Neubau der Stadtstraße **Ostrandstraße 2. BA Ringschluss Dessau-Nord**

Von km	**0**	bis km	**1,42**	Baulastträger:
Nächster Ort:	**Dessau-Roßlau**			**Stadt Dessau-Roßlau**
Baulänge:	**1,42 km**			**Tiefbauamt**
Länge der Anschlüsse:	**0,15 km**			

Genehmigungsplanung

für eine Stadtstraße

-Erläuterungsbericht-

Aufgestellt: Dessau-Roßlau, den _____ Stadt Dessau-Roßlau, Tiefbauamt Im Auftrag _____	

1. Darstellung der Baumaßnahme 2
1.1. Planerische Beschreibung 2
1.2. Straßenbauliche Beschreibung 3

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme 3
2.1. Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren 3
2.2. Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen 4
2.3. Raumordnerische Entwicklungsziele 9
2.4. Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur 13
2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen 13

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme 14
3.1. Trassenbeschreibung der Varianten 14
3.2. Kurze Charakteristik von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum 16
3.3. Beurteilung der Varianten 17
3.4. Aussagen Dritter zu Varianten 22
3.5. Wirtschaftlichkeit der Varianten 23
3.6. Gewählte Linie 23

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme 23
4.1. Trassierung 23
4.2. Querschnitt 25
4.3. Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz 28
4.4. Baugrund, Erdarbeiten 32
4.5. Entwässerung 35
4.6. Ingenieurbauwerke 40
4.7. Straßenausstattung 40
4.8. Besondere Anlagen 43
4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen 43
4.10. Leitungen 43

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 44
5.1. Lärmschutzmaßnahmen 44
5.2. Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten 44
5.3. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft 44

6. Erläuterung zur Kostenberechnung 46

7. Verfahren 46

8. Durchführung der Baumaßnahme 47

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1. Planerische Beschreibung

Die geplante Baumaßnahme umfasst den Teilabschnitt Ringschluss Dessau-Nord der Ostrandstraße im Stadtteil Dessau der Stadt Dessau-Roßlau.

Die Baumaßnahme Ringschluss Dessau-Nord beinhaltet den Streckenabschnitt zwischen dem bereits fertig gestellten Bauabschnitt der Ostrandstraße an der Einmündung mit der Lessingstraße im Bereich des Gewerbegebietes Schlachthof (Bebauungsplan Nr. 147 „Schlachthof Dessau-Nord“) und der Straße Am Waggonbau und damit die Verbindung zur B184 (Albrechtstraße).

Die Ostrandstraße ist eine zweistreifige kommunale, nicht klassifizierte Straßenverbindung (keine Kreis-, Landes- oder Bundesstraße) zwischen der B184 und der B185. Sie befindet sich in nordöstlicher Randlage zum Wohngebiet Dessau-Nord und zum Dessauer Stadtzentrum. Von der 3,9 km langen Straßentrasse der Ostrandstraße wurden bereits ca. 50% realisiert.

Die Ostrandstraße wird in 4 Abschnitte unterteilt:

1. Am Waggonbau (Länge 1,2 km, bereits fertig gestellt):

   Anbindung B184 südlich Peisker (Kreuzung mit Lichtsignalanlage) und Lage im Industriepark Waggonbau (Straßenname: „Am Waggonbau“)

2. Ringschluss Dessau-Nord (Länge 1,4 km, Planung):

   Verbindung zwischen Straße „Am Waggonbau“ und Entlastungsstraße Schlachthof in direkter, stadtseitiger Randlage zur Dessau-Wörlitzer Eisenbahn

3. Entlastungsstraße Schlachthof (Länge 0,8 km, bereits fertig gestellt):

   Verbindung zwischen Ringschluss Dessau-Nord (in Höhe „Lessingstraße“) und 2. Muldebrücke (in Höhe „Friederikenplatz“), bildet zurzeit eine Straßenschleife mit „Lessingstraße“, „Karlstraße“ und „Friederikenplatz“ (Straßenname: „Am Friedrichsgarten“)

4. 2. Muldebrücke (Länge 0,6 km, Planung):

   Verbindung zwischen Entlastungsstraße Schlachthof und B185, quert die Mulde und wird mit der Straße Wasserstadt verknüpft

Alle Teilabschnitte der Ostrandstraße sind immer im unmittelbaren Funktionszusammenhang zu betrachten und schaffen neben positiven Einzelwirkungen in Verbindung mit der Roßlauer Allee und der Heinrich-Deist-Straße die infrastrukturelle Voraussetzung für eine nachhaltige Verkehrsentlastung des Stadtkernes und der Verkehrsberuhigung des Wohngebietes Dessau–Nord. Die vorliegende Planung beinhaltet den Bauabschnitt Ringschluss Dessau-Nord.

Dieser umfasst folgende Ausbaubereiche:

- Neubau der Ostrandstraße zwischen der Straße „Am Friedrichsgarten“ und der Straße „Am Waggonbau“
- Anbindung der „Lessingstraße“
- Anbindung der Erschließungsstraße zu den Stillingen
- Neubau Bahnübergangssicherungsanlagen

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Bei dem Teilabschnitt Ringschluss Dessau-Nord handelt es sich um eine einbahnige Hauptsammelstraße mit regionaler Verbindungsfunktion, d. h. sie ist der Straßenkategorie HS III zuzuordnen. Demnach wird die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) zur maßgebenden Entwurfsrichtlinie.

Die Gesamtlänge der Ausbaustrecke beträgt ca. 1.400 m. Sie wird in einer Fahrbahnbreite von mind. 6,50 m geplant. Der Fahrbahnbelag besteht aus Asphalt.

Im erforderlichen Umfang wurden bei der Neutrassierung straßenbegleitende Rad-/ Gehwege vorgesehen. Die Regelbreite der gemeinsam geführten Geh- und Radwege beträgt 2,50 m. Die vorhandenen Zugänge zum Gartenreich werden an den vorhandenen Stellen beibehalten. Hier wird die Straße mit Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer ausgestattet.

Des Weiteren wird im Rahmen des Straßenneubaus die Straßenentwässerung unter Berücksichtigung der Bahndammentwässerung neu geplant.

Vorhandene Straßen- und Weganbindungen sowie Grundstückszufahrten werden durch einen grundhaften Neuausbau lage- und höhenmäßig an die geplante Straße angepasst. Die Straßen Walderseestraße und Scheplake werden zu Stichstraßen umgewandelt und erhalten eine Wendeanlage für 3-achsige Fahrzeuge, so dass die Andienung der vorhandenen Grundstücke weiterhin gewährleistet ist.

Im Rahmen der Straßenbaumaßnahme erfolgen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft. Diese Maßnahmen sind in der Unterlage 12 näher beschrieben. Im Ergebnis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages werden entlang der Trasse Schutzeinrichtungen für Tierarten vorgesehen. Zum Schutz der Eidechsenpopulation wird entlang der Trasse zwischen dem Gleisschotterbett der Eisenbahntrasse und der Fahrbahn ein Übersteigschutz angeordnet, damit eine Beeinträchtigung vermieden wird. Diese Maßnahme wird im Bereich Zufahrt Stillinge bis Bauende an der Einmündung „Lessingstraße“ um einen Wildschutzzaun erweitert, damit im Hochwasserfall anlandende Kleintiere vom Gefährdungsraum der Straße getrennt bleiben. Für die angetroffene Kriechtier- und Schlangenpopulationen im Schillerpark stadtseitig wird ebenfalls ein Übersteigschutz angeordnet, um Beeinträchtigung zu vermeiden.

Die künftige Verkehrsbelastung für die Ostrandstraße liegt gemäß „Prognose-Planfall 2015 ohne Randstraße Flugplatz, nördliche T.-Münzer-Straße, Walderseestraße“ für das Prognosejahr 2015 bei 7.255 Kfz/24 h. Der SV-Anteil beträgt tags 10 % und nachts 3 % des Gesamtverkehrs. Als Höchstgeschwindigkeit wurden 50 km/h festgelegt.

Kostenträger für den Straßenausbau ist die Stadt Dessau-Roßlau, vertreten durch das Tiefbauamt.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1. Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Aus dem Kfz-Verkehr in Dessau-Roßlau erwachsen Nutzungskonflikte im städtischen Raum, die ein Spektrum von fehlender Wohnruhe, verkehrsüberflutetem Stadtzentrum bis hin zur unzureichenden Verkehrserschließung von Gewerbe- und Industriegebieten umfasst. Konzeptionelle Aussagen zur Minderung oder Bewältigung dieser Konfliktsituationen sind im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau-Roßlau festgeschrieben, der als Teilplan Bestandteil des Entwurfes zum Dessauer Flächennutzungsplan ist.

Die im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau-Roßlau verankerten verkehrspolitischen Ziele und die daraus erwachsenden Maßnahmen des kommunalen Verkehrsbaus wurden bereits am 07.10.1992 durch die Stadtverordnetenversammlung bestätigt und bildeten die Grundlage für umfangreiche städtische Investitionen auf dem Gebiet des Radverkehrs, des Öffentlichen Personenverkehrs und des Kfz-Verkehrs. Der Ringschluss Dessau-Nord, als Teilstück der Ostrandstraße, war bereits Bestandteil des Straßenhauptnetzes im Verkehrskonzept des Jahres 1992.

Mit der Entwurfsplanung wurde im Jahr 2002 begonnen. Grundlage der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist die Vorplanung einschließlich Trassenvarianten mit Vorzugsvariante aus dem Jahr 1999.

Die Anpassung des Verkehrskonzeptes der Stadt an die vielfältigen städtebaulichen, demografischen und wirtschaftlichen Entwicklungen der letzen Jahre wurde 2005 in der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes vorgenommen. Im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan wurden Prioritätsstufen für die wichtigsten Verkehrsbauvorhaben festgelegt. Der Ringschluss Dessau-Nord ist der 1. Prioritätsstufe zugeordnet.

2.2. Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die Bestandsanalyse des aktuellen Verkehrsentwicklungsplans (3. Fortschreibung 2005) sowie Verkehrszählungen aus den Jahren 2008 und 2009 weisen hohe Verkehrsbelastungen in der Dessauer Innenstadt (Kavalierstraße) und in den nördlich an die Innenstadt grenzenden Wohngebieten (Dessau Nord) auf.

Die nachstehende Darstellung der Verkehrsmengenverteilung (Ist-Nullfall 2003) in der Innenstadt und in Dessau Nord verdeutlicht die hohen Verkehrsbelastungen des Stadtzentrums

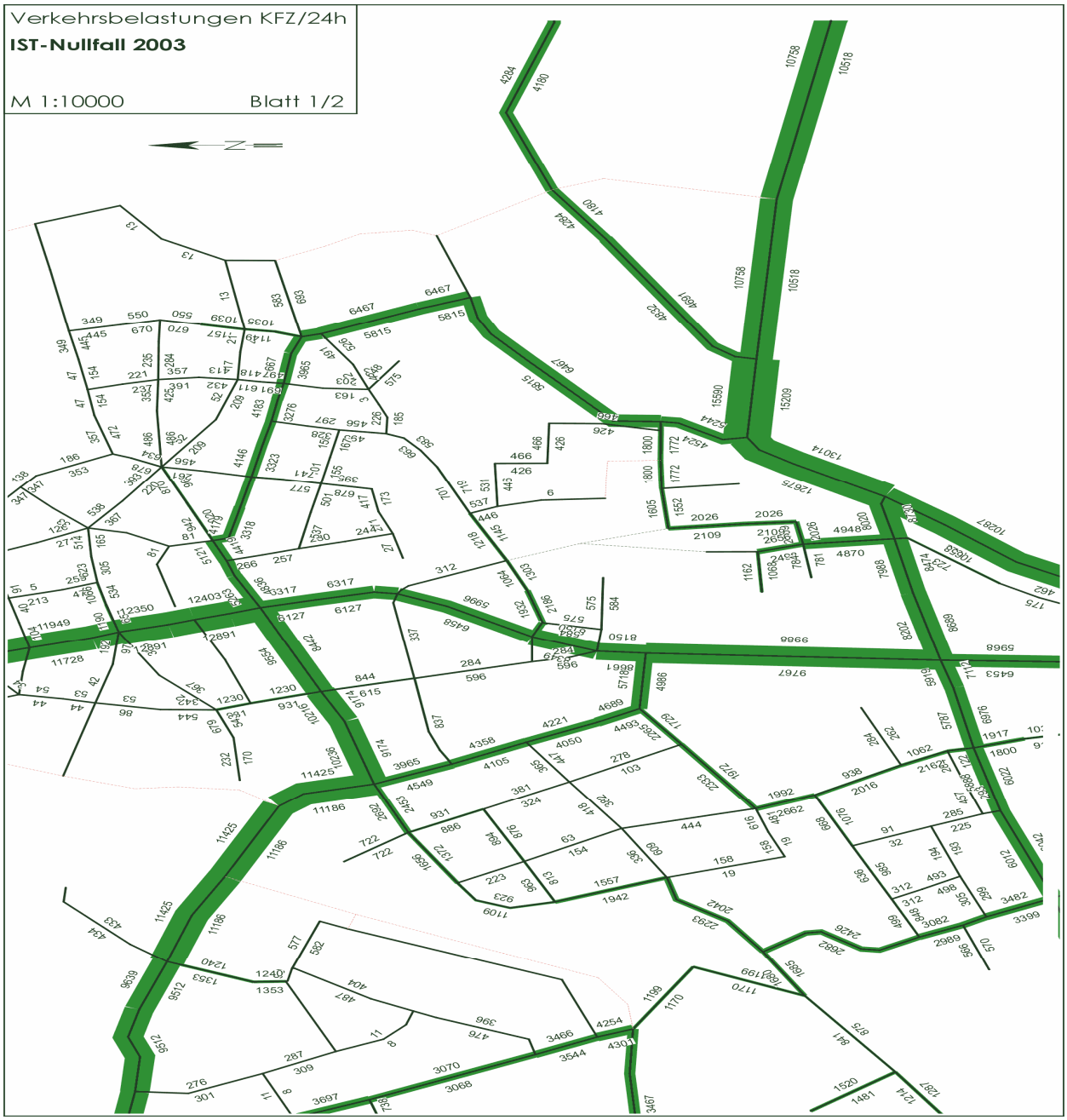
zum Beispiel

- südl. Kavalierstraße mit 19.755 Kfz/24 h,
- östl. Askanische Straße mit 16.891Kfz/24 h

und des Stadtgebiets Dessau Nord

zum Beispiel

- westliche Kurt-Weill-Straße: 10.099 Kfz/24 h,
- nördlicher Friederikenplatz: 11.782 Kfz/24 h,
- südliche Albrechtstraße: 25.294 Kfz/24 h,
- Wolfgangstraße: 17.996 Kfz/h.



Mit der Fertigstellung der Roßlauer Allee als Teil des nordwestlichen Tangentensystems im Jahr 2005 und der Heinrich-Deist-Straße im Jahr 2009 konnten bereits deutliche Entlastungseffekte im nördlichen Stadtgebiet Dessaus, insbesondere in der Albrechtsstraße und der Wolfgangstraße erreicht werden. Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2008 und 2009 zeigen jedoch, dass für den östlich der Albrechtsstraße gelegene Straßenzug Kurt-Weill-Straße/ Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Friederikenplatz sowie für die Kavalierstraße keine oder nur geringe Entlastungswirkungen nachzuweisen sind. Dies ist auf die noch nicht realisierten Straßenbauvorhaben 2. Muldebrücke und Ringschluss Dessau-Nord und damit auf die noch nicht verkehrswirksame Ostrandstraße zurückzuführen.

Verkehrszählungen am Knotenpunkt Kurt-Weill-Straße/ Albrechtstraße/ Wolfgangstraße/ Albrechtsplatz weisen eine Verkehrsbelastung von 12.079 Kfz/24 h für die westliche Kurt-Weill-Straße aus. Damit liegen die am 03.09.2008 erfassten Verkehrsdaten über den im Verkehrsentwicklungsplan für den Ist-Nullfall 2003 ausgewiesenen 10.099 Kfz/24 h.

Eine gleiche Tendenz weisen die Verkehrswerte im Bereich des südlichen Friederikenplatzes auf. Im Verkehrsentwicklungsplan (Ist-Nullfall 2003) sind es hier 9.768 Kfz/24 h und in einer Knotenzählung B185/ Friederikenplatz wurden am 04.09.2008 12.205 Kfz/24 h erfasst.

Es ist festzustellen, dass die Verkehrsbelastung in Dessau Nord auf dem Straßenzug Kurt-Weill-Straße/ Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Friederikenplatz zwischen 2003 und 2008 trotz sinkender Einwohnerzahlen in der Stadt Dessau-Roßlau keine rückläufige Tendenz aufweist. Auch die am 20.08.2009 erhobene Verkehrsbelastung der südlichen Kavalierstraße (Abschnitt zwischen Friedrichstraße und Askanischer Straße) liegt mit 19.695 Kfz/24 h nur geringfügig unter dem Wert von 19.725 Kfz/24 h des Verkehrsentwicklungsplans (Ist-Nullfall 2003).

2.2.1 Trend der Verkehrsentwicklung

In der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist die Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2015 erfasst. Wie die Verkehrszählungen 2008 und 2009 zeigen, wirkt sich die rückläufige Einwohnerentwicklung in Dessau-Roßlau gegenwärtig nicht signifikant auf die allgemeine Entwicklung des Kfz-Verkehrs aus.

