

Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEK Dessau-Roßlau 2025

Vorschlag zur Abwägung der Stellungnahmen zum Entwurf in der Fassung vom August 2012 nach öffentlicher Auslegung vom 18.10. bis 15.11.2012

Stand 18.04.2013

1 Stellungnahmen der Öffentlichkeit

1.1 beteiligte Öffentlichkeit

Citynet Dessau e. V.
Stadtsparkasse Dessau
IDT Biologika GmbH
Umweltbundesamt
Wirtschaftsförderung & Tourismus Anhalt GmbH
Hochschule Anhalt
Städtisches Klinikum
Dessauer Wohnungsbaugesellschaft mbH
Wohnungsgenossenschaft Dessau eG
Wohnungsverein Dessau eG
Energietisch Dessau e. V.
Avendi Senioren Service GmbH
Mieterverein Dessau und Umgebung e. V.
Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer e. V.
Ring deutscher Makler
Stiftung Bauhaus Dessau
WTZ Roßlau gGmbH
Anhaltisches Theater
Stadtverband der Gartenfreunde e. V.
Kulturstiftung Dessau-Wörlitz
Fraktionen des Stadtrates der Stadt Dessau-Roßlau
NH-Hotel
Verband der Kaufleute
Wirtschafts- und Industrieclub e. V.
Kreishandwerkerschaft
Wirtschaftskreis Roßlau
Lernen vor Ort
Kurt-Weill-Gesellschaft
Familienbündnis c/o Träger SHIA e. V.

1.2 Öffentlichkeit ohne Stellungnahmen

Citynet Dessau e. V.
Stadtsparkasse Dessau
Umweltbundesamt
Wirtschaftsförderung & Tourismus Anhalt GmbH
Hochschule Anhalt
Dessauer Wohnungsbaugesellschaft mbH
Wohnungsgenossenschaft Dessau eG
Wohnungsverein Dessau eG
Energietisch Dessau e. V.
Avendi Senioren Service GmbH
Mieterverein Dessau und Umgebung e. V.
Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer e. V.
Ring deutscher Makler
Stiftung Bauhaus Dessau
WTZ Roßlau gGmbH
Anhaltisches Theater
Stadtverband der Gartenfreunde e. V.
Kulturstiftung Dessau-Wörlitz
Fraktionen des Stadtrates der Stadt Dessau-Roßlau
NH-Hotel
Verband der Kaufleute
Wirtschafts- und Industrieclub e. V.
Kreishandwerkerschaft
Wirtschaftskreis Roßlau
Lernen vor Ort
Kurt-Weill-Gesellschaft
Familienbündnis c/o Träger SHIA e. V.

1.3 Öffentlichkeit ohne Einwände und/oder konkrete Hinweise zum INSEK

Keine

1.4 Öffentlichkeit mit Einwänden und/oder konkreten Hinweisen zum INSEK

Stellungnahme	Abwägung
<u>Bürger 1 vom 08.11.2012</u> Wie schon beim Leitbild ist zu konstatieren, dass zugunsten der Innenstadt die "vorgelagerten Ortschaften und Siedlungen", soweit es sich um Dessauer Vororte handelt (z. B. Großkühnau, Mosigkau), von einer städtebaulichen Entwicklung abgekoppelt werden. Man verschweigt so die erheblichen Mängel in der Infrastruktur (Straßen, Fußwege). Die Aussage in Ziff. 3.8.1. und 3.8.6. (1. Punkt) ist einfach unrichtig. Mit INSEK 2025 will die Stadt offenbar die derzeitigen unbefestigten Straßen so belassen. Hier bedarf es m. E. Richtigstellung bzw. Nachbesserung von INSEK. Nach der Entwicklung der letzten Jahre in Großkühnau zeigt sich, dass die Rietzmecker Str. und der Friedrichsplatz (östliche Seite) Hauptzufahrtswege sowohl für den Besucher- als auch den Lieferverkehr des "Haus Kühnau" geworden sind. Hier sollte man diese Straßen wenigstens befestigen. Die Karte 22 weist viele Ortschaften hinsichtlich Städtebau und Wohnen als "Gebiet ohne Handlungsdruck" aus. Kleutsch hat perfekte Straßen und	<u>Zur Stellungnahme</u> Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten: Der Hinweis wird berücksichtigt. Ortschaften und Siedlungen werden nicht „abgekoppelt“ dargestellt. Das INSEK betrachtet das gesamte Stadtgebiet, die verschiedenen Handlungsfelder und Ziele gelten auch für die Ortschaften. Erläuternde Textpassagen in Einleitung und Kapitel 6.1 werden überarbeitet. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das INSEK betrachtet die Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur, dazu werden analytische und strategische Aussagen getroffen (Kap. 4.8, 6.7). Der Bauzustand einzelner und insbesondere untergeordneter Straßen ist für den Gesamtstädtischen Kontext des INSEK nicht thematisiert. Allerdings sind Verkehrsentwicklungsplan und Radwegekonzept als Maßnahmen aufgenommen. Der Hinweis wird dem dafür zuständigen Amt auch für den Abgleich mit geplanten Maßnahmen zum Straßen- und Wegebau weitergeleitet. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Karte thematisiert Interventionsbedarfe, die sich aus demografischen und wohnungswirt-

Wege, Großkühnau u. a. nicht. Ist dies den Stadtplanern entgangen?

Die vorgenannte Problematik hat auch Auswirkungen auf 6.6. "Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Lebens in den Ortschaften". Die "Aufwertung des Umfeldes der künftigen Radfahrerkerche Großkühnau" reicht für diese Ortschaft nicht. Hat man den Veranstaltungsort "Haus Kühnau" übersehen?

Ein Oberzentrum kann sich nicht nur auf sein Zentrum konzentrieren, wenn in den äußeren Wohnbereichen nicht einmal mitteleuropäischer Standard gegeben ist.

Bürger 2 vom 18.11.2012

Verkehr

Ich begrüße es ausdrücklich, dass der Bau der Ostrandstrasse nicht mehr weiter verfolgt wird. Es entstand der Eindruck, dass in der Verkehrsplanung die entlastende Wirkung des Baues der B6n bis zur A9 bzw. B184 auf den Verkehr in Dessau überhaupt nicht berücksichtigt wurde. Eine Entlastung der Innenstadt kann man auch durch konsequente Nutzung des bestehenden Tangentensystems erreichen. Die Konsequenz kann sich durch entsprechende Ausschilderung an der Abfahrt Dessau-Süd und Coswig ebenso wie durch Einführung einer Umweltplakette für die Innenstadt manifestieren. Man kann durch einen 50m Lückenschluss zwischen Thomas-Müntzer-Strasse und Amalienstrasse am alten Wasserturm eine

schaftlichen Kriterien ergeben. Angesichts der Stabilität vieler Ortschaften als Lebens- und Wohnstandort (Kap. 6.3, 8.1) sind dort staatliche Interventionen aus der Förderkulisse des Stadtumbaus nicht notwendig. Deshalb ist etwa Großkühnau als ein „Gebiet ohne Handlungsdruck“ eingeordnet.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Haus Kühnau ist als Potenzial der Ortschaft erfasst (Kap. 4.6.4). Die Stärkung der ortschaftlichen Verantwortungsbereiche ist eine zentrale Strategie des INSEK, um Synergien zwischen Einrichtungen des Gemeinwesens der Ortschaften zu stärken, diese tragfähig aufzustellen. Die Umfeldaufwertung der künftigen Radfahrerkerche ist ein über Leader gefördertes Projekt, welches auch als Maßnahme im INSEK enthalten ist.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß INSEK „das Hauptstraßennetz [...] bedarfsgerecht stabilisiert werden, dazu entsprechend auch das Tangentensystem zur Führung der Bundesstraßen und zur Entlastung innerstädtischer Bereiche geschlossen werden“ soll und die Ostrandstraße als Maßnahme benannt ist. Auch die Ortsumfahrungen Roßlau/ Tornau mit Anbindung BioPharmaPark, Hafen Roßlau und DHW sowie die Ortsumfahrung Mosigkau sind gemäß Verkehrsentwicklungsplan als Projekte im INSEK gelistet.

Durch den Bau der B6n bis zur A9/ B184 südlich der Mosigkauer Hei-

Strasse schaffen, welche zwischen Kabelweg und Hauptbahnhof nur 2 Ampeln aufweist und somit als schnelle Verbindung in der Innenstadt interessant sein sollte. Die Bitterfelder Strasse müsste asphaltiert werden. Mit der Nutzung von Gleiwitzer und Friedhofsstrasse könnte im Zusammenhang mit dem obengenannten Straßenzug ein äußerer Ring in der Innenstadt geschaffen werden, welcher auch die Karlsstrasse entlasten kann. Ein innerer Ring würde in der Nutzung von Willy-Lohmann-Strasse, Friedrichsstrasse und Antoniettenstrasse bestehen. Außerdem sollte die Askanische Strasse zwischen Zerbster Strasse bzw. Kantorstrasse und Museumskreuzung auf jeweils eine Spur verringert werden. Breite mehrspurige Strassen laden zur Durchfahrt ein. Der entstehende Freiraum sollte zur Begrünung genutzt werden. Auf Seite 109 der Stadtentwicklungsplanung wird nicht auf den Bau und die Auswirkungen der B6n eingegangen. Meines Wissens ist die Planung dieser Strasse bis zur A9 bzw. B184 noch nicht eingestellt worden. Damit sollte die Ortsumfahrung Mosigkau nochmals überdacht werden.

Zur Ausrichtung auf den Industriehafen Rosslau ist folgendes zu Bemerkungen: Es wird aktuell im ökonomischen Ansatz pauschal eine jährliche Steigerung des Umschlags von 2 % vorausgesetzt. Leider wird nicht gesagt, woher in Zeiten der Krise die Waren kommen sollen. Der Hafen macht seit 2007 jährlich einen Verlust von über 200.000 EURO. Das sollte eher ein Indikator dafür sein, dass entweder nicht genügend Waren zum Umschlag bereit stehen und/oder die Preise nicht kostendeckend sind. Warum sollte sich nach einem Ausbau des Hafens dessen wirtschaftliche Situation verbessern? Diese Begründung sind Sie schuldig geblieben. Die Investitionssumme soll über 8 Mill. betragen. Die Gesellschafter sind mit jeweils 10 % dabei. Das macht für die Stadt 800.000 EURO. Die Folgekosten zur besseren Erschließung des Hafens müssen wohl auch noch einkalkuliert werden (Westumfahrung Rosslau).

Mit dem Ausbau von Häfen wird später meist der Ausbau von Flüssen gefordert, wie man am Beispiel des Hafens Halle für die Saale sehen konnte.

de ist eine Teilentlastung der B185 im Stadtteil Dessau zu erwarten. Jedoch zeigt die erfasste Größenordnung des verlagerbaren Verkehrsanteils (Durchgangsverkehr) in Höhe von ca. 1.200 Kfz/24h (Zählung 2003) das geringfügige Entlastungspotenzial der B6n im Stadtteil Dessau. Dieser Sachverhalt verdeutlicht, dass die verkehrliche Begründung der Ortsumgehung der B185 in Mosigkau nicht substantiell vom Bau der B6n beeinflusst wird.

Im aktuellen städtischen Verkehrsentwicklungsplan ist die Querschnittsverringering der Askanischen Straße zwischen der Steinstraße und der Museumskreuzung Bestandteil des Maßnahmenbündels zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt. Der Lückenschluss Thomas-Müntzer-Straße ist bis 2015 im Verkehrskonzept nicht vorgesehen, da keine ausreichende Verkehrswirkung dieser Straßenbaumaßnahme nachgewiesen wurde.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Notwendigkeit des Hafenausbaus resultiert u. a. aus einer Prognose des Bundesverkehrsministeriums. Demzufolge wird sich auf den deutschen Verkehrsadern der ohnehin schon dichte Waren- und Güterverkehr bis 2050 verdoppeln. Mit einem Trimodalen Logistikzentrum will Dessau-Roßlau auf diese Wirtschaftsverkehrsströme reagieren und die Region diesbezüglich zukunftsfähig machen. Das Vorhaben entspricht dem Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt und dem Regionalen Entwicklungsplan Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg und dient der besseren Anbindung von Gewerbebetrieben bzw. -gebieten an das überregionale Verkehrsnetz. Es umfasst die Kranbahnverlängerung im Industriehafen und eine Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur für das Gewerbegebiet Industriehafen Roßlau und im Bereich des Gewerbegebietes DHW Rodleben.

Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt eine Neuordnung der Bundeswasserstraßen. Die Elbe südlich von Magdeburg würde zum

Die Investition in den Industriehafen Rosslau dürfte somit perspektivisch der Elbe als Flusslandschaft und damit dem Weltkulturerbe Dessau-Wörlitzer-Gartenreich nicht gut tun. Die Antwort der Landesregierung auf eine Anfrage des Landtagsabgeordneten Hoffmann zeigt, dass die Eintiefungstendenz im Anhaltischen seit 1996 massiv zunehmend ist.

Auf Seite 20 der Stadtentwicklungsplanung wird nun das entgegengesetzte Ziel angestrebt, nämlich die Verkehrsverlagerung von der Strasse und Schiene auf das Binnenschiff. Und das, obwohl erwiesen ist, dass die Elbe kein zuverlässiger Transportweg ist. Will man dieses Ziel erreichen, wird man um einen massiven Ausbau der Elbe nicht herumkommen, womit wiederum das Weltkulturerbe Dessau-Wörlitzer-Gartenreich und die Flusslandschaft Elbe ganz erheblich in Mitleidenschaft gezogen werden.

Aber als Vorschlag: Wäre eine Nutzung des Rangierbahnhofs Meinsdorf mit Umschlagsplatz nicht zielführender? Hier könnte man die DB einbinden und damit den Bund in die Verantwortung nehmen.

Stadtentwicklung

Da folgender Vorschlag frisch und somit noch nicht bis zu Ende durchdacht ist, sei er hier nur ansatzweise dargestellt. Die Stadt hat durch ihre Ausdehnung und den Bevölkerungsschwund eine immer kostspieliger werdende Infrastruktur zu erhalten. Es sollte somit im langfristigen Interesse der Stadt sein, die Bewohner kleiner Siedlungen stärker in die Stadt zu integrieren. Erreichbar wäre das unter anderem auch dadurch, dass die kommunalen Versorger die Kosten des Erhalts stärker stadtteilspezifisch auf die Einwohner umlegen. Es gäbe somit keine Einheitstarife für die Stadtteile Dessau und Rosslau als Ganzes mehr, sondern kleinräumiger für jeden Stadtteil (z.B. Natho oder Kochstedt) separat. Da die Versorger auch Investitionsbeihilfen bekommen, müssten diese zum Vorteil der Kunden eingerechnet werden. Die Folge sollte sein, dass bei einem Einwohnerschwund in einer kleinen Ortschaft der Einzelne stärker belastet wird. Was ihn zu einem Umzug drängt. Die Einwohnerschaft in den Innenstädten würde entlastet werden. Da in den Außenbezirken eher gutbetuchte

Nebennetz herabgestuft, die Bestandserhaltung steht dann im Vordergrund. Ein Ausbau findet nicht statt. Unterhaltung, Erhaltung und Ersatz erfolgen bedarfsgerecht. Dem Konzeptentwurf ist zu entnehmen, dass unabhängig von den Netzkategorisierungen laufende Investitionsprojekte vollendet werden sollen. Danach würde die Instandhaltung der Elbe zu Ende geführt werden und die Fahrrinnentiefe von 1,60 m zukünftig gesichert sein.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Schließung der Verladestelle bzw. des Rangierbahnhofes Meinsdorf war eine unternehmerische Entscheidung der Deutschen Bahn AG, auf die die Stadt keinen Einfluss hatte. Dagegen ist es gelungen, die ebenfalls von der Schließung bedrohte Verladestelle Hafen Roßlau zu erhalten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das INSEK berücksichtigt die Folgen demografischer Entwicklungen. Eine Umlage, wie vorgeschlagen, würde insbesondere in Stadtbezirken und Ortsteilen mit hoher Wohneigentumsrate keinen Umzug bewirken. Zudem ist bereits seit Jahren der Trend zur Zersiedlung gestoppt, geplante Bebauungsgebiete wurden reduziert.

Leute leben, würden diese am Erhalt der Infrastruktur stärker beteiligt werden. Das sollte dem Trend zur Zersiedelung Grenzen setzen.

Naturschutz

Da vom Umweltamt bereits eine Stellungnahme erfolgte, hier nur als Hinweis. Auf der Karte S. 130 wurde ein Teil des NSG „Untere Mulde“ zwischen Wörlitzer Eisenbahnbrücke und Landhaus als bedeutender Freiraum ausgewiesen. Das Gebiet wurde nach Aussagen des Umweltamtes falsch eingezeichnet. Ein ausgewiesener gestalteter Freiraum an dieser Stelle sollte im Gegensatz zu den Schutzzielen des NSG und des FFH-Gebietes stehen.

Flächenutzung, Gewerbegebiete und Erneuerbare Energien

Auf Seite 124 wird ausgeführt: „Obwohl theoretisch Flächen für die Erzeugung alternativer Energien zur Verfügung stünden, scheint deren Erschließung im Stadtgebiet eingeschränkt.“ Diese Sicht teile ich nicht. Man kann ungenutzte und perspektivisch schwerer vermittelbare Gewerbegebietsflächen als Gewerbegebiete mit Zwischennutzung ausweisen und auch Flächen aus dem Stadtumbau zur Energieholzgewinnung nutzen. Vorarbeiten wurden dazu von Studenten der UNI-Kassel durchgeführt.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club RV Dessau vom 11.11.2012

zu Beginn dieses Jahres hatten wir bereits die Möglichkeit unsere Überlegungen zum Masterplan Innenstadt im Rahmen einer konstruktiven Besprechung mit Vertretern/-Innen mehrerer Ämter der Stadtverwaltung zu erörtern. Wie wir den Protokollen entnehmen konnten sind die grundsätzlichen Erwägungen für die weitere Befassung und Planung im Rahmen der Erstellung der Fachplanung zum Radverkehrskonzept aufgenommen wor-

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Karte beschreibt die raumfunktionelle Struktur der Stadt. Diese wird u.a. getragen durch landschaftsprägende Elemente, zu der neben den wertvollen Bereichen des Gartenreiches, den Elbwiesen und dem innerstädtischen Landschaftszug auch bedeutende städtische Freiräume gehören. Ein Gestaltungsziel ist mit dieser Darstellung nicht verbunden, naturschutzrechtliche Ziele sind nicht in Frage gestellt. Vom Umweltamt liegt keine Stellungnahme vor.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Das Flächenpotenzial für die Erzeugung alternativer Energien ist eine Schätzung im Klimaschutzkonzept, die nun durch neue Erkenntnisse, wie aktuell zur Wasserkraftnutzung und zur Photovoltaik, relativiert wird. Auch das tatsächliche Potenzial zur Energieholzgewinnung ist abhängig von der Produktions-Ernte-Nutzungskette, die von dem genannten Studentenprojekt noch nicht berücksichtigt wurde. Die Aussage im INSEK wird überarbeitet.

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Die Hinweise werden zur Untersetzung in der Fachplanung an das für Verkehrsentwicklungsplanung und für die aktuelle Fortschreibung des Radwegekonzeptes zuständigen Amt weitergeleitet. Das INSEK betrachtet die Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur, dazu werden analytische und strategische Aussagen getroffen (Kap. 4.8, 6.7). Der Baustand einzelner und insbesondere untergeordneter Straßen ist für

den. Das freut uns und bestärkt uns ebenfalls die Belange des Radverkehrs in den vorliegenden, übergeordneten Entwurf einzubringen, sofern uns dies als notwendig erscheint. Auch in diesem Fall betrachten Sie die Ausführungen bitte als idealisierte Vorstellung einer Stadt mit grundsätzlich anders organisierter Mobilität. Die Gründe dafür sind vielfach erwähnt: Demographie, Gesundheit, Lebensqualität und Tourismus als Wirtschaftsfaktor. Das Leitbild mit seinen vier Kernthesen rahmt dies ein. Der Beitrag zur Vermeidung von Emissionen und dem Ausstoß von Klimagasen rundet es ab. Sowohl die Topographie als auch Größe und Struktur von Dessau-Roßlau rufen nach Minimum 50% Radverkehrsanteil als ein Ziel moderner Stadtentwicklung. Was Junkers und das Bauhaus darüber wohl gedacht hätten: „Bürger/-Innen aufgesattelt zur Fahrradstadt im Gartenreich“. Die grundsätzlichen Erwägungen finden Sie im Anhang. Falls noch Fragen bestehen, können Sie sich jederzeit gerne an uns wenden.

Vorbemerkung: Wir haben uns in den Ausführungen an der Gliederung des Entwurfs orientiert und handeln die Anmerkungen auch in dieser Reihenfolge ab. Es kann deswegen zu Doppelnennungen kommen.

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept soll die bestehenden Fachplanungen bündeln und vernetzen und eine räumliche Konkretisierung darstellen. Dafür erscheinen uns zwei wichtige Fachplanungen noch nicht verfügbar bzw. nicht ausreichend qualifiziert:

- Das Radverkehrskonzept für Dessau-Roßlau kann noch nicht berücksichtigt werden, da bislang zunächst eine Bestandsaufnahme erfolgt ist aber noch keine konkrete Planung vorliegt. Aus diesem Grund ist in das INSEK 2025 an den geeigneten Stellen der Hinweis aufzunehmen, dass die Ergebnisse der Fachplanung zum Radverkehrskonzept noch einzuarbeiten sind. Dies erscheint uns auf Grund der Eingangs erwähnten Schlüsselanforderungen an die Stadt von Morgen (u. a. Demographie, Gesundheit, Lebensqualität, Tourismus) als primäre Notwendigkeit. Entsprechende Mittel zur Vollendung der Planung sind kurzfristig bereitzustellen und die Eignung der Förderfähigkeit aus Töpfen zum kommunalen Klimaschutz zu prüfen. (Nationaler Radverkehrsplan 2020, Landesradverkehrsplan)

den gesamtstädtischen Kontext des INSEK nicht thematisiert. Der Verkehrsentwicklungsplan und das Radwegekonzept sind als Maßnahmen aufgenommen. Die Hinweise werden dem dafür zuständigen Amt für den Abgleich mit bereits geplanten Maßnahmen zum Straßen- und Wegebau weitergeleitet.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellungnahme).

