

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	DR/BV/326/2010/VI-66
Einreicher:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	06.09.2010				
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	23.09.2010				

Titel:

Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für die Straßenbaumaßnahme
Ostrandstraße 3. BA Zweite Muldebrücke

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Antrag und die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Ostrandstraße 3. BA Zweite Muldebrücke bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde zu veranlassen.

Gesetzliche Grundlagen:	Straßengesetz Land Sachsen-Anhalt Hauptsatzung der Stadt Dessau-Roßlau Gemeindeordnung
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	3. Fortschreibung des VEP (Beschluss 154/05)
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	keine
Hinweise zur Veröffentlichung:	keine

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Einreicher:

Beigeordneter

beschlossen im Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am:

Ausschussvorsitzender

Anlage 1:

Begründung:

1. Veranlassung

Der 3. BA Zweite Muldebrücke ist ein Abschnitt der geplanten Ostrandstraße, die Bestandteil des im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) festgesetzten Straßenhauptnetzes der Stadt Dessau-Roßlau ist. Die Ostrandstraße besteht aus den Abschnitten, der Haupteerschließungsstraße Industriepark-Waggonbau (Am Waggonbau), dem 2. BA Ringschluss Dessau-Nord, der Entlastungsstraße Schlachthof (Am Friedrichsgarten) und dem 3. BA Zweite Muldebrücke. Die Bauabschnitte Haupteerschließungsstraße Industriepark-Waggonbau und die Entlastungsstraße Schlachthof wurden bereits realisiert. Der 3. BA Zweite Muldebrücke verbindet die bereits fertig gestellten Straßenabschnitte mit der B 185. Durch die Weiterführung der Ostrandstraße im Zuge der geplanten Zweiten Muldequerung bildet die Ostrandstraße eine durchgängige Straßenverbindung zwischen der B 185 (Muldebrücke) und der B 184 am nördlichen Stadteingang und ist eine entscheidende Voraussetzung für die Umsetzung der im VEP verankerten verkehrspolitischen Zielstellungen hinsichtlich einer leistungsfähigen und stadtverträglichen Wirtschafterschließung sowie einer nachhaltigen Verkehrsentlastung der Wohngebiete und des Stadtzentrums. Im Beschluss des Stadtrates zur 3. Fortschreibung des VEP (Stadtratsbeschluss Nr. 154/05) wird die Priorität zur Planung und Realisierung der Ostrandstraße eindeutig benannt. Im Beschluss heißt es: Neben den bereits in der Baurealisierung bzw. in der Objektplanung befindlichen Straßenbauvorhaben Stadteinfahrt Nord (Roßlauer Allee) und Bahnhofstraße (Heinrich-Deist-Str.) sind die Ergänzungen des Straßenhauptnetzes

- Zweite Muldebrücke
- Ringschluss Dessau-Nord

vordringlich zu planen und zu realisieren.

2. Planungsgrundlagen

Basis der Planungen zur Ostrandstraße bilden die im Beschluss des Stadtrates zum VEP verankerten verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Dessau-Roßlau:

- Verbesserung der Verkehrserschließung von Industrie- und Gewerbegebieten
- Entlastung des Stadtzentrums und der Wohngebiete vom Kfz-Verkehr
- Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, des Fußgänger- und Radverkehrs.

Der Bau des 3. BA Zweite Muldebrücke ist immer im Zusammenhang mit der Realisierung des 2. BA Ringschluss Dessau-Nord als weiterer Bauabschnitt der Ostrandstraße zu sehen, da somit die östliche Umfahrung des Stadtzentrums und des Wohngebietes Dessau-Nord zwischen der B 184 und B 185 erst möglich wird.

Die wesentlichen verkehrspolitisch angestrebten Wirkungen der Ostrandstraße einschließlich des 3. BA Zweite Muldebrücke sind:

- Direkte und außerhalb der Wohngebiete gelegene Anbindung der Gewerbegebiete Industriepark Waggonbau und Schlachthof an die B 184 und BAB A9
- Verbesserte Anbindung der Gewerbe- und Industriegebiete in Roßlau, Tornau und Rodleben an die AS Dessau-Ost, der BAB A9 unter Umgehung der Wohngebiete Dessau-Nord und des Dessauer Stadtzentrums
- Führung von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren in Randlagen des Dessauer Stadtzentrums und des Wohngebietes Dessau-Nord als Lärminderungsmaßnahme durch Verkehrsverlagerung/Verkehrsvermeidung (siehe auch Lärmaktionsplanung)
- Herauslösung von Verkehrsanteilen des Binnenverkehrs aus dem Dessauer Stadtkern und aus Dessau-Nord durch Verlagerung auf die Ostrandstraße.
- Verkehrsentlastung des Stadtzentrums und der angrenzenden Wohngebiete als Voraussetzung für die Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV (z.B. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Kavalierstraße).
- Schaffung der Möglichkeit der Entwicklung des Dessauer Innenstadtgebietes als stadtpolitisches Entwicklungsziel.