Ursache dafür sind temporäre Schwankungen des Verkehrsaufkommens und die von 2003 bis 2008 angestiegenen Werte der Kfz-Nutzung. Der im Rahmen der Verkehrserhebungen SrV durch die TU Dresden erhobene Kfz-Anteil für die Stadt Dessau-Roßlau am Gesamtverkehr im Jahr 2003 von 46% hat sich im Jahr 2008 auf 50,2% erhöht.

Langfristig ist jedoch, wie schon in den Prognosen des aktuellen Verkehrsentwicklungsplans bis 2015 berücksichtigt (4% Verkehrsrückgang von 2003 bis 2015), die Verkehrsentwicklung in Folge der Bevölkerungsentwicklung in Sachsen Anhalt und in Dessau-Roßlau rückläufig.

Der durch das Statistische Landesamt Sachsen-Anhalt prognostizierte Bevölkerungsrückgang bis 2025 (5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2008-2025) wird vom Basisjahr 2008 bis zum Prognosehorizont 2025 die Größenordnung von 18,6% in Sachsen-Anhalt und von 21,1% in der Stadt Dessau-Roßlau erreichen.

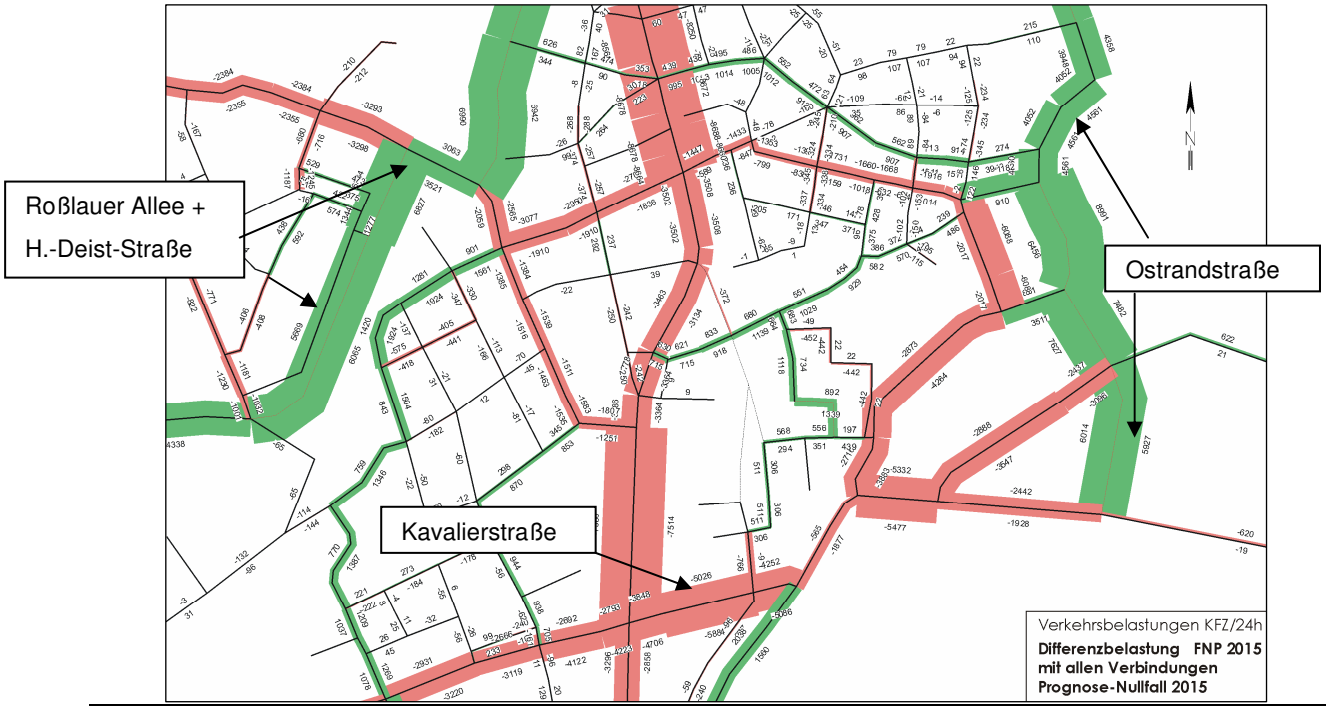
Die Auswirkungen dieser demografischen Entwicklung auf die Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der Wirtschaftsprognosen sind Gegenstand der Bundesprognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen bis 2025. In der Bundesverkehrsprognose bis zum Jahr 2025 wird mit einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um 5,5% (Entwicklung 2004 bis 2025) und mit einem Zuwachs im Straßengüterverkehrsvolumens um 4,7% im Land Sachsen Anhalt gerechnet. Da der landesweite Trend durch die über dem Landesdurchschnitt liegende negative Bevölkerungsentwicklung in Dessau-Roßlau noch verstärkt wird, kann für die Stadt Dessau-Roßlau auf der Basis der Bundesverkehrsprognose ein Verkehrsrückgang in der Größenordnung von ca. 6-8% von 2004 bis 2025 angenommen werden. Die aus der Bundesprognose über den Horizont 2015 ableitbaren Prognoseansätze für die Entwicklung 2004 bis 2025 führen jedoch nicht zu den für die Innenstadt angestrebten Verkehrsentlastungen. Die im Verkehrsentwicklungsplan beschlossene Zielgröße für die künftige Querschnittsbelastung in der Kavalierstraße von ca. 5000 Kfz/24 h würde unter Ansatz des von 2004 bis 2025 erwartbaren Verkehrsrückgangs von 6-8% qualitativ auch langfristig nicht erreicht. Das Schüsselvorhaben zur Stärkung der Dessauer Innenstadt, die gewünschte stadtverträgliche Verkehrsberuhigung der City einschließlich der baulich-verkehrsorganisatorischen Umgestaltung der Kavalierstraße in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit ÖPNV-Zentralhaltestelle, ist auch über das im Verkehrsentwicklungsplan ausgewiesene Prognosejahr 2015 hinaus nicht ohne 2. Muldebrücke und Ringschluss Dessau-Nord, d.h. nicht ohne vollständigem Tangentennetz gemäß Verkehrsentwicklungsplan umsetzbar.

2.2.2 Negative Erscheinungsformen und Wirkungen

Mit den gegenwärtigen Verkehrsbelastungen (s. Punkt 2.2.1) sind negative Erscheinungsformen und Wirkungen des Verkehrs verbunden, die im Widerspruch zu den kommunalpolitischen Zielen der Stadtentwicklung stehen. Diese Ziele ergeben sich aus den durch den Stadtrat beschlossenen Konzepten und Planungen zur Innenstadtentwicklung, zur Verkehrsberuhigung von Wohngebieten, Rahmenplan zum Sanierungsgebiet Dessau-Nord, zur Verkehrserschließung von Gewerbegebieten, zur Verkehrslärmminderung und zur Verkehrsentwicklung.

Ein wesentlicher kommunalpolitischer Schwerpunkt ist die Innenstadtentwicklung. Sie steht im Mittelpunkt des durch die Stadt forcierten Stadtumbauprozesses. Die Erhöhung der Funktionsvielfalt und Attraktivität der Innenstadt ist deshalb ein wichtiger Teil des aktuellen Zentrenkonzeptes der Stadt Dessau-Roßlau. Im Zentrenkonzept wird in Punkt 4.3 ausgeführt: „ Eine notwendige Voraussetzung für die Aktivierung und Aufwertung des Stadtkerns und speziell der Einkaufscity ist die Realisierung der Ostrandstraße. Damit können die überörtlichen und nicht zentrumsorientierten Verkehrsströme aus dem Stadtkern verlagert werden.“ Weiter heißt es: „In der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Dessau sind wesentliche Maßnahmen zur Entwicklung des Stadtkerns enthalten, die grundsätzlich in Übereinstimmung mit den hier formulierten städtebaulichen Zielen und Prinzipien stehen. Dies betrifft insbesondere die Herstellung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der Kavalierstraße, die Anlage einer Zentralhaltestelle vor dem Rathauscenter…“. Die im Sinne des Zentrenkonzeptes durch den Endausbau des Tangentennetzes einschließlich der 2. Muldebrücke und des Ringschluss Dessau-Nord erreichbaren Entlastungspotentiale im Bereich der Innenstadt sowie in den nördlichen Stadtgebieten sind in der nachstehenden Verkehrsmengenkarte rot dargestellt. Die Verkehrsströme, die durch die östlich und westlich dieser Stadtgebiete verlaufenden Entlastungsstraßen (Tangenten) aufgenommen werden, sind grün gekennzeichnet. Diese im Verkehrsentwicklungsplan verankerte grundlegende Umstrukturierung der bestehenden Straßeninfrastruktur und der bisherigen Verkehrsverteilung ist das Resultat der verkehrspolitischen Zielstellungen, die durch den Stadtrat beschlossen wurden:

- Entlastung des Stadtzentrums und der Wohngebiete vom Kfz-Verkehr
- Verbesserung der Verkehrserschließung von Industrie- und Gewerbegebieten
- Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, des Fußgänger- und Radverkehrs



Die Stadt Dessau-Roßlau verfolgt neben der Verkehrsberuhigung der Innenstadt und der Wohngebiete konsequent die Verbesserung der wirtschaftsnahen Straßeninfrastruktur. Durch die direkte Anbindung der Gewerbe- und Industriestandtorte an das Wohngebiete und Innenstadt entlastende Tangentennetz wird die weitgehende Herauslösung des Lkw-Verkehrs aus sensiblen Stadtgebieten und eine verbesserte Wirtschaftserschließung ermöglicht.

In den nördlichen Stadtgebieten und in der Innenstadt ist dies auf Grund der nicht realisierten Abschnitte der Ostrandstraße (2. Muldebrücke und Ringschluss Dessau-Nord) noch nicht umsetzbar. Beispielsweise wirkt sich dies negativ auf die Erschließung des Gewerbegebiets Schlachthof (B-Plan Nr. 147) im Sanierungsgebiet Dessau-Nord aus. In Folge der fehlenden Straßenanbindungen 2. Muldebrücke und Ringschluss Dessau-Nord wird die Verkehrsanbindung des Gewerbegebietes Schlachthof gegenwärtig über die Wohnstraßen des Sanierungsgebietes Dessau-Nord gesichert. Diese einerseits für die Entwicklung des Gewerbegebietes nicht förderliche und andererseits die Wohnstraßen belastende Gewerbeerschließung bedarf gemäß der Begründung zum B-Plan Nr. 147 einer Qualifizierung. In der Begründung zum B-Plan heißt es „Die Erschließungs- und Entlastungswirkungen der Entlastungsstraße Schlachthof werden durch die geplante Einbindung der Entlastungsstraße Schlachthof in die Vorhaben Ringschluss Dessau-Nord und 2. Muldebrücke noch deutlich verstärkt. Durch den Netzschluss des Ringschlusses Dessau-Nord zwischen der Haupterschließungsstraße des Industrieparks Waggonbau Dessau und der Erschließungsstraße des Gewerbegebietes auf dem Schlachthofgelände wird die Erschließungsqualität dieser Gewerbestandorte nachhaltig verbessert, die darüber hinaus durch den Bau der 2. Muldebrücke, d.h. durch die direkte Straßenverbindung zur Autobahn A9 und zu den Bundesstraßen B184 und B185 qualifiziert wird."

Auch die Gewerbeanbindungen der Wirtschaftsstandorte Industriepark Waggonbau Dessau sowie der Gewerbe- und Industriegebiete in Roßlau, Tornau und Rodleben an die AS Dessau-Ost der BAB A9 können erst nach Fertigstellung der Ostrandstraße unter Umgehung der Wohngebiete Dessau-Nord und des Dessauer Stadtzentrums geführt werden.

Der Lärmminderungsplan der Stadt Dessau-Roßlau beinhaltet Maßnahmen, die für die Minderung der Lärmprobleme in den bebauten, schützenswerten Stadtgebieten schrittweise umzusetzen sind. Hohe innerstädtische Verkehrsbelastungen erzeugen zwangsläufig auch Probleme im Bereich des Verkehrslärms. Für den Abbau der Verkehrslärmbelastung in sensiblen Bereichen, wie in der Innenstadt und in belasteten Wohngebieten, wurde durch den Stadtrat Dessau-Roßlau ein Lärmaktionsplan im Jahr 2009 beschlossen. Im Lärmaktionsplan wurde die Wirkung der in der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans verankerten baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen bewertet. In der Darstellung der Betroffenheit von Einwohnern, die in Lärmkonfliktgebieten wohnen, zeigt sich die positive Wirkung der im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Maßnahmen einschließlich des Baus der 2. Muldebrücke und des Ringschluss Dessau-Nord. Wohnen ohne Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans gegenwärtig 4.846 Einwohner in Dessau in Bereichen mit einem Tag-Abend-Nacht-Lärmindex LDEN ab 65 dB(A), so verringert sich die Anzahl der betroffenen Einwohner nach Realisierung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans einschließlich des Baus der 2. Muldebrücke und des Ringschluss Dessau-Nord auf 3.196 Einwohner. Gleiches gilt bei der Betrachtung des Nacht-Lärmindex LNight ab 55 dB(A). Hier kann die Betroffenheit von 5.628 auf 3.798 Einwohner gesenkt werden. In Punkt 5.1.5 Schlussfolgerungen des Lärmaktionsplanes heißt es: „Die dargestellten Geräuschsituationen der einzelnen Verkehrsszenarien zeigen die Auswirkungen der Verkehrsverlagerung aufgrund der geplanten Baumaßnahmen (des Verkehrsentwicklungsplanes). Anhand der Betroffenheit, ist deutlich zu erkennen, dass erst eine Umsetzung aller Maßnahmen (des Verkehrsentwicklungsplanes) Wirkung zeigt."

Im Sinne einer nachhaltigen Minderung der dargestellten negativen Erscheinungsformen und Wirkungen der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse auf die Ziele der Stadt-, Wirtschafts-, Verkehrsentwicklung ist die Fertigstellung der Ostrandstraße durch den Bau der 2. Muldebrücke und des Ringschluss Dessau-Nord notwendig.

Dies gilt insbesondere mit Blick auf die konkreten Ziele des Verkehrsentwicklungsplans, der eine massive Reduzierung des Verkehrs in der Kavalierstraße, die Verkehrsberuhigung der nördlich der Innenstadt gelegenen Wohngebiete (Dessau-Nord) und eine wirtschaftsnahe Straßenerschließung vorsehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass bei einem Verzicht auf die Realisierung der Ostrandstraße die o.g. Zielsetzungen des Stadtrates zur Aufwertung der Innenstadt, zur Wirtschaftserschließung, zur Minderung des Verkehrslärms und zur Verkehrsberuhigung der Wohngebiete nicht umsetzbar sind.

2.3. Raumordnerische Entwicklungsziele

2.3.1 Ostrandstraße

Die noch nicht realisierten Abschnitte der Ostrandstraße 2. Muldebrücke und Ringschluss Dessau-Nord sind in einem funktionellen Zusammenhang zu sehen, der mit positiven Einzelwirkungen versehen ist. Die östliche Umfahrung des Stadtzentrums und des Wohngebiets Dessau-Nord im Zuge der Ostrandstraße ist erst nach Fertigstellung beider Abschnitte wirksam möglich. Die raumordnerischen Entwicklungsziele der Ostrandstraße einschließlich der Straßenbaumaßnahmen 2. Muldebrücke und Ringschluss Dessau-Nord leiten sich von den verkehrspolitischen Zielstellungen der Verkehrsentwicklungsplanung ab:

- Entlastung des Stadtzentrums und der Wohngebiete vom Kfz-Verkehr
- Verbesserung der Verkehrserschließung von Industrie- und Gewerbegebieten
- Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, des Fußgänger- und Radverkehrs

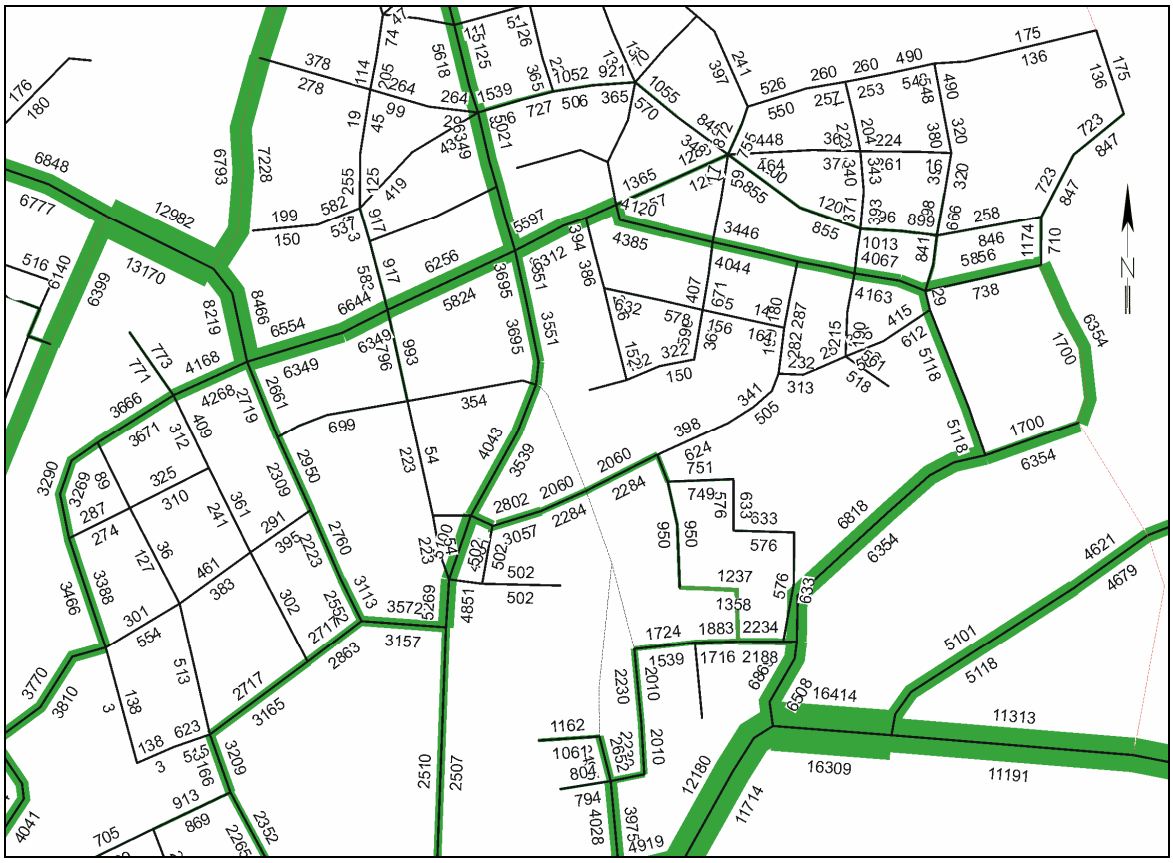
Die durch den Bau der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Dessau-Nord fertig zu stellende Ostrandstraße sichert, wie die verkehrsplanerischen Berechnungen zeigen, erst die erforderliche Kapazität im Straßenhauptnetz für die angestrebte Verkehrsentlastung der Innenstadt, ohne wesentliche Mehrbelastungen in den angrenzenden Wohngebieten auszulösen. Die in städtebauliche, wirtschaftliche und verkehrliche Zielstellungen zu differenzierenden raumordnerischen Entwicklungsziele für die 2. Muldebrücke und den Ringschluss Dessau-Nord und damit für die Ostrandstraße sind im Folgenden aufgeführt:

