dargelegt. Die Radverkehrsplanung weist Mängel auf, die nach Runderlass (RdErl. des MLV vom 29.08.2011) für Planungen ab 2011 gar nicht förderfähig sind.

Vor diesem Hintergrund wägen wir im Folgenden die Umweltauswirkungen, besonders im Hinblick auf das Schutzgut Mensch ab. Wir beantragen eine fachliche Neubewertung unter Zugrundelegung der aktuellen und der zukünftigen Planzahlen und Verkehre.

2. Darlegung erheblicher Auswirkungen des 2. BA und 3. BA

Wir bewerten die Auswirkungen für das Schutzgut Mensch als erheblich. Besonders betroffen davon sind das Wohnumfeld und die Erholungsfunktion. Die im Folgenden als Basis für menschliches Wohlbefinden und Identität mit dem aktuellen Wohnort betrachtet werden.

Das einmalige des attraktiven und zentrumsnahen Wohnquartiers Dessau-Nord ist der barrierefreie, nahezu unzerschnittene Übergang in die Mulde- und Elbaue sowie deren Auewälder mit dem Status des Biosphärenreservates und als Teil des Gartenreiches. Die Bewohner von Dessau-Nord und der angrenzenden Stadtteile nutzen die unmittelbare Anbindung an das Gartenreich und an die touristischen Radwege: Elberadweg, Europaradweg R1, Gartenreichtour Fürst-Franz und Muldentalradweg. Das fragen auch gleichermaßen die Radtouristen nach. Mit dem Schillerpark existiert ein hochfrequentiertes Freizeit- und Erholungsareal, dass von allen Generationen aufgesucht wird. Beides zusammen bietet Raum zum Spielen, Erholen, Entdecken und Verweilen. Für die Gesundheit der Bewohner ist es ein bedeutender Faktor, sei es als Lauf- oder Walkingstrecke nach Feierabend oder als ein Einstieg in eine Fahrradtour. Der Stadtteil wird derzeit stark vom Zustand und von der Nutzung der Albrechtstraße fragmentiert, ähnlich verhält es sich in der Wasserstadt, die sich zur Aue öffnet, jedoch auf der anderen Seite von der B 185 begrenzt wird. Dem auf der östlichen Seite eine weitere Straße gegenüberzustellen würde für eine weitere Verinselung des Stadtteils sorgen und damit für erhebliche Einbußen an Lebensqualität. Die derzeitige Trasse der Wörlitzer Eisenbahn stellt keine Zäsur da maximal 10 Fahrten am Tag stattfinden und die Bahnübergänge dementsprechend unbeschränkt sind. Die Trasse wird zwischen der Wörlitzer Brücke/Lessingstraße und der Walderseestraße in gleicher Weise stark von Fußgängern und Radfahrern nachgefragt, was zeigt, dass hier eine Wegebeziehung besteht, die für viele BürgerInnen attraktiv ist.

Daneben befinden sich einige Kleingartensparten im direkten Anschluss an die Trassenführung, die ihre Funktion verlieren würden. Es ist nicht schlüssig mit vorhandenem Leerstand zu argumentieren, zumal im direkten Umfeld viele Sparten aufgelöst wurden, da nach dem Hochwasser von 2013 die dauernde Gefahr extremer Hochwasser das Angebot an Gärten in Dessau-Nord erheblich eingeschränkt hat.

Fazit: Der letzte freie Übergang von Wohnfunktion in direkter Nachbarschaft zum Gartenreich mit allen seinen Vorteilen für das menschliche Wohlbefinden wird zerschnitten und eine dauerhafte Beschädigung entsteht. Dessau-Nord ist derzeit ein attraktives Quartier für Neubürger-/Innen, die genau das an Dessau schätzen und nachfragen. Vor allem die touristischen Radrouten für die Gäste, die in der Stadt Verweilen, der Weg nach Waldersee, in das Garteneich/Luisium, Sieglitzer Berg, zu den Stillingen, dem Landhaus, das Verweilen im Rieckchen und ganz entscheidend der Zugang zum Elberadweg aus der Stadt wären stark beeinträchtigt. Der Schillerpark als ein derzeit „ruhiges Gebiet“ ohne nennenswerte Lärmbelastung wird

durch den Bau der ORS mit dem 2. und 3. BA mehr Lärm erfahren (vgl. Lärmaktionsplanung).

- **baubedingte Auswirkungen**

Die baubedingten Auswirkungen bedeuten Lärm und das Entstehen von Emissionen besonders Staub für beide BA. Es wird zu ersten Einschränkungen in der Durchgängigkeit von Wegebeziehungen (Walderseestraße, Rieckchen, Wörlitzer Brücke) kommen und auf Grund des Baustellenverkehrs zu Beeinträchtigungen im gesamten Quartier Nord und in der Wasserstadt. Die baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut schätzen wir als mittel bis hoch ein.

