

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	DR/BV/297/2011/VI-66
Einreicher:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	23.08.2011				
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	01.09.2011				
Stadtrat	öffentlich	21.09.2011				

Titel:

Variantenuntersuchung Ostrandstraße

Beschlussvorschlag:

1. Die Variante 3 - Knoten mit Lichtsignalanlage ohne Abbiegefunktion aus Waldersee kommend - wird favorisiert, Variante 4 (Kreisel) ist parallel weiter zu betreiben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Bearbeitungszeit auf 6 Monate zu begrenzen. Dies ist durch intensive Zusammenarbeit von Verwaltung und Planer zu sichern.

Gesetzliche Grundlagen:	Hauptsatzung der Stadt Dessau-Roßlau
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	DR/BV/325/2010/VI-66 DR/BV/326/2010/VI-66 DR/BV/103/2011/PDR
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	VTU zur Dimensionierung des Knotens Ostrandstraße/Wasserstadt (Juni 2008/ Ergänzung Juni 2011)
Hinweise zur Veröffentlichung:	Keine Veröffentlichung

Begründung: siehe auch Anlage 1

- Die Variante 3 bringt enorme Kostenersparnisse,
- sie erspart 2 notwendig erscheinende Enteignungsverfahren,
- sie erhält ein Denkmal und erspart den Abriss,
- sie wird vom Ortschaftsrat Waldersee mit getragen.

Für den Einreicher:

Beigeordneter

beschlossen im Stadtrat am:

Dr. Exner
Vorsitzender des Stadtrates

Hoffmann
1. Stellvertreter

Storz
2. Stellvertreter

Anlage 1:

Anlage 1

Begründung:

1. Einleitung (Ziel der Untersuchung)

Laut Beschlusslage des Ausschusses für Bauwesen, Verkehr und Umwelt vom 23.09.2010 werden derzeit durch die Verwaltung die **Planfeststellungsverfahren** (PFV) für den 2. und 3. Bauabschnitt der Ostrandstraße geführt. In dessen Ergebnis wird das Baurecht **als Grundlage für die bauliche Umsetzung** aber auch als Voraussetzung für die **Bewilligung von Fördermitteln** geschaffen.

Hintergrund der Überlegungen, in eines der beiden PFV möglicherweise einzugreifen, ist der nach außen nicht vermittelbare Umstand eines zwingenden Käuferfordernisses zweier Grundstücke im Bereich der Wasserstadt unmittelbar angrenzend an das Deichtor bei der im Verfahren befindlichen Variante. Nach aktuellen Erkenntnissen sind die derzeitigen **Eigentümer nicht gewillt, ihre Grundstücke zur Verfügung zu stellen**, selbst hohe und für die Stadt vermutlich nicht finanzierbare Kaufoptionen konnten zu keiner vorvertraglichen Regelung geführt werden. Im Fall Wasserstadt 26 ist ein Grundstück mit einer aufwendig sanierten **Villa zu erwerben, welche dann abgebrochen werden muss (letzte Kaufpreisforderung liegt deutlich über dem gutachterlich ermittelten Wert)**. Auf dem Grundstück der Wasserstadt 27 befindet sich eine **alte Wäscherei**, bei dessen Erwerb **erhebliche Dekontaminationsmaßnahmen** nach Abbruch auf das Projekt zukommen (ca. **700.000,00 Euro**).