Die verkehrsplanerischen Untersuchungen und Wirkungsanalysen zu den Bauabschnitten der Ostrandstraße, 2. BA Ringschluss Dessau-Nord und 3. BA Zweite Muldebrücke sind Gegenstand der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Dessau. In der nachstehenden Tabelle sind die Wirkungen des vollständig realisierten Entlastungsstraßennetzes (nach Fertigstellung Ringschluss Dessau-Nord und Zweite Muldebrücke) im Vergleich zum Straßennetzbestand (Basis 2003) dargestellt.

Die dritte Fortschreibung des VEP erfolgte unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Bevölkerungsentwicklungsprognose. Der maßgebende Planfall und die Wirkungsweise legt ein entsprechendes Entwicklungsszenario zugrunde, dass durch aktuelle Prognosen der Bevölkerungsentwicklung nicht in Frage gestellt wird.

Straße	Prognose-Nullfall 2015	Prognose-Planfall 2015
Kavalierstraße	19.411 Kfz/24 h	4.513 Kfz/24 h
Albrechtstraße	25.446 Kfz/24 h	8.076 Kfz/24 h
Askanische Straße	16.924 Kfz/24 h	6.010 Kfz/24 h
Friederikenplatz	11.786 Kfz/24 h	4.645 Kfz/24 h
Karlstraße	7.296 Kfz/24 h	4.402 Kfz/24 h
Ziebigker Straße	9.161 Kfz/24 h	5.384 Kfz/24 h

Quelle: 3. Fortschreibung des VEP

Ausgehend von der nachgewiesenen starken Entlastungswirkung für die Innenstadt und das Stadtgebiet Dessau-Nord durch den Bau der Zweiten Muldebrücke und des Ringschlusses Dessau-Nord zeigt sich, dass ohne Realisierung dieser Straßenbauvorhaben die o. g. verkehrspolitischen Ziele nicht erreicht werden können.

Um maximale Verkehrsentlastungseffekte realisieren zu können, ist die bauliche Umsetzung der Zweiten Muldebrücke und des Ringschluss Dessau-Nord in einem gemeinsamen Zeitfenster anzustreben.

Der erste Verfahrensschritt ist die Öffentlichkeitsbeteiligung durch Offenlage der Planunterlagen beginnend am 22.11.2010.

Der fachlich verantwortliche Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt wird in seiner Sitzung am 04.11.2010 über die Inhalte der bautechnischen Planung sowie der wichtigsten Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsuntersuchung als Bestandteile der offen gelegten Planungen informiert.

3. Beschreibung der Maßnahme

3.1 Ausbauplanung

Der 3. Bauabschnitt Zweite Muldebrücke bis zur B 185 besteht aus der an die Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet Schlachthof anschließenden Brücke über die Mulde, der Kreuzung in Form eines Kreisverkehrs mit der Wasserstadt, der Zufahrt zur Tankstelle und dem Anschluss an die Bundesstraße B 185.

Die Trasse verläuft im unmittelbaren Bereich des Hochwasserschutzdeiches und auf der Hochuferlage südlich der Wasserstadt.

Technische Daten der Zweiten Muldebrücke bis B 185

Die geplante Verbindung Zweite Muldebrücke (Am Friedrichsgarten- B 185) weist folgende technische Parameter aus:

Verkehrsbelegung; Prognose 2015 ca. 15.000 Kfz-gesamt in 24 h (FNP 03)

Straßenkategorie:	Hauptverkehrsstraße
zulässige Geschwindigkeit (freie Strecke)	50 km/h
Entwurfsgeschwindigkeit(freie Strecke)	60 km/h
Anzahl der Fahrstreifen:	2
Ausbaulänge	ca. 690 m

Regelquerschnitt mit Rad- und Gehweg	
Versickerungsmulde (abschnittsweise einseitig)	2,50 m
Randstreifen	0,50 m
Gemeinsamer Rad- und Gehweg	2,50 m
Entwässerungsrinne	0,34 m
Zwei Fahrstreifen je 3,25 m(2x 3,25)	6,50 m
Randstreifen	0,34 m
Innenverbreiterung	0,80 m
Lärmschutzwand nach Gestaltungsentwurf	
Gesamtbreite Verkehrsanlage	13,48 m

Gesamtbreite (über alles)**13,48 m (Eingriffsbreite)****3.2. Maßnahme- und Zeitplan**