- Führung von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren in nordöstlicher Randlage, außerhalb des Dessauer Stadtzentrums und des Wohngebietes Dessau-Nord
- Verbesserte Erschließung der Gewerbegebiete Industriepark Waggonbau und Schlachthof einschließlich der direkten, außerhalb der Wohngebiete gelegenen Anbindung der beiden Gewerbegebiete an die B184 bzw. B185 und BAB A9 AS Dessau-Ost
- Verbesserte Anbindung der Gewerbe- und Industriegebiete in Roßlau, Tornau und Rodleben an die AS Dessau-Ost der BAB A9 unter Umgehung der Wohngebiete Dessau-Nord und des Dessauer Stadtzentrums
- Herauslösung von Verkehrsanteilen des Binnenverkehrs aus dem Dessauer Stadtkern und aus Dessau Nord durch Verlagerung auf die Ostrandstraße
- Minderung des Lkw-Verkehrs in der Innenstadt und vollständige Herauslösung des Schwerverkehrs über 3,5 t aus dem Stadtzentrum im Bereich der Kavalierstraße
- Verkehrsentlastung des Stadtzentrums und Verkehrsberuhigung der angrenzenden Wohngebiete als Voraussetzung für die Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV (z.B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Kavalierstraße, ÖPNV-Zentralhaltestelle)
- Schaffung eines 2. Zuganges von Osten zur Stadt und damit ein weitgehender Ausschluss von havarie- oder unfallbedingten Unterbrechungen der Straßenverbindung zwischen den östlich und westlich der Mulde gelegenen Stadtteilen sowie zwischen Dessau und der BAB A9

- Stadtverträgliche Führung der Autobahnumleitung U94 (BAB A9) zwischen AS Ds. Ost und AS Coswig über die Ostrandstraße (gegenwärtige Führung durch Stadtzentrum/ Askanische Straße, Kavalierstraße und Dessau-Nord/Albrechtsplatz, Albrechtstraße)

Wie die nachstehenden Verkehrsmengenkarten des Verkehrsentwicklungsplans zum Planfall Verkehrsprognose 2015 ohne 2. Muldebrücke und Ringschluss Dessau-Nord verdeutlichen, würde die angestrebte Verkehrsverdrängung aus der Innenstadt ohne den Bau die Verbindung Friederikenplatz/ Karlstraße Kurt-Weill-Straße dauerhaft stark belasten. Der Verkehr im Bereich Friederikenplatz bewegt sich in diesem Fall mit ca. 13.000 Kfz/24 h in der gleichen Größenordnung wie auf der Roßlauer Allee (ca.14.000Kfz/24 h), die ein Teilstück der neuen Ortsdurchfahrt der B184 ist. Dies widerspricht den verkehrspolitischen Zielstellungen und stellt somit keine Alternative zur Fertigstellung der Ostrandstraße durch den Bau der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Dessau-Nord dar. Denn ohne Ostrandstraße ist der gesamtfunktionale Zusammenhang der Verbesserung der Verkehrserschließung von Industrie- und Gewerbegebieten nur eingeschränkt, auch ist keine Entlastung der nördlichen Wohngebiete vom Kfz-Verkehr möglich. Durch die negativen Wirkungen der Verkehrsverdrängung aus der Innenstadt in die nördlich der Innenstadt gelegenen Wohngebiete ist die Verkehrsreduzierung in der Kavalierstraße ohne die Ostrandstraße nicht umsetzbar.

Prognose-Planfall 2015
Tangentennetz **ohne** 2. Muldebrücke und Ringschluss Nord
(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



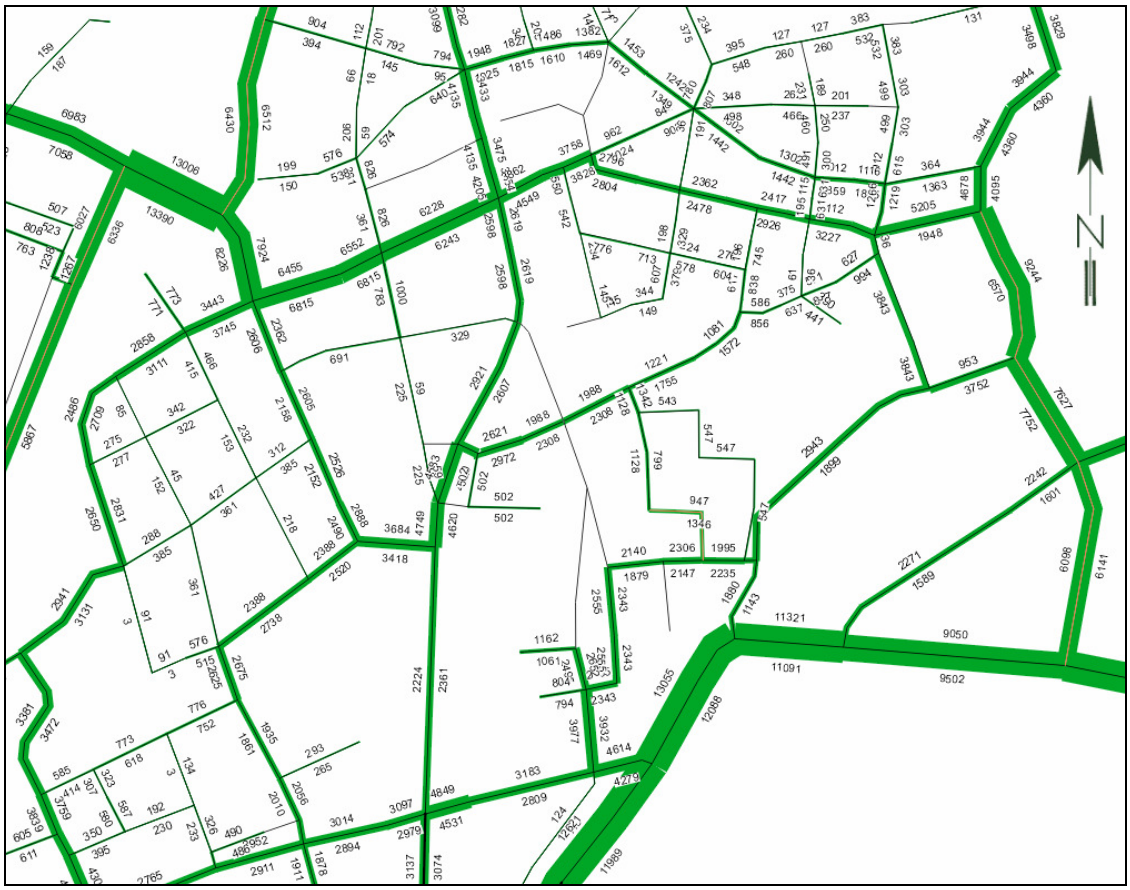
Die nachfolgend dargestellte Verkehrsmengenkarte zeigt die Verkehrsverteilung nach Fertigstellung der Ostrandstraße. Die Verkehrsverlagerungen auf die Ostrandstraße entlasten neben der Innenstadt auch das Straßennetz der nördlichen Stadtgebiete. Die größten Verkehrsentlastungen in Dessau Nord gegenüber dem Planfall ohne 2. Muldebrücke und Ringschluss Dessau-Nord verzeichnet der Friederikenplatz mit einer Verkehrsminderung von ca. 8.000 Kfz/24 h. In der westlichen Kurt-Weill-Straße beträgt die Verkehrsentlastung ca. 3.500Kfz/24 h, in der Karlstraße ca. 2.600 bis 2.900 Kfz/24 h und in der Albrechtstraße ca. 3.800 Kfz/24 h.

Neben der entlastenden Wirkung ermöglicht die 2. Muldebrücke und der Ringschluss Dessau-Nord die Führung des Gewerbe- und Schwerlastverkehrs auf der Ostrandstraße zu Gunsten der Innenstadt und dem Wohngebiet Dessau Nord. Gleichzeitig wird das Industrie- und Gewerbegebiet Nord sowie das Gewerbegebiet Schlachthof wesentlich besser an das Bundesfernstraßennetz angebunden.

Prognose-Planfall 2015

Tangentennetz **mit** 2. Muldebrücke und Ringschluss Nord

(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



Die nachgewiesenen Entlastungswirkungen der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Dessau-Nord für die Innenstadt und die nördlichen Stadtteile, insbesondere für das Wohngebiet Dessau Nord sowie die stadtverträgliche Führung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs einschließlich des Lkw-Verkehrs entsprechen den Entwicklungszielen der Stadt Dessau-Roßlau. Nur mit dem Bau der Ostrandstraße können die Entwicklungsziele der Wirtschaft, der Stadtentwicklung und des Verkehrs erreicht werden.

2.3.2 Bauabschnitt der Ostrandstraße: Ringschluss Nord

Funktionaler Zusammenhang, positive Einzelwirkung

Die noch nicht realisierten Bauabschnitte der Ostrandstraße stehen in einem direkten funktionalen Zusammenhang. Erst mit der Fertigstellung aller Bauabschnitte der Ostrandstraße können die städtebaulichen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Zielstellungen in Gänze erreicht werden.

- Entlastung des Stadtzentrums und der Wohngebiete vom Kfz-Verkehr
- Verbesserung der Verkehrserschließung von Industrie- und Gewerbegebieten
- Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Bauabschnitte einzeln betrachtet haben jedoch gleichzeitig positive Einzelwirkungen.

2. BA Ringschluss Dessau-Nord

- Entlastung von Wohngebietsstraßen, insbesondere der Karlstraße und der Kurt-Weill-Straße
- Verbindung des Gewerbegebietes Schlachthof mit dem Industriepark Waggonbau und damit Verbesserung der wirtschaftlichen Struktur
- Direkte Anbindung des Gewerbegebietes Schlachthof an die B184 im Norden

3. BA 2. Muldebrücke

- Entlastung von Wohngebietsstraßen, insbesondere der Straße Friederikenplatz und Schlachthofstraße
- direkte Anbindung des Gewerbegebietes Schlachthof an die B185 im Süden und damit an die BAB A9 Dessau-Ost

Bezogen auf die zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung in Dessau-Roßlau ist festzustellen, dass mit der Fertigstellung und Verkehrswirksamkeit des Ringschlusses Dessau-Nord als Einzelbauabschnitt die vorgesehene Verkehrsentlastung und Umgestaltung der Kavalierstraße in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich nicht umsetzbar ist, da aus der Kavalierstraße verdrängte Verkehrsanteile zwangsläufig über das bestehende Straßennetz in Dessau-Nord im Bereich des Friederikenplatzes abfließen müssen. Ursache dafür ist die fehlende Alternativverbindung der 2. Muldebrücke.

Ebenfalls ist die Herauslösung des Schwerverkehrs größer 3,5 t aus der Kavalierstraße nicht möglich, da eine Schwerverkehrsführung im Bereich des Friederikenplatzes (Sanierungsgebiet Dessau-Nord) den kommunalpolitischen Zielen widerspricht.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit einer sektoralen Verkehrswirksamkeit des Ringschlusses Dessau-Nord Teile der städtebaulichen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Zielstellungen realisierbar sind. Einzelne Wirkungen können nicht erreicht werden. Insbesondere die nicht mögliche durchgängige Führung von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren in nordöstlicher Randlage, außerhalb des Dessauer Stadtzentrums und des Wohngebietes Dessau-Nord gestattet keine tiefgreifende Verkehrsentlastung des Dessauer Stadtzentrums und bietet nur eingeschränkte Möglichkeiten zur verbesserten Wirtschaftserschließung und zur Verkehrsberuhigung in den nördlichen Stadtgebieten.

2.4. Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Für den Ringschluss Dessau-Nord ist lt. VEP folgende maßgebende Verkehrsbelegung (Kfz in 24 Stunden) für den Prognosezeitraum bis 2015 vorgegeben:

Kfz gesamt	7.255 Kfz/24 h
LKW-Anteil	556 LKW/24 h (Tag 10 %, Nacht 3 %)
Anteil Spitzenstunde	10 %

Durch den Ringschluss Dessau-Nord wird eine Netzlücke im künftigen Hauptstraßennetz geschlossen und gleichzeitig die Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes erwartet. Nach Fertigstellung aller zur Zeit geplanten Abschnitte tritt eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverbindung im Nordosten der Stadt zwischen der B 184 und der B 185 auf.

2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Der Ringschluss Dessau-Nord dient einerseits der Entlastung der Wohngebiete in Dessau-Nord vom Durchgangsverkehr und andererseits der verbesserten Straßenerschließung der Gewerbe- und Industrieunternehmen auf dem Gelände des Industriepark Waggonbau Dessau und dem Areal des ehemaligen Schlachthofes in Dessau-Nord.

Mit dem Ringschluss Dessau-Nord wird die gleiche Strategie der konsequenten Koppelung von Wirtschaftserschließung mit der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten verfolgt, die in den bereits fertig gestellten Straßennetzabschnitten (Südtangente, Randstraße Alten, Westtangente, usw.) schon heute eine stadtverträglichere Führung des Kfz-Verkehrs und eine Förderung der Verkehre des Umweltverbundes ermöglicht. Ausgehend von der erfolgten Fertigstellung der Südtangente, der Randstraße Alten, der Osttangente, der Westtangente, der Südanbindung, der Bahnhofsbrücke, Bahnhofstraße und der Stadteinfahrt Nord ist das im Verkehrsentwicklungsplan verankerte Straßennetz der Zielplanung zum überwiegenden Teil bereits verkehrswirksam.

Die verbliebenen Fehlstellen im künftigen Straßenhauptnetz der Stadt, bestehend aus dem Abschnitt Ringschluss Dessau-Nord, als Netzschluss der Ostrandstraße, wurden folgerichtig im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau-Roßlau mit der höchsten Priorität beim Ausbau des Entlastungsstraßennetzes ausgewiesen.

Den Abschluss dieser auf die nördlichen Stadtgebiete bezogenen Straßennetzentwicklung wird der Bau einer 2. Muldebrücke nördlich der Wasserstadt bilden, durch die eine direkte Verbindung zwischen der Ostrandstraße und der B185 (Zubringer Ost) hergestellt wird.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau-Roßlau orientiert auf die schrittweise Durchsetzung eines integrierten Verkehrsmanagements. Zwischen dem Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn) und dem Kfz-Verkehr wird eine Arbeitsteilung angestrebt, die einen stadtverträglichen Gesamtverkehr zum Ziel hat.

Stadtverträglich heißt u. a.:

a) Entlastung der Stadtkern- und Wohngebiete sowie der Haupttrassen des öffentlichen Personenverkehrs vom Kfz-Verkehr
b) Führung des Wirtschaftsverkehrs, der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre auf Trassen außerhalb oder in Randlage der Stadtgebiete mit Wohn- und Zentrumsfunktion.

Hier im konkreten Fall minimiert der Ringschluss Dessau-Nord die Verkehrsbelastung für das intensiv bebaute Stadtzentrum sowie das Wohnviertel Dessau-Nord besonders im Bereich Karlstraße. Durch das Herausnehmen eines Teiles des Fahrverkehrs wird das Wohngebiet von

Lärm und Abgas entlastet. Dadurch wird auch das Wohnumfeld im gesamten Wohngebiet Dessau-Nord qualitativ verbessert, da „Schleichwege“ zum Umfahren des „Nadelöhres“ Karlstraße nicht mehr nötig sind.

Mit der gewählten Vorzugsvariante für den Ringschluss Dessau-Nord findet auch eine Trassenbündelung (Straße/Schiene) statt, d.h. es findet nicht prinzipiell ein neuer Eingriff in die Umwelt statt, sondern ein vorhandener Eingriff wird erweitert.