Der Hinweis, dass die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes (bereits als Maßnahme im INSEK dargestellt) bei der Stadtentwicklung zu beachten sind, wird berücksichtigt. Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative ist die Erstellung von Klimaschutzkonzepten und Teilkonzepten förderfähig, ebenso wie investive Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität. Ob ein Radverkehrskonzept als Teilklimaschutzkonzept angesehen werden kann oder ob ein Gesamtkonzept zur nachhaltigen Mobilität in Kommunen (also einschließlich Betrachtung ÖPNV, ÖPV und MIV) als Teilklimaschutzkonzept möglich ist, muss mit der Förderstelle abgesprochen werden.

- In diesem Zusammenhang sind die Verkehrsentwicklungspläne bzw. deren Fortschreibungen von 2004 für Dessau und separat von Roßlau aus 2005 als gemeinsame Fachplanung fortzuschreiben bzw. neu aufzustellen und an die inzwischen veränderten Planzahlen und Prognosen anzupassen. Dies ist u. a. geboten um den ehrgeizigen kommunalen Klimaschutzziele in den kommenden Jahren gerecht werden zu können.

Wir verweisen auf unseren Beitrag zum Masterplan Innenstadt, der auf der Marke „Fahrradstraße“ basiert und das Grundmuster zur Aufhebung der Verinselung von Quartieren, Landschaft und der Innenstadt skizziert. Diese Vorschläge sind im Wesentlichen auf geeigneten Routen und in entsprechender Qualität in die Stadt- und Ortsteile weiterzudenken und fungieren als Vernetzung von Urbanität und landschaftlichen Zonen.

zur Bestandsaufnahme

Wirtschaft, Handel, Versorgung

Für Zuzug von Fachkräften aus umliegenden Metropolen und die Verlagerung des Wohnortes sind die weichen Standortfaktoren entscheidend. Dazu gehört neben kultureller Vielfalt ein sich änderndes Mobilitätsverhalten. Gut ausgebildete junge Menschen oder junge Familien fragen mehrheitlich nicht motorisierten Individualverkehr (MIV) ab, sondern clevere ÖPNV-Konzepte oder Radverkehr auf Augenhöhe nach modernen Standards und Vorgaben (vgl. ERA 2010, StVO Novelle).

Landschaft, Freiraum, Klima

Das Bild der „Grünen Trittsteine“ ist sehr eingängig und auch leider sehr zutreffend, da die Verinselung der Trittsteine und generell der Zugang zur Landschaft für Rad- und Fußverkehr nicht zufriedenstellend ist. Es ist zu berücksichtigen, dass diese Verkehrsarten in diesen Zonen die einzig mögliche Nutzungsform und Zugang sind.

Um eine Reduktion des CO₂ Ausstoßes von 6 t/CO₂ auf 2,5 t/CO₂ erzielen zu können ist neben der energetischen Gebäudesanierung ein Verkehrskonzept, dass auf Radverkehr und ÖPNV setzt zentral.

Aus Sicht des Fachamtes ist die Notwendigkeit der zeitgleichen Erarbeitung des INSEK und der Fortschreibung der städtischen Verkehrsentwicklungspläne gegenwärtig nicht erkennbar. Aktuell werden Verkehrskennziffern erhoben, die einen Baustein für die erneute Evaluation von verkehrsbezogenen Planungen darstellen. Frühestens 2014 lassen sich damit die vorhandenen Verkehrsentwicklungspläne bewerten und deren eventuell erforderliche Fortschreibung begründen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellungnahme).

Der Hinweis ist bereits berücksichtigt. Im INSEK ist in Kap. 6.4 eine Strategie „Vernetzung Landschaftsräume“ formuliert.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Fachplanung weitergeleitet (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellungnahme).

Hier kann nicht Konsolidierung das Ziel sein, sondern die Schaffung einer Angebotsstruktur, die gerade auf Grund der demographischen Entwicklung auf Zuwachs mit entsprechenden Angeboten ausgelegt ist (Stichwort: mobile „Alte“).

Tourismus

Es wird auf den ebenfalls nicht fertigen Kulturentwicklungsplan verwiesen, so dass dieser Sachverhalt auch für das Radverkehrskonzept angelegt werden sollte. Es wird auf den R1 und Elberadweg verwiesen, die ein hochwertiges touristisches Potential haben. Dies ist unbestritten, jedoch wären hier Zahlen von Interesse wie viele Übernachtungen daraus derzeit resultieren. Die Qualität der Fernradwege ist im Vergleich zu Ausbaustandards in anderen Bundesländern stellenweise verbesserungsbedürftig.

Drei der fünf zentralen Stadteingänge mit unmittelbarer Verbindung zu diesen Fernradwegen sind in einem ungenügenden bzw. „traumatischen“ Zustand: (1. Elballee-Ebertallee-Meisterhäuser, 2. Albrechtstraße-Innenstadt, 3. Jagdbrücke-Nord-Innenstadt).

Verkehr, Infrastruktur, Energie

Aktuelle Projekte zur Qualifizierung des MIV basieren auf dem VEP von 2004. Besonders die laufende Planfeststellung zur Ostrandstraße und dem sogenannten Ringschluss sind auf Basis geänderter Planzahlen und der künftigen demographischen Entwicklung kritisch zu hinterfragen. Die Fortschreibung des VEP ist hier gefordert. Daneben ist es fragwürdig ob die Ziele des VEP 2004 im Kontext der Ostrandstraße zur Qualifizierung des Umweltverbundes erreicht werden können bzw. planerisch überhaupt adäquat erfasst wurden (weitere Verinselung zur Auenlandschaft, fehlende Bauausführung der Radverkehrsanlagen nach ERA 2010, incl. unzulänglicher Querungen für Rad-/Fußverkehr).

Zum **Radverkehr** fehlt der Verweis auf die laufenden Arbeiten am Radverkehrskonzept.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, das Erfordernis einer detaillierten Analyse von Übernachtungen und Ausbaustandards an die Fachplanung weitergeleitet (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellungnahme), auch an das für die aktuelle Erstellung des Kulturentwicklungsplanes zuständige Amt. Auf die Maßnahme Radwegkonzept wird im INSEK verwiesen.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Verbesserung der Fernradwege an den Stadteingängen wurde in der Strategie in Kap. 6.7 und als Maßnahme aufgenommen. Die Hinweise werden dem dafür zuständigen Amt für den Abgleich mit bereits geplanten Maßnahmen zum Straßen- und Wegeausbau weitergeleitet. Im Kap. 6.4 ist unter der Strategie urbane Freiräume der Stadteingang Nord enthalten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen (siehe oben zur aktuellen Erhebung von Verkehrskennziffern).

Der Hinweis wird berücksichtigt. Im Kapitel 4.8 wird auf das in Bearbeitung befindliche Radwegkonzept verwiesen und die Hinweise an

Der Radverkehrsanteil von derzeit 24% bedeutet eine Stagnation mit leicht rückläufiger Tendenz, was für eine „Fahrradstadt“ mit dieser Größe und Topographie in der Höhe nicht verwundert. Jedoch ist im Vergleich zu anderen Städten in Anbetracht des baulichen Zustandes vieler Radverkehrsanlagen besonders zur Erreichung der Innenstadt eine genaue Analyse gefordert. Der Grund ist vermutlich darin zu suchen, dass besonders die älteren Bürger/-Innen („Dessauer“) weiterhin auf das Verkehrsmittel Fahrrad setzen, weil „in Dessau Rad gefahren wird“. Es ist gewissermaßen die Tradition, die fortgeführt wird.

Ziel sollte es aber sein in Anbetracht des Potentials und der räumlichen Gegebenheiten den Anteil zu verdoppeln, bzw. im zweistelligen Bereich zu steigern, so wie es das Landesradverkehrskonzept vorsieht. Dafür ist ein fundiertes Radverkehrskonzept und das politische Bekenntnis zum Fahrrad als der Nr.1 der Stadtmobilität erforderlich. Es ist ein Paradigmenwechsel, für den Dessau Vorreiter sein könnte. Es wäre schade dieses Potential nicht zuletzt in Anbetracht der Tradition Dessaus anderen Kommunen zu überlassen.

Die Einschätzung, dass die bestehenden Fernradwege als Grundgerüst des Radverkehrs fungieren, teilen wir nicht. Dies ist mit der Realität nicht vereinbar. Es besteht eine deutliche innerstädtische Verinselung mit sicherlich stellenweise ausreichender und nahezu zeitgemäßer Ausstattung an Radverkehrsanlagen, jedoch einem überwiegenden Mix aus zu geringen Querschnitten, unterschiedlichsten Oberflächenmaterialien und z. T. nicht nutzbaren Fahrbahnoberflächen in einigen Wohnquartieren. Es mangelt vielerorts an geeigneten Abstellanlagen, besonders in der Verantwortung des Einzelhandels und die Öffentlichkeitsarbeit sowie Berichterstattung im Printbereich sind stark ausbaufähig.

Fazit:

Im touristischen Radwegenetz besteht Bedarf zur Qualitätssteigerung,

die Fachplanung, hier Radwegekonzept, weitergeleitet (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellungnahme).

Der Hinweis wird berücksichtigt. Unter der Strategie „Radfahrerstadt“ wird ergänzt: „Der Radverkehr soll als umweltgerechter und stadtverträglicher Verkehrsträger gestärkt und die Bedingungen zur Fahrradnutzung schrittweise verbessert werden. Das gilt für den Alltagsradverkehr und für den Fahrradtourismus.“ Dagegen kann eine Zielgröße für den Radverkehrsanteil im INSEK nicht benannt werden. Voraussetzung dafür ist die Fortschreibung des VEP, bei der eine abgestimmte Prognose aller Verkehrsträger erstellt werden muss. Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Textpassage wird geändert.

Die Hinweise werden berücksichtigt. Das Fazit im Kap. 4.8 hinsichtlich

im innerstädtischen Radwegenetz besteht im Grundsatz und teilräumig Sanierungs- und Neubaubedarf. Ein Radverkehrskonzept ist dafür die Voraussetzung. Es bedarf einer politischen Zieldiskussion zur Steigerung des Radverkehrsanteils, der im Gegensatz zu anderen Kommunen stagniert. Es bedarf einer besseren Erreichbarkeit der Innenstadt (vgl. Beitrag zum Masterplan Innenstadt) und der unbedingten Verzahnung von Fachplanungen: z.B. Innenstadt, Verkehrsentwicklungsplan, Klimaschutzkonzept und Radverkehrskonzept. ÖPNV und Radverkehr können bei entsprechenden Angeboten wegweisendes für die kommunale Zukunftsfähigkeit leisten. Dies sollte durch das INSEK deutlicher herausgearbeitet und priorisiert werden.

zu Ziele/ Strategien

Das städtebauliche Leitbild „Urbane Kerne – landschaftliche Zonen“ ist vermutlich die geeignete Lösung im Umgang mit den kommenden demographischen Entwicklungen. Nur wie ist der Raum dazwischen, wie ist das verbindende Element, die grünen Trittsteine und generell die Landschaft am besten mit Leben zu füllen und gleichzeitig in den urbanen Zonen Lebensqualität, Gesundheit und wirtschaftlich-touristische Entwicklung zu erzielen? Die Antwort darauf gibt das Fahrrad, das sowohl in der Landschaft als auch urban nutzbar und leistungsfähig ist und in Kombination mit einem entsprechenden ÖPNV Angebot und dem erholsamen Fußweg die „verinselte“ Stadt städtebaulich klammert.

Das Fahrrad und ein Radverkehrskonzept mit dem Anspruch zu neuen Horizonten aufzubrechen, verkörpert idealtypisch die vier Leitsätze des Leitbildes Dessau-Roßlau. Das Fahrrad ist gewissermaßen der Pilot zur Erfüllung von vergleichsweise abstrakten Ansprüchen und fährt in der Definition der Leitsätze immer bildhaft mit:

- *Kräfte und Ressourcen* für eine *nachhaltige* Wirtschafts- und Stadtentwicklung,
- Innovation und Antworten auf die *demographischen Entwicklungen* (...) und den *Klimawandel*,
- *Chancengleichheit*, stärkt den Dialog und unterstützt die *Eigenverantwortlichkeit*,

des innerstädtischen Radwegenetzes und der politischen Zieldiskussion zur Steigerung des Radverkehrsanteils wird angepasst.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er betrifft das Leitbild Dessau-Roßlau.

- Dessau-Roßlau nutzt seine bedeutungsvolle *Geschichte* für *Herausforderungen* der Gegenwart und als *Inspiration* und *Motivation* für die zukünftige Entwicklung der Stadt.

Damit steht das Fahrrad als Träger von Identität und gesunder Entwicklung implizit auch im Mittelpunkt der meisten Handlungsfelder und Ziele des Leitbildes.

zu Strategien und Handlungsfelder

Das Kapitel und die Ausführungen orientieren sich am Leitbild, das in den Stadtraum übertragen wird, indem die fachplanerischen Aussagen in einen lebensweltlichen Bezug gesetzt werden. Bedenken wir den Radverkehrsanteil in Dessau-Roßlau und die Tatsache, dass nahezu jede(r) Einwohner/-In ein Fahrrad besitzt und dieses auch benutzen kann, dann sind die fachplanerischen Aussagen eines Radverkehrskonzeptes in den betroffenen Handlungsfeldern noch zu berücksichtigen und herauszuarbeiten:

1. Stadtstruktur und Stadtregion Positionierung in der Region:

Dessau-Roßlau kann auf das Profil bzw. das Image einer Fahrradstadt bauen. Das nimmt den Druck Bauhausstadt oder Welterbe zu sein und schafft Identität für die Menschen, die hier leben wollen. Es sorgt für touristische Ankünfte, die Bauhaus und Welterbe ganz von selbst nachfragen. In der Stadt des Umweltbundesamtes besteht dann zusätzlich die Möglichkeit sich als Region und Stadt im Klimawandel zu profilieren bzw. den Anspruch fast nebenbei einzulösen. Hier liegen im nicht motorisierten Individualverkehr und ÖPNV in Verbindung mit der demographischen Entwicklung unendliche Potentiale die Stadt der Zukunft mit Leben zu füllen und einmal mehr die „Moderne“ zu prägen. Das schafft noch mehr Identität, Lebensqualität und Daseinsfürsorge.

Eine Maßnahme ist die Gründung der „Fahrradregion Mitteldeutschland“ mit Dessau mittendrin und einer Vernetzung nach Berlin (R1), Magdeburg, Halle (Saale) und Leipzig.

a) Siedlungs- und Raumstrukturen:

Dessau-Roßlau hat Platz. Die bauliche Aufwertung des Radverkehrs geht nicht zu Lasten des MIV, da die Straßenquerschnitte genügend

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Strategie „Radfahrerstadt“ wird ergänzt: Dessau-Roßlau ist zu einer fahrradfreundlichen Stadt für Bewohner, aber auch für Besucher der kulturellen und touristischen Einrichtungen der Stadt zu entwickeln. Radverkehr ist damit ein integrierter Bestandteil einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dessau-Roßlau ist bereits in der AG Radverkehr der Metropolregion Mitteldeutschland eingebunden. Ziel ist eine stärkere Vernetzung und Radverkehrsförderung.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Fachplanung weitergeleitet (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellung-

dimensioniert sind. Rad- und Fußverkehr können den Anteil entsprechend ihres Aufkommens fordern.

b) Stärkung der Innenstadt:

Aufwertung von Radverkehrsanlagen bieten die Möglichkeit der Umgestaltung grundsätzlicher Stadtraumqualitäten und geänderter Ansprüche an Lebensstile und Erfahrbarkeit von Lebensqualität. Die Magistralen in Dessau sind völlig unterentwickelte Asphaltbänder ohne jegliche Aufenthaltsqualität. Wer die Wahl hat wird sich nicht für diesen Wohnstandort entscheiden. Vorschläge dazu gibt das INSEK (Bsp. Askanische Straße, City Radialen)

c) Anpassung der Infrastrukturen:

Greift bereits genannte Punkte auf. Die Verkehrsinfrastruktur ist an langfristiger Nachhaltigkeit auszurichten. Dafür ist die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Voraussetzung und eine Verknüpfung mit dem Radverkehrskonzept geboten.

2. Wirtschaft, Tourismus, Innovation

a) Touristische Highlights entwickeln:

Der Fahrradtourismus sollte mit einer Qualitätssteigerung der regionalen/lokalen Radrouten über eine Übernachtung hinaus gebunden werden. Die Quantität stimmt (Rundtour Dessau, Fürst Franz u. a.). Die rasante Zunahme der Pedelec-Nutzung, besonders auch im Sektor der Radfernfahrten, erfordert eine entsprechende Infrastruktur für die reibungslose Akku-Nutzung. Hier sind Gastronomie, Beherbergung und Möglichkeiten im öffentlichen Raum gefordert.

b) Führungs- und Fachkräfte binden:

Alternative Stadtraumqualität als z.B. in Berlin und Leipzig kann ein Anreiz für die Wohnsitzverlagerung sein. In einem grundsätzlich weniger urbanen Umfeld auf MIV zu setzen, erzeugt keine Anreize.

3. Landschaft, Umwelt und Klimaanpassung

a) Klimaschutz und Anpassung als Profilierungsfall:

Die Notwendigkeit auf diese Anforderung der Zukunft Antworten zu finden und neue Wege zu gehen ist für die Bauhausstadt noch bedeuten-

nahme).

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Fachplanung weitergeleitet (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellungnahme).

Hinweis ist bereits berücksichtigt. In Kap. 4.8 (Konsequenzen für die Stadtentwicklung) wird auf nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen verwiesen. Der Hinweis wird zudem an die Fachplanung weitergeleitet (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellungnahme).

Die Hinweise werden berücksichtigt. Der Fahrradtourismus wird in dieser Strategie benannt. In Umsetzung werden mit dem in Bearbeitung befindlichen Radverkehrskonzept weitere Schritte zur Stärkung des Radverkehrs unternommen.

Die Hinweise werden auch weitergeleitet an das für die Erstellung des Tourismuskonzeptes zuständige Amt.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Verkehrsentwicklungsplanung weitergeleitet (siehe Absatz 1 der Abwägung

der, besonders für den Bereich Verkehr und Städtebau. Der Verkehr bleibt bislang völlig ausgeklammert, es werden keine neuen Antworten gedacht. Aufgaben des kommunalen Klimaschutz erfordern eine Überarbeitung und Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes.

b) Gartenreich Dessau-Wörlitz:

Die Vernetzung des Weltkulturerbes bedarf einer Qualitätssteigerung. Als unbedarfter Betrachter fragt man sich oft wieso die Wege im Biosphärenreservat und Gartenreich nicht mit Radtouristen verstopft sind. Sowohl die Entfernungen als auch die Landschaft sind ideal für körperlich einfache und natur- und kulturhistorisch einmalige Angebote. Auf die infrastrukturellen Anforderungen der „Pedelec-Nutzer“ sollte in Zukunft eingegangen werden.

c) Grüne Trittsteine (Landschaftszug plus), Urbane Freiräume, Vernetzung Landschaftsräume, Erlebnis Wasser:

Es besteht wie bereits erwähnt ein deutliches Defizit in der Entwicklung einer wahrnehmbaren Vernetzung. Für den Bereich der Innenstadt verweisen wir auf unseren Beitrag zum Masterplan für alle weiteren Verbindungen wird das Radverkehrskonzept Lösungen aufzeigen können. Zwei Dinge sind dabei zentral:

1. Das Fahrrad ist verbindendes Element und als Nutzungsform in allen Räumen einsetzbar. Wohingegen MIV nur verbindendes Element ohne Erlebniswert sein kann, bzw. vermutlich bei dieser Strategie gar nicht verbinden kann. Im Gegenteil, die Ostrandstraße würde beispielsweise für eine weitere Fragmentierung sorgen und den einmaligen Übergang in das Biosphärenreservat und die Auenlandschaft zerstören.
2. Es wird nicht ohne Investitionen zu schaffen sein das Konzept der Vernetzung mit Leben zu füllen. Missstände wie die Albrechtstraße und die Kavallerstraße erfordern deutlich Mittel für attraktiven Radverkehr.

4. Soziales Miteinander

Die demographische Entwicklung ist auch eine soziale Frage der Mobilität. Sozial schwächer gestellte Bürger/-Innen und Senioren fragen eher ÖPNV Angebote und bezahlbare Radverkehrsmobilität als MIV

dieser Stellungnahme). Mit der nationalen Klimaschutzinitiative können Projekte zum Radverkehr und zur Verkehrsinfrastruktur realisiert werden. In Dessau-Roßlau wurde die Elektromobilität mit der ersten öffentlichen E-Ladestation und zwei Erdgastankstellen, an denen 100%-Bio-Erdgas bezogen wird, gestartet.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Fachämter für das Radwegkonzept und das Tourismuskonzept weitergeleitet (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellungnahme).

Die Hinweise sind bereits berücksichtigt. Im INSEK in Strategien Kap. 6.4 ist die Vernetzung dargestellt.

Die Hinweise sind bereits im Masterplan Innenstadt als untersetzenden Fachplan zum INSEK berücksichtigt.

Die Hinweise werden berücksichtigt. Der Zusatz „altengerecht“ wird in die Strategie „zukunftsfähige Mobilitätsangebote“ aufgenommen.

nach. Zukunftsfähige Verkehrs- und Mobilitätskonzepte bedeuten dann Lebensqualität, Daseinsvorsorge und Partizipation. Vor allem die ältere Bevölkerung wird auf Grund technischer Entwicklungen (z.B. Pedelec) in Zukunft länger und intensiver mobil sein. Eine Konsolidierung und Ausdünnung wird die Gegensätze verschärfen. Es bedarf altersgerechter ÖPNV-Angebote aber auch entsprechender Rahmenbedingungen für Familien, Kinder und Jugendliche.

5. Kultur, Freizeit, Sport

Das Radwegenetz und das künftige Radwegenetz sind hierfür wiederum als verbindendes Element zentral. Radfahren spielt eine Rolle beim Besuch von kulturellen Veranstaltungen und der Teilhabe daran, in der Freizeit und dem Besuch in der freien Natur. Aus diesem Grund sollte das Tourismuskonzept als weitere Fachplanung ebenfalls eng mit dem Radverkehrskonzept abgestimmt werden. Für das Stadtgebiet ist eine Radverkehrskarte mit touristischen und alltäglichen Wegen aufzulegen und fortzuschreiben. Das Internet-Angebot der Stadtverwaltung zu touristischen Wegen ist hier schon sehr gut und zielführend, jedoch prominenter zu platzieren.