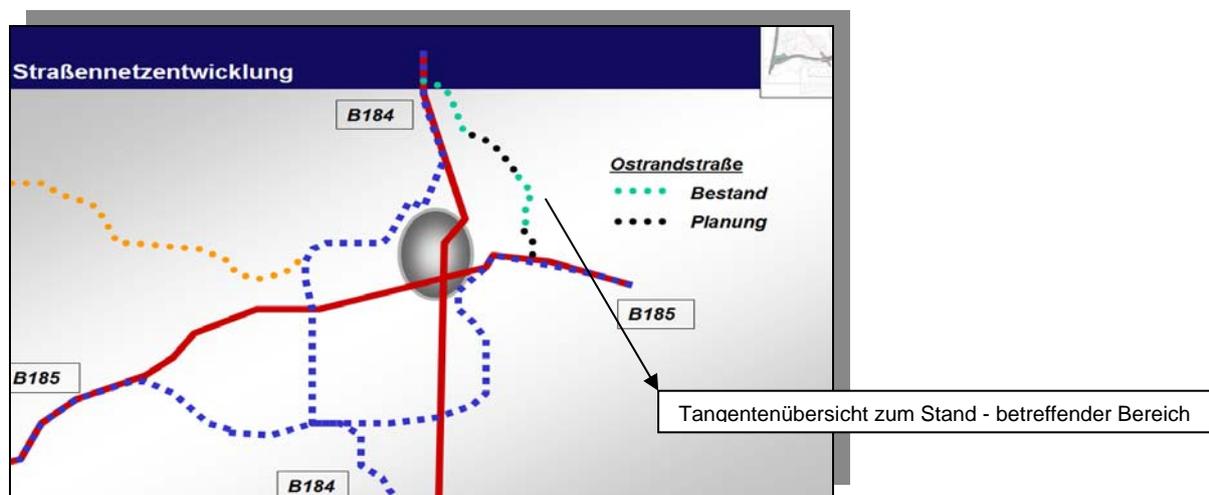


Zwecks **Vermeidung von kosten- und zeitintensiven Enteignungsverfahren** hat sich das Dezernat für Wirtschaft und Stadtentwicklung unmittelbar nach Ablauf der Einwendungsfristen mit Schreiben vom 28.02.2011 an das UNESCO-Welterbebüro Paris gewandt mit der Bitte um nochmalige Bewertung im Zusammenhang der sich nun manifestierenden kritischen Situation.

Auch die Politik hat den Ernst der Lage richtig eingeschätzt und ihrerseits mit der Vorlage **DR/BV/103/2011/PDR** über Beschlusslage im Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am 05.05.2011 die Verwaltung beauftragt, konkret benannte **Alternativvarianten zu untersuchen**, die ein **Rückgriff auf benannte Grundstücke nicht mehr erforderlich** machen. Damit sollten im Ergebnis Kosten reduziert und terminliche Abläufe optimiert werden.

Die fachtechnische **Untersuchung** zu den von der Politik angezeigten **Varianten** ist erfolgt. Zudem gab es ein klärendes Gespräch mit den maßgeblichen Denkmalschutzbehörden am 28.06.2011 (Deutsches Nationalkomitee von ICOMOS, Landesverwaltungsamt Ref.

Denkmalschutz, Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt). Zugegen war auch ein Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt. Die variantenkonkreten Ergebnisse sind nachfolgend geschildert.



2. Maßgebliche zu berücksichtigende Grundlagen

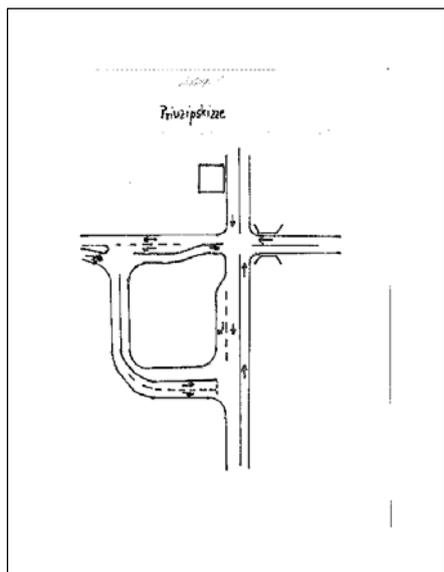
Bei der Beurteilung der Varianten sind folgende allgemeine Grundlagen zu berücksichtigen:

- Die Straßenführung im Bereich der Kreuzung Wasserstadt befindet sich in der **Kernzone des UNESCO-Welterbegebietes Gartenreich DessauWörlitz**.
- Basis der Variante im **aktuellen Planfeststellungsverfahren** waren **umfangreiche Voruntersuchungen** unter Einbeziehung verschiedener Optionen, darunter auch die gegenständlichen wiederholt zu betrachtenden Varianten. Die im Planfeststellungsverfahren befindliche Variante wurde unter Berücksichtigung denkmalschutzrechtlicher, naturschutzrechtlicher und verkehrstechnischer Betroffenheiten als die **zu favorisierende Lösung mit größtmöglichem Konsens** herausgearbeitet.
- Der vom Stadtrat beschlossene **Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** zeichnet den **Bedarf der Ostrandstraße** für die gesamtstädtische Entwicklung klar ab. Sollte von den bisher verbindlichen verkehrsplanerischen Grundsätzen abgewichen werden oder sich die Schaffung des Baurechtes (= Abschluss gerichtlicher Auseinandersetzungen im PFV) deutlich verzögern, ist eine Fortschreibung des VEP mit mindestens 12 Monaten Bearbeitungszeit zu berücksichtigen.
- Die Grenze zum **FFH-Gebiet** (Flora-Fauna-Habitat - naturschutzrechtlich besonders geschütztes Gebiet) ist im Verfahren einvernehmlich definiert mit dem derzeitigen Deichverlauf östlich des Deichtores.
- Die Gesamtinvestitionssumme (15,1 Mio. Euro) ist Bestandteil des vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr am 31.05.2011 bestätigten Mehrjahresprogramms 2012 - 2013 nach § 3 Abs. 1 des EntflechtG. Eine **Fördermittelbewilligung** ist dies jedoch nicht. Letztere kann erst nach Baurechtschaffung verbindlich erteilt werden. Die **Fördermittel aus diesem Programm sind bis Ende 2014 abzurufen**, das heißt, die Bauleistungen müssen bis dahin abgeschlossen sein.
- Sollten die Fördermittel in der beantragten Höhe rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, muss die Stadt zur Gegenfinanzierung einen Eigenmittelanteil in Höhe von 2,533 Mio. Euro bis zum Jahr 2014 bereitstellen. Das Projekt Ostrandstraße benötigt damit das **Votum der Politik über die Prioritätensetzung der städtischen Gesamtinvestitionen**.

- Da für das Bauvorhaben Ostrandstraße bisher kein Fördermittelabfluss zu verzeichnen war, wurde die Stadt vom Landesverwaltungsamt mit Schreiben vom 27.07.2011 auf Grundlage des Erlasses des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt vom 25.07.2011 aufgefordert, bis zum 11.08.2011 ein entsprechendes Ersatzvorhaben zu benennen, um die für die Stadt Dessau-Roßlau zur Verfügung stehenden Fördermittel fristgerecht in Anspruch nehmen zu können.

3. Ergebnisse der Variantenuntersuchungen

3.1 Variante 1 – Lichtsignalanlage (LSA) mit Bypass



3.1.1 Verkehrstechnische Bewertung

Die erforderliche **Leistungsfähigkeit** dieser Knotenpunktvariante ist **nicht gewährleistet**. Die nachgewiesene Qualitätsstufe F bedeutet, dass die „Nachfrage größer ist als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.“ (detaillierte Untersuchungsergebnisse siehe Anlage 2).

3.1.2 Denkmalrechtliche Bewertung

Ohne Bewertung, da die Variante nicht leistungsfähig und damit nicht genehmigungsfähig ist.

3.1.3 Bewertung der Genehmigungsfähigkeit

Die Variante ist **nicht genehmigungsfähig**, da für diese Knotenpunktvariante die erforderliche Leistungsfähigkeit nicht gewährleistet ist.

3.1.4 Einschätzung Kostenauswirkungen/Förderfähigkeit

Nicht genehmigungsfähige Lösungen sind **nicht förderfähig**.
Kostenauswirkungen bleiben daher ohne Bewertung.

3.1.5 Einschätzung Terminauswirkung

Ohne Bewertung, da die Variante nicht leistungsfähig und damit nicht genehmigungsfähig ist.