Die Straßenbaumaßnahme Ringschluss Dessau-Nord ist ein Teilvorhaben für die Wohnumfeldverbesserung in Dessau–Nord. Mit der Realisierung der 2. Muldebrücke und der direkten Anschluss an die B 185 wird dabei der Entlastungseffekt für die Innenstadt noch verstärkt.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

3.1. Trassenbeschreibung der Varianten

3.1.1. Allgemeines, Trassierung Grund- und Aufriss, Querschnitte, Knotenpunkte

Der Ringschluss Dessau-Nord ist in die Straßenkategorie HS III, Hauptverkehrsstraße eingeordnet. Für die Trassierung gilt die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06). Die Trassierungselemente im Grundriss sind damit festgeschrieben.

Damit der zusätzliche Eingriff in den Naturraum so gering wie möglich gehalten werden kann und damit die unter Punkt 2.5 genannte Trassenbündelung (Bahn/Straße) auch die gewollten positiven Auswirkungen hat, wurden die genauer untersuchten Straßentrassen so dicht wie möglich an die DWE-Strecke gelegt.

Auf einer Beratung mit der zuständigen Fachbehörde, dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt in Halle/Saale am 21.07.2003, wurde folgendes für die weitere, genehmigungsfähige Bearbeitung des Bauvorhabens festgelegt:

1. Eine Parallelführung Straße / Wörlitzer Eisenbahn ist grundsätzlich möglich. In Anlehnung an die EBO, Anlage 11, wurde der Mindestabstand zwischen Gleisachse und Fahrbahnrand mit 8,90 m festgelegt.
2. Die vorhandene Entwässerung des Bahndammes wurde durch die operativen Hochwasserschutzmaßnahmen im Jahr 2002 teilweise verschüttet und ist nur eingeschränkt funktionsfähig. Die Entwässerung wird neu gestaltet.
   Eine generelle Trennung der Entwässerungssysteme Bahn und Straße ist nicht notwendig. Eine gemeinsame Lösung der Entwässerung des Bereiches zwischen Bahn und Straße ist grundsätzlich möglich. Die Funktionsfähigkeit ist in der Entwurfsplanung nachzuweisen.
3. Bei der beabsichtigten Schüttung des Straßendammes in unmittelbarer Nachbarschaft zum DWE-Damm bzw. als Anschüttung an den Bahndamm, ist die Standsicherheit des Bahndammes nachzuweisen.
4. Notwendige Freiräume und Zugangsmöglichkeiten zur Gleisanlage für Instandhaltungs- und Bauarbeiten sind mit dem Betreiber abzustimmen.
5. Es ist eine eindeutige Klärung der Flächeninanspruchnahme im Grenzbereich zwischen Straße und DWE herbeizuführen.
6. Die Notwendigkeit und ggf. die Art von Blendschutzmaßnahmen ist in Abhängigkeit von der jetzigen und perspektivisch geplanten Nutzung der Gleisanlagen zu untersuchen und nachzuweisen.

Die Trassierung im Aufriss erfolgte zum größten Teil nach den natürlichen geographischen Gegebenheiten.

Folgende Querschnitte sind für alle Varianten gleich:

Querschnitt ohne Gehweg

- 1,50 m Bankett (Schotterrasen)
- 0,25 m Randstreifen
- 2 x 3,25 m Fahrbahn
- 0,25 m Randstreifen
- 1,50 m Bankett (Schotterrasen)
- 2,50 m Versickerungsmulde
- 0,50 m Bankett

Querschnitt mit Gehweg

- 0,50 m Bankett
- 2,50 m gemeinsamer Rad- und Gehweg (in beide Richtungen befahrbar)
- 0,50 m Sicherheitsstreifen
- 2 x 3,25 m Fahrbahn
- 0,25 m Randstreifen
- 1,50 m Bankett (Schotterrasen)
- 2,50 m Versickerungsmulde
- 0,50 m Bankett

Knotenpunkte im eigentlichen Sinne sind nicht vorhanden. Einmündungen werden gemäß RAST 06 für das dreiachsige Müllfahrzeug ausgebildet. Die Bordführung für die Anbindung der Lessingstraße erfolgte unter Berücksichtigung des Bemessungsfahrzeuges Lastzug.

3.1.2. Variante 1.1

Verlauf: nördliche Anbindung an Haupterschließungsstraße im Industriepark Waggonbau, Querung der DWE mittels Brückenbauwerk, Trassenverlauf stadtseitig (westlich) der DWE-Strecke bis zur Anbindung an die Haupterschließungsstraße ehemaliges Schlachthofgelände

Streckenlänge: ca. 1540 m

bautechnische Gesichtspunkte: Brückenbauwerk, Rampen, Stützmauern erforderlich, Umverlegung eines Grabens und Verlängerung des Durchlasses zu den Stillingen, Umverlegung der Anschlussgleise „Alte Schmiede“ des Vereins zur Förderung der Dessau – Wörlitzer Museumsbahn

3.1.3. Variante 1.2

Verlauf: nördliche Anbindung an Haupterschließungsstraße im Industriepark Waggonbau, Querung der DWE mittels neuem Bahnübergang mit einem Kreuzungswinkel von ca. 45°, Trassenverlauf stadtseitig (westlich) der DWE-Strecke bis zur Anbindung an die Haupterschließungsstraße ehemaliges Schlachthofgelände

Streckenlänge: ca. 1560 m

bautechnische Gesichtspunkte: Bahnübergang mit Sicherheitseinrichtungen erforderlich, Umverlegung eines Grabens und Verlängerung des Durchlasses zu den Stillingen, Anpassung der verbleibenden Anschlussgleise/ Hauptgleis DWE in der Höhenlage erforderlich.

3.1.4. Variante 1.3

Verlauf: nördliche Anbindung an Haupterschließungsstraße im Industriepark Waggonbau, Führung der Trasse über das gewerblich genutzte Gelände der Fahrzeugtechnik Dessau, Querung der DWE mittels neuem Bahnübergang vor dem Hochwasserschutzdeich mit einem Kreu-

zungswinkel von ca. 45°, Trassenverlauf stadtseitig (westlich) der DWE-Strecke bis zur Anbindung an die Haupterschließungsstraße ehemaliges Schlachthofgelände

Streckenlänge: ca. 1560 m

bautechnische Gesichtspunkte: Bahnübergang mit Sicherheitseinrichtungen erforderlich, Umverlegung eines Grabens und Verlängerung des Durchlasses zu den Stillingen, Rückbau von zwei Anschlussgleisen und Anpassung der verbleibenden Anschlussgleise/ Hauptgleis DWE in der Höhenlage erforderlich.

3.1.5. Variante 2

Verlauf: nördliche Anbindung an Haupterschließungsstraße im Industriepark Waggonbau, Trassenverlauf östlich der DWE-Strecke unter Berücksichtigung der Anschlussgleise im Überflutungsbereich der Mulde, Querung der DWE mittels neuem Bahnübergang von der Wörlitzer Eisenbahnbrücke, Anbindung an die Haupterschließungsstraße ehemaliges Schlachthofgelände

Streckenlänge: ca. 1680 m

bautechnische Gesichtspunkte: zusätzliche Aufwendungen bei der Lage im Überflutungsbereich, Rampen, Bahnübergang mit Sicherheitseinrichtungen, Querungen der Anschlussgleise, Querung des Stillingzulaufes erforderlich

3.1.6. Variante 3

Verlauf: identisch mit Variante 1.2, jedoch zusätzlich Anbindung direkt an die Albrechtstraße (später an den Kreisverkehrsplatz) durch Ausbau des westlichen Teiles der Walderseestraße,

Streckenlänge: zusätzlich zu Var. 1.2 ca. 478 m

bautechnische Gesichtspunkte: zusätzlich zu Var. 1.2 - LSA im Bereich Albrechtstraße anpassen

3.2. Kurze Charakteristik von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum liegt in der Landschaftseinheit Muldetal östlich der Mulde im Bereich der Wasserstadt und westlich von Dessau im Bereich des Friedrichsgartens und der Scheplake/Stillinge.

Teile des Untersuchungsraumes werden vom Biosphärenreservat Mittelelbe, vom FFH-Gebiet Untere Muldeaue, vom Vogelschutzgebiet Mittlere Elbe einschließlich Steckby-Lödderitzer Forst und vom Denkmalschutzgebiet und UNESCO-Welterbegebiet Gartenreich Dessau-Wörlitz eingenommen.

Im Untersuchungsraum liegen innerdeichs Bauflächen, Gärten, Sportstätten, Verkehrsflächen u.a. und außerdeichs die Mulde, Auenwälder und Auengrünland, Standgewässer und andere naturnahe Biotope.

Hervorzuhebende Biotope und Lebensraumtypen sind der naturnahe Fluss, Standgewässer, Weichholzauenwälder, Hartholzauenwälder, Auengrünland und magere Flachland-Mähwiesen, feuchte Staudenfluren und Auengehölze, darunter großflächige Solitärbaumwiesen.

Die Lebensräume werden von einer artenreichen Tierwelt besiedelt.

Der Biber besiedelt regelmäßig die Mulde und nahezu alle stehenden Gewässer.

Der Fischotter frequentiert die Mulde und die sie begleitenden Standgewässer. Spuren konnten an der Brücke der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn nachgewiesen werden. Ansiedlungen sind unbekannt.

Fledermäuse in mehreren Arten treten regelmäßig auf. Punkte mit stark erhöhter Flugaktivität befinden sich am Bahnübergang der Walderseestraße/Scheplake, am Bahnübergang des Gartenlokals Rieckchen, im Bereich der Lessingstraße am Eisenbahndamm und am Deichtor in der Wasserstadt.

Hinsichtlich der Brutvögel treten nur wenige wertgebende Arten auf. Für Wintergäste hat die Mulde im betrachteten Abschnitt nur eine geringe Bedeutung

Von den Reptilien sind individuenreiche Bestände in den Gabionen des Dammes der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn vorhanden. Die jungen Eidechsen leben im gesamten Gleisschotterbett der Eisenbahn.

Von den nachgewiesenen Amphibien ist der Moorfrosch mit wenigen individuenarmen Beständen bedeutsam. Rechts der Mulde kommt der Laubfrosch vor.

Die Mulde ist überaus fischreich. Vorkommende FFH-Arten sind Rapfen, Steinbeißer, Weißflossengründling, Flussneunauge, Bachneunauge, Schlammpeitzger, Bitterling und Lachs.
Im Bereich des 2. BA Ringschluss Dessau-Nord lebt eine bedeutende Population des Hirschkäfers. Auch der Eichenbock konnte dort nachgewiesen werden. Im Bereich des 3. BA 2. Muldebrücke fehlen diese Arten. Südlich des Untersuchungsraumes kommt dort aber der Eremit vor.
An der Mulde lebt eine individuenreiche Population der Grünen Keiljungfer.

3.3. Beurteilung der Varianten

3.3.1. Beurteilungskriterien

Die Beurteilung der einzelnen Varianten erfolgt unter folgenden Schwerpunkten:

Raumordnung/Städtebau:

- Einordnung in das vorhandene Netz
- Einordnung in vorhandene Gegebenheiten
- Inanspruchnahme von gewerblich genutzten Flächen
- Inanspruchnahme von Flächen in Wohngebieten
- Berücksichtigung von baulichen Gegebenheiten
- Erschließung von peripheren Regionen
- Verbindung von Zentren

Straßenbauliche Infrastruktur

- Erfüllung des stadtverträglichen Verkehrskonzeptes der Stadt Dessau-Roßlau
- Einbeziehung in den Verkehrsentwicklungsplan
- Entlastung des vorhandenen Straßennetzes
- Anschluss an das überregionale Straßennetz
- Schließung von Netzlücken
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Zeit- und Betriebskostenersparnisse
- Bahnübergänge
- Überschwemmungsgebiete
- Knotenpunkte

Umweltverträglichkeit

- Lärm- und Schadstoffimmission
- Beeinflussung von Natur- und Landschaft
- Beeinflussung von Land- und Forstwirtschaft
- Flächenbedarf
- Überschwemmungsgebiete

3.3.2. Beurteilung Variante 1.1

Raumordnung/Städtebau: Die Variante ordnet sich in das vorhandene Straßennetz schlüssig ein, d.h. die Verbindung der vorhandenen Straßen am Bauanfang und Bauende erfolgt auf dem kürzesten zu vertretenden Weg. Nur auf dem Industriepark Waggonbaugelände werden gewerblich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Diese Flächen sind bereits offiziell als Freihaltetrasse für Straßenbaumaßnahmen deklariert. Eine Inanspruchnahme von Flächen in Wohngebieten findet nicht statt, dafür müssen aber Kleingartenflächen in Anspruch genommen werden.

Straßenbauliche Infrastruktur: Die Trasse verläuft entlang der DWE und tangiert an keiner Stelle direkt das Wohngebiet Dessau-Nord. Damit erfüllt sie vollständig das stadtverträgliche Verkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau. Die Entlastung des vorhandenen Straßennetzes wurde bereits unter Pkt. 2.2 ausführlich nachgewiesen. Der Anschluss an das überregionale Straßennetz ist im Norden über die Erschließungsstraßen des Industriepark Waggonbaugeländes und im Süden nach Realisierung der 2. Muldebrücke reibungslos gegeben. Solange die 2. Muldebrücke noch nicht vorhanden ist, erfolgt der Anschluss an das überregionale Straßennetz im Süden über den Friederikenplatz. Durch die Trasse wird die vorhandene Netzlücke geschlossen und die Verkehrssicherheit im Wohngebiet Nord durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens erhöht. Durch die Anordnung der Brücke über die DWE werden die Forderungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes erfüllt. Überschwemmungsgebiete werden nicht beeinflusst.

Umweltverträglichkeit: Entsprechend den Ergebnissen des Entwurfes der UVS greift die Variante 1.1 erheblich und nachhaltig in die Kleingartennutzung ein. Nach Angaben des Tiefbauamtes der Stadt Dessau-Roßlau gibt es in Dessau entsprechend der im Mai 2010 vom Stadtverband der Gartenfreunde Dessau e.V. (SVG) erarbeiteten Konzeption „Entwicklung des Kleingartenwesens in Dessau bis 2010“ in den 80 Mitgliedsvereinen insgesamt einen Bestand von 6.300 Kleingärten, von denen zum Stichtag 31.12.2009 ein Leerstand von 254 Parzellen (6,8 %) zu verzeichnen war. Unter diesem Zahlenverhältnissen ist der Entzug von 72 Gartenparzellen strukturell in keinem Fall eine erhebliche Auswirkung auf die Nutzungsform Kleingarten. Unter diesem Aspekt muss auch die Forderung des § 14 Bereitstellung und Beschaffung von Ersatzland BKleinGG vom 28.02.1983, zuletzt geändert durch Art. 11 G v. 19.09.2006 gesehen werden, der zur Ersatzbeschaffung verpflichtet, - es sei denn, die Gemeinde ist zur Erfüllung der Verpflichtung außerstande. Bei dem vorhandenen Überhang von nicht genutzten Gartenparzellen wäre mit dem SVG zu klären, ob Ersatz gefordert oder vollständige Entschädigung beansprucht wird. Bei ausbleibender Forderung nach Ersatz sollte dies in dem Sinne interpretiert werden, dass die Gemeinde zur Erfüllung der Verpflichtungen außerstande ist. Insgesamt hat diese Variante einen hohen Biotopflächenverbrauch. Der Grad des Eingriffes in die Denkmallandschaft und die Gesamtbeeinträchtigung des Landschaftsbildes fallen bedingt durch die erhebliche räumliche Wirkung der Brücke schlechter als komplett geländenahe Varianten aus. Die Aufschüttung des Brückendammes ist aber durch dessen Bepflanzung auch anpassend gestaltbar.

3.3.3. Beurteilung Variante 1.2

Raumordnung/Städtebau: Die Variante ordnet sich in das vorhandene Straßennetz schlüssig ein, d.h. die Verbindung der vorhandenen Straßen am Bauanfang und Bauende erfolgt auf dem kürzesten zu vertretenden Weg. Nur auf dem Industriepark Waggonbaugelände werden gewerblich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Diese Flächen sind bereits offiziell als Freihaltetrasse für Straßenbaumaßnahmen deklariert. Inanspruchnahme von Flächen in Wohngebieten findet nicht statt, dafür müssen aber Kleingartenflächen in Anspruch genommen werden.

Straßenbauliche Infrastruktur: Die Trasse verläuft entlang der DWE und tangiert an keiner Stelle direkt das Wohngebiet Dessau-Nord. Damit erfüllt sie vollständig das stadtverträgliche Verkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau. Die Entlastung des vorhandenen Straßennetzes wurde bereits unter Pkt. 2.2 ausführlich nachgewiesen.

Der Anschluss an das überregionale Straßennetz ist im Norden über die Erschließungsstraßen des Industriepark Waggonbaugeländes und im Süden nach Realisierung der 2. Muldebrücke reibungslos gegeben. Solange die 2. Muldebrücke noch nicht vorhanden ist, erfolgt der Anschluss an das überregionale Straßennetz im Süden über den Friederikenplatz. Durch die Trasse wird die vorhandene Netzlücke geschlossen und die Verkehrssicherheit im Wohngebiet Nord durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens erhöht. Überschwemmungsgebiete werden nicht beeinflusst.

Da gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz keine höhengleichen Kreuzungen Bahn/Straße mehr geplant werden sollen, muss für diese Variante eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Gespräche des TBA Dessau mit der zuständigen Fachbehörde, dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamtes in Halle/Saale, ergaben, dass auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens der DWE und bei Einstufung der DWE als Nebenbahn (NE-Bahn mit privatem Betreiber) einem beschrankten, dem Stand der Technik entsprechenden Bahnübergang aus fachlicher Sicht die Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann.