6. Handel, Versorgung, Mobilität

Die Anbindung der Innenstadt und der verdichteten Kerne durch ÖPNV und Rad- sowie Fußverkehr (s. Masterplan) ist der guten Anbindung des MIV mindestens gleichzustellen, in jedem Fall konzeptionell zu berücksichtigen. Karte 26 weist den Radverkehr nicht aus, hier ist ein Rückgriff auf das Radverkehrskonzept geboten.

a) zukunftsfähige Mobilitätsangebote für mehr Lebensqualität

Hier kann ein Radverkehrskonzept die Anforderungen aus der demographischen Entwicklung und u.a. die Anforderungen zum Klimaschutz verzahnen.

b) Straßenverkehr

Mit der demographischen Entwicklung sind auch die Kapazitäten für den MIV zu hinterfragen. Deswegen an dieser Stelle die Forderung nach Fortschreibung und Anpassung des Verkehrsentwicklungsplans,

Die Hinweise sind bereits berücksichtigt, in Kap. 6.7 in der Strategie Radfahrerstadt. Dort wird gefordert, beim Radwegekonzept ÖPNV und Tourismus zu berücksichtigen.

Die Hinweise werden an die Fachplanung, hier Radwegekonzept und Tourismuskonzept, weitergeleitet.

Im Amt für Wirtschaftsförderung ist die Verbesserung der touristischen Web-Seite bereits als Maßnahme definiert.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Radverkehrsnetz ist in der Karte „Kultur, Freizeit und Sport“ dargestellt.

Der Hinweis wird berücksichtigt, in Kap. 6.7 in der Strategie Radfahrerstadt herausgestellt.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Fachplanung, hier Verkehrsentwicklungsplan, weitergeleitet (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellungnahme).

der in der aktuellen Form sicherlich nicht den Ansprüchen an ein integriertes Stadtentwicklungskonzept bis 2025 genügen kann.

c) Radfahrerstadt Dessau-Roßlau

Von der „Radfahrerstadt Dessau-Roßlau“ zu sprechen ist sehr reizvoll, da es im Gegensatz zur „Fahrradstadt“ auch etwas über die Prioritätensetzung der Bürger/-Innen aussagt und diese anspricht. Als Kern einer Image-Broschüre zur Stadt Dessau-Roßlau ist der Titel sehr eingängig und lässt Raum zur Präsentation von Landschaft und kulturellem Erbe: „Radfahrerstadt Dessau-Roßlau“ – mit dem Fahrrad Welterbe erleben“. Im Wesentlichen werden damit die aktuellen sachlich Herausforderungen erfasst: touristische Wege – Qualitätssteigerung, bessere Vernetzung im gesamten Stadtgebiet, bessere Anbindung der Innenstadt, bessere Anbindung der Landschaft. Die dargelegten Maßnahmen können wir teilen.

Jedoch ist es u. E. insgesamt für ein Stadtentwicklungskonzept nicht ambitioniert genug und für Entscheidungsträger nicht wegweisend.

Die Bestandsaufnahme, also die Basis für ein Radverkehrskonzept ist gelegt. Jetzt muss der 2. Schritt erfolgen, indem eine zukunftsfähige Planung aufgestellt wird an deren Ende ein ambitioniertes Radverkehrskonzept steht. Es sollte alle Anforderungen an zeitgemäßen Radverkehr nach Maßgabe heutiger Vorschriften erfüllen:

- genügend dimensionierte Querschnitte,
- einheitliche Oberflächenmaterialien,
- keine Ausweisung von Zweirichtungsradwegen,
- keine Mischnutzungen v. Fußweg und Radweg (Radverkehr gehört nicht auf Gehwege),
- eine Richtlinie für Fahrradabstellanlagen,
- keine Ampeln mit Anforderung von Grünphasen,
- durchgängige Hauptrouten, Nebenrouten, Wegweisungen.

Viel entscheidender ist nun die Debatte welchen Modal Split, welchen Radverkehrsanteil die Stadt in den nächsten 10 Jahren erreichen

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er bestätigt das INSEK.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Fachplanung weitergeleitet (siehe Absatz 1 der Abwägung dieser Stellungnahme), da diese in dieser Detaillierung auf die Untersetzung im Radwegekonzept abstellen. Gemäß des zuständigen Fachamtes werden dabei folgende verkehrspolitische Zielstellungen verfolgt und im INSEK in Kap. 6.7 inhaltlich aufgegriffen:

- Radverkehr als integrierter Bestandteil der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung,
- Entwicklung der Stadt Dessau-Roßlau zu einer fahrradfreundlichen Stadt (ausgehend von der Fahrradstadt Dessau),
- Stärkung des Fahrradtourismus in Dessau-Roßlau bezüglich Infrastruktur und Vermarktung,
- Förderung des Radverkehrs in Anpassung an den städtebaulichen und demographischen Wandel,
- Verbesserung des Radverkehrsklimas unter Einbeziehung aller Bevölkerungsgruppen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die angeregte Zielgröße für den Radverkehrsanteil (50%) kann im INSEK nicht benannt

möchte. In Anbetracht des IST-Standes und der vorhandenen Infrastruktur besteht hier u. E. ein immenses Potential, bis hin zu langfristig 50% und darüber hinaus. Das wäre Weltspitze und Imagefaktor im Städtewettbewerb. Städte wie Greifswald (44%) oder Oldenburg (43%) sind auf dem besten Weg dorthin und geben die Möglichkeit von ihnen zu lernen. Das Landesradverkehrskonzept gibt als Ziel 30% vor, weil die meisten Kommunen im Mittel derzeit zwischen 10 und 15% Anteil aufweisen. Dies bedeutet zweistellige Steigerungsraten, die auch in Dessau-Roßlau zu veranschlagen sind. In Dessau-Roßlau umso mehr, da seit einiger Zeit Stagnation eingetreten ist, obwohl mehrheitlich in Deutschland Zuwächse zu verzeichnen sind. Für die Diskussion von Bedeutung ist die Tatsache, dass sich eine Erhöhung des Radverkehrsanteils auch rechnet, denn wenn besonders die Binnenverkehre auf das Fahrrad verlagert werden, erübrigen sich bisweilen kostenträchtige Projekte des Straßenbaus, da die ausbleibende Auslastung des MIV es nicht mehr nötig macht. Hier gibt es Beispiele aus Kommunen in den Niederlanden. Die Niederlande haben im Übrigen 8 Leitlinien für eine fahrradfreundliche Stadtplanung, die ebenfalls auch Leitlinien für ein Radverkehrskonzept in Dessau-Roßlau sein können. Es besteht im Kern aus Anreizen und Prioritätensetzungen, die einfach vermittelbar sind. Für die Zielerreichung bedarf es eines sachlichen Diskurses der städtischen Verantwortungsträger und der Bevölkerung, genauso wie die Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes. Beide sollten ambitioniert sein, um einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung im Wettbewerb der Städte gerecht zu werden. Damit unmittelbar verbunden ist die langfristige Entwicklung eines touristischen „Leuchtturms Dessau-Roßlau“ in der Fahrradregion Mitteldeutschland.

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes bedarf es finanzieller Mittel, die bspw. am Radverkehrsanteil ausgerichtet werden können. Wenn, wie in Dessau, ein Viertel aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sollten auch entsprechende Mittel anteilig bereitstehen. Der neue Nationale Radverkehrsplan bis 2020 nennt erstmals Zahlen für die kommunale Finanzausstattung zur Erreichung zeitgemäßer Ziele zur Förderung des Radverkehrs. Demnach wären die folgenden Mittel

werden. Voraussetzung dafür ist die Fortschreibung des VEP, bei der eine abgestimmte Prognose aller Verkehrsträger erstellt werden muss.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Mit dem Radwegkonzept werden Maßnahmen und Mittelbedarfe konkretisiert.

für eine Stadt mit 85.000 Einwohnern pro Jahr zu veranschlagen:

- Neubau, Erhaltung und Betrieb: 6-15€ je Einwohner/in, davon alleine 1-3€ je Einwohner/in für den Betrieb, bedeutet bei mittlerem Ansatz: Neubau: 900.000€ pro Jahr, Betrieb 100.000€ pro Jahr,
- zeitgemäße Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum : 1-2,50€ je Einwohner/in, bedeutet bei mittlerem Ansatz: 100.000€ pro Jahr,
- Kommunikation und Service (PR): 0,50-2€ je Einwohner/in, bedeutet bei mittlerem Ansatz: 100.000€ pro Jahr.

Das ergibt einen jährlichen Finanzrahmen von ca. 1,2 Mio. € zur Förderung des Radverkehrs und Erreichung des Ziels: „50+2025“.

zur Umsetzung

Für die Rückkopplung der Fachplanungen sei an dieser Stelle noch einmal auf die Erstellung des Radverkehrskonzeptes verwiesen. Insbesondere Modellvorhaben und Pilotprojekte erscheinen uns als geeignetes Instrument den Einstieg in die räumliche Umsetzung zu ermöglichen. Exemplarisch genannt seien 3 konkrete Maßnahmen:

- „Shared Space“ für die Kavalierstraße (dafür Schwerlastverkehr konsequent auf die Stadtumfahrung lenken)
- Tempo 30 Zone Innenstadt
- Fahrradstraßen-Ring Innenstadt mit radialen Fahrradstraßen zur Vernetzung – zunächst Nord-Süd mit Umsetzung „Shared Space“ Kavalierstraße und Umsetzung Hauptbahnhof – Ferdinand v. Schill Str. (Johannisviertel) – Zerbster Straße (Kavalierstraße).

Auslotung aller Möglichkeiten der Förderung, besonders auch als Beitrag zum Klimaschutz bzw. im Rahmen von kommunalen Projekten zum Klimaschutz. Als Indikator für den IST-Zustand kann neben dem Radverkehrsanteil und der Entwicklung des Anteils auch der derzeit durchgeführte Fahrradklima-Test 2012 herangezogen werden, bei dem Dessau-Roßlau vertreten sein wird. Mit Ergebnissen ist in der ersten Jahreshälfte 2013 zu rechnen.

Die Hinweise sind bereits berücksichtigt. Die Kavalierstraße und Cityradialen sind als Maßnahmen bestimmt. Verkehrsberuhigung Innenstadt ist in Kap. 6.7 als Ziel formuliert.

Das Konzept zur Umgestaltung der Kavalierstraße wurde im April 2013 öffentlich ausgelegt, Bürger konnten hierzu Hinweise geben.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

zu den Gebietspässen

Mitte, Nördliche Innenstadt und Innenstadt Süd:

Wenigstens mittelfristig sind investive Ziele für Maßnahmen im Rad- und Fußwegbau (s. Beispiele zur Umsetzung, weitere aus Radverkehrskonzept) aufzunehmen, die wir unter städtebaulichen Aspekten für geboten halten.

Zoberberg/Schaftrift; Innenstadt Roßlau, Ziebigk/ Siedlung u. a.:

Wenigstens mittelfristig sind investive Ziele für Maßnahmen im Rad/- und Fußwegbau (aus Radverkehrskonzept) aufzunehmen, die wir unter städtebaulichen Aspekten für geboten halten.

IDT Biologika GmbH vom 15.11.2012

Wir schätzen die Anstrengungen der Stadt Dessau-Roßlau in Bezug auf die Stadtentwicklung sehr. Insofern finden wir es besonders bedauerlich, dass die öffentliche Diskussion anlässlich der Vorstellung des INSEK nicht in allen Belangen konstruktiv verlaufen ist. Aus unserer Sicht ist die Vorlage und Umsetzung eines solchen Konzeptes ein außerordentlich wichtiger und in sehr vielen Belangen auch solide exzellent vorbereiteter Schritt. Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zum Entwurf des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes möchte Ich Ihnen in Ergänzung und zur eventuellen noch weiteren Verbesserung des Stadtentwicklungskonzeptes einige grundsätzliche Anmerkungen und konkrete Stellungnahmen aus der Sicht der IDT Biologika und der TEW übermitteln.

Eine positive Wirtschaftsentwicklung bietet viele Perspektiven auch für die Stadtentwicklung

In den Kerntexten „Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung und regionales Profil“ (Seite 17) und „Wirtschaftsstandort und Innovationspotentiale“ (S. 23) sollte aus unserer Sicht die Bedeutung einer positiven Wirtschafts-

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Erst nach aktueller Bearbeitung des Radverkehrsplanes wird, ausgehend vom Netzkonzept und der Zustandsbewertung, ein Maßnahmenkatalog vorliegen.

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie bestätigen das INSEK.

Die Hinweise werden berücksichtigt. In den angesprochen Kapiteln wird die Bedeutung einer positiven Wirtschaftsentwicklung stärker herausgearbeitet.

entwicklung stärker herausgearbeitet werden. Mit einer Unterstützung der positiven wirtschaftlichen Entwicklung bietet sich Dessau-Roßlau eine Chance, die Strukturschwäche der Stadt zu überwinden - oder deutlich ausgedrückt: Ohne Stärkung der Wirtschaftsentwicklung braucht man sich über Schule, Wohnen und Verkehr nur Gedanken zur Gestaltung eines negativen Trends zu machen.

Wird aber im Rahmen der Stadtentwicklung die Schaffung neuer, innovativer Arbeitsplätze unterstützt, bieten sich für die Bevölkerungsentwicklung, für die Sozial- und Infrastruktur neue Perspektiven. Hier könnte das integrierte Stadtentwicklungskonzept deutlicher und detaillierter die Perspektiven dank einer gestärkten wirtschaftlichen Entwicklung für die Stadt aufzeigen.

Der BioPharmaPark hat als einziger großer Industrie- und Forschungsstandorts Ostdeutschlands seine ehemalige Stärke vor der Wende wieder erreicht und überschritten. Mittlerweile arbeiten über 1.200 Menschen bei den Unternehmen im BioPharmaPark, mindesten ebenso viele Menschen arbeiten direkt oder indirekt für Firmen des Biopharmaparks in der gesamten Region.

Die starke positive Entwicklung sowohl der gesamten Pharmabranche mit hohen Wachstumsraten weltweit (Verdreifachung des Weitmarktes von heute bis 2032) als auch der IDT (Verdoppelung von Umsatz und Beschäftigtenzahlen in den letzten 5 Jahren) lassen sich mit dem mehrfach verwendeten Begriff „Konsolidierung“ im Rahmen der skizzierten Stadtumbaustrategie kaum vereinbaren. Auch hier würden wir einen positiven perspektivischen Ansatz empfehlen, der auf die Chance der Wirtschaftsentwicklung allgemein, auf die Wachstumspotentiale der Biotechnologie und des Pharmabereichs im Besonderen abhebt.

Die generelle Wahrnehmung einer notwendigen stärkeren Orientierung an den Belangen der Wirtschaftsentwicklung wird in den folgenden Punkten auch deutlich:

Die Hinweise werden berücksichtigt. Die Strategien in Kap. 6.2 werden mit Strategien zur Fachkräftesicherung aus dem Arbeitsmarktdossier der Stadt Dessau-Roßlau ergänzt. Die Bedeutung einer positiven Wirtschaftsentwicklung für die Stadtentwicklung wird in Kap. 4.2 im Fazit und in Kap. 5.1 als Leitziel/-planke noch stärker herausgestellt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der BioPharmaPark ist wiederholt im INSEK als Leuchtturm der Wirtschaftsentwicklung und Innovationsstandort benannt.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Der Begriff „Konsolidierung“ wird durch „Stabilisierung“ ersetzt.

Bevölkerungsentwicklung

Bei der Prognose wird nicht erwähnt, dass diese – wie in allen neuen Bundesländern mehr oder weniger negative Bevölkerungsentwicklung in Bezug auf Demographie oder auch die sinkende Kinderzahl mit neuen innovativen Arbeitsplätzen umgekehrt werden könnte.

Wirtschaft

Wenn man das Wirtschaftskapitel mit dem Bevölkerungskapitel vergleicht, fällt auf, dass das Bevölkerungskapitel viel detaillierter erstellt wurde. Im Wirtschaftsbereich wird aggregiert.

Sozialstruktur

Auch hier wird vernachlässigt, dass Industrie und umgebende Dienstleistung die wesentlichen Motoren der Steuerzahlungen sind. Die Ausrichtung der sozialen Einrichtungen wie Kindergärten/-tagesstätten, Schulen und Gemeinwesenseinrichtungen auf die unter anderem bedeutende dienende Funktion zur Unterstützung der Wirtschaftsentwicklung findet sich kaum wieder. Nur bei den Berufsbildungseinrichtungen wird eine Verknüpfung mit der Wirtschaft diskutiert.

Stadtumbaustrategien

Die Verknüpfung mit der Wirtschaft spielt dann auch wiederum bei der Beleuchtung von Prioritäten für die einzelnen Stadtteile kaum eine Rolle.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept zeigt wie schon ausgeführt insgesamt sehr gute Ansätze und Umsetzungselemente und arbeitet wichtige Bausteine der Stadtentwicklung heraus, aber die Belange der Wirtschaft als eine der wichtigsten Grundlagen der Stadtentwicklung kommen aus unserer Sicht deutlich zu kurz. Dies soll nicht bedeuten, dass sich alle Belange der Wirtschaftsentwicklung unterzuordnen haben, jedoch macht diesbezüglich das Stadtentwicklungskonzept keinen offensiven, sondern

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Natürliche Faktoren sind die Hauptursache für die negative Bevölkerungsentwicklung: Es sterben in Dessau-Roßlau doppelt so viel Menschen wie Kinder geboren werden. Durch neue Arbeitsplätze lässt sich diese Entwicklung nicht umkehren, allenfalls abschwächen. So ist bei der Prognose bereits mittelfristig mehr Zuwanderung berücksichtigt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wegen des integrativen Einflusses auf alle Handlungsfelder und der kleinräumigen Bewertung der Förderkulisse Wohnen und Stadtumbau wurde die Bevölkerungsentwicklung derart dargestellt. Auch der Wirtschaftsbereich wurde bereits umfangreich wiedergegeben, auch kleinräumig (vgl. Karten 3 und 4). Aussagen zur Branchenstruktur werden dennoch überarbeitet.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Bedeutung der Wirtschaftsentwicklung wird noch stärker herausgestellt (siehe Absatz 2 und 3).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Strategien zum Stadtumbau thematisieren folgerichtig städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Aspekte.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Bedeutung der Wirtschaftsentwicklung wird noch stärker herausgestellt (siehe Absatz 2 und 3).

einen resignativen Eindruck. Wir würden uns mehr Mut wünschen, die im Regionalen Wirtschaftsentwicklungskonzept und Regionalen Aktionsprogramm Anhalt noch vorhanden waren.

3.2.2 Industrie- und Gewerbebestandorte, Gewerbegebiet BioPharmaPark In Dessau-Roßlau (Stadtbezirk Rodleben) findet sich ein etablierter Biopharmastandort ("großer" Mittelstand u. a. IDT Biologika GmbH, Oncotec Pharma Produktion GmbH, Merz Pharmaceuticals). Der Schwerpunkt liegt auf der Produktion von Seren und Bio-Impfstoffen. Hierbei handelt es sich um einen Standort, der auf eine über 90-jährige Geschichte zurückblickt (Seruminstitut). Der Biopharmapark bildet ein Alleinstellungsmerkmal in der regionalen Wirtschaftsstruktur, der gemeinsam mit dem Gesundheitssektor ausgebaut werden soll. Die Flächenkapazitäten am Standort selbst werden für Unternehmen dieser Branche vorgehalten.“

Wir empfehlen die Ergänzung: Die Versorgung des BioPharmaParks erfolgt eigenständig durch die TEW als Standortdienstleistungsunternehmen.

Unterstützung des Ausbaus des BioPharmaParks muss auch die eigenständige Ver- und Entsorgung stärken: Wir bemühen uns nicht nur darum, den Standort BioPharmaPark nachhaltig im Verbund der dort ansässigen Unternehmen zu entwickeln. Zum Ausbau des Standorts gehört die Beibehaltung und Stärkung der Rolle des Unternehmens TEW als eigenständiges Versorgungs- und Entsorgungsunternehmen, das einen wirtschaftlichen Betrieb heute und in der Zukunft sicherstellt. Gerade diese Rolle sollte auch im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes gewürdigt und damit auch abgesichert werden.

S. 72 „Konsequenzen für die Stadtentwicklung:

Die avisierte Ortsumfahrung Roßlau kann die Standorte BioPharmaPark, Industriehafen und Deutsche Hydrierwerke besser an die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und die Innenstadt anbinden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er bestätigt die bereits im INSEK enthaltende Aussage.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Er wird im Kap. 4.2.2 ergänzt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dieser Belang der einzelstandortörtlichen Entwicklung wird im Kap. 4.2 herausgestellt und zudem an das für Wirtschaftsförderung zuständige Amt weitergeleitet.

Der Hinweis ist bereits berücksichtigt. In Kap. 4.2 Fazit ist formuliert: Die avisierte Ortsumfahrung Roßlau kann die Standorte BioPharmaPark, Industriehafen und Deutsche Hydrierwerke besser an die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen anbinden. Die Umfahrung ist in Kap. 6.7 als Maßnahme dargestellt.

Als Ergänzung wäre wichtig: Die Umfahrung des Biopharmaparks stärkt dessen starke Positionierung des Standortes im internationalen Wettbewerb als geschlossenes Gelände.

Gern erläutern wir unsere Überlegungen, die wir hier als unsere Stellungnahme zusammengefasst haben, zu der generellen Betrachtung und den Detaildarstellungen, sofern dazu Bedarf besteht und führen dabei aus, dass die perspektivische Betrachtung der positiven Wirtschaftsentwicklung auch viele Möglichkeiten für die Stadtentwicklung insgesamt beinhaltet. Wir hoffen, dass die Phase der Öffentlichen Beteiligung zu fruchtbaren Rückmeldungen führt und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Dessau-Roßlau 2025 weiterentwickelt werden kann.