	Ablauf	Inhalt	Bemerkungen
1.	Kostenplanung		
1.1	Haushaltsstelle	02 630096094	
1.2	Gesamtkosten	ca. 8,8 Mio. €	Kostenschätzung
1.3	Förderung	EntflechtG EFRE	Mehrjahres- programm Nachweis Mai 2015
1.4	straßenausbau- beitragsfähig	nein	
2.	Termin Fachplanung LP 3-4		
2.1	Bearbeitungsstand	Entwurfsplanung Verkehrsanlage	30.08.2010
		Rastvögel	29.04.2011
2.2	Beschlussfassung	Beschluss zur Einreichung PFST	23.09.2010
3.	Termin Planfeststellung		
3.1	Antragstellung	Planfeststellungsbehörde Tiefbauamt	15.10.2010
3.2	Veröffentlichung	Amtsblatt	30.10.2010
3.3	Offenlage	Beteiligungs- und Anhörungsverfahren	22.11.2010- 20.12.2010
3.3	Anhörung Rastvögel	Auswertung Erhebung	15.07.2011
3.4	Erörterungstermin		10.08.2011
3.5	Planfeststellungsbeschluss		21.10.2011
3.6	Rechtskraft		25.11.2011
5.	Termin Fördermittel		
5.1	Mehrjahresprogramm 2010	Abstimmung mit LVWA und Ministerium	30.10.2010
5.2	Mehrjahresprogramm 2011		31.08.2011
5.3	Möglicher vorzeitiger Maßnahmebeginn	Finanzierung Ausführungsplanung	10.08.2011
5.4	Bewilligung	Voraussetzung rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss und Grundstücksverfügbarkeit	25.11.2011
5.5	Finanzierungszeitraum	Verwendungsnachweis	Mai 2015
6.	Realisierung		
6.1	Ausführungsplanung		25.11.2011
6.2	Ausschreibung und Vergabe	Voraussetzung rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss und Grundstücksverfügbarkeit	25.11.2011- 20.03.2012
6.3	Realisierung	Voraussetzung rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss und Grundstücksverfügbarkeit	01.04.2012- min. 12/ 2013

3.3 Kosten/ Finanzierung

Nach derzeitiger Kostenschätzung sind für den 3. BA der Ostrandstraße Zweite Muldebrücke Investitionskosten von ca. 8,8 Mio. € zu veranschlagen. Die Kosten für die Realisierung des 2. BA Ringschluss Dessau-Nord belaufen sich nach derzeitiger Kostenschätzung auf 6 Mio. €. Damit beträgt das Gesamtinvestitionsvolumen 14,8 Mio. €.

Die Maßnahme ist Bestandteil des Investitionsprogramms der Stadt Dessau-Roßlau und förderfähig nach den Regelungen des EntflechG in Kofinanzierung mit Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE). Die Maßnahme ist unter der Vorhabennummer 10-1010036E Bestandteil des Mehrjahresprogramms des Landes Sachsen-Anhalt. Voraussetzung für die Bewilligung entsprechender Finanzierungsmittel ist die rechtskräftige Bestandskraft des notwendigen Planfeststellungsbeschlusses. Aus diesem Grund ist die Durchführung des Verfahrens nunmehr unbedingt zu beginnen. Die Einordnung der Finanzierung in Jahresscheiben erfolgt verfahrensbegleitend.

4. Durchführung des Planfeststellungsverfahrens

Die Genehmigungsfähigkeit der Straßenbaumaßnahme ist nach den Regelungen des Straßengesetzes Sachsen-Anhalt für eine Gemeindestraße, die die Verbindung zwischen zwei Bundesstraßen herstellt, durch den Vorhabenträger selbst in Form eines optionalen Planfeststellungsverfahrens herzustellen. Die Planfeststellungsbehörde in der Stadtverwaltung Dessau-Roßlau ist das Tiefbauamt. Wegen der vielfältigen Auswirkungen durch Bau und Betrieb der Verkehrsanlage und der Betroffenheit von hochwertigen Schutzgütern (Hochwasserschutz, UNESCO Welterbe Dessau-Wörlitzer-Gartenreich) soll für die Baumaßnahmen Ringschluss Dessau- Nord und Zweite Muldebrücke zwei parallel laufende Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Die Bewertung aller mit der Verkehrsanlage im Zusammenhang stehenden Auswirkungen sowie die Durchführung einer verfahrensreglementierten Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung sind unabdingbare und zugleich wünschenswerte Voraussetzung für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme.

Dazu ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens unumgänglich und zugleich Voraussetzung für Finanzierung und Bau der Verkehrsanlage.

Anlage 2: Lagepläne

Anlage 3: Querschnitt

Anlage 4: Übersichtslageplan 1 u. 2