Umweltverträglichkeit: Auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse (siehe UVS) über die Ausprägung und die Betroffenheit der Schutzgüter bei Bezugnahme auf die geltenden Gesetzte im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) kommt die UVS zu der Einschätzung, dass die Variante 1.2 die umweltverträglichere Variante ist.

Die Variante 1.2 greift aber ebenfalls erheblich und nachhaltig in die Kleingartennutzung ein Nach Angaben des Tiefbauamtes der Stadt Dessau-Roßlau gibt es in Dessau entsprechend der im Mai 2010 vom Stadtverband der Gartenfreunde Dessau e.V. (SVG) erarbeiteten Konzeption „Entwicklung des Kleingartenwesens in Dessau bis 2010“ in den 80 Mitgliedsvereinen insgesamt einen Bestand von 6.300 Kleingärten, von denen zum Stichtag 31.12.2009 ein Leerstand von 254 Parzellen (6,8 %) zu verzeichnen war. Unter diesem Zahlenverhältnissen ist der Entzug von 72 Gartenparzellen strukturell in keinem Fall eine erhebliche Auswirkung auf die Nutzungsform Kleingarten. Unter diesem Aspekt muss auch die Forderung des § 14 Bereitstellung und Beschaffung von Ersatzland BKleinGG vom 28.02.1983, zuletzt geändert durch Art. 11 G v. 19.09.2006 gesehen werden, der zur Ersatzbeschaffung verpflichtet, - es sei denn, die Gemeinde ist zur Erfüllung der Verpflichtung außerstande. Bei dem vorhandenen Überhang von nicht genutzten Gartenparzellen wäre mit dem SVG zu klären, ob Ersatz gefordert oder vollständige Entschädigung beansprucht wird. Bei ausbleibender Forderung nach Ersatz sollte dies in dem Sinne interpretiert werden, dass die Gemeinde zur Erfüllung der Verpflichtungen außerstande ist. Untersuchungen zur Lärmbelastung der Kleingartenanlagen und angrenzenden Bebauungen ergaben keine erforderlichen aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen. Einen Eingriff in den kulturhistorischen Bestand stellt der Trassenverlauf im Wiesenbereich an der Pyramide und den Schillerpark dar. Der vorhandene Wiesenraum wird hier um ca. 5 m eingeengt. Mit Nachpflanzungen kann die durchgehende Linie der Gehölzkulisse am Nordrand wieder geschlossen werden.

3.3.4. Beurteilung Variante 1.3

Raumordnung/Städtebau: Die Variante ordnet sich in das vorhandene Straßennetz schlüssig ein, d.h. die Verbindung der vorhandenen Straßen am Bauanfang und Bauende erfolgt auf dem kürzesten zu vertretenden Weg. Auf dem Industriepark Waggonbaugelände werden in erheblichem Maß gewerblich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Inanspruchnahme von Flächen in Wohngebieten findet nicht statt, dafür müssen aber Kleingartenflächen in Anspruch genommen werden.

Straßenbauliche Infrastruktur: Die Trasse verläuft entlang der DWE und tangiert an keiner Stelle direkt das Wohngebiet Dessau-Nord. Damit erfüllt sie vollständig das stadtverträgliche Verkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau. Die Entlastung des vorhandenen Straßennetzes wurde bereits unter Pkt. 2.2 ausführlich nachgewiesen. Der Anschluss an das überregionale Straßennetz ist im Norden über die Erschließungsstraßen des Industriepark Waggonbaugeländes und

im Süden nach Realisierung der 2. Muldebrücke reibungslos gegeben. Solange die 2. Muldebrücke noch nicht vorhanden ist, erfolgt der Anschluss an das überregionale Straßennetz im Süden über den Friederikenplatz. Durch die Trasse wird die vorhandene Netzlücke geschlossen und die Verkehrssicherheit im Wohngebiet Nord durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens erhöht. Überschwemmungsgebiete werden nicht beeinflusst.

Da gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz keine höhengleichen Kreuzungen Bahn/Straße mehr geplant werden sollen, muss für diese Variante eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Gespräche des TBA Dessau-Roßlau mit der zuständigen Fachbehörde, dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamtes in Halle/Saale, ergaben, dass auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens der DWE und bei Einstufung der DWE als Nebenbahn (NE-Bahn mit privatem Betreiber) einem beschrankten, dem Stand der Technik entsprechenden Bahnübergang aus fachlicher Sicht die Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann.

Umweltverträglichkeit: Die Variante 1.3 greift in gleichem Maße wie die Variante 1.2 erheblich und nachhaltig in die Kleingartennutzung ein. Nach Angaben des Tiefbauamtes der Stadt Dessau-Roßlau gibt es in Dessau entsprechend der im Mai 2010 vom Stadtverband der Gartenfreunde Dessau e.V. (SVG) erarbeiteten Konzeption „Entwicklung des Kleingartenwesens in Dessau bis 2010“ in den 80 Mitgliedsvereinen insgesamt einen Bestand von 6.300 Kleingärten, von denen zum Stichtag 31.12.2009 ein Leerstand von 254 Parzellen (6,8 %) zu verzeichnen war. Unter diesem Zahlenverhältnissen ist der Entzug von 72 Gartenparzellen strukturell in keinem Fall eine erhebliche Auswirkung auf die Nutzungsform Kleingarten. Unter diesem Aspekt muss auch die Forderung des § 14 Bereitstellung und Beschaffung von Ersatzland BKleinGG vom 28.02.1983, zuletzt geändert durch Art. 11 G v. 19.09.2006 gesehen werden, der zur Ersatzbeschaffung verpflichtet, - es sei denn, die Gemeinde ist zur Erfüllung der Verpflichtung außerstande. Bei dem vorhandenen Überhang von nicht genutzten Gartenparzellen wäre mit dem SVG zu klären, ob Ersatz gefordert oder vollständige Entschädigung beansprucht wird. Bei ausbleibender Forderung nach Ersatz sollte dies in dem Sinne interpretiert werden, dass die Gemeinde zur Erfüllung der Verpflichtungen außerstande ist. Untersuchungen zur Lärmbelastung der Kleingartenanlagen und angrenzenden Bebauungen ergaben keine erforderlichen aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen. Einen Eingriff in den kulturhistorischen Bestand stellt der Trassenverlauf im Wiesenbereich an der Pyramide und den Schillerpark dar. Mit der Variante 1.3 wird keine Reduzierung der Eingriffsfläche in den Bereiche Pyramide und Schillerpark gegenüber der Variante 1.2 erreicht. Bei beiden Varianten ist die Eingriffsfläche gleich groß. Mit Nachpflanzungen kann die durchgehende Linie der Gehölzkulisse am Nordrand wieder geschlossen werden. Der Eingriff auf dem Gelände der Fahrzeugtechnik Dessau ist erheblich. Die vorhandenen Anschlussgleise müssen von 3 auf 1 reduziert werden. Die vorhandene Kranbahn kann nicht erhalten bleiben. Das vorhandene Gebäude der Fahrzeugtechnik kann nicht Teil abgebrochen, sondern muss komplett abgebrochen werden.

3.3.5. Beurteilung Variante 2

Raumordnung/Städtebau: Die Variante ordnet sich in das vorhandene Straßennetz zwar schlüssig ein, aber die Verbindung der vorhandenen Straßen am Bauanfang und Bauende erfolgt nicht auf dem kürzest möglichen Weg, weil eine Vielzahl von Anschlussgleisen unter Einhaltung eines Kreuzungswinkels von ca. 50 gon gekreuzt werden müssen. Auf dem Industriepark Waggonbaugelände werden bei dieser Variante mehr gewerblich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Diese Flächen sind bereits offiziell als Freihaltetrasse für Straßenbaumaßnahmen deklariert. Inanspruchnahme von Flächen in Wohngebieten findet nicht statt, dafür müssen aber Kleingartenflächen in Anspruch genommen werden. Diese Flächen sind aber deutlich kleiner als bei den übrigen Varianten. Eine vorhandene Freileitungstrasse der Fernwärme müsste entlang des gesamten Trassenverlaufes umverlegt werden. Der Reichardweg wird überbaut.

Straßenbauliche Infrastruktur: Die Trasse verläuft entlang der DWE und tangiert an keiner Stelle direkt das Wohngebiet Dessau-Nord. Damit erfüllt sie vollständig das stadtverträgliche Verkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau. Die Entlastung des vorhandenen Straßennetzes wurde bereits unter Pkt. 2.2 ausführlich nachgewiesen. Der Anschluss an das überregionale Straßennetz ist im Norden über die Erschließungsstraßen des Industriepark Waggonbaugeländes und im Süden nach Realisierung der 2. Muldebrücke reibungslos gegeben.

Solange die 2. Muldebrücke noch nicht vorhanden ist, erfolgt der Anschluss an das überregionale Straßennetz im Süden über den Friederikenplatz. Durch die Trasse wird die vorhandene Netzlücke geschlossen und die Verkehrssicherheit im Wohngebiet Nord durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens erhöht.

Die Trasse befindet sich im Überflutungsgebiet der Mulde. Auf Grund der höhenmäßigen Einordnung ist damit zu rechnen, dass die Straße mindestens einmal im Jahr für einen Zeitraum von mehreren Wochen nicht befahrbar ist. Ein zusätzlicher Straßendamm würde die Flächeninanspruchnahme um ca. 10 m²/lfd. m erhöhen. Deshalb wurde dies nicht weiter beplant.

Da gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz keine höhengleichen Kreuzungen Bahn/Straße mehr geplant werden sollen, muss auch für diese Variante eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Gespräche des TBA Dessau mit der zuständigen Fachbehörde, dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamtes in Halle/Saale, ergaben, dass auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens der DWE und bei Einstufung der DWE als Nebenbahn (NE-Bahn mit privatem Betreiber) einem beschrankten, dem Stand der Technik entsprechenden Bahnübergang aus fachlicher Sicht die Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann.

Umweltverträglichkeit: Hinsichtlich der erhobenen Fachdaten im Rahmen der UVS wurde erkennbar, dass die Variante gegenüber den anderen Varianten erheblichere Umweltauswirkungen ausweist. So greift die Variante 2 in rechtlich festgestellte Schutzgebiete ein. Dies sind:

- das Biosphärenreservat Mittlere Elbe mit den Zonen II (Naturschutzgebiet - NSG) und III (Landschaftsschutzgebiet)
- das Naturschutzgebiet Untere Mulde (gleich Zone II des Biosphärenreservates)
- das gemeldete Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) NSG Untere Mulde und
- das Überschwemmungsgebiet der Mulde

Als schwerwiegend wurde gewertet, dass die Trasse der Variante 2 auf Höhe der Gartengaststätte in Scharlage zur Mulde kommt. Dies zwingt zu Ausbaumaßnahmen an der Mulde, um eine Gefährdung der Straße durch Erosion der Mulde entgegenzuwirken. Besonders erheblich ist auch der Eingriff der Variante V2 in das Landschaftsbild und die landschaftliche Erholungseignung sowie auf den kulturhistorischen Bestand im Bereich der Stillinge, da hiermit einem brückenähnlichen Bauwerk erhebliche Auswirkungen auf die Landschaft ausgeübt werden würden.

3.3.6. Beurteilung Variante 3

Raumordnung/Städtebau: Diese Variante ist identisch mit Variante 1.2.

Durch den Ausbau/Einbindung der Walderseestraße ergibt sich eine direkte Verbindung zwischen dem Ringschluss Nord und der geplanten Stadteinfahrt Nord in Höhe Kreuzung Albrechtstraße/Walderseestraße. Es werden zusätzlich keine weiteren gewerblich genutzten Flächen in Anspruch genommen. Nur einige Gärten der Kleingartenanlage „Flügelrad“ müssten zusätzlich überbaut werden.

Straßenbauliche Infrastruktur: Die Trasse verläuft entlang der DWE und tangiert an keiner Stelle direkt das Wohngebiet Dessau-Nord. Damit erfüllt sie vollständig das stadtverträgliche Verkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau. Die Entlastung des vorhandenen Straßennetzes wurde bereits unter Pkt. 2.2 ausführlich nachgewiesen. Der Anschluss an das überregionale Straßennetz ist im Norden über die Erschließungsstraßen des Industriepark Waggonbaugeländes und im Süden nach Realisierung der 2. Muldebrücke reibungslos gegeben. Solange die 2. Mulde-

brücke noch nicht vorhanden ist, erfolgt der Anschluss an das überregionale Straßennetz im Süden über den Friederikenplatz. Zusätzlich zu den o.g. Anschlussmöglichkeiten ergibt sich der Anschluss nach Westen über den geplanten Kreisverkehrsplatz Stadteinfahrt Nord. Die Verbindung zwischen den westlichen und den östlichen Stadtteilen Dessaus verbessert sich. Auf Grund der geringen Anzahl von dazwischenliegenden Knotenpunkten würde die Nettofahrtzeit deutlich gesenkt.

Durch die Trasse wird die vorhandene Netzlücke geschlossen und die Verkehrssicherheit im Wohngebiet Nord durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens erhöht. Überschwemmungsgebiete werden nicht beeinflusst. Da gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz keine höhengleichen Kreuzungen Bahn/Straße mehr geplant werden sollen, muss für diese Variante eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Gespräche des TBA Dessau mit der zuständigen Fachbehörde, dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamtes in Halle/Saale, ergaben, dass auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens der DWE und bei Einstufung der DWE als Nebenbahn (NE-Bahn mit privatem Betreiber) einem beschrankten, dem Stand der Technik entsprechenden Bahnübergang aus fachlicher Sicht die Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann.

Umweltverträglichkeit: Es gelten die gleichen Aussagen wie bei Variante 1.2. Der zusätzliche Ausbau der Walderseestraße verursacht einen erhöhten Biotop-Flächenverbrauch, einen stärkeren Eingriff in die Kleingärtenanlagen, mit seinen erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf die Erholungsfunktion und eine deutlich höhere Beeinträchtigung der Denkmallandschaft und des Landschaftsbildes.

3.3.7. Bewertungstabelle

Zur übersichtlichen Zusammenfassung der o.g. Bewertung wurde durch das Planungsbüro folgender Bewertungsmaßstab zum Ansatz gebracht:

++ sehr gut; + gut; 0 durchschnittlich; - schlecht; -- sehr schlecht

Variante	1.1	1.2	1.3	2	3
Raumordnung / Städtebau	+	+	+	+	+
Straßenbaul. Infrastruktur	+	+	+	-	+
Umwelt / Natur	-	-	--	--	-
Wirtschaftlichkeit* (vgl Pkt 3.5)	-	++	++	0	+
Ergebnis	**0**	**+**	**0**	**-**	**+**

Bewertung mit Bezug auf die wirtschaftlichste Variante

3.4. Aussagen Dritter zu Varianten

Es wurden die Bestandsunterlagen aller betroffenen Leitungsverwaltungen abgefordert und als Leitungsbestand eingearbeitet.

Eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme auf dem Grundstück der FTD Fahrzeugtechnik Dessau GmbH CTF, die zum Verlust von wichtigen Infrastrukturbestandteilen des gewerblichen Betriebes des Unternehmens gehören, kann unter keinen Umständen die Zustimmung des Eigentümers finden.

Zu diesen wichtigen Bestandteilen des Unternehmens gehören insbesondere:
- alle vorhandenen Anschlussgleise
- die vorhandene Kranbahn
- Erschließungswege
- für den gewerblichen Betrieb unverzichtbare Grundstücksteilflächen

3.5. Wirtschaftlichkeit der Varianten

Die Varianten sind in den Längen fast identisch. Durch die zusätzlichen Maßnahmen im Überflutungsraum der Mulde sind die Straßenbaukosten für die Variante 2 relativ hoch.

Die Variante 1.1 hat mit dem Brückenbauwerk die höchsten Baukosten aller Varianten. Für die Varianten1.2. und 1.3 sind die Baukosten ähnlich hoch.

Die Variante 3 ist im Bezug auf die Variante 1.2 entsprechend der zusätzlichen Ausbaulänge der Walderseestraße höher.

Die wirtschaftlichsten Varianten ergeben sich somit für die Varianten 1.2 und 1.3.

3.6. Gewählte Linie

Im Ergebnis des Abwägungsprozesses der vorgenannten Varianten ist die Variante 1.2 die Vorzugsvariante. Die Variante 1.2 bietet die meisten Vorteile und sollte weiter verfolgt werden.

Die Variante 3 bietet zwar zusätzlich zur Variante 1.2 die Möglichkeit, die westlichen Verkehrsströme mit den östlichen zu verquicken, hat jedoch höhere Baukosten zur Folge.

Die Variante 1.1 erfüllt alle wesentlichen aufgemachten Forderungen hinsichtlich der Trassenführung mit Anschluss des Industriepark Waggonbau und Weiterführung bis zur B 184, ist jedoch auf Grund des Brückenbauwerkes die kostenungünstigste Variante.

Die Variante 1.3 erfüllt wie die Variante 1.2 alle wesentlichen aufgemachten Forderungen hinsichtlich der Trassenführung mit Anschluss des Industriepark Waggonbau und Weiterführung bis zur B 184. Der Eingriff in den Bereich Schillerpark und Bereich Pyramide kann jedoch nicht reduziert werden. Der Eingriff in den Bereich der Fahrzeugtechnik Dessau GmbH ist erheblich. Demzufolge ergeben sich für diese Variante keine Vorteile gegenüber der Variante 1.2 aber zusätzliche, erhebliche Eingriffe im Bereich des Gewerbegebietes.