- **anlagenbedingte Auswirkungen**

Die anlagebedingten Auswirkungen sehen wir vor allem in der zerschneidenden Wirkung beider BA. Diese Wirkung hat die bestehende Bahntrasse nicht, da maximal 10 Zugbewegungen am Tag stattfinden und die Trasse sowie die Bahn als solche eher ein Stück Identität mit dem Gartenreich und einer Form des Tourismus darstellen. Bei einer prognostizierten Fahrzeugbelegung von ca. 7000 mit einem Schwerlastanteil von 10% bedeutet dies jede Minute 1 LKW oder in den Spitzenzeiten 4 LKW in der Minute zuzüglich PKW Verkehr. Besonders die ebenerdigen Querungshilfen in Form von Verkehrsinseln sorgen für ein Gefahrenpotential bei allen Nutzergruppen. Da im Endeffekt der Aufenthalt auf der Insel für viele unangenehm sein wird, entsteht zusätzliche Wartezeit um die Straße in einem Zug zu queren. Besonders an der Walderseestraße wird durch die Querung ohne Lichtzeichenanlage, jedoch zusätzlich wartende Fahrzeuge bei Zugverkehr eine unübersichtliche Situation geschaffen. Auf Grund der Dauerhaftigkeit der Anlage und den geschilderten Einschränkungen für Radfahrer und Fußgänger werden die anlagebedingten Auswirkungen als hoch eingeschätzt. Wir beantragen für das Schutzgut die im Gutachten zugrundeliegende Methodik zur Bewertung der anlagebedingten Auswirkungen näher auszuführen.

- **betriebsbedingte Auswirkungen**

Die betriebsbedingten Auswirkungen entstehen vor allem durch die Lärmentwicklung auf beiden BA. Die Emissionen sehen wir auf Grund der prognostizierten Verkehrszahlen mit mittleren bis geringen Auswirkungen. Im Zuge der derzeit durchgeführten Lärmaktionsplanung wurde modellhaft die Auswirkung der ORS auf den Schillerpark untersucht. Der Schillerpark ist ein sog. „ruhiges Gebiet“ und ist unbedingt als solches zu erhalten. Die ORS wird einen Teil des „ruhigen Gebietes“ betreffen, so dass wir die Auswirkungen als hoch bis sehr hoch einschätzen. Weiterhin sehen wir in einem möglichen Havariefall eine hohe Beeinträchtigung. Dementsprechend beurteilen wir die betriebsbedingten Auswirkungen als hoch bis sehr hoch, wenn berücksichtigt wird, dass ein „ruhiges Gebiet“ teilweise diesen Status verliert.

3. Bewertung der Variantenprüfung

Im Einzelnen sind für uns die vorliegenden Bewertungsgrundlagen zum Schutzgut Mensch nicht ausreichend dargelegt, besonders in der Abwägung der Nullvariante.

Neben der angemessenen Berücksichtigung der Zielreichung des VEP mit dem Bau des 2. und 3. BA beantragen wir eine erweiterte Variantenprüfung um eine gründliche Abwägung zu erzielen. Wir bitten um Prüfung der Variante über die Askanische Straße mit Verbindung zur Roßlauer Alle über Willy-Lohmann Straße Friedrichstraße und Antoinettenstraße. In diesem Zusammenhang stellt sich ebenfalls die Frage nach Abwägung der Variante Walderseestraße als direkter Ringschluss und zur Vermeidung von Schleichverkehr in Dessau-Nord.

Es ist für uns in einer sachgerechten Abwägung irreführend den Havariefall für den Bau einer 2. Muldebrücke anzuführen. Mit dieser Begründung müsste jede Brückenquerung eine Ersatzbrücke für den Havariefall erhalten. Da für die Friedensbrücke derzeit ein Ersatzneubau hergestellt wird, liegt hier kein Argument zur Begründung einer 2. Muldebrücke vor. Eine positive Belebung des Gewerbegebietes „Am Waggonbau“ kann ebenso durch die Nutzung der Westtangente aus Richtung Süden erfolgen und über die B187 aus Richtung Norden.

Wir bitten Sie die vorliegenden Belange nach §9 UVPG zu berücksichtigen und zu den Akten zu nehmen. Wir bitten ebenfalls die Fakten den politischen Entscheidern zur Kenntnis zu geben, da für ein Erreichen der Zielstellung des VEP von 2005 die ORS keinen Beitrag leistet, außer hohe finanzielle Ressourcen zu binden, die an anderen Stellen der Infrastruktur mehr gebraucht werden.

Wir stehen selbstverständlich gerne für Fragen und die weitere Beteiligung am Planungsprozess zur Verfügung.

Wir bitten Sie um eine formlose Eingangsbestätigung.

Dessau 21.07.2014

im Auftrag des Vorstandes

(Stephan Marahrens)