3.1.6 Weitere Problemlagen

Ohne Bewertung, da die Variante nicht leistungsfähig und damit nicht genehmigungsfähig ist.

Zwischenergebnis Variante 1:

Die verkehrstechnische Untersuchung (Anlage 2) zeigt, dass die gegenständliche Variante nicht leistungsfähig ist. Aus diesem Grunde können auch Fördermittel nicht in Aussicht gestellt werden.

Diese Variante wird nicht weiter verfolgt.

3.2 Variante 2 – Kreisverkehr mit Verschiebung Deichtor



3.2.1 Verkehrstechnische Bewertung

Der Kreisverkehr ist die **leistungsfähigste Knotenpunktform** für die Kreuzung der Ostrandstraße mit der Wasserstadt.

3.2.2 Denkmalrechtliche Bewertung

Auch nach nochmaliger Erörterung der aktuellen Problemlage am 28.06.2011 wird diese **Variante** von **allen** Denkmalschutzbehörden **bekräftigend abgelehnt**.

Die Stadt hat mit dem Weltkulturerbe eine Verpflichtung gegenüber einer Weltgemeinschaft übernommen. Das Weltkulturerbe ist ein zu schützendes erhebliches Gut. Eine Verschiebung des Deichtores wird nicht mit getragen.

3.2.3 Bewertung der Genehmigungsfähigkeit

Die Variante ist **nicht genehmigungsfähig** nach § 10 (6) Denkmalschutzgesetz LSA. Demnach dürfen Eingriffe in ein Kulturdenkmal, die es in seiner Denkmalqualität berauben, nur genehmigt werden, wenn alle Möglichkeiten einer Erhaltung ausgeschöpft wurden. Die Verschiebung des Deichtores ist eine alternative Variante, die aus Sicht der Denkmalpflege einen nicht vertretbaren und abwendbaren Eingriff in die Denkmalqualität beschreibt.

3.2.4 Einschätzung Kostenauswirkungen/Förderfähigkeit

Nicht genehmigungsfähige Lösungen sind **nicht förderfähig**. Kostenauswirkungen bleiben daher ohne Bewertung.

3.2.5 Einschätzung Terminauswirkung

Ohne Bewertung, da die Variante nicht genehmigungsfähig ist.

3.2.6 Weitere Problemlagen

Ohne Bewertung, da die Variante nicht genehmigungsfähig ist.

Zwischenergebnis Variante 2:

Die nochmalige Verhandlung mit den Denkmalschutzbehörden zeigt, dass die gegenständliche Variante nicht genehmigungsfähig ist.

Diese Variante wird daher nicht weiter verfolgt.

3.3 Variante 3 – Knoten mit Lichtsignalanlage ohne Abbiegefunktion aus Waldersee kommend



3.3.1 Verkehrstechnische Bewertung

Unter der Voraussetzung, dass aus Richtung Waldersee kommend das Rechts- und Linksabbiegen für alle Kraftfahrzeuge auf die Ostrandstraße untersagt wird, kann die **Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nachgewiesen** werden.

Im Vergleich zur Vorzugslösung bedeutet diese Variante:

- **Verschlechterung** der Entlastungsfunktion des **Tangentennetzes**, insbesondere im Bereich der Wasserstadt
- **Schwächung der Bündelungsfunktion** der Ostrandstraße

- **Verschlechterung der Verkehrsvernetzung**

3.3.2 Denkmalrechtliche Bewertung

Diese Lösung entspricht nicht der Konsensvariante mit den Denkmalbehörden. Die denkmalrechtliche Genehmigungsfähigkeit wurde nach Vorstellung am 28.06.2011 **nicht grundsätzlich verneint**. Eine abschließende Bewertung ist jedoch erst nach vertiefender Untersuchung der gestalterischen Einbindung des Knotenpunktes in den sensiblen Denkmalbereich möglich. Dies wiederum erfordert entsprechende noch nicht vorliegende Planunterlagen.

