

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	BV/161/2014/PDR
Einreicher:	Fraktion Pro Dessau-Roßlau Fraktion der CDU

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Stadtrat	öffentlich	18.06.2014				

Titel: Teilentlastung der Kavaliertstraße als Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des 1. Bauabschnitts

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat zieht gemäß § 45 Abs.2 GO LSA die Beschlussvorlage BV/093/2014/VI-66 „Teilentlastung der Kavaliertstraße als Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des 1. Bauabschnittes“ zur eigenen Beschlussfassung an sich.

Der Oberbürgermeister wird angewiesen, den Vollzug des Beschlusses des Ausschusses für Bauwesen, Verkehr und Umwelt vom 06.05.2014 bis zur Beschlussfassung durch den Stadtrat auszusetzen.

Gesetzliche Grundlagen:	
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	
Hinweise zur Veröffentlichung:	

Relevanz mit Leitbild

Vorlage nicht leitbildrelevant	x
--------------------------------	---

Finanzbedarf/Finanzierung:

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Einreicher:

Fraktionsvorsitzende der

.....
Fraktion Pro Dessau-Roßlau

.....
Fraktion der CDU

beschlossen im Stadtrat am:

Dr. Exner
Vorsitzender des Stadtrates

Hoffmann
1. Stellvertreter

Storz
2. Stellvertreter

Anlage 1:**Begründung:**

Gemäß § 45 Abs.2 GO LSA kann der Gemeinde- / Stadtrat jede Angelegenheit an sich ziehen und Beschlüsse der beschließenden Ausschüsse, solange sie noch nicht vollzogen sind, ändern oder aufheben.

Der Einreicher erachtet die in den Ausschüssen getroffenen Entscheidungen als für große Teile der Bewohner der Innenstadt nachteilig und sogar gesundheitsschädlich, weil erhebliche Verkehrsmengen in Wohngebiete verdrängt werden, ohne dass die vorhandenen Straßen hierfür geeignet sind oder eine Ertüchtigung vorgesehen, beschlossen oder finanziert ist.

Weiterhin basiert das vorgeschlagene Konzept der Teilentlastung (Anlage 2 zur Beschlussvorlage) auf unzureichenden bzw. fehlerhaften Annahmen.

Im Einzelnen:

Auf einer Länge von 470 m soll bei folgender Ausgangssituation eine Verkehrsberuhigung der Kavallerstraße erfolgen. Der betreffende Straßenabschnitt Kavallerstraße wird gegenwärtig durch 18.000 bis 20.000 Fahrzeuge täglich befahren. In einer früher vorgelegten Studie heißt es, bei einer Verkehrsbelastung von ca. 8.000 Fahrzeugen täglich ist eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle in die Straße bei gleichzeitiger Reduzierung der Fahrspuren für die Autos und einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h machbar. Das heißt ca. 10.000 Fahrzeuge täglich müssen bei Umsetzung des mehrheitlich beschlossenen Umbauprojektes künftig andere Wege durch die Stadt nehmen.

Überhaupt noch nicht berücksichtigt ist hierbei, welche Wege der Schwerlastverkehr dann nehmen soll. Dieser ist bei der vorhandenen Brückenbegrenzung der Muldebrücke auf Fahrzeuge unter 18 t gegenwärtig ohnehin im Bereich der Kavallerstraße stark verringert. Dies wird sich jedoch mit der Freigabe der Behelfsbrücke und später mit der neuen Muldebrücke wieder ändern.

Die zusätzlichen Belastungen für die Karlstraße, Willi-Lohmann-Straße, Friedrichstraße, Antoinettenstraße, Fritz-Hesse-Straße usw. sind laut vorgelegtem Verkehrsgutachten künftig erheblich.

Die als Absichtserklärung in den Beschluss aufgenommenen Aufwertungsmaßnahmen für die Fritz-Hesse-Straße, Kurt-Weil-Straße, Karlstraße und Schlachthofstraße sowie weitere Kreuzungsbereiche, welche durch veränderte Verkehrsführung komplett verändert, das heißt umgebaut werden müssen, sind in ihrem Umfang gegenwärtig noch überhaupt nicht zu überblicken. Die Fritz-Hesse-Straße müsste überhaupt erst einmal grundhaft erneuert werden, da diese sich in einem desolaten und verkehrsfährdenden Zustand befindet. Die

Kreuzungsbereiche Willy-Lohmann-Straße/Askanische Straße oder Antoinettenstraße/Friedrichstraße sind in ihren Abbiegerradien für große LKW nicht oder nur bedingt für die vorgesehene Verkehrsführung geeignet. Auch sie müssten hierfür erst einmal ertüchtigt werden. Für diese notwendigen Ausbau-/Aufwertungsmaßnahmen existieren bislang weder fachliche Planungen noch Finanzierungsansätze im städtischen Haushalt.

Angedachte Maßnahmen wie Flüsterasphalt in der Karlstraße sind zur Lärminderung gar nicht geeignet. Der sogenannte Flüsterasphalt kann nur dann zu einer Lärminderung führen wenn die Rollgeräusche lauter sind als der Motorlärm. Nachweislich ist dies erst ab einer Geschwindigkeit >70 km/h der Fall. Wie soll bei 30 km/h in der Karlstraße Lärm durch Asphalt gemindert werden? Wer soll für derartige Schildbürgerstreiche Finanzierungen oder gar Fördermittel bereitstellen?

Auch wenn der Einreicher für eine Neugestaltung und im Ergebnis auch eine Verkehrsberuhigung der Kavalierrstraße ist, kann man doch nicht mit Scheuklappen für alles andere darauf beharren, isoliert jetzt 470 m Straße verkehrsberuhigt auszubauen und dafür nebenbei mal eben ca. 2.700 m innerstädtische Umleitungsstrecken durch Wohnanliegerstraßen erzeugen.

Verkehrsbelastungen, vor allem Straßenlärm und Feinstaub beeinträchtigen nicht nur die Lebensqualität allgemein, sondern konkret nach jüngeren Studien die Gesundheit und verringern die Lebenserwartung. Bei der Beschlussfassung der Ausschüsse sind jedoch diese (Gesundheits-) Interessen der Bürger und Anwohner in den von der „Verkehrsverdrängung“ betroffenen Stadtteilen nicht oder bestenfalls unzureichend gewürdigt worden.