

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	DR/BV/114/2012/VI-66
Einreicher:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	23.04.2012				
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	10.05.2012				
Stadtrat	öffentlich	06.06.2012				

Titel:

Anpassung Verkehrsentwicklungsplan und Planfeststellungsverfahren an östliche Trassenverschiebung der Ostrandstraße 3. BA Zweite Muldebrücke zwischen Wasserstadt 26 und Deichtor

Beschlussvorschlag:

1. Der Beschluss DR/BV/114/2012/VI-66 zur östlichen Trassenverschiebung inkl. Ampelkreuzung ohne Abbiegefunktion aus Richtung Waldersee wird Bestandteil der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt (jetzt Stadtteil) Dessau.
2. Die Planunterlagen der zwischen Wasserstadt 26 und Deichtor verschobenen Ostrandstraße 3. BA Zweite Muldebrücke inkl. Ampelkreuzung ohne Abbiegefunktion aus Richtung Waldersee sind durch den Vorhabenträger zur Genehmigung bei der Planfeststellungsbehörde einzureichen.
3. Die mit der Trassenverschiebung eingeschränkte Vernetzung der östlichen Wasserstadt mit der geplanten Ostrandstraße sowie die daraus resultierende Minderung der Verkehrsbelastung in der Wasserstadt und die sinkende Verkehrsqualität am Knoten Wasserstadt/Zweite Muldebrücke werden akzeptiert.

Gesetzliche Grundlagen:	Landesstatistikgesetz Sachsen-Anhalt, VAO 31
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	Stadtratsbeschluss 154/05 vom 13.07.2005 zur 3. Fortschreibung VEP, Stadtratschluss DR/297/2011/VI-66 vom 21.09.2011/26.10.2011 zur Vorzugsvariante Zweite Muldebrücke
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	Aktualisierung zur 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (Verkehrsmodellrechnung zur Knotenanpassung Wasserstadt/Zweite Muldebrücke) vom 08.02.2012, Verkehrstechnische Untersuchung Knoten Wasserstadt/Zweite Muldebrücke (Kreisverkehr) vom Juni 2008, Verkehrstechnische Untersuchung Knoten Wasserstadt/Zweite Muldebrücke vom März 2012
Hinweise zur Veröffentlichung:	

Relevanz mit Leitbild

Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Wissenschaft	<input checked="" type="checkbox"/>
Kultur, Freizeit und Sport	<input type="checkbox"/>
Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/>
Handel und Versorgung	<input type="checkbox"/>
Landschaft und Umwelt	<input type="checkbox"/>
Soziales Miteinander	<input type="checkbox"/>
Vorlage nicht leitbildrelevant	<input type="checkbox"/>

Finanzbedarf/Finanzierung:

Zusammenfassung/ Fazit:

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Einreicher:

Beigeordneter

beschlossen im Stadtrat am:

Dr. Exner
Vorsitzender des Stadtrates

Hoffmann
1. Stellvertreter

Storz
2. Stellvertreter

Anlage 1

Begründung:

Vorbemerkung

Gemäß Stadtratsbeschluss DR/BV/297/2011/VI-66 vom 21.09.2011/26.10.2011 zur Vorzugsvariante Ostrandstraße 3. BA wurde die östliche Trassenverschiebung und die damit im Zusammenhang stehende Knotenausbildung Wasserstadt/Zweite Muldebrücke als Ampelkreuzung ohne Abbiegefunktion aus Richtung Waldersee favorisiert. Diese Trassenvariante vermeidet den Abriss des denkmalgeschützten Gebäudes Wasserstadt 26 sowie die Inanspruchnahme des Grundstücks Wasserstadt 27. Durch die Planänderung ergeben sich neue Betroffenheiten mit neuen zu berücksichtigenden Randbedingungen. Diese werden entsprechend der politischen Beschlusslage in das laufende Planfeststellungsverfahren aufgenommen. Die abschließende Bewertung und Genehmigung obliegt der Feststellung des geänderten Plans durch Planfeststellungsbeschluss.