Netzwerk Gelebte Demokratie Dessau-Roßlau vom 14.11.2012

Durch die zahlreichen Migrantinnen und Migranten, die im Netzwerk GELEBTE DEMOKRATIE vertreten sind bzw. mit denen das Netzwerk kooperiert, ist uns bekannt, dass diese in der Stadt Dessau-Roßlau nicht nur im Zusammenhang mit den über facebook organisierten und von Nazis angemeldeten Demonstrationen Anfang des Jahres 2012, sondern täglich, auf der Straße und auf der Arbeitsstelle, üblen Beleidigungen, Diskriminierung und Versuchen der Provokation gewalttätiger Auseinandersetzung ausgesetzt sind. Uns wurde von täglichen Beschimpfungen und verbalen Drohungen insbesondere gegen dunkelhäutige Mitbürgerinnen und Mitbürger berichtet. Mitglieder der jüdischen und islamischen Gemeinden erhalten regelmäßig Drohbriefe. Wir halten es für die positive Entwicklung unserer Stadt für unabdingbar, dass jeder Art von Rassismus sowie Anfeindungen gegenüber nicht-christlichen Religionen und Ausgrenzung und Diskriminierung von Minderheiten auf vielfältige Weise entschieden entgegengewirkt werden muss. Eindeutige Formulierungen und Zielsetzungen

Der Hinweis wird berücksichtigt. In Kap. 4.2 Fazit wird der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vor Ort zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit hervorgehoben.

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Der Hinweis ist bereits berücksichtigt. Im Kap. 6.5 findet sich unter der Überschrift „Soziokultur als stadtgesellschaftliche Aufgabe des Gemeinwesens fördern“ die Aussage: Um die Identifikation der Zugewanderten mit „ihrer“ Kommune zu stärken, bedarf es der Etablierung einer spürbaren Willkommenskultur mit beteiligungsorientierten Ansätzen auf Ebene der Verwaltung und Stadtpolitik.

sollten dies im Rahmen des INSEK fest verankern. Die Gestaltung einer umfassenden Willkommenskultur ist dabei eine Schnittstellenaufgabe, die mindestens die Bereiche Wirtschaft, Tourismus, Soziales Miteinander und Lernen und Kultur, Freizeit und Sport betrifft und dort jeweils verankert werden sollte. Die Willkommenskultur umfasst dabei die Idee des Anerkennens und des Respekts sowie der Teilhabe aller in Dessau-Roßlau lebender Menschen in einem gesellschaftlichen und demokratischen Miteinander.

Konkret schlagen wir folgende Erweiterung des 3. Leitsatzes unter Punkt 4.2, Seite 127 vor: Dessau-Roßlau steht für Chancengleichheit, stärkt den gesellschaftlichen Dialog und unterstützt die Eigenverantwortlichkeit seiner Bürgerinnen und Bürger sowie die Teilhabe aller in Dessau-Roßlau lebender Menschen, unabhängig von Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, Religion, Staatsbürgerschaft, ethnischer Zugehörigkeit, sexueller Orientierung oder Alter in allen Bereichen des gesellschaftlichen und kulturellen Lebens.

Zudem bitten wir um die folgende Ergänzung unter Punkt 6.5 S. 157: Maßnahme: Entwicklung eines Integrationskonzeptes unter Beteiligung der Dessau-Roßlauer Migrantenselbstorganisationen.

Zum Stadtentwicklungskonzept gehört es unserer Auffassung nach auch, die bereits bestehenden Angebote für Interkulturelle Begegnungen stärker als bisher zu würdigen.

Auf der Seite 88 fehlt in diesem Sinne z.B. die Erwähnung des Jüdischen Kulturvereins, des Islamischen Kulturvereins und des Jüdisch-Christlichen Gesprächskreises.

Die genannten konkreten Vorschläge betrachten wir als Ausgangspunkte für eine notwendige und umfassende Auseinandersetzung mit den Themen gesellschaftlichen und demokratischen Zusammenlebens wie Toleranz, Integration und Inklusion sowie Willkommenskultur und Weltoffenheit auf allen Ebenen der städtischen Entwicklung. Wir würden uns freuen, wenn die genannten Aspekte auch über die hier genannten konkreten Vorschläge hinaus Eingang in die weitere Ausgestaltung des Integrierten

Die Hinweise wurden bereits im Leitbild Dessau-Roßlau beschlossen (z.B. „Miteinander und voneinander zu lernen ist ein wichtiger Beitrag für eine demokratische und gerechte Gemeinschaft“ und „das demokratische Grundverständnis eines jeden steht im Zentrum der Kultur des Miteinanders in unserer Stadt. Wir stärken unsere Willkommens- und Gastgebermentalität“) und müssen im INSEK nicht wiederholt werden.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Maßnahme „Entwicklung Integrationskonzept“ wird im Kapitel 6.5 ergänzt.

Der Hinweis wird berücksichtigt. In Kap. 6.5 wird eine entsprechende Aussage in die Strategie aufgenommen.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Kap. 4.4.3 wird ergänzt.

Stadtentwicklungskonzeptes finden würden.

Bürgerinitiative Dessau – Natürlich Mobil vom 22.03.2013

I. Zweck/Anliegen

Die Bürgerinitiative Dessau-Natürlich Mobil (BI) nimmt hiermit zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Stellung wie es für die Beteiligung im August 2012 vorgelegt wurde (Entwurf).

II. Allgemeine Einschätzungen

1. Der Entwurf bietet eine Fülle von interessanten Informationen. Seine Besonderheit sehen wir darin, dass verschiedene Bereiche zusammengeführt werden. So werden die Themen Leitbild, Soziales, demografische Entwicklung, Kulturentwicklung, Städtebau, Wirtschaft, Tourismus, Umwelt- und Klimaschutz sowie Verkehrsentwicklung einbezogen und (meist) auf dem jeweils neuesten Stand wiedergegeben.

2. Aus unserer Sicht hebt der Entwurf die Bedeutung einzelner Themenfelder für die weitere Entwicklung der Stadt Dessau-Roßlau hervor. Dazu zählen der Schutz von Umwelt und Natur (Biosphärenreservat Mittlere Elbe; Dessau-Wörlitzer Gartenreich), die in der Stadt vielfältig vorhandene Kultur (Theater; Orchester; Bauhaus) sowie die Potenziale von Geschichte, Bildung und Wissenschaft (Hochschule Anhalt; Bauhaus; Moses Mendelssohn; Junkers; das Umweltbundesamt wird u. E. nicht hinreichend einbezogen) sowie die medizinischen Einrichtungen (Klinikum; weitere Krankenhäuser). An wirtschaftlichem Potenzial verweist der Entwurf zwar auf mittelständische Strukturen; einziger bedeutender Entwicklungsschwerpunkt mit Perspektive scheint der BioPharmaPark Rodleben zu sein.

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Der Hinweis bestätigt das INSEK.

Der Hinweis bestätigt das INSEK.

Der Hinweis bestätigt das INSEK.

Das Umweltbundesamt ist als Potenzial in Kap. 3.5, Kap. 4.2, Kap. 4.5 und 6.2 und 6.7 hinreichend als Innovationsstandort dargestellt, ebenso die medizinischen Einrichtungen in Kapitel 4.4.4, Kap. 4.5.3 sowie Kap. 6.5.

Als wirtschaftliches Potenzial wird nicht nur der BioPharmaPark dargestellt (Vgl. Kap. 4.2)

3. Für die Strategie-Handlungsfelder (Entwurf S. 131 ff.) finden sich zahlreiche Maßnahmenvorschläge; grundsätzlich bleiben die Empfehlungen des Entwurfs relativ abstrakt (S. 167 ff.). Dies ist aber angesichts der umfassenden Anlage des Konzepts auch nachvollziehbar und aus unserer Sicht begründet. Andererseits können nach unserer Auffassung durchaus Hilfen für Entscheidungen in Einzelfällen (etwa für Standorte oder Infrastruktur) aus den allgemeinen Empfehlungen des INSEK abgeleitet werden. So macht der Entwurf deutlich, dass die Folgen der demographischen Entwicklung (Siedlungsrückbau; Abnahme des Verkehrs; Konzentration auf die Innenstadtentwicklung) oder die Ausrichtung von Maßnahmen an der EU-Förderpolitik (Schwerpunktverlagerung in Richtung Energie- und Umweltpolitik, S. 5) sowie der absehbare Rückgang der Fördermittel bei Entscheidungen für Standorte oder Investitionsprioritäten Berücksichtigung finden sollen.

4. Die vom Entwurf vorgeschlagene transparente Fortführung des Prozesses sowie intensive Beteiligung der Betroffenen und der Öffentlichkeit (S. 173 f.) begrüßen wir ausdrücklich. Wir sehen auch Verbindungen zu weiteren in Dessau-Roßlau laufenden Diskussionsprozessen, etwa zum Kulturentwicklungsplan, zur Bauhausstadt, zum Radverkehrskonzept sowie zum Bürgerhaushalt. Wir halten es für wichtig, ihre Ausrichtung zu koordinieren und die Kräfte der Stadt zu bündeln. Die Vorschläge des Entwurfes dafür ((S. 167-173) unterstützen wir.

III. Einzelaspekte

1. Rahmenbedingungen

Der Entwurf betont zu Recht, dass die Rahmenbedingungen für die Stadt durch die Abnahme der Bevölkerung einerseits und die Anforderungen durch Klimawandel und Energiewende geprägt sind (S. 17). Besondere wirtschaftliche Bedeutung sowie Entwicklungspotential hat i. W. der Bio-PharmaPark Rodleben. Wichtig für die Gesamtentwicklung der Stadt sind demgegenüber die Stärken hinsichtlich Landschaft, Welterbestätten und Ausbau von Kultur und Wissenschaft (S. 21). Wir begrüßen die mittelfristige Perspektive des INSEK mit Blick auf das Jahr 2025. Der enge

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel Empfehlungen wird überarbeitet, insbesondere hinsichtlich Entscheidungshilfen zur inhaltlichen Schwerpunktsetzung (z.B. Leitplanken), zur Gewichtung von Maßnahmen (z.B. Nachhaltigkeit, Demografiefaktor), zur räumlichen Setzung von Investitionsprioritäten (z.B. Ausrichtung an EU-Förderpolitik, Standortwahl) und zur Evaluierung der Zielerfüllung

Der Hinweis bestätigt das INSEK. Die Koordinierungsrolle anhand des INSEK wird im Kapitel Empfehlungen stärker herausgearbeitet.

Der Hinweis bestätigt das INSEK.

finanzielle Rahmen der Stadt und die Schwierigkeiten, angesichts der Bevölkerungsentwicklung, die Infrastruktureinrichtungen angemessen zu erhalten und ggf. anzupassen (S. 135), erfordern Entscheidungen zur Konsolidierung und sollten sich an den Rahmenbedingungen orientieren.

2. Öffentlicher Personennahverkehr

Der Entwurf unterstützt – im Einklang mit der Intention der Stadt – das Ziel, umweltfreundliche Verkehre zu stärken (vgl. S. 165 u. 113); es fehlen jedoch Vorschläge, wie das Ziel wirksam erreicht werden soll. Der Entwurf macht deutlich, dass (auch) der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) die Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung zu spüren bekommt. Die Fahrgastzahlen stagnieren überwiegend (S. 113-117).

Zwar sind einige Anregungen enthalten, wie die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten, die Empfehlungen auf S. 165 f. bleiben aber weit hinter den möglichen Maßnahmen zurück und sind sehr allgemein formuliert. Dazu schlagen wir zunächst vor, die Bedeutung der Regionalzugverbindungen für das Stadtgebiet zu beleuchten und in die einschlägigen Karten auch alle Bahnhöfe aufzunehmen (z.B. S. 114). Die Einbeziehung aller Bahnhöfe in Dessau-Roßlau in das ÖPNV-Konzept kann erhebliche Beschleunigung für den ÖPNV bewirken. Das gilt insbesondere für viele Außenbezirke. Vorhandene Möglichkeiten, etwa gute Erreichbarkeit mit Anrufbussen, sind teilweise nicht gegeben, zu wenig bekannt (und auch im Entwurf nicht vollständig abgebildet). Die Ansätze (für Roßlau), Bahn- und Busanschlüsse abzustimmen, sollten vertieft werden, z.B. mit Anschlüssen in eher abgelegenen Bahnhöfen wie Mosigkau und Alten. Ggf. kann (auch) hier auf bewährte Rufbussysteme zurückgegriffen werden. Im Ergebnis bedarf dies der Einführung eines Kombi-Tickets, mit dem alle örtlichen Verkehrsträger (Bahn, Straßenbahn, Busse der DVV sowie Privatlinien und Rufbusse) genutzt werden können. Ergänzend sollte die Fahrradmitnahme im ÖPNV – soweit möglich – erleichtert und kostenlos (wie bereits in der Bahn) werden. Stark frequentierte Besuchsstätten (Bauhaus, Siedlung Törten, Bauhaus-Gebäude in der Innenstadt und in Süd sowie die Meisterhäuser und das künftige Bauhausmuseum) sollten durch eine mit

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das INSEK stützt sich auf verschiedene Fachplanungen, die sich mit Fragen der Verkehrsentwicklung der Stadt Dessau-Roßlau beschäftigen und konkrete Umsetzungsvorschläge beinhalten, wie der städtische Nahverkehrsplan, die städtischen Verkehrsentwicklungspläne Dessau und Roßlau. Ihre Fortschreibungen wurden im INSEK als Maßnahme aufgenommen.

Die Hinweise werden berücksichtigt. Die Bedeutung der Regionalzugverbindungen wird in Kap. 4.8 herausgestellt dargestellt. Die Einbeziehung der Regionalzugangebote, eine bessere Busanbindung der touristischen Highlights, ein besseres Informationsangebot und unterstützende Straßenraumgestaltungen werden als Kriterien in der Strategie zum ÖPNV-Konzept aufgenommen. Die konkreten Maßnahmeempfehlungen sind mit den Strategien des INSEK vereinbar und werden zur Untersetzung in der Fachplanung an das für Verkehrsentwicklungsplanung zuständige Amt weitergeleitet.

kurzen Taktzeiten ausgestattete Buslinie ständig gut erreichbar sein. Dies sollte in einer umfassenden Analyse der Stärken und Schwächen sowie Potentiale und Risiken des ÖPNV in Dessau untersucht werden, die dann in das INSEK einfließen sollte. Dabei ist auch das Informationsangebot der DVV im Internet, Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Kinderwagen, straßenbahn- und busfreundliche Ampelschaltungen etc. genauer zu untersuchen. Davon kann der gesamte ÖPNV der Stadt Dessau-Roßlau profitieren. Der Entwurf des INSEK sollte auch darauf hinweisen, dass sich die Situation für den ÖPNV auch verbessern lässt, wenn dessen Belange bei einzelnen sich ergebenden Umgestaltungsmöglichkeiten im Straßenraum mehr Gewicht eingeräumt werden (eine Chance die z.B. bei der Umgestaltung der Albrechtstraße nicht realisiert wurde).

Ein *integriertes* Stadtentwicklungskonzept bietet die Möglichkeit fachplanungsübergreifende Belange wie der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gemeinsam zu betrachten. Eine Besonderheit von Dessau, im Vergleich zu vielen anderen vergleichbaren Städte, ist die Siedlungsentwicklung entlang der Straßen- und DB-Schientrassen. Hieraus erwächst ein großer Vorteil für die Auslastung des öffentlichen Schienenverkehrs sowie eine große Relevanz für die Siedlungssteuerung. In dem INSEK-Entwurf sollte darauf eingegangen werden, wie wichtig hier eine abgestimmte Planung des (schienengebundenen) ÖPNV-Netzes und der Entwicklung bzw. des Erhalts von Siedlungsschwerpunkten entlang dieser Trassen ist. Gerade bei geringer Auslastung der ÖPNV-Kapazitäten sollten Siedlungsschwerpunkten in der Umgebung von Haltestellen gestärkt und einen Rückbau prioritär in Gebieten angestrebt werden, die nicht durch (schienengebundene) ÖPNV-Trassen erschlossen sind. Damit ließe sich auch der MIV-Verkehr deutlicher reduzieren.

3. Radverkehr

Das Ziel, Dessau-Roßlau als „Radfahrerstadt“ zu erhalten, unterstützen wir nachdrücklich (Entwurf S. 111). Ihm mag die Stadt allerdings vor vielen Jahren (oder Jahrzehnten) näher gewesen sein als heute. Die Vorschläge des Entwurfs, dies zu erreichen (S. 165), halten wir für unzureichend. Er

Die Hinweise werden berücksichtigt, in Strategien im Kap. 6.7. Beim Stadtumbau wird die Auslastung der schienengebundenen Infrastruktur – insbesondere für langfristig zu sichernde Strecken – als Kriterium aufgenommen. Die Schnittstellen zwischen Schiene und Bus, insbesondere am Dessauer Hauptbahnhof und am Roßlauer Bahnhof sind künftig noch attraktiver zu gestalten. Die Erschließung der touristischen Highlights ist durch bestmögliche Vernetzung von SPNV, Stadt- und Regionallinien zu gewährleisten.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Fachplanung weitergeleitet, da sie in dieser Detaillierung auf die Untersetzung im Radwegekonzept abstellen. Die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes (bereits als Maßnahme im INSEK dargestellt) sind dann bei

nennt dort lediglich allgemein ein Radwegekonzept, Bike&Ride-Stationen sowie ein Fahrradverleihsystem.

Bei den regionalen und überregionalen Radwegen hat der Entwurf die neu geschaffene und ausgebauten Verbindung an der Elbe zwischen Kornhaus und Aken (Elbdeich) noch nicht berücksichtigt.

Die Bedeutung des überregionalen Radverkehrs für den Tourismus und die wirtschaftliche Entwicklung wird gesehen. Nach unserer Auffassung bedarf es jedoch einer grundlegenden Verbesserung der Situation für Radfahrer. Dies betrifft sowohl die Übersichtlichkeit und Durchgängigkeit der Verbindungen als auch (insbesondere) die Qualität der innerstädtischen Radverkehrsanlagen. Die Gleichberechtigung des Radverkehrs mit dem Autoverkehr ist hier noch in weiter Ferne. Es bedarf dazu konzeptioneller Überlegungen und finanzieller Aufwendungen, um merkliche Verbesserungen zu erreichen. Mit dem Entwurf teilen wir die Auffassung, dass Dessau-Roßlau (auch in dieser Hinsicht) ein starkes Potenzial aufweist. Für Vorschläge zum Entwurf nehmen wir Bezug auf die Stellungnahme des ADFC Regionalverbandes vom 11.12.2012, die Ihnen vorliegt. Die Stadtverwaltung hat die Arbeit an einem Radverkehrskonzept aufgenommen (dies wird im Entwurf nicht deutlich). Hier sind auch einschlägige Interessenvertreter und die Öffentlichkeit beteiligt. Diese Fragen können dort also vertieft werden.

3. Straßenverkehr/Ostrandstraße

Zum Straßenverkehr empfiehlt der Entwurf im zentralen Strategiekapitel 6.7 auf der einen Seite, das Tangentensystem zur Entlastung innerstädtischer Bereiche zu schließen. Auf der anderen Seite schlägt er die Entlastung „sensibler Gebiete“ zugunsten der Fußgänger und Radfahrer vor, was als „wesentliche Zukunftsaufgabe ... auch unabhängig von der Fertigstellung des Tangentensystems protegiert werden“ müsse.

Als strategische Maßnahme wird aber auch die „Ermittlung und Beobachtung der Verkehrsbedarfe“ genannt, die ja mittel- bis langfristig abnehmen

der Stadtentwicklung zu beachten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die angesprochene Verbindung an der Elbe zwischen Kornhaus und Aken (Elbdeich) ist als reiner Wanderweg gewidmet.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Gemäß des zuständigen Fachamtes werden im Radwegekonzept folgende verkehrspolitische Zielstellungen verfolgt und im INSEK in Kap. 6.7 aufgegriffen:

- Radverkehr als integrierter Bestandteil der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung,
- Entwicklung der Stadt Dessau-Roßlau zu einer fahrradfreundlichen Stadt (ausgehend von der Fahrradstadt Dessau),
- Stärkung des Fahrradtourismus in Dessau-Roßlau bezüglich Infrastruktur und Vermarktung,
- Förderung des Radverkehrs in Anpassung an den städtebaulichen und demographischen Wandel,
- Verbesserung des Radverkehrsklimas unter Einbeziehung aller Bevölkerungsgruppen

Das Zitat aus dem INSEK wird zur Kenntnis genommen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im INSEK werden abnehmende Verkehrsbedarfe für den ÖPNV dargestellt (Kap. 4.8). Ak-

werden (S. 165 f.). Die Aussagen des Entwurfs zur in Planfeststellung befindlichen Ostrandstr. halten wir für widersprüchlich und auch nicht im Einklang mit anderen Kernbotschaften des INSEK. An einigen Stellen wird die Ostrandstraße als für die Entlastung der Innenstadt notwendig oder ihr Fehlen als die Entlastung hemmend bezeichnet (vgl. S. 109, 123 und 165 f.). Nachvollziehbare Begründungen dazu werden nicht gegeben. Wir verstehen diese Angaben daher als Bezugnahme auf die Entscheidungslage in den politischen Gremien der Stadt sowie auf den Verkehrsentwicklungsplan 2005.

Der Entwurf stellt ausführlich die negative Bevölkerungsentwicklung dar. Daraus ergibt sich – bei nicht wesentlich veränderten Verkehrsverhalten – ein abnehmender Bedarf an Verkehrsinfrastruktur. Dieser wichtige Aspekt wird bei der Darstellung der Konsequenzen für die künftige Stadtentwicklung jedoch nicht ausdrücklich erwähnt, lediglich was den ÖPNV betrifft (S. 45).