Zu **erwarten** ist eine **denkmalunverträgliche Beeinflussung** sowohl des Deichtores als auch der denkmalgeschützten Villa durch die unmittelbare und erschlagende Nähe des neuen Straßenkörpers.

3.3.3 Bewertung der Genehmigungsfähigkeit

Zur abschließenden Bewertung der Genehmigungsfähigkeit wären zum einen die **denkmalpflegerischen und stadtplanerischen Belange noch zu vertiefen und erneut zur Diskussion zu stellen**. Zum anderen muss städtischer Konsens bezüglich der Änderung der **verkehrspolitischen Zielstellung** erwirkt werden.

3.3.4 Einschätzung Kostenauswirkungen/Förderfähigkeit

Einsparung Eigenmittel:	227.500,00 Euro Minderkosten
davon	40.000,00 Euro Mehrkosten Planung
davon	50.000,00 Euro Mehrkosten Gutachten
davon	20.000,00 Euro Mehrkosten Verfahren (ohne Personalaufwendungen der Verwaltung)
davon	87.500,00 Euro Mehrkosten Lärmschutz
davon	250.000,00 Euro Minderkosten Grunderwerb
davon	175.000,00 Euro Minderkosten Dekontamin.
 Einsparung Fördermittel:	 1.012.500,00 Euro Minderkosten
davon	262.500,00 Euro Mehrkosten Lärmschutz
davon	750.000,00 Euro Minderkosten Grunderwerb
davon	525.000,00 Euro Minderkosten Dekontamin.

Die Förderfähigkeit muss über ein **Wirtschaftlichkeitsgutachten erneut bewertet** werden. Voraussetzung ist auch hier die Genehmigungsfähigkeit. Die **zusätzlichen Planungsleistungen** für die Überarbeitung der Planungsunterlagen sind grundsätzlich **nicht förderfähig**.

3.3.5 Einschätzung Terminauswirkung

Bei Weiterverfolgung dieser Variante muss mit einem **zusätzlichen Zeitaufwand** von mind. 10 Monaten wie folgt gerechnet werden.

Hinzu kommt die notwendige Fortschreibung des VEP bei Änderung verkehrspolitischer Zielstellungen sowie infolge der Terminverschiebung mit mind. 12 Monaten weiterer Verzögerung.

Einholung Beschlusslage:	mind. 2 Monate
Anpassung VEP:	12 Monate
Planung:	3 Monate
Gutachten:	3 Monate
Anhörung Betroffener:	1 – 2 Monate
Auswertung der Anhörung:	mind. 1 Monat
Summe Verzögerung:	22 – 23 Monate

3.3.6 Weitere Problemlagen

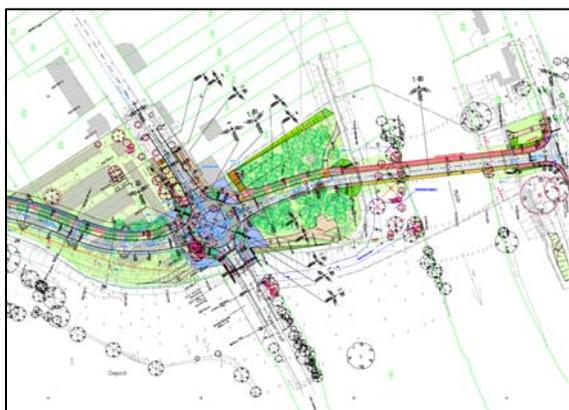
Die zeitliche **Verzögerung schließt die Realisierung im Förderzeitraum aus**. Das Klagerisiko aus dem Naturschutz, welches schon für das laufende Planfeststellungsverfahren besteht und eine Verzögerung von mindestens 2 Jahren erwarten lässt, bleibt auch bei dieser Variante unverändert. Damit muss bei Variante 3 nach derzeitigem Stand mit einer **zeitlichen Verzögerung von 3 bis 4 Jahren** ausgegangen werden.

