

Cornelia Lüddemann
Bertolt-Brecht-Straße 12
06844 Dessau

Dessau, am 06.01.2011

Beigeordneter für Wirtschaft und Stadtentwicklung
Herr Hantusch
Zerbster Straße 4

06844 Dessau-Roßlau

Einwendungen im Planfeststellungsverfahren für den Bau der Ostrandstraße, 2.BA Ringschluss und 3.BA Zweite Muldebrücke

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bewohnerin Dessau-Nords wende ich mich gegen die öffentlich ausgelegte Planung für den Bau der Ostrandstraße, 2.BA Ringschluss und 3.BA Zweite Muldebrücke.

Für mich und meine Familie werden wichtige Erholungs- und Freizeitflächen Schillerpark; Biergarten Riekchen durch Verlärmung, teilweise Zerstörung und Zerschneidung beeinträchtigt. Der Zugang zu Freizeiteinrichtungen wie dem Landhaus und dem angrenzenden Naherholungsgebiet Luisium- Muldeauen wird für Fußgänger und Radfahrer erschwert. Während der Bauzeit und Betrieb wird meine Joggingstrecke, meine Langlaufstrecke, der Hauptbewegungsraum für und mit meinem dreijährigen Neffen Lärm, Schadstoffen und Erschütterungen ausgesetzt. Darüber hinaus weist die Planung schwere Mängel für Radfahrer auf – sie setzt mich und meine Familie, die wir bewusst kein Auto haben und uns in dieser Gegend oft per Rad bewegen als RadfahrerInnen besonderen Gefährdungen und unnötigen Umwegen aus.

Auch als Bürgerin von Sachsen-Anhalt und Deutschland sehe ich mich als Betroffene, da mit diesen Bauwerken Steuergelder der gesamten Bevölkerung in nicht unerheblichem Umfang verplant werden. Der Landtag hat gerade erst beschlossen, dass Gender Budgeting als Prinzip der Haushaltsführung in Sachsen-Anhalt beachtet werden soll. Dies kann ich beim in Rede stehenden Projekt nicht erkennen.

Weiterhin protestiere ich dagegen, dass ein und dieselbe Behörde drei Inhalte wahrnimmt. Die **Identität von Vorhabenträger, Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde** verstößt gegen den Grundsatz effektiven Rechtsschutzes, der auch im Verfahrensrecht Berücksichtigung finden muss. Das Planfeststellungsverfahren ist mit öffentlicher Auslegung, der Möglichkeit zu Einwendungen und Stellungnahmen und der im Verwaltungsverfahrensgesetz vorgesehenen Prüfung durch mehrere Behörden, auf Rechtsschutz bereits im Verfahren ausgerichtet, der bei nur einer zuständigen Behörde nicht mehr gewährleistet ist. Auch ein faires Verfahren ist so nicht mehr zu gewährleisten.

Die öffentliche Bekanntmachung ist fehlerhaft sowohl hinsichtlich der angegebenen Rechtsgrundlagen wie auch widersprüchlich und daher falsch hinsichtlich des Ablaufs der Einwendungsfrist. Es wird die erneute öffentliche Bekanntmachung und erneute Auslegung der Planunterlagen gefordert.

Die Trennung der Abschnitte in zwei Verfahren ist nicht sachgerecht. Die Straßenabschnitte sind nur 0,6 und 1,4 km lang. Ihre verkehrlichen Wirkungen sind deutlich andere, abhängig davon, ob beide oder nur einer von beiden gebaut wird. In den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren finde ich jedoch keine Untersuchungen, die positive Einzelwirkungen belegen könnten. Beim Bau der 2. Muldebrücke (3. BA) ohne Ringschluss Dessau Nord (2.BA) sind negative Effekte wie eine deutlich höhere Belastung der Karlstraße und des Friederikenplatzes zu erwarten, denn der Verkehr kann von der 2. Muldebrücke kommend nur über diese beiden Straßen abfließen. Zudem ist die Gefahr groß, dass bei Sanierung und Sperrung der Friedensbrücke eine Umleitung des gesamten Verkehrs über die 2. Muldebrücke erfolgt, was zu unvermeidbaren temporären Belastungen für die Anwohner der Karlstraße und des Friederikenplatzes führen wird. Zudem wird nicht klar, inwieweit die 2. Muldebrücke (einspurig) den Verkehr während der Erneuerung der Friedensbrücke besser aufnehmen kann als der Ersatzneubau. Die Einzelwirkung des Ringschlusses Dessau-Nord hat ebenfalls ausschließlich negative Verkehrsauswirkungen, denn der Verkehr am Friederikenplatz wird zunehmen. Eine Entlastung der Karlstraße wird dadurch nicht erreicht. Eine Trennung in zwei Planfeststellungsverfahren ist nicht sachgerecht, da die positiven Einzelwirkungen nicht belegt sind und die negativen Auswirkungen deutlich überwiegen werden.