Immerhin wird an mehreren Stellen deutlich, dass es Potentiale zur Entlastung der Innenstadt und zum Rückbau von überdimensionierten Verkehrswegen gibt (S. 123, 165 f.). Der Entwurf sollte sich mit dem Bedarf für das Jahr 2025 näher beschäftigen oder zumindest aktuelle Prognosen aufnehmen, die von einer Abnahme der Verkehrsbelastung um jährlich 1,5 % ausgehen. Schon daraus ergibt sich, dass der Neubau der Ostrandstraße durch naturschutzfachlich und kulturpolitisch sensible Gebiete nicht sinnvoll ist. Aus den Einwendungen der BI gegen die geplante Ostrandstraße ergibt sich, dass die prognostizierten Verkehrsentlastungen (z.B. Karlstr.) überschätzt und negative Auswirkungen (z.B. auf das Wohngebiet Dessau-Nord) unterschätzt werden. Wir sind zudem der Auffassung, dass die angestrebte Entlastung der Innenstadt auch durch andere verkehrslenkende Maßnahmen erreicht werden kann (z.B. Westumfahrung). Bestrebungen, dies durch ein Verkehrsgutachten prüfen zu lassen, unterstützen wir. Zutreffend sieht der Entwurf ohnehin die Fortentwicklung von Innenstadtbereichen i.S. von Verkehrsberuhigung und Neugestaltung als zwingend notwendig an (vgl. S. 123 und S. 165 f.). Dazu liegt der Stadt-

tuell werden Verkehrskennziffern erhoben, die grundlegend für die erneute Evaluation von verkehrsbezogenen Planungen sind. Frühestens 2014 lassen sich damit die vorhandenen Verkehrsentwicklungspläne bewerten und deren eventuell erforderliche Fortschreibung begründen. Insofern greift das INSEK Ziele und Begründungen bestehender Verkehrsentwicklungspläne auf und bestätigt politische Beschlusslagen. Eine Widersprüchlichkeit besteht nicht.

Der Hinweis wird berücksichtigt, Text in Kap. 3.5 geändert. Während der Trend abnehmender Verkehrsbedarfe für den ÖPNV dargestellt ist (Kap. 4.8), sind die Entwicklungen des MIV nicht eindeutig. So etwa zeigt die Kraftfahrzeugstatistik der Stadt Dessau-Roßlau (Stand 18.02.2013) für den Zeitraum 2000 bis 2012 und in Relation zur Bevölkerungsentwicklung noch keine Abnahme des KfZ-Bestandes.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und auf die zuvor genannten Ausführungen hingewiesen.

Von Zector-Architects LLP liegt nur ein Entwurf zur Umgestaltung der Kavalierstraße vor, aber kein Gutachten zu Verkehrsprognosen und zur Bewertung der Ostrandstraße.

Nach der Erhebung der Verkehrskennziffern (siehe oben) werden – frühestens nach 2014 – die vorhandenen Verkehrsentwicklungspläne bewertet und deren eventuell erforderliche Fortschreibung begründet. Dann sind Prognosen zur Verkehrsbelastung verifizierbar.

Bis dahin laufende Planfeststellungsverfahren auf Basis politischer Beschlüsse sind im INSEK berücksichtigt.

Grundsätzlich betrachtet das INSEK die Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur insgesamt und trifft analytische und strategische Aussagen (Kap. 4.8, 6.7), die durch Fachplanungen unteretzt werden sollen. Ein Verkehrsentwicklungsplan und das Radwegekonzept sind als Maßnahmen im Kap. 6.7 aufgenommen.

verwaltung inzwischen ein Gutachten der Zector-Architects vor. Der Entwurf des INSEK selbst betont an zahlreichen Stellen die Bedeutung der Gartenreich-Landschaft sowie deren gute Vernetzung mit innerstädtischen Grünflächen (S. 74, S. 125, S. 147 f.). Dazu gehört ausdrücklich der Schillerpark, der durch den Bau der Ostrandstraße entwertet würde (S. 81, S. 148). Zudem würde ein Einschnitt zwischen Stadt und Gartenreich geschaffen, der auch die touristische Nutzung der angrenzenden Gebiete sowie die Querung durch Nutzer des Elberadweges beeinträchtigt.

Der Entwurf macht deutlich, dass die Ostrandstr. auch nicht gewerbepolitisch gerechtfertigt werden kann. Im Stadtgebiet Dessau-Roßlau sind hinreichend Gewerbegebiete vorhanden, die teilweise wenig ausgelastet sind. Die Entwicklung dieser Gebiete ist wenig dynamisch, so dass eine neue Straße zur Erschließung eines relativ kleinen Gewerbegebietes nicht erforderlich ist (vgl. S. 59-63). Der Entwurf nennt selbst als Herausforderung (S. 71): „Aufgrund der überwiegend historisch gewachsenen Gewerbestruktur finden sich häufig Gemengelagen mit sensiblen Nutzungen wie Wohnen oder Kleingärten. Die so entstehenden Nutzungskonflikte verschärfen sich durch die Einbettung der Stadt in einen sehr hochwertigen Landschaftsraum im Biosphärenreservat Mittel Elbe und Gartenreich Dessau-Wörlitz (mit zahlreichen Landschafts- und Naturschutzgebieten).“ Dies trifft auf das Gewerbegebiet am Alten Schlachthof zu, welches gerade vor dem Hintergrund des großen Leerstandes in gut erschlossenen Gewerbegebieten eher zurückzubauen als weiter zu entwickeln wäre. Nach unserer Auffassung widerspricht der Bau der Ostrandstraße den Vorgaben dieses Entwurfs und den im Leitbild der Stadt Dessau-Roßlau niedergelegten Maßstäben der Nachhaltigkeit und Berücksichtigung von demografischer Entwicklung und Klimaschutz (s. Entwurf S. 127 f.).

IV. Perspektiven

Die Grundtendenz des INSEK-Entwurfs wird von uns geteilt. Aus unserer Sicht müssten die aus der Analyse abgeleiteten Folgerungen noch weitergedacht und/oder zugespitzt werden: Die Perspektiven der Stadtentwicklung liegen in einer der Bevölkerungsstruktur und der durch Kultur-

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Gleichwohl wird gemäß Verkehrsentwicklungsplan die Ostrandstraße – neben der entlastenden Wirkung auf die Innenstadt – auch mit einer besseren Anbindung von Gewerbegebieten begründet. Wie im INSEK dargestellt sind die Gewerbegebiete WBD Industriepark und Alter Schlachthof derzeit mit 84% und 60% ausgelastet. Ein Rückbau wird nicht angestrebt. Eine weitere Auslastung von Potenzialflächen kann künftig weiteren Quell- und Zielverkehr erzeugen.

Gemäß INSEK soll „das Hauptstraßennetz [...] bedarfsgerecht stabilisiert, dazu entsprechend auch das Tangentensystem zur Führung der Bundesstraßen und zur Entlastung innerstädtischer Bereiche geschlossen werden“. Die Ostrandstraße ist gemäß bestehendem Verkehrsentwicklungsplan und des Planfeststellungsverfahrens als Maßnahme benannt.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Leitbild Dessau-Roßlau – neben den genannten Maßstäben – auch eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung angezielt wird, dabei innerstädtische Flächenpotenziale genutzt und bestehende Gewerbegebiete profiliert werden sollen.

Die Hinweise werden berücksichtigt. In Kap. 5 werden die Leitziele/-planken der Stadtentwicklung noch stärker herausgestellt.

landschaft (im weiten Sinne) angepassten Fortschreibung.

Ältere Bewohner und Familien benötigen geeignete Bewegungsräume. Diese können durch den Ausbau von Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr sowie eine sinnvolle Verkehrsführung gewährleistet werden, welche den Natur- und Klimaschutz beachten. Finanzielle Investitionen sollten – offenbar bei gleichgerichteter EU-Förderpolitik – an einer umwelt- und menschengerechten Mobilität ausgerichtet werden. In diesem Sinne möchte sich die Bürgerinitiative Dessau -Natürlich Mobil weiter an der Diskussion um die Stadtentwicklung beteiligen.

Städtisches Klinikum Dessau vom 11.04.2013

3.5.3 Hochschul- und weiterführende Bildung

[...]

Städtisches Klinikum Dessau (SKD) und Campus Dessau
Das SKD ist mit seinem Campus Dessau Ort der akademischen Forschung und Lehre. Medizinstudenten aller Ausbildungsabschnitte werden hier unterrichtet. Das Klinikum ist Lehrkrankenhaus der Martin-Luther-Universität Halle; auch Studenten anderer Universitäten des In- und Auslandes nehmen diese Ausbildungsmöglichkeiten wahr. Die Chefarzte haben u.a. Lehraufträge an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, der Charite, den Universitäten Leipzig, Tübingen und Shanghai. Die Postgraduierten-Weiterbildung zum Facharzt wird in 15 verschiedenen Fächern angeboten; außeruniversitäre Ausbildung und berufliche Weiterbildung finden an der Krankenpflegeschule des Klinikums bzw. seiner Akademie für Bildung und Information statt. Es besteht eine intensive Forschungstätigkeit in Zusammenarbeit mit anderen Dessauer Instituten (Institut für Blutspende, Hochschule Anhalt, Umweltbundesamt) sowie mit in- und ausländischen Einrichtungen (z.B. MLU Halle, Charite Berlin, Universität Namur (Belgien), Max-Planck-Institut für Molekulare Genetik Berlin, Freie Universität Berlin). Das SKD verfügt über ein Zentrum für Klinische Studien und hat zahlreiche Drittmittelprojekte eingeworben. Am Klinikum fin-

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise werden dem für die Untersetzung in den Fachplanungen zuständigen Amt weitergeleitet. In der Strategie 6.7 wird angezielt, umweltfreundlichere und altengerechte Verkehrsangebote zu stärken.

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Die Hinweise/der Text werden berücksichtigt, die sich zum Entwurf des INSEK geringfügig darstellenden Korrekturen auch mit anderen relevanten Handlungsfeldern abgeglichen und dann inhaltlich im Kapitel 4.5 übernommen.

den regelmäßig Tagungen der wissenschaftlichen Fachgesellschaften statt. Das Klinikum ist Mitinitiator der „Dessauer Leuchttürme für Bildung und Kultur“ und ist somit im kulturell-wissenschaftlichen Sektor der Region stark vernetzt.

3.5.4 Fazit Bildung und Wissenschaft

Erfolgspositionen:

- Der Bildungsstandort Dessau-Roßlau ist gut aufgestellt. Die Stadt verfügt über wohnortnahe kommunale Lern- und Bildungsstrukturen sowie moderne, vernetzte Gymnasien mit breiten Angeboten und regionaler Ausstrahlung.
- Mit der Grundschule „An der Heide“ und dem Gymnasium „Philanthropinum“ (beide mit Begabtenförderung) verfügt die Stadt über Sonderformen im Schulsektor, die in die Region ausstrahlen. Mit dem Anhaltischen Berufsschulzentrum „Hugo Junkers“ verfügen Stadtverwaltung und lokale Unternehmen über einen wichtigen Partner für die Ausbildung von Fachkräften mit regionaler Ausstrahlung.
- Mit dem Städtischen Klinikum Dessau und einem von drei Standorten der Hochschule Anhalt kann in der Doppelstadt auch auf Angebote der akademischen Bildung verwiesen werden.
- Die Hochschule Anhalt und Bauhaus Dessau sowie das Städtische Klinikum Dessau sind international anerkannte Standorte für Forschung und Wissensvermittlung und spielen auch innerhalb Dessau-Roßlaus eine wichtige Rolle bei der Auseinandersetzung mit urbanen und umweltpolitischen Entwicklungen sowie beim Wissenstransfer zwischen Grundlagenforschung im Bereich der Biowissenschaften und anwendungsorientierten Bereichen.
- Die Erarbeitung einer gemeinsamen Konzeption in Bezug auf Bildung und Wissensvermittlung ist mit diversen Trägern und Wirtschaftsunternehmen im Rahmen von „Lernen vor Ort“ auf den Weg gebracht. Ziel ist unter anderem die Etablierung tragfähiger Kooperationsstrukturen und die Bündelung von Aktivitäten im Sinne einer kommunalen und perspektivisch ggf. auch regionalen Bildungslandschaft.

Die Hinweise/der Text werden berücksichtigt, die sich zum Entwurf des INSEK geringfügig darstellenden Korrekturen auch mit anderen relevanten Handlungsfeldern abgeglichen und dann inhaltlich im Kapitel 4.5 übernommen.

Herausforderungen:

- Es besteht Bedarf, die Ausstrahlung der weiterbildenden Einrichtungen (Hochschule Anhalt) sowie der Innovations- und Forschungseinrichtungen zu verbessern. Auch konnten bisher keine forschungsintensiven, auf die Wirtschaftsstrukturen vor Ort zugeschnittenen (z.B. BioPharmaPark) Einrichtungen angesiedelt oder entsprechende Profile entwickelt werden.
- Das Fehlen von für die Wirtschaftsstruktur Dessau-Roßlaus so wichtigen Ausbildungsgängen in den MINT-Fächern (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) bleibt weiterhin ein Manko. Mit Blick auf die Hochschullandschaft Sachsen-Anhalts wird sich diese Tatsache in Dessau-Roßlau auch zukünftig nicht ändern.
- Trotz bereits guten Ausbildungsmöglichkeiten im Bereich der klinischen Medizin fehlt die Kopplung an einige theoretische Fächer, die eine komplett selbstständige, auf die Bedürfnisse der Region adaptierte Ausbildung im medizinisch-akademischen Bereich gewährleisten könnten.
- Trotz der bereits durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen besteht weiterhin Erneuerungsbedarf im kommunalen Schulbestand. Dies betrifft die Energetische Sanierung, Maßnahmen zur Integration, sowie Strategien für die Kombination von Nutzungen.
- Vor dem Hintergrund knapper werdender Finanzen erscheint die weitere Struktur und Angebotsanpassung bei gleichzeitig erhöhten Anstrengungen, Zugänge zu Bildung und Information für alle Altersgruppen und gesellschaftlichen Schichten zu gewährleisten als sehr schwierige Aufgabe. Um mit weniger mehr zu schaffen bedarf es kreativer Ansätze, neuer Partnerschaften und gezielter Investitionen.

2 Stellungnahmen der Nachbargemeinden

2.1. beteiligte Nachbargemeinden

Stadt Aken
Stadt Oranienbaum-Wörlitz
Stadt Gräfenhainichen
Stadt Raguhn-Jeßnitz
Stadt Südliches Anhalt
Gemeinde Osternienburger Land
Stadt Zerbst (Anhalt)
Stadt Coswig (Anhalt)

2.2. Nachbargemeinden ohne Stellungnahme

Stadt Aken
Stadt Oranienbaum-Wörlitz
Stadt Gräfenhainichen
Stadt Raguhn-Jeßnitz
Stadt Südliches Anhalt
Gemeinde Osternienburger Land
Stadt Zerbst (Anhalt)

2.3. Stellungnahmen ohne Einwände oder konkreten Hinweisen zum INSEK

Stadt Coswig (Anhalt) vom 14.11.12

3 Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

3.1 beteiligte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Landesverwaltungsamt Halle
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie
Deutsche Bahn AG
Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Anhalt
LandesZentrum Wald
Forstamt Dessau-Roßlau
Landesbetrieb Bau- und Liegenschaftsmanagement Sachsen-Anhalt, Niederlassung Süd-Ost
Regionale Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg
IHK
Handwerkskammer
Handelsverband Sachsen-Anhalt
Evangelische Landeskirche Anhalt
Katholisches Probsteipfarramt
Jüdische Gemeinde
DVV Stadtwerke Dessau
Biosphärenreservat MittelElbe
Ortschaftsrat Großkühnau
Ortschaftsrat Kleinkühnau
Ortschaftsrat Kleutsch
Ortschaftsrat Kochstedt
Ortschaftsrat Mildensee
Ortschaftsrat Mosigkau
Ortschaftsrat Sollnitz
Ortschaftsrat Waldersee
Ortschaftsrat Rodleben
Ortschaftsrat Brambach
Ortschaftsrat Streetz/Natho
Ortschaftsrat Meinsdorf

Ortschaftsrat Roßlau
Ortschaftsrat Mühlstedt
Ortsbeirat Törten

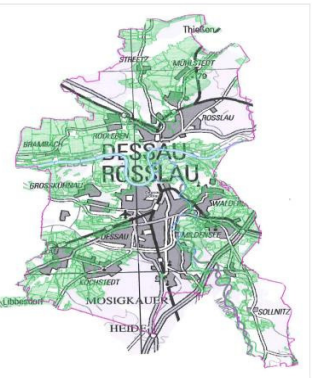
3.2 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange ohne Stellungnahme

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
LandesZentrum Wald
Forstamt Dessau-Roßlau
IHK
Handwerkskammer
Handelsverband Sachsen-Anhalt
Evangelische Landeskirche Anhalt
Katholisches Probsteipfarramt
Jüdische Gemeinde
Ortschaftsrat Kleinkühnau
Ortschaftsrat Kleutsch
Ortschaftsrat Kochstedt
Ortschaftsrat Mildensee
Ortschaftsrat Sollnitz
Ortschaftsrat Waldersee
Ortschaftsrat Rodleben
Ortschaftsrat Brambach
Ortschaftsrat Streetz/Natho
Ortschaftsrat Meinsdorf
Ortschaftsrat Roßlau
Ortsbeirat Törten

3.3 Stellungnahmen ohne Einwände oder konkrete Hinweise zum INSEK

Landesbetrieb Bau- und Liegenschaftsmanagement Sachsen-Anhalt, Niederlassung Süd-Ost vom 26.10.2012
Regionale Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg vom 08.11.2012
Landesamt für Denkmalfpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt, 08.11.12
DB Station & Service AG Magdeburg vom 06.11.12 (PE per Mail)

3.4 Stellungnahmen mit Einwänden oder konkreten Hinweisen zum INSEK

Stellungnahme Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Anhalt vom 21.11.2012 Die Stadt Dessau-Roßlau dokumentiert mit diesem Entwurf zum Integrativen Stadtentwicklungskonzept insbesondere die räumlichen Entwicklungsvorstellungen und konkretisiert die städtebaulichen Ziele. Die Rechtslage ist mit der des Flächennutzungsplanes vergleichbar. Die Planung kann dabei nicht unberücksichtigt lassen, dass das Stadtgebiet „Äußere Stadt“ von einem erheblichen Anteil an landwirtschaftlichen Flächen geprägt ist. Diese Flächen sind nicht nur Bestandteil einer Kulturlandschaft, wie sie der „Alte Dessauer“ im Wörlitzer Park etablierte, sondern auch wichtigstes Produktionsmittel der ortsansässigen Landwirtschaftsbetriebe. Die in der folgenden Grafik grün dargestellten Flächen des Stadtgebietes Dessau-Roßlau werden durch die regionalen Landwirtschaftsbetriebe bewirtschaftet. Es ist zwingend erforderlich, dass sich die Stadt Dessau-Roßlau in diesem Konzept zum unbedingten Erhalt dieser landwirtschaftlichen Flächen positioniert.  Der bislang im INSEK Dessau-Roßlau 2025 unberücksichtigte Wirtschaftszweig Landwirtschaft muss aus den genannten Gründen einen entscheidenden Schwerpunkt in diesem Konzept einnehmen. Dazu wären mindestens die nachfolgenden Fakten heranzuziehen:	Abwägung Zur Stellungnahme Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird in Kap. 3.3.2 berücksichtigt. Ein neues Kapitel 4.2.4 Landwirtschaft wird ergänzt. Der Hinweis wird berücksichtigt (siehe Absatz 2 dieser Stellungnahme).
--	--

- Nach den im ALFF Anhalt vorliegenden Unterlagen sind **46** landwirtschaftliche Betriebe im Haupt- bzw. Nebenerwerb gemeldet,
- die ihren Betriebssitz in der Stadt haben und eine Anbaufläche von ca. 6.000 ha bewirtschaften,
- mit einer Betriebsgröße von 1,8 ha bis 1.400 ha,
 - davon 12 tierhaltende Betriebe, u. a. 6 Pferdepensionsbetriebe mit ansässigem Reitverein,
 - davon 24 Betriebe, die sich für mehrjährige Agrar-Umwelt-Maßnahmen (Förderprogramme) verpflichtet haben,
 - davon 2 ökologisch wirtschaftende Betriebe.

Gleichzeitig sollte Beachtung finden, dass sich **6** Gartenbaubetriebe etabliert haben, die im Stadtgebiet wirtschaften und die Bevölkerung u. a. mit Produkten aus eigenem Anbau versorgen.

Es ist zwingend notwendig, die landwirtschaftlichen Flächen als solche im Konzept auszuweisen und langfristig als Existenzgrundlage für die Landwirtschaftsbetriebe sicherzustellen. Dazu sollten u. a. folgende wichtige Strategien aufgenommen und festgeschrieben werden:

- die Flächeninanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für geplante Bau- und Infrastrukturmaßnahmen sind auf ein absolutes Minimum zu begrenzen,
- bei Planungen ist darauf zu achten, dass möglichst geringe Beeinträchtigungen durch Zerschneidung bestehender Bewirtschaftungsstrukturen entstehen,
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht auf landwirtschaftlich genutzten Flächen auszuweisen,
- den Landwirtschaftsbetrieben sollten Entwicklungsmöglichkeiten eingeräumt werden,
- die Versorgung der Bevölkerung mit regionalen Produkten aus dem Hofladen sollte im Marketing stärker Beachtung finden.
- Landwirtschaft definiert sich heute neben den ernährungssichernden Funktionen und der Bewahrung der Kulturlandschaft zunehmend auch durch zukunftsorientierte Lösungen der Energieprobleme. So

Der Hinweis wird berücksichtigt. Im Kapitel 6.4.10 wird der Textbaustein als Strategie inhaltlich übernommen.

kann dies in Form von Biogasanlagen (z.B. Nutzung der kontaminierten Muldeflächen) oder durch den Anbau nachwachsender Rohstoffe erfolgen.

Anträge zum ländlichen Wegebau außerhalb von BOV, die dem Ländlichen Wegekonzept Sachsen-Anhalt zu Grunde liegen, sind gegenwärtig für den dargestellten Betrachtungsraum im ALFF Anhalt weder anhängig noch geplant. Ferner gibt es aus der Sicht des Programms über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der regionalen Entwicklung in Sachsen-Anhalt (RELE) keine Einwände.

Folgende Flurneuordnungsverfahren nach Landwirtschaftsanpassungsgesetz (LwAnpG) und/oder Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) sind betroffen.