Die Variante 2 sollte auf Grund der vielen oben genannten negativen Aspekte nicht weiter verfolgt werden.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahm

4.1. Trassierung

Die Straße bildet nach dem Ausbau einen wesentlichen Teil des innerstädtischen Tangentennetzes durch das Stadtgebiet Dessau und wird deshalb in die Straßenkategorie VS III, Hauptverkehrsstraße eingestuft. Die Entwurfsgeschwindigkeit wurde vom Auftraggeber mit 60 km/h festgelegt. Im Planungsabschnitt ist teilweise ein einseitiger gemeinsamer Rad-/Gehweg vorgesehen.

Die Linienführung der Ostrandstraße orientiert sich an dem vorhandenen Bahndamm der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn und wurde unter Einhaltung des minimalen Abstandes von 8,90 m zwischen Gleisachse und Straßenfahrbahnrand trassiert.

Es gelten für die Entwurfsparameter die Empfehlungen der RAST 06.

4.1.1. Gewählte Trassierungselemente und Zwangspunkte

Der Entwurf weist folgende Trassierungselemente auf:

	Vorgabe RAST 06		Entwurf	
	Tabelle 20	In Anlehnung an Tabelle 19	Freie Strecke	BÜ Waggonbau
zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	30 km/ h	50 km/h	30 km/h
Haltesichtweite	47 m	22 m	60 m	---
Kurvenmindestradius	80 m	10 m	290 m	60 m
Klotoidenmindestparameter	50 m	---	100 m	30 m
maximale Längsneigung	8,0 %	8,0 %	0,624 %	0,583 %
minimaler Kuppenhalbmesser	900 m	250 m	6000 m	3000 m
minimaler Wannenhalbmesser	500 m	150 m	6000 m	2300 m
Höchstquerneigung	6,0 %	2,5 %	3,5 %	2,5 %

Zwangspunkte für die Linienführung in Grundriss und Längsschnitt sind:

- Anschluss im Grundriss und Längsschnitt am Bauanfang an die bestehende Erschließungsstraße im Industriepark Waggonbau und am Bauende an den Knotenpunkt Lessingstraße/Entlastungsstraße Dessau-Nord 3. BA.
- Gleisanlage der DWE und Anschlussgleise in Lage und Höhe
- Die Straßentrasse wird landseitig in paralleler Lage zur Gleisanlage der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn geführt. In Anlehnung an die EBO, Anlage 11 (DS 800/01) ist dabei von einem Mindestabstand zwischen Gleismitte und Fahrbahnrand der Straße von 8,90 m auszugehen.
- Die Straßengradiente sollte auf der freien Strecke mind. 1 m unter der Schienenoberkante liegen. Diese Bedingung wird außerhalb der Bahnübergänge eingehalten.

4.1.2. Erläuterungen zu Unter- bzw. Überschreitungen von Trassierungsgrenzwerten

Die Tangentenmindestlänge wurde in Anlehnung an die RAS-L-1 (Ausgabe 1985) mit 0,5 * Ve berechnet. Damit ergibt sich bei der Ve von 60 km/h ein Wert von 30 m. Die Tangentenlänge wird bis auf den Abschnitt zwischen Bauanfang und Ende Bahnübergang Industriepark Waggonbau eingehalten.

In diesem Abschnitt muss die Gradiente an die vorhandenen Gleise und die vorhandene Straße angepasst werden. Deshalb kann hier die Tangentenlänge nicht eingehalten werden. Durch die relativ geringen Neigungsdifferenzen werden aber die Kuppen- und Wannenparameter eingehalten.

Ähnliche Verhältnisse ergeben sich auch im Bereich des Anschlusses der Anliegerstraße zu den Stillingen. Hier sind durch die vorhandenen Gleise und das Deichschloss Zwangspunkte vorhanden, die auf einem kurzen Abschnitt mehrere Längsneigungswechsel notwendig machen. Die derzeitig vorhandene Geschwindigkeitseinschränkung von 10 km/h wird wegen der Neigungsverhältnisse beibehalten.

4.1.3. Ergebnis der Sichtweitenanalyse und räumliche Linienführung

Die Mindesthaltesichtweite von 47 m (50 km/h) bzw. 22 m (30 km/h) ist in allen Bereichen des Planentwurfes eingehalten.

4.2. Querschnitt

4.2.1. Zukünftige Verkehrsbelastung und gewählter Querschnitt

4.2.1.1. Planstraße Ringschluss Dessau-Nord

Die Verkehrsbelastung im Jahr 2015 wird entsprechend der verkehrsplanerischen Untersuchungen zu den Vorhaben 2. Muldebrücke und Ringschluss Nord, welche Gegenstand der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Dessau-Roßlau sind, für den Abschnitt Ringschluss Dessau-Nord bei 7.255 Kfz/24 h liegen. Der Schwerlastanteil wird auf Grundlage der Tabelle 3 der RLS 90 mit 10 % für den Verkehr am Tage und 3 % nachts angesetzt.

Die Straße wird in die Straßenkategorie HS III, Hauptverkehrsstraße eingestuft. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 60 km/h, die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 50 km/h festgelegt. Der Straßenquerschnitt wird auf der Grundlage der RAST 06 festgelegt.

Der Anteil von 10 % Schwerlastverkehr entspricht einer mittleren Belastung. In Anlehnung an Bild 39 der RAST 06 wird in Zusammenhang mit der vorhandenen Flächenverfügbarkeit, eine Regelbreite von 6,50 m für die Fahrbahn gewählt. Mit diesem Querschnitt ist eine problemlose Begegnung von Schwerlastverkehr und Busverkehr möglich.

Der zweistreifige Querschnitt ist für die Prognoseverkehrsstärke von 7.255 Kfz/24 h für das Jahr 2015 ausreichend leistungsfähig.

Regelquerschnitt für den Straßenabschnitt ohne Randeinfassung

Bankett		1,50 m
Randstreifen		0,25 m
2 Fahrstreifen je 3,25 m	2 x 3,25 =	6,50 m
Randstreifen		0,25 m
Bankett		1,50 m
Gesamtbreite		10,00 m

Regelquerschnitt mit gemeinsamen Rad-/Gehweg

Bankett		0,50 m
Gemeinsamer Rad-/Gehweg		2,50 m
Sicherheitsstreifen		0,50 m
2 Fahrstreifen je 3,25 m	2 x 3,25 =	6,50 m
Randstreifen		0,25 m
Bankett		1,50 m
Gesamtbreite		11,75 m

Im Bereich des Bahnüberganges Walderseestraße ist wegen des notwendigen engen Radius R = 60 m eine Kurvenverbreiterung notwendig. Diese errechnet sich nach RAST 06 Abschnitt 6.1.4.3 für den Begegnungsfall Lastzug/Lastzug zu 80 cm je Fahrstreifen.

Die Fahrbahn wird auf der Rad-/Gehwegseite mit einer Hochbordanlage versehen. Der Rad-/Gehweg wird zwischen folgenden Stationen eingeordnet:

- Bereich zwischen Bahnübergang Industriepark Waggonbau und Walderseestraße – Station 0+055 bis 0+435

  Herstellung einer Rad-/Gehwegverbindung zwischen der Walderseestraße und dem Industriepark Waggonbau

- Bereich zwischen Scheplake und Walderseestraße – Station 0+435 bis 0+488

  Herstellung einer Rad-/Gehwegverbindung zwischen der Scheplake und der Walderseestraße. Damit wird die Anbindung Richtung Industriepark Waggonbau und Richtung Stillinge hergestellt.

- Bereich Lessingstraße – Station 1+378 bis Bauende

  Anbindung an die Rad-/Gehwegverbindung des bereits fertig gestellten Bauabschnittes Entlastungsstraße

Für den gesamten Streckenbereich sind in Anlehnung an die Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Rückhaltesysteme (RPS 09) für die geplante zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h keine Schutzeinrichtungen erforderlich.

Die gesamte Trasse wird in Dammlage geführt. Die Straße wird mit einer einseitigen Querneigung versehen, die vom Bahndamm weg in westliche Richtung geneigt ist. Am Dammfuß wird ein Entwässerungsgraben mit einer Regelbreite von 2,50 m angeordnet. Auf Grund der Dammlage wird auf die Ausbildung eines Planumsknicks am Hochrand verzichtet. Weitere Ausführungen zur Entwässerung siehe Punkt 4.5.

4.2.1.2. Anliegerstraße zu den Stillingen

Für die Anliegerstraße zu den Stillingen wird eine Fahrbahnbreite von 5,50 m geplant, die dem Begegnungsfall LKW/LKW entspricht. Dieser Begegnungsfall wird zwar bei der vorhandenen Verkehrsbelegung nur äußerst selten auftreten, wegen des engen Radius von R= 30 m wird an der Bogeninnenseite dennoch eine Bogenverbreiterung von 0,85 m eingeordnet. Damit ist der freie Verkehrsfluss im Bereich des Bahnüberganges gewährleistet. Die Verziehung auf den vorhandenen Querschnitt erfolgt 40 m hinter dem Bahnübergang. Auf der Südseite wird ein einseitiger Gehweg angeordnet.

Regelquerschnitt Anliegerstraße zu den Stillingen

Bankett		1,00 m
2 Fahrstreifen je 2,75 m	2 x 2,75 =	5,50 m
Sicherheitsstreifen		0,50 m
Gehweg		1,50 m
Bankett		0,50 m
Gesamtbreite		9,00 m

4.2.1.3. Anliegerstraße Lessingstraße

Die Gestaltung der Einmündung der Lessingstraße erfolgt unter Beibehaltung der vorhandenen Querschnitte. Das bedeutet, die Anbindung erfolgt an die vorhandene Fahrbahnbreite der Lessingstraße von 6,25 m.

4.2.2. Festlegungen zur Oberflächenbefestigung

4.2.2.1. Planstraße Ringschluss Dessau-Nord

Der Oberbau wurde nach RStO 01 bemessen. Die Berechnung (siehe Anlage 1) ergab resultierend aus der Verkehrsbelastung von 7.255 Kfz/24 h eine bemessungsrelevante Beanspruchung B = 2,17, so dass für die Straße die Bauklasse III vorzusehen ist.

Unter Berücksichtigung der Baugrundverhältnisse (siehe Pkt. 4.4) ergibt sich für die Planstraße folgender Oberbau:

Bauklasse III, Dammhöhe ≤ 2 m
Gesamter Streckenabschnitt außer Station 0+400 bis 0+500

Tafel 1, Zeile 3:

4 cm	Asphaltdeckschicht	SMA 8S 25/25-55
5 cm	Asphaltbinder	AC 16 BS 25/25-55
9 cm	Asphalttragschicht	AC 32 TS 50/70
15 cm	Schottertragschicht B1	0/32
42 cm	Frostschutzschicht B2	0/45

75 cm Gesamtdicke

Bauklasse III Dammhöhe > 2 m
Station 0+400 bis 0+500

Tafel 1, Zeile 3:

4 cm	Asphaltdeckschicht	SMA 8S 25/25-55
5 cm	Asphaltbinder	AC 16 BS 25/25-55
9 cm	Asphalttragschicht	AC 32 TS 50/70
15 cm	Schottertragschicht B1	0/32
32 cm	Frostschutzschicht B2	0/45

65 cm Gesamtdicke

Geh- und Radwege

8 cm	Asphalttragdeckschicht	AC 16 TD 70/100
22 cm	Frostschutzschicht B2	0/32

30 cm Gesamtdicke

Die Bankette an den Straßen sind gemäß ZTV-StB LBB LSA 09 wie folgt zu befestigen:

3 cm	Oberboden mit Rasenansaat	
25 cm	RC-Beton	B 2 0/45

28 cm Gesamtdicke

Die Böschungen werden mit einer Regelböschungsneigung von 1 : 1,5 ausgeführt. Die Böschungen erhalten eine 20 cm dicke Oberbodenabdeckung mit Rasenansaat.

4.2.2.2. Anliegerstraße zu den Stillingen und Lessingstraße

Für den Ausbau der Anliegerstraße in Richtung Stillinge wird ein Aufbau in der Bauklasse V vorgesehen.

Bauklasse V, Dammhöhe < 2 m

Tafel 1, Zeile 3:

4 cm	Asphaltdeckschicht	AC 8 DN 50/70
8 cm	Asphalttragschicht	AC 32 TN 70/100
15 cm	Schottertragschicht B1	0/32
38 cm	Frostschutzschicht B2	0/45
65 cm	**Gesamtdicke**	

Der Anschlussbereich der Lessingstraße sollte aus technologischen Gründen (Ausbaulänge nur 35 m) ebenfalls in der Bauklasse III ausgeführt werden.

4.2.2.3. Erschließungsweg Gartenanlage und Gärtnerei Steffen

Grundstückszufahrt:

10 cm	Asphalttragdeckschicht	AC TD 16N 70/100
15 cm	Schottertragschicht B1	0/32
25 cm	Frostschutzschicht B2	0/45
50 cm	**Gesamtdicke**	

4.2.3. Einordnung von Überflughilfen in den Querschnitt

Im Zuge der Untersuchungen zur UVS (Bearbeitung 2010) wurden Populationen von kleinen Fledermausarten festgestellt. Die tief fliegenden Säugetiere sind auf ihren Wegen zwischen Niststätte in den Kleingartenanlagen und ihren Futterstätten in den Muldeauen von einer Kollision mit dem Fahrzeugverkehr bedroht.

Um diesem vorzubeugen, werden längs der Straße, entsprechend dem Platzangebot, Leitwände und Leitwälle als Überflughilfen errichtet. Die Überflughilfen beginnen an Station 0+260 und enden an Station 1+360. Der Bereich Bauanfang bis 0+260 und der Bereich Schillerpark sind ausgenommen, da sich hier auf Grund der Lage und des Baumbewuchses keine ausgeprägten Flugkorridore befinden.

Die Wände werden 2,50 m und die Wälle werden 2,00 m hoch, bezogen auf die Straßengradiente. Die Wälle erhalten zusätzlich eine Böschungsbepflanzung, um die erforderliche Höhe zu erreichen.

Für die anliegenden Grundstücke ergeben sich aus der Anordnung dieser Überflughilfen außerdem positiv zu bewertende optische Abgrenzungen zum Straßenneubau und eine erhebliche Minderung der Geräuschbelastung.

4.3. Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

4.3.1. Nachweis der Leistungsfähigkeit, verkehrsgerechte Ausbildung, Verkehrsregelung

Knotenpunkte sind vorhanden im Bereich Bauende Lessingstraße und die Einmündung zu den Stillingen. Grundlage der Gestaltung der Knotenpunkte ist die „Verkehrstechnische Voruntersuchungen zur Dimensionierung von Knotenpunkten entlang der Ostrandstraße“ vom Büro VSC Halle vom Oktober 2003.

4.3.2. Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz

Der Ringschluss Dessau-Nord verbindet die Haupterschließungsstraße des Industriepark Waggonbau Dessau (WBD) mit der des Gewerbegebietes auf dem ehemaligen Schlachthofgelände. Die Planstraße beginnt an dem derzeitigen Ende der Haupterschließungsstraße Industriepark Waggonbau (Wendehammer) und schließt im Bereich der Einmündung Lessingstraße an die Entlastungsstraße Dessau-Nord im ehemaligen Schlachthofgelände an.

Mit der Planstraße werden die Verkehrsströme in Nord-Süd- sowie Nord-Ost-Richtung um die Innenstadt herumgeführt. Dadurch wird eine erhebliche Verkehrsentlastung der Dessauer Innenstadt, besonders des Stadtteiles Dessau-Nord, erreicht.

4.3.2.1. Anbindung am Bauanfang und –ende

Wie schon erwähnt erfolgt die nördliche Anbindung des Ringschlusses Dessau-Nord an die Haupterschließungsstraße des Industriepark Waggonbau. Dazu sind an den vorhandenen Straßenanlagen entsprechende Anpassungsarbeiten erforderlich. Der vorhandene Wendehammer wird zurückgebaut und Gradiente und Querschnitt an die vorhandene Haupterschließungsstraße angebunden.

Die südliche Anbindung des Ringschlusses Dessau-Nord ist bereits bei der Planung der Haupterschließungsstraße des Gewerbegebietes am ehemaligen Schlachthof berücksichtigt worden. Die am Bauende vorhandene Einmündung der Lessingstraße wird mit den für den LKW-Verkehr notwendigen Ausrundungsradien an den Ringschluss Nord angeschlossen.

In der Untersuchung des Büros VCS wird für den Knotenpunkt Lessingstraße, trotz des geringen Verkehrsaufkommens, aus Sicherheitsgründen empfohlen, von der Ostrandstraße zur Lessingstraße eine Aufstellmöglichkeit für Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen entlang der Vorfahrtstraße zu schaffen, auch wenn dies aus Gründen der Qualität des Verkehrsablaufes nicht erforderlich ist.

Diese Forderung konnte wegen nicht zur Verfügung stehender Grundstücke in der Planung nicht realisiert werden.

Für den Rad- und Fußgängerverkehr wird eine Querungshilfe mit Fahrbahnteiler angeordnet.

4.3.2.2. Anliegerstraße zu den Stillingen, Aufhebung des Überganges Scheplake

Die Erschließungsstraße zu den Stillingen wird nur auf der Nordseite an die Planstraße angebunden. Auf einen Ausbau der Walderseestraße kann nach den neuesten verkehrstechnischen Untersuchungen zur 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes verzichtet werden, da sich keine wesentlichen Entlastungseffekte nachweisen lassen.

Die Querung des Wirtschaftsweges Scheplake und der Walderseestraße mit der Planstraße und dem DWE-Gleis wird aufgehoben. Da der hintere Teil der Scheplake und die Walderseestraße dann eine Sackgasse sind, wird eine Wendeanlage für ein 3-achsiges Müllfahzeug entsprechend Bild 59 der RAST 06 angelegt.