Zwischenergebnis Variante 3

Auch wenn die Genehmigungsfähigkeit dieser Variante hergestellt werden kann, ist ein wesentliches Ziel, hier die Beschleunigung der Realisierung der Ostrandstraße, nicht zu erreichen.

Zusätzliche Verfahrensschritte und das verbleibende Klagerisiko führen zur zeitlichen Verschiebung der Investition über den möglichen Förderzeitraum hinaus.

3.4 Variante 4 – derzeit im Planfeststellungsverfahren befindliche Variante



3.4.1 Verkehrstechnische Bewertung

Der Kreisverkehr ist **die leistungsfähigste Knotenpunktform** für die Kreuzung der Ostrandstraße mit der Wasserstadt.

3.4.2 Denkmalrechtliche Bewertung

Die Vorzugsvariante entspricht dem Abstimmungsergebnis mit den Denkmalschutzbehörden. Zu dieser Variante ist **Konsens** erreicht.

3.4.3 Bewertung der Genehmigungsfähigkeit

Die **Genehmigungsfähigkeit ist gegeben**. Baurecht realisiert sich nach Erlangung der Rechtskraft der Planfeststellungsbeschlüsse (derzeit zu erwarten nach den Klageverfahren).

3.4.4 Einschätzung Kostenauswirkungen/Förderfähigkeit

Die derzeit durch den Entwurfsplaner eingeschätzten Kosten belaufen sich auf **15,1 Mio. Euro**. Deren **Förderfähigkeit ist gewährleistet**.

Eine Kostenpräzisierung ergibt sich nach

- Abschluss der Planfeststellungsverfahren und Einarbeitung aller Entscheidungen in die Planunterlagen und
- abschließender Klärung des Grunderwerbs (Festsetzung aller Grunderwerbs- und Entschädigungskosten).

Die **Fördermittelbewilligung** der in Aussicht gestellten Fördermittel erfolgt erst **nach Rechtskraft beider Planfeststellungsbeschlüsse**.

3.4.5 Einschätzung Terminauswirkung

Nach aktueller Terminplanung ist davon auszugehen, dass die Planfeststellungsbeschlüsse nach Bekanntmachung im Januar 2012 Rechtskraft erlangen, wenn nicht bis zum 01.02.2012 Klage dagegen erhoben wurde.

Das **hohe Klagepotential**, welches bereits im laufenden Verfahren erkennbar wurde, **lässt eine Verzögerung von mindestens 2 Jahren erwarten**. Dies bedeutet, dass die in Aussicht gestellten **Fördermittel nicht im Förderzeitraum in Anspruch genommen werden können**. Eine Bereitstellung dieser Fördermittel über das Jahr 2014 hinaus ist nach derzeitigen Erkenntnissen ausgeschlossen.

3.4.6 Weitere Problemlagen

Verlust der Fördermittel bei klagebedingter zeitlicher Verzögerung der Baumaßnahme.

Zwischenergebnis Variante 4

Die sich im Planfeststellungsverfahren befindliche Vorzugsvariante ist die **einzige Variante**, zu der **Konsens** mit den **Denkmalbehörden** besteht **und** uneingeschränkt der **verkehrspolitischen Zielstellungen der Stadt entspricht**. Sie wird damit als Vorzugslösung im laufenden Planfeststellungsverfahren bearbeitet.

4. Fazit aus der Variantenuntersuchung

Mit **keiner** der neu zu bewertenden **Varianten** können gleichzeitig **beide Ziele**, Kostenreduzierung und zeitliche Beschleunigung, **sichergestellt** werden. Lediglich Variante 3 kommt potentiell Kosten reduzierend in Betracht. Unter Beachtung der dargestellten Auswirkungen kann aber auch diese Variante nicht empfohlen werden.

Eine deutlich **zeitliche Verzögerung** der Schaffung des Baurechtes **ist infolge des Klagerisikos bei allen Varianten zu erwarten**.

Anlage 2 Verkehrstechnische Bewertung von Knotenpunktvarianten für die Kreuzung Wasserstadt mit der Ostrandstraße