AZ 2017 (§ 56 LwAnpG)	Bornum; Einleitung 2007
DE 3018 (§ 86 FlurbG)	Kleutsch; geplant
DE 3028 (§ 86 FlurbG)	Sollnitz; geplant
DE 3048 (§ 56 LwAnpG)	Mosigkau; Einleitung 2008
DE 3088 (§ 103 FlurbG; Flächentausch)	Kleinkühnau; Einleitung 2011
DE 3110 (§ 86 FlurbG)	Mildensee; Einleitung 2010

Nach § 34 Abs. 1-3 des FlurbG obliegt in den Flurbereinigungsgebieten eine Veränderungssperre mit Erlaubnisvorbehalt.

Landesverwaltungsamt vom 13.11.12 (gebündelte Stellungnahme)

Als obere Luftfahrtbehörde und Erlaubnisbehörde für den Großraum- und Schwerverkehr (Referat 307)

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange stehen dem Vorhaben aus fachlicher Sicht in Bezug auf die Belange des Referates 307 keine Einwände entgegen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Als obere Landesplanungsbehörde (Referat 309)

Die Stadt Dessau-Roßlau hat ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dessau-Roßlau 2025 (INSEK) erarbeitet, welches mit Beschluss vom 20.09.2012 in der Fassung vom August 2012 durch den Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Tourismus der Stadt Dessau-Roßlau gebilligt wurde. Das INSEK schreibt das Stadtentwicklungskonzept für Dessau und Roßlau von 2006 fort. Die Stadt Dessau-Roßlau hat sich zum Ziel gesetzt, Strategien und Maßnahmen der Stadtentwicklung an veränderte wirtschaftliche, soziodemografische, finanzpolitische und ökologische Rahmenbedingungen anzupassen.

Gemäß Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (LEP 2010, Z 36) wurde dem zentralen Siedlungsgebiet der Stadt Dessau im System der Zentralen Orte die Funktion eines Oberzentrums zugeordnet. Diese bezieht sich auf die ehemalige Stadt Dessau unter Einbindung umliegender Freiräume.

Gemäß dem Grundsatz G 15 LEP 2010 sollen öffentliche Mittel schwerpunktmäßig in den Zentralen Orten zur nachhaltigen Stärkung von Innenstädten in ihrer städtebaulichen Funktion, unter besonderer Berücksichtigung der Sicherung des Wohnungsbestandes und des städtebaulichen Denkmalschutzes, durch Erhalt und Entwicklung dieser Bereiche als Standorte für Wirtschaft, Wissenschaft, Handel und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben eingesetzt werden. Der gezielte Einsatz öffentlicher Mittel soll zur langfristigen Sicherung ihrer Versorgungsfunktionen und u. a. zur Erhöhung ihrer Attraktivität als wichtige Kerne der jeweiligen Region dienen. Dabei sollen insbesondere Maßnahmen zum Stadtumbau mit öffentlichen Mitteln unterstützt werden.

Der Entwurf des INSEK setzt sich mit den Erfordernissen der Raumordnung (LEP 2010, REP Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg und den sonstigen Erfordernissen der Raumordnung) auseinander. Folgende Korrekturen sind erforderlich:

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Es ergeben sich daraus keine Änderungen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis wird berücksichtigt. In Kap. 6.1 wird die Strategie zur Innenstadt entsprechend ergänzt.

Die Hinweise werden berücksichtigt. Ergänzungen und Korrekturen werden entsprechend vorgenommen.

- Ergänzung Punkt 2.1 - LEP 2010 (Entwicklung der Freiraumstruktur): Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Teile der Elbaue und des Saaletals“ und „Oranienbaumer Heide“ (Z117, 118, 119)
Vorranggebiet für Hochwasserschutz „Mulde“ und „Elbe“ (Z 121, 122, 123)
- Seite 25: das Wort Vorsorgegebiete ändern in Vorbehaltsgebiete
- Seite 72: das FOC soll jetzt nur in Brehna gebaut werden - Wiedemar streichen
- Seite 109: das Planfeststellungsverfahren für die „Ostrandstraße 2. BA Dessau-Nord, 3. BA Zweite Muldebrücke“ läuft bereits
- Seite 162 Formulierung unklar „Zu den Versorgungsbereichen außerhalb des Kernbereichs Innenstadt gehören: die Einkaufs-City im Stadtkern“

Aus Sicht der oberen Landesplanungsbehörde bestehen gegenüber dem vorgelegten Integrierten Stadtentwicklungskonzept keine Bedenken. Die dargelegten Entwicklungsziele sind nachvollziehbar und es wird festgestellt, dass diese mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar sind.

Als obere Abfall- und Bodeschutzbehörde (Referat 401)

Gegen das Planvorhaben „Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2025 der Stadt Dessau-Roßlau“ bestehen aus Sicht des Referates 401 keine Einwendungen.

Als obere Immissionsschutzbehörde (Referat 402)

Zu den öffentlichen Belangen dieses Referates wird keine Stellungnahme erstellt.

Als obere Behörde für Wasserwirtschaft (Referat 404)

Die Verbote des § 97 Wassergesetz für das Land Sachsen-Anhalt (G LSA) zum Schutz der Deiche sind zu beachten. Für Maßnahmen an Deichen,

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, das INSEK damit bestätigt.

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis, es ergeben sich daraus keine Änderungen.

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis, es ergeben sich daraus keine Änderungen.

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis, es ergeben sich daraus keine Änderungen.

sowie im Anlagenverbotsstreifen (in einer Entfernung bis zu 150 m vom Deich) sind Genehmigungen nach dem WG LSA einzuholen. Wasserwirtschaftliche Planungen sowie Maßnahmen, die für die städtebauliche Entwicklung von Bedeutung sein können, sind derzeit nicht bekannt.

Als obere Behörde für Abwasser (Referat 405)

Nach eingehender Prüfung der vorgelegten Unterlagen ergeben sich aus Sicht der oberen Wasserbehörde, Referat 405, keine weiteren Hinweise. Durch das Vorhaben werden Zuständigkeiten des Referates Abwasser als obere Wasserbehörde im LVwA nicht berührt.

Als obere Naturschutzbehörde (Referat 407)

Konkrete Berührungspunkte zu Belangen in der Zuständigkeit der oberen Naturschutzbehörde als Träger öffentlicher Belange sind auf der Ebene der vorliegenden Fassung des INSEK 2025 vom August 2012 nicht erkennbar. Jedoch können nachfolgende Planungen zur konkreten Umsetzung von Zielen des INSEK 2025 durchaus derartige Belange berühren (z. B. Planungen zum Neu- oder Ausbau von Infrastrukturen in Naturschutzgebieten). Diese sind dann zu gegebener Zeit entsprechend zu prüfen. Zu den übrigen Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind die Hinweise und Anregungen der Unteren Naturschutzbehörde der kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau zu berücksichtigen.

Zu Kap. 3.3.1 Seite 73: In der Karte ist das Biosphärenreservat Mittel Elbe nicht korrekt dargestellt.

Zu Kap. 3.3.4 Seite 77 Karte 8 (Schutzgebiete): Die einzelnen Schutzgebiete sind vermutlich auf Grund der zahlreichen Überlagerungen teils nicht korrekt dargestellt. Es wird empfohlen, diese ggf. auf mehrere Karten zu verteilen.

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis, es ergeben sich daraus keine Änderungen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Hinweise werden berücksichtigt. Ergänzungen und Korrekturen werden entsprechend vorgenommen

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die im INSEK gewählte Art der Darstellung auf Ebene der Gesamtstadt ist ausreichend, für detaillierte Angaben wird auf den Landschaftsplan verwiesen

Bauernverband Anhalt e.V. vom 22.11.2012

Im Konzept ist der landschaftliche und landwirtschaftliche Aspekt nur sehr allgemein und nicht den tatsächlichen Gegebenheiten dargestellt. In der Planung zur Entwicklung der Stadt darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass das Stadtgebiet, insbesondere nach der Gebietsreform 2007, „Äußere Stadt“ von einem erheblichen Anteil an landwirtschaftlicher Fläche geprägt ist. Die landwirtschaftlichen Flächen sind nicht nur fester Bestandteil der Dessau prägenden Kulturlandschaft, sondern auch wichtigstes Produktionsmittel der ortsansässigen Landwirte. Dazu sind aus Sicht des Verbandes nachfolgende Fakten zu berücksichtigen:

Nach dem im Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten (ALFF) vorliegenden Übersichten, sind im Bereich der Stadt Dessau- Roßlau insgesamt 46 landwirtschaftliche Betriebe im Haupt- und Nebenerwerb tätig, die ihren Betriebssitz in der Stadt haben und eine Anbaufläche von ca. 6.000 ha bewirtschaften mit einer Betriebsgröße von 1,8 ha bis 1.400 ha.

- davon 12 tierhaltende Betriebe, u. a. 6 Pferdepenalbetriebe mit ansässigen Reitvereinen
- davon 24 Betriebe, die sich für mehrjährige Agrar- Umwelt- Maßnahmen verpflichtet haben
- davon 2 ökologisch wirtschaftende Betriebe

Beachtung finden sollte auch, dass die Stadt Dessau-Roßlau selbst Eigentümer landwirtschaftlicher Flächen ist und die ca. 150 ha an ortsansässige Landwirte verpachtet hat. Die insgesamt 6 Gartenbaubetriebe die sich in Dessau- Roßlau seit vielen Jahren etabliert haben, versorgen die Bevölkerung der Stadt mit Produkten aus eigenem Anbau. Auch die im Stadtgebiet fest verankerten 99 Kleingartenverbände werden im Konzept nicht entsprechend ihrer Ausgleichs- und Erholungsfunktion gewürdigt. Hier nur den Leerstand von Kleingärten zu beklagen ist nicht zielführend im Entwicklungskonzept für eine Stadt mit „Grüner Lunge“.

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Der Hinweis wird berücksichtigt, in einem neuen Kapitel 4.2.4 Landwirtschaft sowie im Kapitel 6.4 unter einem Abschnitt Landwirtschaft.

Der Hinweis wird berücksichtigt, der Textbaustein im INSEK inhaltlich übernommen.

Aus öffentlicher und landwirtschaftlicher Sicht ist es zwingend notwendig, die landwirtschaftlich genutzten Flächen als solche im Konzept auszuweisen und langfristig als Existenzgrundlage für die Landwirtschaftsbetriebe sicher zu stellen. Dazu sollten folgende wichtige Strategien aufgenommen und festgeschrieben werden:

- . die Flächeninanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für geplante Bau- und Infrastrukturmaßnahmen sind auf ein absolutes Minimum zu begrenzen,
- . bei Planungen ist darauf zu achten, dass möglichst geringe Beeinträchtigungen durch Zerschneidung bestehender Bewirtschaftungsstrukturen entstehen,
- . Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht auf landwirtschaftlich genutzten Flächen auszuweisen,
- . die Versorgung der Bevölkerung mit regionalen Produkten aus den Hofläden sollte im Marketing stärkere Beachtung finden.

Landwirtschaft definiert sich heute neben den ernährungssichernden Funktionen und der Bewahrung der Kulturlandschaft zunehmend auch durch zukunftsorientierte Lösungen der Energieprobleme. Dies sollte in Form von Biogasanlagen (Pilotprojekt "HCH-kontaminierte Flächen der Muldeau bei Dessau) oder durch den Anbau nachwachsender Rohstoffe erfolgen.

Aus öffentlich landwirtschaftlicher Sicht ist es zwingend notwendig, dass sich die Stadt Dessau- Roßlau in diesem Konzept zum unbedingten Erhalt seiner landwirtschaftlichen Flächen positioniert. Der bislang im INSEK unberücksichtigte Wirtschaftszweig Landwirtschaft muss aus den dargestellten Gründen den entsprechenden Stellenwert in diesem Konzept einnehmen.

DVV Stadtwerke Dessau vom 29.11.2012

Der Entwurf zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept Dessau-Roßlau

Der Hinweis wird berücksichtigt, in einer Strategie Landwirtschaft in Kapitel 6.4. inhaltlich übernommen. Der vierte Anstrich ist bereits im Kap. 6.2 in der Strategie Marketingaktivitäten aufgegriffen, aber wird zudem dem für Wirtschaftsförderung und Marketing zuständigen Fachamt zur Kenntnis gegeben.

Der Hinweis wird berücksichtigt, in einer Strategie Landwirtschaft in Kapitel 6.4. inhaltlich übernommen.

Der Hinweis wird berücksichtigt.

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und

2025 in der Fassung vom August 2012 wurde in unserem Hause geprüft. Der Entwurf stellt einen Überblick und einen groben Leitfaden zur Orientierung für weiteres Verwaltungshandeln zur Realisierung und Förderung von strategischen Maßnahmen dar. Das Konzept ermöglicht keine Aussagen über differenzierte Planungen der Medienversorgung und deren zeitliche Abwicklung. Wir bitten um Berücksichtigung folgender Änderungs- bzw. Ergänzungshinweise.

Fernwärme (INSEK Dessau-Roßlau 2025, Seite 118)

Der größte Energieproduzent in Dessau-Roßlau ist das Kraftwerk (KWD). 1992 wurde das Gelände des ehemaligen VEB Gärungschemie im Industriegebiet Mitte durch die Stadtwerke Dessau erworben. Ab 1993 wurde mit der Erarbeitung der Genehmigungsplanung und des Kraftwerkkonzeptes begonnen. Im Jahr 1994 wurde das Kraftwerk (KWD) auf der Fläche des ehemaligen VEB Gärungschemie im Industriegebiet Mitte in Betrieb genommen. In der ersten Ausbaustufe diente es ausschließlich der Fernwärmeversorgung.

Stromversorgung

... zu spüren gewesen. Nach Aussagen der DVV hat sich die Abnahme der im Kraftwerk Dessau erzeugten Fernwärme bereits von 660 Mio. kWh auf 330 Mio. kWh pro Jahr reduziert. Die Erzeugung von Strom ist über die Jahre etwa gleich geblieben.

Gasversorgung (INSEK Dessau-Roßlau 2025, Seite 120)

Die Umstellung der Gasversorgung von Stadtgas auf Erdgas ist in der Stadt Dessau seit 1994 abgeschlossen. Die Versorgung erfolgt über das Leitungssystem der Gasversorgung Dessau GmbH.

Da in den nächsten 2 Jahren die Dessauer City Kabel GmbH ein großflächiges Glasfasernetz errichten wird, ist davon auszugehen, dass es irgendwo immer Berücksichtigungspunkte zwischen den Baumaßnahmen geben wird. Für den Fall, dass auch städtische Einrichtungen neu bzw. umgebaut werden, ist die DATEL GmbH unbedingt einzubeziehen, da sie

wird die Anregungen wie folgt beachten:

Der Hinweis ist bereits im INSEK berücksichtigt.

Der Hinweis wird berücksichtigt, der Text in Kap. 4.8.4 korrigiert.

Der Hinweis wird berücksichtigt, der Text in Kap. 4.8.4 korrigiert.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

auch die Schnittstelle zur Datenverarbeitung der Stadt Dessau-Roßlau darstellt. Man geht davon aus, dass dort Infrastruktur vorzuhalten ist.

Bei allen zukünftigen Stadtentwicklungsfortschreibungen der Stadt Dessau-Roßlau ist auch darauf zu achten, dass die Versorgungssicherheit mit Fernwärme der Stadt Dessau-Roßlau gewährleistet bleibt und die FWV GmbH sowie auch die anderen Versorgungsunternehmen der DVV bei der Planung von Umgestaltungen und daraus resultierenden Änderungen an den Versorgungsnetzen frühzeitig mit einbezogen wird.

Die Gasversorgung Dessau GmbH, die Dessauer Wasser und Abwasser GmbH sowie die Kraftwerk Dessau GmbH erheben keine Einwände zum vorgestellten Stadtentwicklungskonzept. Ebenso gibt es zum Textabschnitt "Öffentlicher Personennahverkehr" keine weiteren Hinweise. Bei Einhaltung der gültigen Vorschriften und Beachtung der vorgenannten Hinweise stimmen die DVV Stadtwerke Dessau dem Entwurf des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Dessau-Roßlau 2025 grundsätzlich zu.

DB Services Immobilien GmbH Leipzig vom 03.12.2012

Im Rahmen der Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange und im Auftrag der DB Netz AG nehmen wir zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept Dessau-Roßlau wie folgt Stellung:

3.2.2 Industrie- und Gewerbestandorte

Wir möchten darauf hinweisen, dass die Gewerbegebiete Dessau-Mitte und Rodleben- BioPharmaPark einen Gleisanschluss besitzen.

8.2.1 Mitte Dessau und Nördliche Innenstadt

Durch das INSEK entstehen augenscheinlich Berührungspunkte mit bahneigenen Anlagen. Z.B. wird dargelegt, dass die Stadt Dessau-Roßlau

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die DVV war in den Prozess der Erarbeitung des INSEK eingebunden, ist im Beirat zum Stadtentwicklungskonzept vertreten und es erfolgten direkte Gespräche zum Stadtumbau, die auch bei künftigen Stadtentwicklungsprozessen geführt werden.

Der Hinweis bestätigt das INSEK.

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Gleisanschlüsse wurden in den Karten dargestellt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das INSEK stellt ressortübergreifende Stadtentwicklungsstrategien dar; die Vernetzung von

im aufgestellten Stadtentwicklungskonzept im Bereich des Hauptbahnhofs beidseitig der Bahntrasse einen Landschaftszug forciert. Hierdurch könnte der Verkauf/Entwicklung der Flächen Nachteile aufgrund von Auflagen/Festsetzungen für Grünanlagen erfahren. Die geringe Planungstiefe ermöglicht keine detaillierte Prüfung. Auf Grund dessen gehen wir davon aus, dass Bahnflächen, welche nicht vom Eisenbahnbetrieb freigestellt wurden, nicht mit in die Planungsprozesse einbezogen wurden. Wir weisen darauf hin, dass bei überplanten Bahnflächen es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die nicht der Planungshoheit der Kommune, sondern dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahnbundesamts (EBA) unterliegen handelt. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Abs. 1 AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 2 S. 2 BEVVG i. V. m. § 18 AEG). Unter Beachtung des ebenfalls durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz geänderten § 38 BauGB wird der Fachplanung der Bundeseisenbahnen der Vorrang gegenüber der Planungshoheit der Gemeinden eingeräumt.

Derzeit laufen die Planungen zur Ausrüstung der Strecke Dessau-Köthen (6419) mit Elektronischer Stellwerks-Technik (ESTW-Technik). Die Planungen haben den Stand der Vorentwurfsplanung erreicht, diese ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Im Rahmen der vorgenannten Maßnahme ist die Umwandlung des Bahnhofs Dessau-Alten in einen Haltepunkt vorgesehen. Der Bahnhof Dessau-Mosigkau bleibt erhalten. Die Bahnübergänge Bahnkilometer 4,480 und 6,833 werden mit neuen Bahnübergangssicherungsanlagen ausgestattet. Mit dem Ausbau der Strecke ist auch eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h (jetzt 100 km/h) geplant. Nach derzeitigem Planungsstand ist eine Umsetzung der genannten Maßnahmen bis Ende 2015 vorgesehen. Dieser Termin kann sich jedoch noch verschieben. Konkrete Planungen in Eisenbahnnähe sind uns zur Einsichtnahme bzw. Prüfung vorzulegen. Dabei ist die Beachtung der tatsächlich vorhandenen Lagebeziehungen zueinander unerlässlich.

Freiräumen und die Fortführung des Landschaftszugs entlang der Bahn ist ein Leitziel, aber nicht parzellenscharf. Nicht freigestellte Bahnflächen wurden bisher nicht einbezogen.

Die Hinweise werden berücksichtigt, im Kap. 4.8 aufgenommen.

Biosphärenreservat MittelElbe vom 01.11.2012

Rund 8.418 ha des Stadtgebietes befinden sich im Biosphärenreservat MittelElbe. Dies betrifft nicht nur die Zone 3 (Entwicklungszone) - Landschaftsschutzgebiete und Gebiete ohne Status - sondern auch die Zone 2 (Pflegezone) mit folgenden Naturschutzgebieten:

- NSG Saalberghau inklusive Kernzone (Zone 1)
- NSG Untere Mulde - nördlicher Teil
- NSG Untere Mulde - südlicher Teil inkl. Kernzone (Zone 1), teilweise
- NSG Mittlere Oranienbaumer Heide inkl. Kernzone (Zone 1), teilweise.

Die Entwicklungszone ist Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum der Bevölkerung. Sie ist geprägt durch eine nachhaltige Wirtschaftsweise, die den Ansprüchen von Mensch und Natur gleichermaßen gerecht wird.

Entgegen der Aussage unter Punkt 3.3.3 Schutzgebiete, ist das Biosphärenreservat MittelElbe leider kein Weltnaturerbe, sondern lediglich von der UNESCO anerkannt. Das Gartenreich Dessau-Wörlitz wiederum ist Weltkulturerbe; Welterbe ist der Oberbegriff für die verschiedenen Programme der UNESCO.

Unter Punkt 3.3.4 wurde die Zonierung de Biosphärenreservates Mittlere Elbe mit der der MittelElbe verwechselt. Den letzten Satz bitte streichen!

OR Mühlstedt vom 22.11.2012

Im Kurzporträt der Ortschaften vermissen wir Aussagen zu Potentialen, zu nachhaltigen Entwicklungen bzw. zu Perspektiven und zur Zukunft der

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im INSEK werden die Schutzgebiete in Tabelle 17 genannt und in Karte 8 dargestellt, eine Unterteilung nach Schutzzonen ist im INSEK nicht notwendig.

Der Hinweis wird berücksichtigt.

Der Hinweis wird berücksichtigt.

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Potenziale der Stadtbezirke und Ortschaften werden deutlicher, im Kontext der raumstrukturellen Be-

Ortschaften/Stadtbezirke.

Die Aussagen zu den Einwohnerzahlen, die statistisch gesehen ja eine stabilere Bevölkerungsentwicklung in den Stadtbezirken/Ortschaften gegenüber der Stadt Dessau-Roßlau nachweisen, sollten das Indiz dafür sein, dass eine nachhaltige Stadtentwicklung durchaus gerechtfertigt und möglich ist, zumal $\frac{3}{4}$ der Fläche der Stadt Dessau-Roßlau ländlich strukturiertes Gebiet ist und damit auch als ländlicher Raum förderfähig wäre.