Für die Fußgänger und Radfahrer aus Richtung Scheplake und Walderseestraße wird aus Gründen der Verkehrssicherheit durch den Bau einer Mittelinsel eine gemeinsame Querungsmöglichkeit in Richtung Stillinge geschaffen.

Zur Heranführung der Fußgänger und Radfahrer wird auf der Südseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg von der Scheplake bis zur Walderseestraße vorgesehen. Zwischen der Einmündung der Anliegerstraße Stillinge und der Haupterschließungsstraße Industriepark Waggonbau wird auf der Nordseite der Planstraße ebenfalls ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen.

4.3.2.3. Veränderungen an übrigen Wegebeziehungen

Die vorhandenen Wegebeziehungen von der Lessingstraße zum Gleisübergang Riekchen über die Scheplake bleiben in ihrer derzeitigen Form erhalten.

Veränderungen ergeben sich noch in folgenden Bereichen:

Gartenanlage Scheplake

Mit der Überbauung von Gärten durch die Planstraße werden auch bestehende Wegebeziehungen unterbrochen. Außerdem entfällt der jetzt vorhandene hintere Zugang zur Gartenanlage an der Station 1+280.

Die Wegebeziehungen werden durch Anlage eines Erschließungsweges in einer Breite von 3 m zwischen den Stationen 1+110 bis 1+280 wieder hergestellt.

Gärtnerei Steffen

Bedingt durch die Platzverhältnisse muss die Zufahrt zur Gärtnerei Steffen im hinteren Teil auf einer Länge von etwa 30 m um bis zu 2,50 m in westlicher Richtung verschoben werden. Bis zum Kundenparkplatz bleibt die Zufahrt in der jetzigen Lage erhalten und wird an die Lessingstraße als Grundstückszufahrt angeschlossen.

4.3.3. Bahnübergänge

Grundsätzlich war es das Ziel, die Zahl der Bahnübergänge zu minimieren. Dies wurde durch die Aufhebung des Bahnüberganges Scheplake realisiert. Die übrigen vorhandenen Übergänge sind auch nach der Realisierung der Planstraße zur Aufrechterhaltung der vorhandenen Wegebeziehungen notwendig.

Zur Anbindung der Planstraße an die Haupterschließungsstraße Industriepark Waggonbau ist dabei ein neuer Bahnübergang notwendig. Für alle Bahnübergänge sind Sicherungsanlagen nach EBO unter Berücksichtigung der BÜSTRA notwendig. Dabei ist eine komplexe Betrachtung des Straßenverkehrs und aller Zugbewegungen einschließlich der Rangierfahrten und der Fahrten Dessau- Wörlitz notwendig.

Die Detailplanung mit Erläuterungen zu den Änderungen an den Bahnübergangssicherungsanlagen und der Gleisanpassung ist in den Unterlagen 22 und 23 enthalten.

Im Einzelnen ergeben sich mit der Errichtung der Planstraße folgende Veränderungen an den Bahnanlagen:

4.3.3.1. Bahnübergang B 184 - km 0,975 DWE-Strecke 004 Dessau-Wörlitz

Die im Bereich der DWE zugrunde liegende Bremstafel schreibt einen Bremsweg von 400 m fest. Damit sind Überwachungssignale jeweils 400 m vor der BÜ-Mitte anzuordnen. Die max. zulässige Toleranz beträgt +50 % und – 5%. Das Überwachungssignal (So 16) des BÜ 1,333 aus Richtung Dessau muss mindestens 380 m vor dem BÜ angeordnet werden und befindet sich dann am km 0,953. Da sich in diesem Abschnitt weitere Bahnübergangssicherungsanlagen (in diesem Fall die HI 64c des BÜ km 0,975) befinden, darf das So 16 des BÜ km 1,333 nicht den gesicherten Zustand des BÜ km 1,333 zeigen, wenn die Anlage des BÜ km 0,975 (Albrechtstraße/B 184) gestört ist.

Die technische Sicherung des BÜ km 0,975 mit im Andreaskreuz integrierten Blinklichtern erfolgt derzeit auf Grund einer Ausnahmegenehmigung.

Durch die notwendigen schaltungstechnischen Änderungen bei der Kopplung der Lichtzeichenanlage BÜ km 1,333 mit der Blinklichtanlage km 0,975, wird der Bestandsschutz für die vorhandene Blinklichtanlage aufgehoben.

Da der Bahnübergang Albrechtstraße entsprechend der Untersuchungen des Verkehrsentwicklungsplanes eine Verkehrsbelastung von über 15.000 Kfz/24 h zu verzeichnen hat, ist hier eine Ausrüstung mit einer Halbschrankenanlage notwendig.

4.3.3.2. Neuer Bahnübergang Industriepark Waggonbau - km 1.333 DWE-Strecke 004 Dessau-Wörlitz

Das Gleis der DWE und die Anschlussgleise haben im Bereich des geplanten neuen Bahnüberganges einen Höhenunterschied von ca. 50 cm, wobei der Gleisabstand ca. 16 m beträgt. Um die Querung mit der Straße realisieren zu können, wird nach entsprechenden Untersuchungen das DWE-Gleis um 40 cm abgesenkt. Dazu muss die Gradiente des Streckengleises auf einer Länge von ca. 450 m verändert werden. Die Anschlussgleise werden entsprechend den Abstimmungen mit der Anhaltinischen Bahngesellschaft so umgebaut, dass das Abstellgleis A 4 entfällt und die Aufstelllängen der verbleibenden 3 Abstellgleise in maximaler Länge erhalten bleiben. Insbesondere die Untersuchungsgrube unter dem Gleis A 1 bleibt in ihrer vollen Länge erhalten.

Zur Sicherung des Bahnüberganges wird eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Gehwegschranke vorgesehen. Es kommen 6 Lichtzeichen und 3 Halbschranken zum Einsatz. Diese Anlage wird im Bereich der DWE-Strecke 004 zuggesteuert und durch den Triebfahrzeugführer mittels Überwachungssignal überwacht. Im Bereich der Anschlussgleise der Anhaltinischen Bahngesellschaft/ Dessau-Wörlitzer Eisenbahn e.V. erfolgt die Einschaltung mittels Rangierschalter.

Der Bahnübergang befindet sich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft, damit wäre am Bahnübergang eine Geschwindigkeit von 50 km/h zulässig. Bei dem möglichen Radius von 70 m wäre bei dieser Geschwindigkeit eine Querneigung von 5 % notwendig. Wegen der Längsneigung des Gleises (ca. 0,3 %) ergibt sich eine negative Querneigung der Straße. Die Geschwindigkeit muss deshalb auf 30 km/h herabgesetzt werden.

4.3.3.3. Bahnübergang Walderseestraße - km 1.590 DWE-Strecke 004 Dessau-Wörlitz

Der Bahnübergang Walderseestraße soll wie bisher für Fahrzeuge in Richtung Stillinge und Landhaus nutzbar bleiben und an die Ostrandstraße angeschlossen werden. Als Verkehrsbelastung für die Walderseestraße im Abschnitt Landhaus/Ringschluss Nord ist von einer Belegung mit 300 Kfz/24 h auszugehen (Schreiben Tiefbauamt Dessau vom 20.05.05).

Für die Fußgängerführung aus Richtung Scheplake wird eine Mittelinsel als Querungshilfe angeordnet. Damit ergibt sich gleichzeitig die Möglichkeit der Einordnung einer Linksabbiegespur aus Richtung Norden. Die örtlichen Verhältnisse mit den Bahnübergängen müssen das Abfließen des Verkehrs bei geschlossenen Schranken (auch bei Rangierfahrten auf dem Anschlussgleis) garantieren. Dies wird durch die Linksabbiegespur als Stauraum gesichert.

Zur Sicherung des Bahnüberganges wird eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Gehwegschranke vorgesehen. Es kommen 12 Lichtzeichen und 3 Halbschranken zu Einsatz. Diese Anlage wird im Bereich der DWE-Strecke 004 zuggesteuert und durch den Triebfahrzeugführer mittels Überwachungssignal überwacht. Im Bereich der Anschlussgleise der Anhaltinischen Bahngesellschaft/ Dessau-Wörlitzer Eisenbahn e.V. erfolgt die Einschaltung mittels Rangierschalter.

4.3.3.4. Bahnübergang Scheplake - km 1.656 DWE-Strecke 004 Dessau-Wörlitz

Der Bahnübergang Scheplake wird z.Z. durch Kfz, Fußgänger und Radfahrer genutzt. Mit dem Bau der Planstraße entfällt dieser Bahnübergang. Die Fußgänger und Radfahrer werden über einen gemeinsamen Rad-/Gehweg zu dem Überweg in der Höhe der Walderseestraße geführt. Auf der Nordseite erfolgen der Rückbau der Straßenzuführung und der dauerhafte Einbau der Deichschartenbefestigung.

4.3.3.5. Bahnübergang Gaststätte „Riekchen“- km 1.915 DWE-Strecke 004 Dessau-Wörlitz

Der Bahnübergang Gaststätte „Riekchen“ wird z.Z. durch Fußgänger und Radfahrer genutzt und ist mit einem Umlaufgitter gesichert. Die Nutzung soll aufrechterhalten bleiben. Die vorhandenen Sicherungsanlagen werden vom Straßenbau nicht beeinflusst und bleiben in vollem Umfang erhalten.

4.4. Baugrund, Erdarbeiten

4.4.1. Bodenverhältnisse

Für das Bauvorhaben wurde der Baugrund durch das Institut für Baustoffprüfung, Bauzustandsanalyse und Bausanierungsplanung Anhalt GmbH (IBA) untersucht.

Der Standort liegt im Urstromtal der Elbe und Mulde. In natürlicher Folge stehen am Standort unter holozänen Bildungen (Auelehm im Wechsel mit Flusskies und Schwemmsand) pleistozäne Sedimente (fluviatile und glazifluviatile Sande und Kiese) an. Die quartären Sedimente werden von oberoligozänen schluffigen Feinsandschichten des Tertiärs unterlagert, wobei hier die Oberkante der tertiären Bildungen erst in Tiefen von >20 m unter Gelände erwartet wird. Infolge der Altbebauung und Geländeregulierung ist im Planungsbereich der oberflächennahe Bereich westlich des Hochwasserschutzdeiches anthropogen relativ stark beeinflusst. Landseitig wurde während des Sommerhochwassers 2002 in Teilabschnitten der geplanten Trasse eine Notberme aus Schotter und Ziegelrecyclingmaterial zwischen Eisenbahngleis und Gärten geschüttet. Diese Materialien sind mit natürlichen Erdstoffen vermischt und besitzen einen Feinkornanteil von über 5 Ma.-%.

Der Standort wurde durch 19 Rammkernsondierungen bis in 6 m Tiefe erkundet.

Nach den Aufschlüssen ist im Streckenverlauf des 2. BA (RKS 1 bis RKS 19) folgende idealisierte Baugrundschichtung vorhanden:

Mächtigkeit in m	Höhenniveau der Schicht in m ü. HN	Benennung der Schicht	Geologische Zuordnung
0 bis 2,6 (verfüllte Gruben und Gräben)	OKG bis 59,4 / 56,6	Auffüllung	(anthropogen)
1,5 bis 2,2 m(1	bis 57,7/55,7(1	Auelehm(1	Holozän
0,2 bis 1,4 m	ab 57,7/55,7	Schluffiger Sand Schwemmsand, Flusskies	Holozän bis Pleistozän

(1 Im Auelehm sind lokal regellos geringmächtige Schwemmsand- und Flusskiesablagerungen zwischengelagert.

Die für die Bemessung der Straßenkonstruktion zu berücksichtigenden Bodenschichten werden im Planumsniveau in die Frostempfindlichkeitsklasse F 3 eingeordnet. Für den Aufbau der Straßentragschichten gelten die "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen - RStO 2001". Der Trassenbereich befindet sich in der Frosteinwirkungszone II. Es ist von ungünstigen hydrologischen Verhältnissen auszugehen.

Für die Ermittlung des frostsicheren Straßenaufbaues der Planstraße Ringschluss Dessau-Nord für die Bauklasse III wurden gemäß RStO 01 folgende Punkte der Tabelle 7 in Ansatz gebracht:

-	Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues *F 3*	60 cm
-	Frosteinwirkung *Zone II*	+ 5 cm
-	Lage der Gradiente, *vorwiegend Damm(≤2 m)*	+ 5 cm
-	Wasserverhältnisse, *vorwiegend ungünstig*	+ 5 cm
-	außerhalb geschlossener Ortslage	+ 0 cm
	Gesamtdicke des frostsicheren Aufbaues	75 cm

Für die Abschnitte mit Dammhöhe > 2 m Station 0+400 bis 0+500 gilt:

-	Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues *F 3*	60 cm
-	Frosteinwirkung *Zone II*	+ 5 cm
-	Lage der Gradiente, *vorwiegend Damm(>2 m)*	- 5 cm
-	Wasserverhältnisse, *vorwiegend ungünstig*	+ 5 cm
-	außerhalb geschlossener Ortslage	+ 0 cm
	Gesamtdicke des frostsicheren Aufbaues	65 cm

Für die **Anliegerstraße in Richtung Stillinge** werden für die Bauklasse V gemäß RStO 01 folgende Punkte der Tabelle 7 in Ansatz gebracht:

-	Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues *F 3*	50 cm
-	Frosteinwirkung *Zone II*	+ 5 cm
-	Lage der Gradiente, *vorwiegend Damm(≤2 m)*	+ 5 cm
-	Wasserverhältnisse, *vorwiegend ungünstig*	+ 5 cm
-	außerhalb geschlossener Ortslage	+ 0 cm
	Gesamtdicke des frostsicheren Aufbaues	65 cm

4.4.2. Grundwasser, Wasserhaltung

Bei den Feldarbeiten wurde ein ganzjährig wasserführender, oberflächennaher Grundwasserleiter erkundet. Die Grundwasserdynamik unterliegt am Standort in Abhängigkeit der Flusspegel starken Schwankungen.

Das Grundwasser wurde bei natürlich leicht erhöhtem Grundwasserstand Anfang März 2003 und rückläufigem Grundwasserspiegel im April im Niveau zwischen 58,2 m ü. HN am südlichen Bauanfang und 56,9 m ü. HN am nördlichen Bauende angetroffen. In Abhängigkeit vom Geländeprofil ist am Standort somit ein mittlerer Grundwasserflurabstand von 1,0 bis 3,2 m unter Gelände vorhanden. Die in den Baugrundaufschlüssen eingemessenen Grundwasserstände weisen ein kontinuierliches Gefälle in nördliche Richtung auf. Dieses Gefälle entspricht der natürlichen Grundwasserfließrichtung am Standort.

In den Sondierungen im April 2003 war gegenüber dem Grundwasserniveau des Vormonats ein Rückgang des Grundwasserspiegels um ca. 30 cm feststellbar.

Durch das Sommerhochwasser 2002 müssen die bisherigen Daten zum höchsten Muldewasserspiegel überarbeitet werden. Für den untersuchten Bereich ist künftig mit einem HHW100 von ca. 62,7 m ü. HN zu rechnen.

Zur Planung und Realisierung der Bauaufgabe sind im Bereich der durch Deiche gesicherten Flächen folgende Grundwasserordinaten zu beachten:

		nördlicher Bereich	Südlicher Bereich
Höchster Grundwasserstand	(HGW)	58,4 m ü. HN	60,5 m ü. HN
Mittlerer Grundwasserstand	(MGW)	56,5 m ü. HN	58,0 m ü. HN
Niedrigster Grundwasserstand	(NGW)	56,0 m ü. HN	57,0 m ü. HN
Mittlerer höchster GW-Stand	(MHGW)	57,1 m ü. HN	58,6 m ü. HN

Zwischenwerte der Grundwasserordinaten können von Süd nach Nord im Bauabschnitt linear interpoliert werden.

Die im Baubereich angegebenen HGW-Werte liegen teilweise über der Geländeoberkante, entsprechen jedoch realistischen Daten. Bedingt durch den stauenden Auelehm handelt es sich hierbei um Druckhöhen und somit um gespanntes Grundwasser, welches in lokal gestörten Bereichen als Qualmwasser zu Tage treten kann.

Im natürlichen Überflutungsgelände muss prinzipiell mit einer Geländeüberflutung gerechnet werden.

Über dem Auelehm und über bindigen Auffüllungsbereichen können lokal und temporär Schichtwasser bzw. Staunässeerscheinungen auftreten.

Das Grundwasser wird nach DIN 4030 als „stark betonangreifend“ und nach DIN 50930 als „normal“ korrosiv gegenüber Metallen beurteilt (vgl. Anlage 2.4.1), wobei nach vorangegangen Analysen von Grundwasser der Region ein erhöhter Sulfatgehalt im Bereich des Urstromtals generell vorhanden ist.

4.4.3. Schlussfolgerung für den Straßenbau und Dammaufbau

Der Unterbau der neu zu errichtenden Straße muss nahezu durchgehend auf vorhandene Auffüllmaterialien bzw. weiche Auelehmschichten aufgebracht werden. Die hieraus erforderlichen Maßnahmen der Untergrundverdichtung und Untergrundverbesserung beinhalten zusammengefasst folgende Schritte:

- Baufeldfreimachung, Rückbau der Gartenanlagen, Abtrag Mutterboden (durchschnittlich 35 cm) und Sicherung für die Weiterverwendung

- Intensive Nachverdichtung der Bauschuttmaterialien durch schwere Walzen (vibrationsarm), Ebnung des Untergrundes im Trassenverlauf

- Stabilisierung durch Aufbau eines Brechkorngemisches 0/56 oder 0/45 (ca. 15 cm)

- Errichtung des Straßendamms durch lagenweisen Aufbau von gut verdichtbaren Mineral- bzw. Recyclingbaustoffen entsprechend den Anforderungen der ZTVE-StB 94/97. Es sollten Böden der Verdichtbarkeitsklassen V1 und V 2 nach ZTV A StB 97 zur Anwendung kommen

Für den geplanten Straßenbau sind am Standort Mehraufwendungen zur Verdichtung aufgefüllter Bauschuttmaterialien im Untergrund des künftigen Straßendamms erforderlich.