Begründung zum Beschlussvorschlag 1

Die bisherigen Planunterlagen basieren auf der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP), welcher wiederum der Beschlusslage des Stadtrates (Beschluss-Nr.: 154/05 vom 13.07.2005) entspricht. Durch die neue Trassenführung mit einer Ampelkreuzung ohne Abbiegefunktion aus Richtung Waldersee werden die Zielstellungen der Verkehrsentwicklung zumindest lokal im Bereich der Wasserstadt nicht unerheblich negativ beeinflusst. Um die Planrechtfertigung im Planfeststellungsverfahren auf die neue Situation einstellen zu können, ist eine Anpassung des VEP durch die Übernahme des Beschlusses DR/BV/114/2012/VI-66 inkl. der Verkehrsmodellrechnungen (Anlage 2) in den VEP notwendig.

Begründung zum Beschlussvorschlag 2

Der Vorhabenträger geht davon aus, dass nach Anpassung des VEP und nach Abschluss der durch die neue Trassen- und Knotenausbildung notwendigen Genehmigungsplanänderung eine Genehmigungsfähigkeit der Unterlagen aus verkehrlicher Sicht gegeben ist. Der Vorhabenträger wird durch den Stadtrat ermächtigt, die neuen Unterlagen der Genehmigungsplanung bei der Genehmigungsbehörde einzureichen. Die Genehmigung selbst obliegt, nach neutraler Abwägung der erneut zu erwartenden Einwendungen, der Planfeststellungsbehörde.

Begründung zum Beschlussvorschlag 3

Die verkehrsplanerischen, verkehrs- und entwurfstechnischen Untersuchungen der mit Stadtratsbeschluss DR/BV/297/2011/VI-66 vom 21.09.2011/26.10.2011 favorisierten Vorzugsvariante der Ostrandstraße 3. BA Zweite Muldebrücke haben die folgenden Nachteile einer Ampelkreuzung gegenüber der ursprünglichen Kreisverkehrslösung für den Knoten Wasserstadt/ Zweite Muldebrücke ergeben:

- Verschlechterung der Vernetzung des Tangentennetzes mit dem nachgeordneten Straßennetz durch die nicht möglichen Abbiegefahrten von der Wasserstadt aus Richtung Waldersee auf die Ostrandstraße,

- Minderung der Entlastungsfunktion der Zweiten Muldebrücke für das Stadtgebiet Wasserstadt durch eine Mehrbelastung um ca. 2.000 Kfz/24 h (prognostizierte Verkehrsbelastung der Wasserstadt: Ampelkreuzung 5919 Kfz/24 h, Kreisverkehr 3843 Kfz/24 h),
- Senkung der Qualität des Verkehrsablaufs am Knoten Wasserstadt/Zweite Muldebrücke von der Qualitätsstufe B (Kreisverkehr) auf D (Ampelkreuzung). Qualitätsstufe D für Ampelkreuzungen bedeutet einen noch stabilen Verkehrszustand mit dauerhaftem Reststau in den Verkehrsspitzen (mittlere Wartezeit < 70 s). Die Verkehrsqualitäten für die Hauptverkehrsströme des Geradeausverkehrs im Verlauf der Ostrandstraße sind jedoch mit A und C günstiger (A entspricht einer mittleren Wartezeit ≤ 20 Sekunden, C einer mittleren Wartezeit ≤ 50 Sekunden), als die Verkehrsqualität für Abbiegebeziehungen von der Ostrandstraße und die Anbindung der Nebenrichtungen der Wasserstadt mit der Qualitätsstufe D, nach dem der lichtsignalisierte Gesamtknoten beurteilt wird.

Die Qualitätsstufe B für den Kreisverkehr wird nach Richtlinie nach einer anderen Qualitätseinstufung bewertet und bedeutet eine Beeinflussung des wartepflichtigen Verkehrs durch die bevorrechtigten Verkehrsströme bei geringen Wartezeiten (mittlere Wartezeit ≤ 20 Sekunden).

Anlage 2:

Verkehrsmo­dellrechnung Blatt 4/1; 4/2 und 4/6 aus der Aktualisierung zur 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes vom 08.02.2012 (LSA Knoten Wasserstadt/ Zweite Muldebrücke mit Abbiegebeschränkung)