Bei Beantragung und Inanspruchnahme von Förderungen für den ländlichen Raum muss der Nachweis erbracht werden, wie das Vorhaben zu konzeptionellen strategischen Planungen passfähig ist. Kommen die Ortschaften in der konzeptionellen Planung der Stadtentwicklung nicht vor, fehlt diese wichtige Grundlage und damit die Chance Fördermittel einzuwerben. Das Amt für Gebietsangelegenheiten und Ortschaften hatte bereits am 22.08.2012 schriftlich darauf hingewiesen, dass aus dem ELER-Fonds der EU ein relativ großes Budget für den ländlichen Raum in Sachsen-Anhalt zur Verfügung steht. Das Land Sachsen-Anhalt erhält aus dem ELER von 2007 bis 2013 Fördermittel in Höhe von rund 904 Mio. €, die ein Viertel der dem Land von der EU insgesamt zugewiesenen EU-Gelder ausmachen.

schreibung des Kap. 3.3.2 aber zusammengefasst herausgestellt. Zur Sicherung der Daseinsvorsorge wurden „Starke Ortsmitten“ und „Soziale Zentren“ für Verantwortungsbereiche herausgestellt. Dies wirkte sich auf Darstellungen des raumfunktionellen Leitbildes und strategische Karten aus.

Eine umfassendere Ergebnisdarstellung der durchgeführten Befragung aller Ortschaften ist nun im Anhang möglich. Ortsspezifische Potenziale mit gesamtstädtischer Bedeutung sind in verschiedenste Strategien und Zielkarten des INSEK eingeflossen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Künftig werden alle Stadtbezirke Dessau-Roßlaus Einwohner verlieren, einige Ortschaften sogar eine weniger „stabilere Bevölkerungsentwicklung“ als innerstädtische Bereiche haben. Das berücksichtigt das INSEK. So etwa soll mit Ausweisung „starker Ortsmitten“ die Daseinsvorsorge der Ortschaften – auch im Sinne der Förderprogramme für den ländlichen Raum – nachhaltig gesichert werden. Die Stabilität als Lebens- und Wohnstandorte wird herausgestellt (Kap. 6.3, 8.1)

Der Hinweis wird berücksichtigt. Das INSEK wird hinsichtlich der Förderung im ländlichen Raum angepasst, entsprechend überarbeitet (Kap. 1 und 7.2.5).

Ortschaftsrat Großkühnau am 04.01.2013

Im o.g. Zusammenhang gehen wir auch weiterhin davon aus, dass die Ortschaften in der zukünftigen Entwicklung der Stadt Dessau-Roßlau keine nennenswerte Rolle spielen werden bzw. sollen.

Die für uns neue Definition von Stadtbezirken, wo doch in Dessau-Roßlau lediglich Stadtteile und Ortschaften vorhanden sind, irritiert – wird aber wohl fachlich begründet sein.

Durch den Wegfall der nennenswerten Neubau-Wohnbauflächen bereits mit der Erarbeitung des Flächennutzungsplanes (in den Jahren 2003-2004) und der Festschreibung der stagnierenden Entwicklung der Ortschaft Großkühnau in der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes für Dessau und Roßlau 2006 war eine „Entwicklung im Sinne von Einwohnerzuwachs“ nicht mehr möglich. Dies war und ist Wille der Gemeinde Dessau-Roßlau. Im nun vorliegenden Entwurf des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes – INSEK Dessau-Roßlau 2025 – wird die vorgenannte Tatsache stringent fortgesetzt.

Im Ortschaftsrat Großkühnau wird die Einordnung von Großkühnau als „in der äußeren Stadt peripher gelegenes Dorf ohne jeden Handlungsbedarf“ deshalb sehr kritisch gesehen (vgl. Seite 28 f und 182 f). Offensichtlich ist für Großkühnau nicht einmal mehr die „Stärkung einer Ortsmitte“ gewollt (vgl. Karte 29).

Zur Stellungnahme

Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ortschaften sind als Teil der zukünftigen Entwicklung der Stadt Dessau-Roßlau ein untrennbarer Bestandteil verschiedenster Handlungsfelder und finden sich in vielen Kapiteln wieder. Zur Sicherung der Daseinsvorsorge wurden „Starke Ortsmitten“ und „Soziale Zentren“ für Verantwortungsbereiche herausgestellt. Dies wirkte sich auf Darstellungen des raumfunktionellen Leitbildes und strategische Karten aus.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Gemäß §1(2) der Hauptsatzung sind seit 2007 die bisherige Stadt Dessau und die bisherige Stadt Roßlau die zwei Stadtteile von Dessau-Roßlau. Darunter werden seitdem – auch Ortschaften – als Stadtbezirke geführt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Mit der Erarbeitung des Flächennutzungsplanes wurde die gesamtstädtische Entwicklung betrachtet und deshalb eine Vielzahl angedachter Neubauflächen nach langer Diskussion nicht mehr dargestellt. Seit dem ist die Einwohnerzahl in Dessau-Roßlau weiter gesunken. Aktuelle Untersuchungen von Stadt und Land bestätigen den prognostizierten Bevölkerungsrückgang. Künftig werden alle Stadtbezirke Dessau-Roßlaus Einwohner verlieren. Das berücksichtigt das INSEK. Die Stabilität dieser Lebens- und Wohnstandorte wird gleichwohl im INSEK herausgestellt (Kap. 6.3, 8.1).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Angesichts der Stabilität Großkühnaus als Lebens- und Wohnstandort (Kap. 6.3, 8.1) sind staatliche Interventionen bzw. Maßnahmen aus der Förderkulissee des Stadtumbaus nicht notwendig. Diesbezüglich ist es ein „Gebiet ohne Handlungsdruck“ (Karte 19). Die „Starken Ortsmitten“ sind aufgrund

Für den Ortschaftsrat Großkühnau wichtige Handlungsfelder Vorort sind:

- Erhaltung und angemessene Verbesserung der Infrastruktur wie Unterhaltung der Straßenzustände(-beläge) und Regenentwässerungen, Aufbau einer Breitbandversorgung (DSL), Ausbau/Ausweisung von Reit- und Kutschfahrwegen in der Elbaue,
- Stärkere Nutzung vorhandener touristischer Schwerpunkte (Kühnauer Park, Großkühnauer Kirche, Kühnauer Elbaue mit Wasserwanderern, neue Angebote an Touristen und Naherholung, Berücksichtigung des „Hauses Kühnau“ als Veranstaltungsort in der Stadt)

Insgesamt ist eine bessere Einbindung der touristischen Möglichkeiten der Ortschaften in das Gesamtkonzept der Entwicklung des Tourismus der Stadt wünschenswert.

Die Möglichkeiten und Potentiale der Ortschaften (auch von Großkühnau) für die Entwicklung der Innenstadt werden u. E. noch nicht bzw. nur rudimentär genutzt.

Die zurzeit nicht vorhandene Zieldefinition für die dörflichen Gebiete aus Sicht der Stadtentwicklung wird festgeschrieben (vgl. Seite 35) und wird vom Ortschaftsrat schon seit 2004 kritisch hinterfragt.

Einwohnerzahl und Ausstattungsgrad der Daseinsvorsorge im INSEK verortet. Eine Funktionsteilung mit benachbarten Ortschaften wird nötig sein. Daher sind gemäß Kap. 6.1.3 gemeinsame Netzwerke zu stärken bzw. ortschaftliche Verantwortungsbereiche zu bilden, deren Prüfung ist als Maßnahme definiert. Selbstverständlich kann jede Ortschaft zur Stärkung seines eigenen Gemeinwesens Beiträge leisten wie z. B. Dorffeste, Veranstaltungen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ortsspezifische Potenziale mit gesamtstädtischer Bedeutung sind in verschiedenste Strategien und Zielkarten des INSEK eingeflossen (u.a. Kühnauer Park und Kühnauer Elbaue als strategische und zu entwickelnde Landschaftselemente in Karte 20 und Schwerpunkte Kulturtourismus/Freizeit sowie die touristischen Radwege). Der Zustand einzelner und untergeordneter Infrastrukturen wird im gesamtstädtischen Kontext des INSEK nicht thematisiert. Die Hinweise werden dem zuständigen Amt auch für den Abgleich mit geplanten Maßnahmen weitergeleitet. Das Haus Kühnau ist als Potenzial erfasst (Kap. 3.3). Eine bessere Breitbandversorgung soll angestrebt werden.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Eine entsprechende Aussage im Kapitel 6.2 und 6.5 formuliert. Die Erstellung eines Tourismuskonzeptes ist als Maßnahme formuliert.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Potenziale der Stadtbezirke und Ortschaften werden deutlicher, im Kontext der raumstrukturellen Beschreibung des Kap. 3.3.2 aber zusammengefasst herausgestellt. Eine umfassendere Ergebnisdarstellung der durchgeführten Befragung aller Ortschaften ist nun im Anhang möglich, keine Ziele definiert.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In der Analyse auf S. 35 wird nur die tatsächliche Siedlungsstruktur beschrieben.

Der Zugrundelegung des Jahres 2000 zur Darstellung der Bevölkerungsentwicklung wird nochmals nachdrücklich widersprochen (vgl. Seite 38 f). Warum bezieht sich die Statistik nicht auf 1990? Die Zugrundelegung des Jahres 2000 verfälscht u.E. die Vergleichbarkeit mit den Ortschaften, jedoch auch mit anderen Gemeinden in Sachsen-Anhalt.

Den heute – auch am Zustand der Straßen und Gehwege – deutlich erkennbaren Entwicklungsunterschied in den letzten 23 Jahren der einer kreisfreien Stadt zugehörigen Ortschaft Großkühnau mit vergleichbaren Dörfern in Landkreisen, möchten wir der Vollständigkeit halber noch einmal erwähnen. Ein diesbezüglicher Hinweis sollte aufgenommen werden.

Ergänzend möchten wir feststellen, dass neben dem bestehenden naturnahen Dessau-Roßlauer Umfeld (z.B. Biosphärenreservat) aktuell nun auch noch die „Wildnis in die Stadt“ geholt werden soll. Ob diese Entwicklungsschwerpunkte einer städtischen (urbanen) Struktur zur positiven Entwicklung verhilft, wird diesseits stark angezweifelt.

Auf Seite 27 wird die Fläche der Stadt mit 245 km² (24.500 ha) angegeben und auf Seite 76 Schutzgebiete von 76.000 ha aufgeführt. Wie viel Prozent der Stadtfläche stehen unter Schutz?

Dass auf Seite 80 die Ortslage von Großkühnau nicht als besonders betroffenes Gebiet im Fragen des Grundwasserstandes aufgeführt wird, ist falsch und sollte korrigiert werden.

Obwohl in den Ortschaften die Vereine und ehrenamtlich Tätiger die letzten noch vorhandenen öffentlichen Veranstaltungen organisieren, wurde in der jüngeren Vergangenheit an diesen freiwilligen kommunalen Leistungen

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zwar stellt die benannte Abbildung nur die letzten 10 Jahre dar, dennoch berücksichtigt das INSEK den aktuellen Demografie-Bericht der Stadt Dessau-Roßlau und damit Entwicklungen seit 1990.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Zustand einzelner und untergeordneter Straßen wird für den gesamtstädtischen Kontext des INSEK nicht thematisiert. Dies ist Aufgabe der Verkehrsplanung. Die Hinweise werden dem zuständigen Amt auch für den Abgleich mit geplanten Maßnahmen zum Straßen- und Wegebau weitergeleitet. Im INSEK werden Strategie und Maßnahme dazu formuliert, dass die Bauzustände der Straßen jährlich geprüft werden, um entsprechend der Haushaltssituation Straßen instand zu setzen bzw. zu sanieren.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Mit dem angesprochenen Förderantrag möchte Dessau-Roßlau Gelder einwerben, mit denen Maßnahmen zur Etablierung und Vermittlung artenreicher Flächen im städtischen Kontext erprobt werden, u. a. wie Grünpflege auf ein Minimum beschränkt und die Bevölkerung aktiv eingebunden werden kann. Ziel ist die Entwicklung kostengünstiger Pflegemaßnahmen, um die wachsenden Freiflächen in einem adäquaten Zustand zu halten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Auf betroffener Seite ist die Gesamtfläche der Schutzgebiete dargestellt; der Anteil an der Stadtfläche beträgt ca. 11.000 ha, das entspricht. 45 %.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Kartendarstellung wird wegen unzureichender Datengrundlagen gelöscht.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das berücksichtigt das INSEK. So etwa soll mit Ausweisung „starker Ortsmitten“ die Daseinsvorsorge der Ortschaften – auch im Sinne der Förderprogramme

überproportional gespart (vgl. Seite 104).

Der „Großteil der befragten Ortschaften“ sollte hinsichtlich der Verbesserung der Radwegebeziehung quantifiziert werden, da zum Beispiel in Großkühnau Radwege zwar vorhanden sind, jedoch zu geringe Finanzen zu deren Unterhaltung eingeplant werden (vgl. Seite 111, 2.Absatz). Die Planung und der Bau des elbnahen Radweges von Großkühnau nach Aken dauerte naturschutzbedingt 14 Jahre. Solche Zeitabläufe sind nicht mehr vermittelbar. Deshalb gehen wir nunmehr davon aus, dass die angeblichen oder tatsächlichen Konflikte zwischen Naturschutzforderungen und z.B. touristischen Erschließungen in Dessau-Roßlau größtenteils zu Lasten möglicher Arbeitsplätze entschieden wurden und somit den eingesetzten demografischen Wandel förderten. Einen Hinweis, ob diese Verfahrensweise überprüft wird, konnten wir nicht finden. Das im Abschnitt 3.8.6. die zum Teil noch unbefestigten bzw. mit mehr als 100 Jahre altem desolaten Pflaster versehenen Straßen in der Ortschaft Großkühnau gar nicht auftauchen, deprimiert.

Dass Großkühnau als vorgelagerte Ortschaft mit dörflichem Charakter langfristig in das Gefüge der Stadt eingebunden werden soll, ist interessant aber auch irreführend, da die eigentlichen Ausführungen dem widersprechen (vgl. Seite 129).

Die ganze Problematik der touristischen Highlights (vgl. Seite 139 ff) wird vom Ortschaftsrat Großkühnau seit 2004 zwar erfolglos angesprochen und wird deshalb als wichtig und richtig eingestuft. Die Ausführungen auf Seite 161 zur „Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Lebens in den Ortschaften“ können wir vor allem hinsichtlich „ortsansässiger Heimat- und Sportvereine“ und ehrenamtlich tätiger Bürger bestätigen.

für den ländlichen Raum – nachhaltig gesichert werden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie werden zur Unterbreitung in der Fachplanung an das für Verkehrsentwicklungsplan und für die aktuelle Fortschreibung des Radwegekonzeptes zuständigen Amt weitergeleitet.

Im INSEK wird Maßnahme/Strategie formuliert, dass die Bauzustände der Straßen, Rad- und Fußwege jährlich geprüft werden, um entsprechend der Haushaltssituation Straßen instand zu setzen bzw. zu sanieren.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Großkühnau ist bereits Teil Dessau-Roßlaus. Diese siedlungsstrukturelle Tatsache wird im Räumlichen Leitbild auch für die Zukunft abgebildet.

Die Hinweise bestätigen das INSEK.

4 Stellungnahmen der Ämter der Stadtverwaltung Dessau-Roßlau

4.1 beteiligte Ämter

I-12 Amt für Gebietsangelegenheiten und Ortschaften
I Gleichstellungsbeauftragte
I-41 Kulturamt
II-32 Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung
V-40 Amt für Schule und Sport
V-50 Amt für Soziales und Integration
V-51 Jugendamt
V Seniorenbeauftragter
V Behindertenbeauftragte
VI-60 Bauverwaltungsamt
VI-61-3 Untere Denkmalschutzbehörde
VI-62 Vermessungsamt
VI-63 Bauordnungsamt
VI-66 Tiefbauamt
VI-80 Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing
VI-83 Amt für Umwelt- und Naturschutz

4.2 Stellungnahmen ohne Einwände oder konkreten Hinweisen zum INSEK

Gleichstellungsbeauftragte per Mail vom 06.12.12
Amt für Umwelt- und Naturschutz vom 14.11.2012

4.3 Stellungnahmen mit Einwänden und/oder konkreten Hinweisen zum INSEK

Stellungnahme	Abwägung
<u>Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Dessau-Roßlau vom 28.11.2012</u> Die in unserer Stellungnahme vom 29.05.2012 zum Vorentwurf dargestellten Hinweise sind in großen Teilen berücksichtigt worden. Zum vorliegenden Entwurf wird noch auf folgende Sachverhalte hingewiesen: Die unterschiedlichen Grenzen des UNESCO-Welterbegebietes Gartenreich Dessau-Wörlitz (Kern- und Pufferzone) sowie der durch das LDA ausgewiesenen Denkmallandschaft Dessau-Wörlitzer Gartenreich sind in der Karte S.75 jetzt richtig dargestellt. In der Legende muss die Bezeichnung „Denkmallandschaft Dessau-Wörlitzer Gartenreich“ heißen. Darüber hinaus werden weitere inhaltliche und grafische Hinweise gegeben, wobei unter dem Schwerpunkt Denkmalpflege nur ausgewählte Kapitel und Karten betrachtet werden konnten. Karte 1, S. 29: Die Darstellung Innere Stadt erscheint nach wie vor verwirrend, da großräumige unbebaute Bereiche (Unterluch, Oberluch, Waldgebiete östlich Roßlaus, Muldeau, ...) mit schraffiert sind. Hier sollten die Schraffuren entsprechend der inhaltlichen Bezeichnung und der zugehörigen textlichen Erläuterung (S. 28) angepasst werden. Der Bezug auf Stadtbezirksgrenzen erscheint hier ungeeignet. Karte 23 Landschaft, Umwelt und Klimaanpassung, S. 150: Die grünen Trittsteine sollten zum besseren Verständnis auch nummeriert und bezeichnet werden.	<u>Zur Stellungnahme</u> Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten: Der Hinweis wird berücksichtigt, die Legende in entsprechender Karte korrigiert. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Orientieren an den Stadtbezirksgrenzen ist eine schlüssige Variante, räumliche Gegebenheiten mit dem administrativen und förderpolitischen Rahmen (z.B. ländlicher Bereich) zu verschneiden. Eine kleinräumige Abgrenzung ist dazu nicht zweckdienlich. Allerdings wird der Schwarzplan hervorgehoben, um bebaute Gebiete deutlicher zu machen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im INSEK werden Grüne Trittsteine als Strategie beschrieben, per Karte schematisch dargestellt. Die Auswahl der Grünen Trittsteine und kleinräumiger Maß-

In der in Karte 27 S. 170 dargestellten Gebietskulisse der Stadtumbauförderung (Städtebauförderung beinhaltet auch die Sanierungsgebiete) sind insbesondere für Roßlau deutlich geänderte Gebietsgrenzen dargestellt (für Dessau sind geringfügige Änderungen im südlichen Bereich vorgenommen). Dies wird jedoch im Text nicht genau dargestellt, erst auf S. 201 unter Maßnahmen wird die angestrebte Reduzierung der Förderkulissen mit Bezug auf die Karte 27 erwähnt. Zum besseren Verständnis wäre die Darstellung der geänderten Grenzziehungen auch auf den kleinräumigen Karten, für Roßlau Karte 38, S. 199, sinnvoll. Hier sind (nur) die bestehenden Fördergebietsgrenzen dargestellt. Auf Karte 36, S. 195 fehlt die Begrenzung der Stadtumbauquartiere (hellblaue Linie).	nahmen übernimmt die untersetzende Fachplanung. Daher wurde die Qualifizierung der Grünen Trittsteine als Maßnahme definiert. Der Hinweis wird berücksichtigt. Auf die Förderkulisse Stadtumbau wird nun in Kap. 8 eingegangen und damit den kleinräumigen Schwerpunktgebieten zugeordnet. Die Änderungen der Gebietskulissen werden beschrieben, die angesprochene Karte in Kap. 8 verschoben. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für den Zoberberg und die Schaftrift gab es bisher keine Fördergebietskulisse. Sie wird in den Strategiekarten zu diesen Quartieren nun dargestellt.
<u>Kulturamt vom 06.12.2012</u> 3.6 Kultur, Freizeit und Sport 3.6.1 Kultur Historisch betrachtet hatte die Kultur in Dessau-Roßlau schon immer einen hohen Stellenwert. Dieser hat seinen Ursprung im 15. Jahrhundert als Dessau durch die Bautätigkeiten der Fürsten zur Residenzstadt aufgewertet wurde. Der hohe kulturhistorische Stellenwert spiegelt sich heutzutage vor allem im reichhaltigen kulturellen Erbe Dessau-Roßlaus wieder und wird deutlich dadurch sichtbar, dass Dessau-Roßlau mit dem Bauhaus und dem Dessau-Wörlitzer-Gartenreich heute neben Berlin und Weimar die einzige Stadt Deutschlands ist, die zweimal in der Welterbeliste der UNESCO vertreten ist. Zudem ist Dessau-Roßlau als Oberzentrum mit	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird die Anregungen wie folgt beachten: Die Hinweise werden berücksichtigt, die sich zum Entwurf des INSEK geringfügig darstellenden Korrekturen auch mit anderen relevanten Handlungsfeldern abgeglichen und dann im Kapitel 4.6 inhaltlich übernommen.

mehreren Kultureinrichtungen von zentraler Bedeutung ausgestattet (z. B. Anhaltisches Theater, Anhaltische Landesbücherei Dessau, Anhaltische Gemäldegalerie, Museum für Naturkunde und Vorgeschichte) und ist somit ein wesentlicher Teil der abwechslungsreichen und einzigartigen Kulturlandschaft der gesamten Region Anhalt.