Die Begründungen zur Notwendigkeit von 2. BA Ringschluss Dessau-Nord und 3. BA Muldebrücke sind fehlerhaft. In der einleitenden Beschreibung wird argumentiert, dass der Ringschluss und die 2. Muldebrücke erforderlich seien, da sonst die notwendige Reduzierung des KFZ-Verkehrs auf unter 5000 Kfz/24h in der Kavallerstraße nicht (und auch bis 2025 nicht) erreichbar sei. Die Unterlagen zeigen aber: Gemäß Prognose-Planfall 2015 ohne 2. Muldebrücke und Ringschluss Nord fahren im Jahr 2015 5017 Kfz/24 h auf der Kavallerstraße mit weiter abnehmender Tendenz wegen des Bevölkerungsrückganges. Hier werden die Ergebnisse und Daten der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes der Stadt nicht ausreichend bei der Planung berücksichtigt. Denn die in den Unterlagen zitierten Daten zeigen, dass das Verkehrsziel Innenstadtberuhigung (Kavallerstraße) und damit das Zentrenkonzept sehr wohl ohne Ringschluss und 2. Muldebrücke machbar ist. Es wird begründet, dass die 2. Muldebrücke notwendig sei, da sonst die Friedensbrücke nur über einen technisch und finanziell aufwändigen Ersatzneubau zu bewerkstelligen ist, mit neuen Auswirkungen auf die Schutzgüter. Auch könne der Ersatzneubau der Verkehrsbelastung nicht gerecht werden (s. Zusammenfassung UVU, S.22). Die Argumente sind nicht stichhaltig: Der Ersatzneubau ist finanziell deutlich weniger aufwendig als eine 2. Muldebrücke, die Auswirkungen auf die Schutzgüter beschränken sich im Wesentlichen auf die Bauphase.

In der UVU wird auf ein Gutachten zur Sanierungsbedürftigkeit der Friedensbrücke von 2005 Bezug genommen: „Im Ergebnis des Gutachtens ist zu erwarten, dass bei nur auf das Nötigste beschränkten Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen eine Nutzungsdauer ab 2005 bei günstigem Verlauf von 6-8 Jahren prognostiziert werden kann“. Sechs Jahre waren mit Beginn des Planfeststellungsverfahrens bereits verstrichen. Aus den PFV-Unterlagen wird nicht ersichtlich, inwieweit ein realistischer Zeitplan für die Errichtung der 2. Muldebrücke rechtzeitig für eine Sanierung der Friedensbrücke erfolgen kann. Den Unterlagen zum PFV liegen keine aktuellen Untersuchungen bei, wie lange die Nutzungsdauer der Friedensbrücke inzwischen eingeschätzt wird. Damit ist eine wesentliche Begründung für die Notwendigkeit zum Bau der 2. Muldebrücke nicht stichhaltig und nachvollziehbar.

Die Verkehrsprognosen sind veraltet und unzureichend. Der „relevante aktuelle Verkehr“ wird mit Zahlen von 2003 angegeben, Zahlen also, die 7 Jahre alt sind. In der Zwischenzeit hat sich straßenbautechnisch einiges in Dessau getan. Es wird in den

Planungsunterlagen angemerkt: „durch die Fertigstellung der Roßblauer Allee und der Heinrich-Deist-Straße als Teil des nordwestlichen Tangentensystems konnten bereits deutliche Entlastungseffekte im nördlichen Stadtgebiet Dessaus, insbesondere in der Albrechtstraße und Wolfgangstraße erreicht werden.“ Anscheinend gibt es zu dieser Behauptung aber keine neuen Zahlen. Stichprobenartige Zahlen werden aus dem Jahr 2008 gegeben, da war die Heinrich-Deist-Straße noch gar nicht fertig.

Es fehlt eine Gegenüberstellung eines sogen. „Nullfall 2025“ mit einem „Planfall 2025“, ebenso wie ein „Ist-Fall 2010“ der alle bisher neu gebauten Straßen enthält. Nur aus solchen Prognosen mit richtigem Prognosehorizont lassen sich die Grundlagen für die Verkehrssituation ebenso wie diejenigen für die Belastungen durch Bau und Straßenbetrieb sinnvoll ermitteln. Die Darstellungen im Erläuterungsbericht sind nicht nachvollziehbar, die Bewertung stützt sich nicht auf die Erläuterungen davor und ist damit schlicht unplausibel. Für die Auswirkungen muss eine Prognose mit dem allgemein üblichen Prognosehorizont 2025 erarbeitet und einem Fall ohne Ausbau 2025 gegenüber gestellt werden.

Die schalltechnische Untersuchung ist fehlerhaft. Es muss für die schalltechnische Untersuchung nach Anlage 1 Tabelle A der 16.BImSchV von der Funktion einer Gemeindeverbindungsstraße ausgegangen werden, für die ein Lkw-Anteil von 20 % tags und 10 % nachts anzusetzen ist – daher muss die schalltechnische Untersuchung wiederholt werden, auch diese mit Planungshorizont 2025. Dazu muss der Lkw-Anteil mit 20 und 20 % entsprechend einer Gemeindeverbindungsstraße angesetzt werden und nicht mit nur 10 und 3 % tags und nachts.