Kultureinrichtungen und kulturelle Angebote

Das INSEK Dessau-Roßlau 2025 betrachtet das Themenfeld Kultur integrativ, die Kultur fließt auch in andere Handlungsfelder (z. B. Tourismus, Bildung, Wirtschaft, Landschaft) ein und ist dort auch beschrieben. Die Handlungsfelder orientieren sich an der Ordnung des Leitbildes der Stadt Dessau-Roßlau. Die Analyse beschreibt das vorhandene Kulturangebot der Stadt lediglich exemplarisch und nicht unter Gesichtspunkten ihrer konzeptionell anzustrebenden Bedeutsamkeit. Der Großteil der kulturellen Einrichtungen konzentriert sich auf die Innenstadt Dessaus (siehe Karte 12). Für eine Stadt ihrer Größenordnung verfügt Dessau-Roßlau über eine außergewöhnliche Vielfalt an unterschiedlichen Themen, Einrichtungen und Akteuren im Kulturbereich. Diese umfangreiche kulturelle Infrastruktur wird als Chance für die städtische Entwicklung als Ganzes und zugleich als eine der größten Herausforderungen für den kommunalen Haushalt gesehen. Die Stiftung Bauhaus Dessau und die Kulturstiftung DessauWörlitz sind die größten Imageträger Dessau-Roßlaus. Zugleich sind sie hauptsächliche Destinationen für den nationalen und internationalen Tourismus. Im kulturellen Alltag der Bewohner spielen sie hingegen - mit Ausnahme des Gartenreichs als Naherholungsgebiet - eine eher untergeordnete Rolle. Mit dem Anhaltischen Theater Dessau, der Anhaltischen Landesbücherei Dessau, der Anhaltischen Gemäldegalerie, dem Museum für Naturkunde und Vorgeschichte sowie dem Technikmuseum „Hugo Junkers“ verfügt Dessau-Roßlau über Kultureinrichtungen, die zur historischen und kulturellen Identifikation der gesamten Region Anhalt beitragen. Zudem existiert in Dessau-Roßlau eine Festkultur mit herausragenden Veranstaltungen wie dem Kurt-Weill-Fest und dem Farbfest am Bauhaus. In Roßlau findet jährlich das bedeutendste deutsche Ska-Festival statt und der Flugplatz Dessau ist Veranstaltungsort für das Metalfest Open Air

Die Hinweise werden berücksichtigt, die sich zum Entwurf des INSEK geringfügig darstellenden Korrekturen auch mit anderen relevanten Handlungsfeldern abgeglichen und dann inhaltlich im Kapitel 4.6 übernommen.

Germany. Auf Grund der guten verkehrstechnischen Erreichbarkeit Dessau-Roßlaus und der Lage zwischen Magdeburg, Halle, Leipzig und Berlin wird die Region aber auch die Stadt selbst zunehmend interessanter für überregionale Events. So konnten sich das „Melt!“ und „Splash“ in Ferro-
polis als bedeutsame Festivals im Raum Mitteldeutschland/Berlin-
Brandenburg etablieren. Die Marienkirche, das Museum für Stadtgeschich-
te im Residenzschloss (Johannbau), der Tierpark Dessau und das Ju-
gend-, Kultur- und Seniorenzentrum Krötenhof nehmen insbesondere
hinsichtlich der Innenorientierung (Kulturelle Bildung, Freizeitwert) eine
wichtige Funktion in der Kulturlandschaft Dessau-Roßlaus wahr. Diesen
Einrichtungen ist gemein, dass sie überwiegend durch die Einwohner Des-
sau-Roßlaus und der angrenzenden Kommunen genutzt werden und in ei-
nem engen räumlichen Geflecht direkt in der Innenstadt Dessau bzw. in
direkt angrenzenden Stadtteilen verortet sind. Teilweise bestehen direkte
Nachbarschaften oder Sichtbeziehungen zwischen den einzelnen Adres-
sen. Der soziokulturelle Bereich übernimmt wichtige Bildungs- und Sozial-
aufgaben. Diese Einrichtungen und Initiativen sind entweder lokal und mit
kleinräumigen Einzugsbereichen verortet oder konzentrieren sich auf sehr
spezielle Zielgruppen. Sie tragen wesentlich zur sozialen und kulturellen
Teilhabe – und damit zur Lebensqualität – vor Ort bei und repräsentieren
die unterschiedlichen Identitäten der einzelnen städtischen Teilräume. In
erster Linie gehören dazu die Kulturvereine (Ölmühle Roßlau e. V., Kiez e.
V., Heimatvereine, Sportvereine, Chöre, etc.) und Begegnungsstätten.
Hinzu kommen mit dem Leopoldsfest in Dessau und dem Heimat- und
Schifferfest in Roßlau identitätsstiftende Volksfeste. Insbesondere in den
Ortschaften und peripheren Wohnstandorten bestimmen die Heimatverei-
ne, die Freiwilligen Feuerwehren sowie die Kirchen das kulturelle und ge-
sellschaftliche Leben.

Inhaltliche Ausrichtung und Anpassung der Kulturangebote

Der demographische Wandel stellt den Kulturbereich vor große Heraus-
forderungen. Sinkende Bevölkerungszahlen in Stadt und Region gehen
einher mit weniger Besuchern und Einnahmen. Die Verschiebungen in den
Altersgruppen werden zudem auch Auswirkungen auf bestehende Ziel-

Die Hinweise werden berücksichtigt, die sich zum Entwurf des INSEK
geringfügig darstellenden Korrekturen auch mit anderen relevanten
Handlungsfeldern abgeglichen und dann inhaltlich im Kap. 4.6 über-
nommen.

gruppen haben. Die Situation wird durch stärker gewordene Konkurrenzsituationen im Umland bzw. mit Oberzentren wie Halle, Leipzig, Berlin noch verschärft. An dieser Stelle erweist sich die gute Anbindung an die Großstädte als Chance und Risiko zugleich. Die Einrichtungen der Stadt sind bisher nicht von einschneidenden strukturellen Entscheidungen betroffen gewesen und sollen nach Möglichkeit auch erhalten bleiben. Der Erhalt des Status Quo bindet so viele Ressourcen, dass für die Entwicklung von neuen Anreizen und positiven Effekten keine weiteren Mittel zur Verfügung stehen. Zukünftig bedarf es neuer Angebote für veränderte Rezeptionsgewohnheiten, künstlerische Innovationen sowie kulturwirtschaftliche Aktivitäten. Ein Erhalt der breiten Infrastruktur reduziert den Handlungsspielraum im Bereich der Projektförderung und kann unter Umständen neue Entwicklungen behindern und zukünftige Generationen belasten. Somit stellt sich für die Kulturplanung die Frage, welche Kultureinrichtungen langfristig erhalten werden können und sollen. Das Anhaltische Theater Dessau steht symptomatisch für die Fragen, was man sich leisten kann, wo und wie Einsparungen erreicht werden können und ob Kürzungen der richtige Weg sind oder zu Downgrading-Effekten führen. Vor allem aber auch: Wie können das Theater und andere Kultureinrichtungen zukunfts-fähig entwickelt werden? Das Theater ist sicher eines der Wahrzeichen der Stadt, aber gleichzeitig auch ein großer Kostenfaktor. Zentrale Fragen wie die Entwicklung des Anhaltischen Theaters können schlussendlich nur im Zusammenhang mit der Theaterpolitik des Landes im Rahmen einer gesamtheitlichen Lösung befriedigend beantwortet werden (z. B. Theater- und Orchesterentwicklungsplan für das gesamte Bundesland). Gleiches gilt für die etwaige Einbindung bzw. Fusionierung mit umliegenden Landkreisen, um Kultureinrichtungen mit einer Umlandfunktion auf ein breiteres finanzielles Fundament zu setzen. Eine konsequente, transparente und zielorientierte Kulturpolitik sowie die Stärkung der regionalen Identität und der vorhandenen Potenziale sind u. a. Ziele der Kulturentwicklungsplanung. Als wesentliche Entwicklungsfelder im Kulturbereich wurden die Stärkung der Kulturellen Bildung (Innenorientierung) und der Ausbau des Kulturtourismus (Außenorientierung) herausgearbeitet. Unerlässliche Kernmaßnahmen zur Stärkung und weiteren Entfaltung dieser Bereiche

werden im Ausbau intensiver Kooperation und Koordination innerhalb des Kulturbereichs und mit relevanten Partnern aus den Bereichen Bildung, Tourismus und Wirtschaft gesehen.

6.6 Kultur, Freizeit und Sport

Entwicklung Handlungsschwerpunkte

Kultur, Freizeit und Sport sind zentrale Einflussfaktoren auf die Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung Dessau-Roßlaus. So ist insbesondere das Kulturleben unter Berücksichtigung der demographischen Situation als entscheidender Ansiedlungs- und Bindungsfaktor für junge Menschen, als ein wichtiger Faktor bei der Standortentscheidung für Unternehmen sowie als ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Stadt Dessau-Roßlau zu entwickeln. Als aus Sicht der Stadtentwicklung wesentliche strategisch zu entwickelnde Institutionen, Adressen (Standorte) oder Funktionsräume werden folgende benannt:

- *Welterbestätten Bauhaus Dessau* – Stiftung Bauhaus Dessau mit Bauhaus-Gebäude und Meisterhäuserensemble, einzelnen Bauhausstandorten (Anmeldung der Laubenganghäuser für die UNESCO-Weltkulturerbeliste) sowie dem geplanten Ausstellungszentrum;
- *Gartenreich DessauWörlitz* – mit Schlössern, Parks und historischen Gebäuden;
- *Kernbereich Innenstadt Dessau* – als Konzentrationszone von Einrichtungen, Adressen und Schauplätzen für entsprechende Aktivitäten (Anhaltische Landesbibliothek mit Haupt- und Wissenschaftlicher Bibliothek, Anhaltisches Theater, Johannbau/Anhalt-Forum, Kiez-Kino, Marienkirche, Museumskreuzung, Offener Kanal Dessau, Schwabehaus, Stadtarchiv/Neubau Stadtarchiv, UCI Kino, VorOrt-Haus);
- *Zentrale Kulturstandorte außerhalb der Innenstadt* – Stärkung der Ortsmitten als soziokulturelle Orte sowie touristisch relevante Kultur-Hotspots (z. B. Technikmuseum „Hugo-Junkers“, Burg Roßlau);
- *Zentrale Adressen des Sports und der Freizeit außerhalb der Innenstadt* – wichtige große Sportanlagen (Anhalt-Arena, Paul-Greifzu-Stadion), Wassersportanlagen (Yachthafen Dessau und Bootshäuser

Die Hinweise werden berücksichtigt, die sich zum Entwurf des INSEK geringfügig darstellenden Korrekturen auch mit anderen relevanten Handlungsfeldern abgeglichen und dann in überarbeiteter Form inhaltlich im Kap. 6.6 übernommen.

Roßlau), Mitte Roßlau (Elbe-Rossel-Halle); • <i>Forste und Elbwiesen</i> – Große zusammenhängende Freiräume und Naherholungsgebiete wie der Naturpark Fläming, die Mosigkauer Heide und die Elbwiesen/-auen; • <i>Radwegenetz</i> – als wichtiger Faktor für Freizeit und Kultur- und Natur-Tourismus. Maßnahmen: • Räumliches Teilkonzept Kultur bzw. Kulturentwicklungsplan erstellen • Masterplan Bauhausstadt umsetzen • Masterplan Innenstadt umsetzen • Tourismuskonzept erstellen • Stadtmarketinggesellschaft etablieren Profilierung von Kultureinrichtungen unter dem Aspekt der Außenorientierung (Kulturtourismus) Die hochkarätigen Kultureinrichtungen der Stadt, die für das Profil und Image von Mitteldeutschland stehen und beste deutsche und europäische Kulturtradition repräsentieren, müssen verstärkt als wesentliche Qualität herausgestellt und umfänglich kommuniziert werden. In Kooperation mit dem Land Sachsen-Anhalt und dem Bund muss diese Qualität auch für die Stadtentwicklung genutzt werden. Einen besonderen Fokus stellen dabei die räumliche und konzeptionelle Vernetzung der UNESCO-Welterbestätten (Bauhaus Dessau, Gartenreich Dessau-Wörlitz) und das Biosphärenreservat Mittlere Elbieder drei Welterbestätten (Bauhaus, Gartenreich, Biosphärenreservat) als Schauplätze und Fokus einer alten und neuen Avantgarde der Stadt- und Landschaftsentwicklung dar. Diese sind mit Blick auf bauliche und marketingtechnische Kräfte zu priorisieren. Die Förderung von Synergien und die vernetzte Organisation mit der Tourismusförderung und dem Stadtmarketing sind anzustreben. Erzielt werden muss zudem eine Belebung der Stadt durch eine Fokussierung der Kulturangebote (sowohl mit Blick auf die Einrichtungen als auch die Events) auf die Innenstadt Dessaus.	Die Hinweise werden berücksichtigt, die Maßnahmen dazu sind bereits im INSEK enthalten. Die Hinweise werden berücksichtigt, die sich zum Entwurf des INSEK geringfügig darstellenden Korrekturen auch mit anderen relevanten Handlungsfeldern abgeglichen und dann in überarbeiteter Form aber inhaltlich im Kapitel 6.6 übernommen.
--	--

Profilierung von Kulturangeboten unter dem Aspekt der Innenorientierung (Kulturelle Bildung)

Dessau-Roßlau hält vielfältige Kultur-, Bildungs- und Freizeitangebote vor, die wesentlich zur Identifikation mit der Stadt und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger beitragen (können). Dies bedarf der Pflege der regional wichtigen Adressen und Identifikationsorte (Anhaltisches Theater, Anhaltische Gemäldegalerie mit der bedeutenden Kunstsammlung „Alte Meister“, Anhaltische Landesbibliothek Dessau, Museum für Naturkunde und Vorgeschichte, Museum für Stadtgeschichte und Moses-Mendelssohn-Zentrum). Außerhalb der Innenstadt sind Kultur-Hotspots (z. B. Technikmuseum „Hugo-Junkers“, Burg Roßlau) in ihren Potenzialen zu unterstützen. Hierfür muss die Stadt Dessau-Roßlau jedoch vorrangig ein eigenes Profil definieren und stärken. Mit Blick auf sinkende Einnahmen und starke Konkurrenzsituationen im Umland bzw. mit Oberzentren wie Halle, Leipzig, Berlin ist die klare Positionierung und die Wirtschaftlichkeit der Einrichtungen und Angebote zu erstreben und durch Bewirtschaftungskonzepte abzusichern. Als Lösungsansatz wird die Schaffung von Synergien gesehen. Bisher sind die Kultureinrichtungen der Stadt sowie der Region kaum miteinander vernetzt. Ein Ziel muss es daher sein, Netzwerke und Kooperationen mit und zwischen den Partnern zu initiieren. Im Rahmen einer zukunftsfähigen strukturellen Anpassung und inhaltlichen Ausrichtung muss Qualität erhalten bleiben.

Maßnahmen:

- Entwicklung eines Stadtprofils als kulturelles Zentrum Anhalts und zum Bewahren des kulturellen Erbes der Region Anhalt
- Bildung und dauerhafte Bedienung tragfähiger Netzwerke zur Strukturierung der Kulturangebote, des Marketings, der Nachwuchsförderung
- Förderung von Partnerschaften zur Finanzierung der Kulturangebote
- Entwicklung maßgeschneiderter Angebote für Zielgruppen

Freizeitgestaltung und Events

Die Freizeitangebote in der Innenstadt sind zu stärken und mit Angeboten urbaner Freizeitgestaltung, Gastronomie und Erlebnisangeboten zu kop-

Die Hinweise werden berücksichtigt, die sich zum Entwurf des INSEK geringfügig darstellenden Korrekturen auch mit anderen relevanten Handlungsfeldern abgeglichen und dann in überarbeiteter Form aber inhaltlich im Kapitel 6.6 übernommen.

Die Hinweise werden berücksichtigt, die sich zum Entwurf des INSEK geringfügig darstellenden Korrekturen auch mit anderen relevanten

peln. Als wichtige Adressen des Sports sind außerhalb der Innenstadt die Anhalt-Arena, das Paul-Greifzu-Stadion sowie die Elbe-Rosell-Halle zu fördern. Ergänzend dazu nehmen die Wassersportanlagen (Yachthafen Dessau und Bootshäuser Roßlau) eine herausgehobene Rolle ein. Die Vielfalt und Qualität der Freizeitgestaltungsmöglichkeiten in der umgebenden Landschaft ist zu sichern und weiter auszubauen. Bedeutsame überregionale Festivals und Events wie das Kurt-Weill-Fest, das Farbfest, das Ska-Festival auf der Roßlauer Burg oder das Metalfest Open Air Germany auf dem Flugplatz sind als wichtige Profilgeber zu unterstützen.

Maßnahmen:

- Entwicklung Kultur- und Erlebnismanagement für die Innenstadt
- Entwicklung einer Freifläche für kulturelle Großveranstaltungen (zentraler Festplatz)

Sicherung eines breiten, angepassten Sport- und Spielangebotes

Sportanlagen und Spielplätze als wichtiger Imagefaktor und Beitrag zur Lebensqualität sind zu erhalten. Ziel ist das Vorhalten und Entwickeln eines bedarfsgerechten und zukunftssträchtigen Sports sowohl im Kinder- und Jugendbereich, im Wettkampfsport als auch punktuell im Leistungssport. Dies erfordert die bedarfsgerechte Anpassung der Angebote und Anlagen des Sports (inkl. Sondersportanlagen) an die demographische Entwicklung. Dabei sind vorzugsweise integrierte Anlagen mit Lagegunst zu fördern. Darüber hinaus soll die Vielseitigkeit und Qualität der Sportvereine bedarfsgerecht und zielgruppenorientiert gefördert werden. In den Ortschaften werden alternative Freizeitangebote in den „starken Ortsmiten“ besonders unterstützt.

Maßnahme:

- Räumliches Teilkonzept Sport erstellen

Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Lebens in den Ortschaften

Trotz der Vielgestaltigkeit der Ortschaften in Dessau-Roßlau kann festgestellt werden, dass die kulturell und sozial genutzten Adressen an spezielle Gebäude und Ensembles gebunden sind. Diese haben für das Zugehörigkeitsgefühl und die Integration der Bewohner in das öffentliche Leben der

Handlungsfeldern abgeglichen und dann in überarbeiteter Form inhaltlich übernommen.“

Die Hinweise/der Text werden berücksichtigt, die sich zum Entwurf des INSEK geringfügig darstellenden Korrekturen auch mit anderen relevanten Handlungsfeldern abgeglichen und dann inhaltlich übernommen. Die Textpassage „Das Engagement der Vereine insbesondere für den Kinder- und Jugendsport, Wettkampfsport und den Seniorensport ist vereinsübergreifend zu fördern.“ wird erhalten.

Der Hinweis/Text ist bereits im INSEK berücksichtigt.

Ortschaften eine große Bedeutung. Insbesondere die ansässigen Heimat- und Sportvereine müssen verstärkt einbezogen und unterstützt werden, damit weiterhin Angebote im ländlichen Raum existieren. Hierfür bedarf es gemeinsamer, offener Adressen (wie Schulen) und vor allem Netzwerke.

Tiefbauamt vom 12.11.2012

Das Tiefbauamt hat im Zuge der Erarbeitung des INSEK-Entwurfes insbesondere zu Aspekten der Verkehrsentwicklung Stellung genommen. Die im Handlungsfeld 6.7 Handel, Versorgung und Mobilität der Strategie INSEK 2025 getroffenen Aussagen zur ÖPNV-Entwicklung entsprechen weitestgehend den Festlegungen des aktuellen Nahverkehrsplanes. Das Tiefbauamt als ÖPNV-Aufgabenträger hatte deshalb die Inhalte des Entwurfes grundsätzlich befürwortet.

Nach Kenntnis des gesamten INSEK-Entwurfes zeigt sich, dass die Auswirkungen des Handlungsfeldes 6.3 Städtebau und Wohnen und die detaillierten Betrachtungen im Teilkonzept Wohnen und Städtebau unzureichend im Handlungsfeld 6.7 berücksichtigt werden. Die Wohnquartiere Schaftrift und Zoberberg werden der Kategorie „Umstrukturierung mit Priorität (Schrumpfung)“ zugeordnet. Mittelfristig werden der seit 10 Jahren verkehrenden Straßenbahnlinie Dessau-West wesentliche Potenziale entzogen. Gerade die Wohnbevölkerung ist die Basis für eine kontinuierliche Nachfrage im ÖPNV. Die mittelfristig vorgesehene starke Schrumpfung gefährdet die wirtschaftliche Betreibung des Verkehrsmittels Straßenbahn. Die unter der Überschrift „Zukunftsfähige Mobilitätsangebote für mehr Lebensqualität“ enthaltene Maßnahme „Beobachtung der Verkehrsbedarfe als Basis für notwendige Strukturanpassungen“ ist zwar formal richtig, spiegelt aber die Brisanz in Bezug auf die Straßenbahn als Hauptverkehrsmittel des ÖPNV in der Stadt Dessau-Roßlau nur unzureichend wider. Nach dem INSEK ist anzustreben "dass ,alle wichtigen Einrichtungen und Anlagen in der Gesamtstadt kundenfreundlich und günstig über den ÖPNV erschlossen sind“ und die Erreichbarkeit der Innenstadt weiter zu

Der Hinweis bestätigt das INSEK.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Beim Stadtumbau wird die Auslastung der schienengebundene Infrastruktur – insbesondere für langfristig zu sichernde Strecken – als Kriterium aufgenommen, gleichwohl das Fachamt wirtschaftliche Schwellenwerte für den Einsatz des Verkehrsmittels Straßenbahn in Abhängigkeit des Wohnungsrückbaus nicht angeben kann. Grundsätzlich ist an diesen Strecken – also Innenstadt-Süd und Innenstadt-West – auf den Erhalt von Fahrgastpotenzialen hinzuwirken.

verbessern ist. Das wird nur möglich sein, wenn der ÖPNV und im Stadtteil Dessau insbesondere die Straßenbahnlinien über ausreichend Potenziale in ihrem Einzugsbereich verfügen, um in einem angemessenen Takt Verkehrsleistungen anbieten zu können. Deshalb muss das INSEK das Ziel verfolgen, Stadtentwicklung nicht nur in der Innenstadt zu konzentrieren, sondern auch an den Nahverkehrstrassen zu forcieren. Die verkehrspolitische Zielstellung des Nahverkehrsplanes „Berücksichtigung der ÖPNV-Netzstruktur (insbesondere der Straßenbahn) bei Standortentscheidungen großer Verkehrserzeuger“ sollte hierbei als Leitfaden dienen. Im Umkehrschluss heißt das, dass man Verkehrserzeuger nicht vom Netz nimmt. Der Nahverkehrsplan für die Stadt Dessau-Roßlau 2008 bis 2015 ist Beschlusslage des Stadtrates vom 04. Juni 2008. Bei der weiteren Bearbeitung des INSEK-Entwurfes sind die genannten Aspekte des ÖPNV zu thematisieren.	
---	--