Ich fordere eine nachvollziehbare und plausible Ermittlung der Belastungen durch Lärm, Schadstoffe, Staub, Erschütterungen, Lichtimmissionen etc. während der Bauzeit.

Es müssen aktive Lärmschutzmaßnahmen wie lärm mindernder Asphalt geplant werden. Ebenso muss eine Gesamtlärbetrachtung erfolgen.

Die Planung beeinträchtigt die Freizeit- und Erholungsfunktion: Die Straße wird die Erholungsfunktion des Schillerparks durch Zerschneidung, Abgase und Verkehrslärm stark beeinträchtigen. Dies gilt auch für die familienfreundliche Gaststätte mit Biergarten „Riekchen“, die in Dessau- Nord ein gut besuchter Freizeitort ist. Zwar wird in der UVU behauptet: „Eine Vielzahl von möglichen negativen Auswirkungen der Straße werden durch Vermeidungsmaßnahmen verhindert. Das betrifft den Schutz von Menschen vor Verkehrslärm [...]“ Aus meiner Sicht werden Erholungssuchende im Schillerpark und im Biergarten Riekchen zusätzlichem Verkehrslärm ausgesetzt, da in Planungsunterlage 11 festgehalten ist, dass im gesamten 2. BA keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

Die Verlärmung ruhiger Gebiete, wie Schillerpark, Kleingartenanlagen und der Scheplake widerspricht der Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie der EU grundlegend. Diese hat den Schutz ruhiger für die Erholung der Bevölkerung vorgesehener Gebiete zum Inhalt. Der Bereich der Kleingartensiedlungen, Schillerpark, Scheplake und Dessau-Wörlitzer-Gartenreich wird durch den Ringschluss Nord in den Randbereichen verlärm. Dies ist insbesondere nicht zu rechtfertigen, da durch die Baumaßnahme demgegenüber die Lärminderung im Bereich der Albrechtstraße und Kavaliertstraße gemäß Lärmaktionsplan der Stadt nur verhältnismäßig gering ausfällt und zudem auch durch andere Maßnahmen (z. B. Flüsterasphalt, rechts vor links u. a.) in annähernd derselben Höhe erreicht werden könnten. Hier hat keine Alternativenprüfung stattgefunden.


Die Zerschneidungswirkung zwischen Wohngebiet, Park und angrenzendem Naturraum (Naherholungsgebiet) für Radfahrer und Fußgänger wird nicht thematisiert, ist aber beträchtlich. Der Ringschluss Dessau-Nord verhindert den direkten Zugang für Fußgänger und Radfahrer aus Nord zum Landhaus, zur Mulde und zum Luisium. Insbesondere auf der Walderseestraße und auf der Ringstraße-Straße ist am Wochenende ein hohes Aufkommen an Freizeitverkehr von Fußgängern und Radfahrern (darunter viele Familien), die durch die

Straße behindert werden. Es sind keine Fußgängerüberwege vorgesehen – dies ist nicht angemessen. Die Mittelinseln sind nicht ausreichend dimensioniert, so dass Radfahrer mit Kinderanhängern keinen Platz darauf hätten – dies führt bspw. zu einer Gefährdung der Radfahrer und Kinder im Anhänger.

Die Planungen weisen schwerwiegende Planungsmängel für den Radverkehr auf.

Denn der Ringschluss Nord sieht keine durchgehenden Radwege vor, der Radweg wechselt zwischendurch die Straßenseite und fehlt im letzten Teilstück ganz. Der UVU kann entnommen werden, dass die Radfahrer für das fehlende Teilstück offenbar auf die Scheplake ausweichen sollen. Diese Umwege und zum Teil mehrfachen Seitenwechsel sind nicht hinnehmbar.

Der kombinierten Radfußweg geben, der von den Radfahrern offenbar beidseitig benutzt werden soll ist mit 2,50 m eindeutig zu schmal dimensioniert, denn die empfohlene Mindestbreite beträgt 3 m (vgl. "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010"). In beide Richtungen benutzungspflichtige Radwege schneiden, was die Unfallstatistik angeht sehr schlecht ab. Nach StVO sind solche in beide Richtungen benutzungspflichtigen Radwege daher nur noch im Ausnahmefall zugelassen. Dieser Ausnahmefall wird nicht begründet. Die Straßenplanung ist aus Sicht des Radverkehrs mangelhaft, orientiert sich nicht an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und setzt die Radfahrer unnötigen Umwegen und erhöhten Gefahren aus. Damit widerspricht die Planung auch dem in der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes genannten Ziel der „Verkehrsverlagerung auf umweltschonende und flächensparende Verkehrsmittel“ wie Füße, Fahrrad und ÖPNV. Sollte die Straße realisiert werden, sind beidseitig durchgängige, ausreichend dimensionierte Radwege oder Radstreifen anzulegen. Der Radweg ist vom Fußweg zu trennen. Dies gilt ebenso für den 3. BA.



Cornelia Lüddemann