Als Gründungsebene für den künftigen Straßendamm muss die vorhandene Auffüllung genutzt werden. Die vorhandenen Auffüllmaterialien sind nur mit schwerer Technik vibrationsarm verdichtbar. Auf dem Untergrund ist der Verformungsmodul von $E_{V2} \geq 45$ MN/m² vor Beginn des Dammbaus nachzuweisen. In Bereichen, wo dies nicht möglich ist, ist entsprechender Bodenaustausch vorzusehen. Die Dicke ist durch Versuchsflächen zu bestimmen.

Durch Überschüttung des bisher unbelasteten Untergrundes kommt es zu einer Eigenkonsolidierung durch Auspressung des Porenwassers der bindigen Schicht. Die durchschnittliche Zeit für die Eigenkonsolidierung (Primäre Konsolidierungssetzung) bei der angetroffenen Baugrundschichtung am Standort beträgt ca. 6 Wochen, wobei 90% der Setzungen bereits nach ca. 4 Wochen abgeklungen sind. Durch einen genügenden zeitlichen Abstand zwischen Dammaufbau und Aufbau der Straßendeckschichten sind beim Bauablauf die Konsolidierungszeiten zu berücksichtigen.

4.5. Entwässerung

Auf Grund der gegebenen Entwässerungsmöglichkeiten wurde der Straßenabschnitt in 4 Bereiche eingeteilt:

Bereich 1

Station 0+000 bis 0+190, Industriepark Waggonbaugelände bis einschließlich Bahnübergang

- Einleitung in MW-Kanal Industriepark Waggonbaugelände -

Bereich 2

Station 0+190 bis 0+740, Bahnübergang bis Gaststätte Rieckchen

- Einleitung in die Stillinge -

Bereich 3

Station 0+740 bis 1+305, Gaststätte Rieckchen bis Gärtnerei Steffen

- Einleitung über Mulden-Rigolen-System und Pumpstation in vorhandenen Regenwasserkanal Entlastungsstraße Dessau-Nord

Bereich 4

Station 1+305 bis 1+420, Gärtnerei Steffen bis Lessingstraße

- Einleitung in vorhandenen Regenwasserkanal Entlastungsstraße Dessau-Nord

Für die betreffenden Abschnitte werden nachfolgend detaillierte Erläuterungen zur Entwässerung gegeben:

Die Oberflächenentwässerung der Straße erfolgt in den Bereichen 1 und 4 über Straßenabläufe und Regenwasserkanäle. In den Bereichen 2 und 3 wird am Dammfuß ein Entwässerungsgraben angelegt.

Zwischen der Straße und der Gleisanlage wird über die gesamte Länge der Straße ein Entwässerungsgraben angelegt, der außerdem zur Planumsentwässerung von Straße und Gleisanlage mit einer Rohrrigole versehen wird.

Für die Ermittlung der Abflussmengen wurde der für die Stadt Dessau-Roßlau gültige Regenreihe nach KOSTRA bei einer Regenhäufigkeit von n = 0,5 zugrunde gelegt.

Die Versickerung des Oberflächenwassers in das Grundwasser wäre bei Durchgang durch eine entsprechende Bodenpassage nach dem Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 möglich. Allerdings ist der Abstand von 1 m zum MHGW nicht einzuhalten.

Eine Versickerung über Versickerungsmulden kann außerdem nur erfolgen wenn der anstehende Auelehm durchstoßen wird. Diese Variante wird im Baugrundgutachten wegen des bei Hochwasser auftretenden Qualmwassers abgelehnt und kann auch aus Sicht des Straßenplaners nicht empfohlen werden.

Stattdessen wird die Entwässerung über ein Mulden-Rigolen-System empfohlen, bei dem über die Passage über bewachsenen Oberboden eine entsprechende Reinigung des Oberflächenwassers garantiert ist. Der vorhandene Auelehm wird mit der Rigole nicht durchfahren. Das Mulden-Rigolen-System kann sowohl das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen als auch das anfallende Sickerwasser im Hochwasserfall aufnehmen. Für die Ableitung muss eine entsprechende Vorflut genutzt werden.

4.5.1. Bereich 1 - Station 0+000 bis 0+190

Industriepark Waggonbau bis einschließlich Bahnübergang

Der Bereich 1 soll an das Entwässerungssystem der Straße im Industriepark Waggonbau angeschlossen werden. Hier ist ein Mischwassersystem vorhanden, welches den Anschluss der Straßenflächen bis einschließlich des Bahnüberganges ermöglicht. Dazu wird ein neuer Regenwasserkanal bis über den Bahnübergang ausgebaut und an der Station 0+074 an den Endschacht des Mischwasserkanals angeschlossen. An den Kanal werden die Straßenabläufe und die parallel zu den Gleisen verlaufenden Entwässerungsrinnen angeschlossen. Nach Aussage der DESWA ist die Ableitung der berechneten Einleitmenge von ca. 15,6 l/s über den Mischwasserkanal schadlos möglich.

4.5.2. Bereich 2 - Station 0+190 bis 0+740

Bahnübergang bis Gaststätte Rieckchen

4.5.2.1. Einzugsbereich für die Einleitung in die Stillinge

Durch das Profil der Straßengradiente können im Einzugsbereich der Stillinge die Bereiche zwischen Bahnübergang (Station 0+190 bis zu der Gaststätte „Riekchen“ (Station 0+740) erfasst werden. Dabei wird von einer Einleitung in die Stillinge ausgegangen, da dies für diesen Bereich der Planung die einzige Vorflutmöglichkeit ist und auch jetzt bereits für diese Zwecke genutzt wird. So hat der vorhandene Entwässerungsgraben an der Scheplake seine Vorflut in die Stillinge.

Das Entwässerungssystem ist im Bereich 2 wie folgt gegliedert (siehe Unterlage 7 Blatt 1):

Station 0+190 bis 0+400 **-** Mulden-Rigolen-System mit Einleitung in offenen Entwässerungsgraben zwischen Walderseestraße und Scheplake

Station 0+400 bis 0+490 - Straßenabläufe mit Nassschlammfängen und Einleitung in offenen Entwässerungsgraben zwischen Walderseestraße und Scheplake mit Vorflut in Stillinge

Station 0+490 bis 0+740 **-** Mulden-Rigolen-System mit Einleitung in offenen Entwässerungsgraben zwischen Walderseestraße und Scheplake

Die Ermittlung der Einzugsflächen geht aus der Unterlage 13.1-1/1 bis 1/3 hervor.

4.5.2.2. Bewertung der Notwendigkeit einer Regenwasserbehandlung

Nach Abschnitt 6 des Merkblattes DWA-M 153 wird die Notwendigkeit einer Regenwasserbehandlung für die Einleitung in oberirdische Gewässer abgeschätzt**.**

Gemäß DWA-M 153, Tabelle 1 b wurden die Stillinge als See in unmittelbarer Nähe von Erholungsgebieten, als Typ G 23 mit einer Punktzahl von 11 eingestuft.

Zunächst wurde die Einhaltung der Bagatellgrenzen gemäß Abschnitt 6.1 mit folgendem Ergebnis untersucht:

Qualitativ

- **Bedingung A** - nicht erfüllt — das zur Verfügung stehende Gewässer entspricht nicht den Gewässertypen G1 und G8

Gemäß DWA-M 153, Tabelle 1 b wurden die Stillinge als See in unmittelbarer Nähe von Erholungsgebieten, als Typ G 23 mit einer Punktzahl von 11 eingestuft.

- **Bedingung B** – nicht erfüllt — die undurchlässigen Flächen entsprechen nicht den Flächentypen F1 bis F4

Die zu entwässernden Flächen entsprechen den Flächentypen F 3 und F 5

Bedingung C – nicht erfüllt — innerhalb eines Uferabschnittes von 1000 m werden mehr als 2000 m² undurchlässige Fläche eingeleitet

Die Größe der undurchlässigen Fläche, von der eingeleitet werden soll, beträgt 9154 m².

Da die Bedingungen A, B und C nicht erfüllt sind, ist eine Regenwasserbehandlung notwendig. Das heißt, es ist eine Behandlung des Regenwassers in der Form vorzunehmen, dass der Emissionswert kleiner als die Gewässerpunktzahl ist.

Quantitativ

Bedingung D – erfüllt — einleiten in einen See mit mindestens 20 % der undurchlässigen Fläche

Die Größe der undurchlässigen Fläche 9154 m², die Oberfläche der Stillinge ist > 18500 m².

Damit ist nach Tabelle 3 die Einleitmenge in die Stillinge nicht begrenzt.

4.5.2.3. Auslegung der Entwässerungsanlage

Für den Bereich 2 wird zur Behandlung des Regenwassers ein Mulden-Rigolen-System vorgesehen. Das Mulden-Rigolen-System wird durch einen Versickerungsgraben mit darunter liegender Sickerrigole ausgebildet. In die Sickerrigole wird ein Teilsickerrohr eingebaut, welches die Ableitung in Richtung Vorflut gewährleistet. Die Gräben erhalten durchgehend eine Sohlbreite von 0,50 m und eine Mindesttiefe von 50 cm. Zur Erreichung der zulässigen Emissionswerte, wird das Wasser durch einen 20 cm dicken bewachsenen Oberboden versickert.

Im Bereich zwischen Scheplake und Walderseestraße ist bautechnisch eine Rigole nicht einzuordnen, da hier das Grabensystem aus Richtung Scheplake in die Stillinge geführt wird. Deshalb soll das Straßenwasser, auch wegen des angebauten Gehweges, hier über Straßenabläufe mit Nassschlammfängen vorgereinigt und gesammelt in den Vorflutgraben eingeleitet werden. Der Vorflutgraben ist mit einem Durchlass DN 800 mit den Stillingen verbunden.

Durch die geplante Straße wird der vorhandene Damm verbreitert und der Vorflutgraben umverlegt. Er befindet sich dann am westlichen Dammfuß der neuen Straße. In diesen Zusammenhang wird der vorhandene Durchlass unter der neuen Straße hindurch verlängert.

Bei dem durchgeführten Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 wurden die Stillinge dem Gewässertyp G23, Einleitung in Seen in unmittelbarer Nähe von Erholungsgebieten, zugeordnet.

Die Flächenverschmutzung der Straße wurde wegen der Verkehrsbelastung von rd. 8000 Kfz/24 h dem Typ F 5 zugeordnet. Die neben der Straße befindlichen Einzugsflächen wurden dem Typ F 3 zugeordnet.

Die Reinigung des Wassers erfolgt durch Bodenpassage nach Typ D 2. Bei dem ermittelten Verhältnis von Au : As von 8,4 wird mit einem Durchgangswert von 0,35 gerechnet.

Bei Sedimentationsanlage vom Typ D 26 ergibt sich ein Durchgangswert von 0,9 (siehe Bewertungsverfahren Unterlage 13.1-2/1).

Mit dem gewählten Bewertungsverfahren kann der Emissionswert in der Summe auf 9 reduziert werden, und liegt damit unter der zulässigen Gewässerpunktzahl von 11.

Obwohl nach der Bedingung D keine Drosselung der Zuflüsse in die Stillinge notwendig ist, wird die Abflussmenge aus dem Mulden-Rigolen-System auf 5 l/s begrenzt. In den Bereich zwischen Station 0+400 bis 0+490 erfolgt keine Drosselung der Regenwasserabflüsse, da dies zu hohen Aufwendungen führen würde.

In der Summe werden folgende Wassermengen in die Stillinge eingeleitet:

Regenereignis	halbjährlich	jährlich	zweijährig
Station 0+190 bis 0+400	5 l/s	5 l/s	5 l/s
Station 0+400 bis 0+490	11,9 l/s	15,9 l/s	19,9 l/s
Station 0+490 bis 0+740	5 l/s	5 l/s	5 l/s
Summe	**21,9 l/s**	**25,9 l/s**	**29,9 l/s**

Die Einleitmenge beträgt bei einem zweijährigen Regenereignis rd. 30 l/s. Durch die Behandlung des Regenwassers wurde der **Emissionswert auf 9** reduziert, damit liegt er unter der **Gewässerpunktzahl von 11**.

4.5.3. Bereich 3 - Station 0+740 bis 1+305

Gaststätte Rieckchen bis Gärtnerei Steffen

4.5.3.1. Gliederung des Einzugsbereich 3

Durch das Profil der Straßengradiente reicht der Einzugsbereich vom Bahnübergang Gaststätte „Riekchen“ (Station 0+740) bis zur Zufahrt zur Gärtnerei Steffen (Station 1+305). Die Grenze an der Gärtnerei Steffen ergibt sich aus den dort vorhandenen Verhältnissen, die wegen der Einordnung des Zufahrtsweges keine Anordnung von Entwässerungsgräben in diesem Bereich zulassen.

Das Entwässerungssystem ist im Bereich 3 wie folgt gegliedert (siehe Unterlage 7 Blatt 2, 3):

Station 0+740 bis 1-140 **-** Entwässerungsgraben zwischen „Rieckchen“ und Pumpstation am Dammfuß mit Mulden-Rigolen-System zur Drosselung der Abflussmenge auf 10 l/s

Station 1+140 bis 1+305 **-** Entwässerungsgraben zwischen Pumpstation und Gärtnerei Steffen am Dammfuß mit Mulden-Rigolen-System zur Drosselung der Abflussmenge auf 5 l/s

Die Ermittlung der Einzugsflächen geht aus der Unterlage 13.1-1/4 bis 1/5 hervor.

4.5.3.2. Auslegung der Entwässerungsanlage

Für den Bereich 3 kann das ebenfalls angedachte Entwässerungskonzept mit Einleitung über einen Freispiegelkanal in die Mulde nicht aufrechterhalten werden.

Nach Angabe des LHW muss auf Grundlage der aktuellen Hochwasserschutzkonzeption an dem geplanten Einleitpunkt von einem MW-Wert von rd. 57,30 m ausgegangen werden. Damit ist eine Einleitung in die Mulde mit einer Freispiegelleitung nicht möglich.

Deshalb ist der Bau einer Pumpstation für die Entwässerung des Bereiches 3 nicht zu umgehen. Eine alternative Lösung wäre der Bau einer Pumpstation mit Druckleitung bis zur Mulde in der angedachten Trasse der Freispiegelleitung mit einer Länge von 105 m. Dabei müsste der Eisenbahndamm durchörtert und ein Einleitbauwerk errichtet werden. Der Bau der Leitung zur Mulde hätte einen Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet und FFH-Gebiet mit den damit verbundenen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen zur Folge.

Als Alternative bietet sich der Anschluss an das RW-Kanalsystem der Entlastungsstraße Dessau-Nord als günstigste Lösung an. Bei dieser Variante wird ebenfalls eine Pumpstation notwendig, welche die gedrosselten Abflüsse von max. 15 l/s über eine Druckleitung in einer Länge von 170 m zum geplanten Endschacht RW 1 der Freispiegelleitung führt. Die Verlegung der Druckleitung erfolgt in der Straße. Der Schacht RW 1 wird als Beruhigungsschacht ausgebaut.

Mit der Einleitung in das RW-Kanalsystem der Entlastungsstraße wird der problematische Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet und FFH-Gebiet vermieden.

Da die Einleitung des Regenwassers in das RW-Netz der Entlastungsstraße, wegen sonst erfolgter Überlastung, nur in gedrosselter Form möglich ist, wird auch für diesen Bereich das Mulden-Rigolen-System beibehalten.

Das Mulden-Rigolen-System wird durch einen Versickerungsgraben mit darunter liegender Sickerrigole ausgebildet. In die Sickerrigole wird ein Teilsickerrohr eingebaut, welches die Ableitung in Richtung Vorflut gewährleistet. Die Gräben erhalten durchgehend eine Sohlbreite von 0,50 m und eine Mindesttiefe von 50 cm. Die Versickerung erfolgt durch einen 20 cm dicken bewachsenen Oberboden.

An das Teilsickerrohr werden auch die Stichleitungen des zwischen dem Gleis der DWE und der Planstraße liegenden Entwässerungssystems angeschlossen.

Die Abflussmenge aus dem Mulden-Rigolen-System ist durch den Einbau entsprechender Drosselelemente von 130 l/s auf insgesamt 15 l/s reduziert.

4.5.4. Bereich 4 - Station 1+305 bis 1+420

Gärtnerei Steffen bis Lessingstraße

Durch den vorhandenen Zufahrtsweg zu der Gärtnerei Steffen und Wohnhaus, kann ab der Station 1+305 auf der Westseite der Straße kein Entwässerungsgraben angelegt werden. Die Entwässerung der Straße ist hier nur durch den Bau eines RW-Kanals mit Anschluss an das vorhandene Entwässerungssystem der Entlastungsstraße des ehemaligen Schlachthofgeländes möglich. An den Kanal werden die Straßenabläufe und die Entwässerungsrinne angeschlossen.

Aus der Berechnungen nach dem Zeitbeiwertverfahren mit den Niederschlagshöhen nach KOSTRA (siehe Unterlage 13) ergibt sich eine Einleitmenge 16,2 l/s.

Die Ermittlung der Einzugsflächen geht aus der Unterlage 13.1-1/7 hervor.

4.6. Ingenieurbauwerke

4.6.1. Pumpstation Regenwasser

Für die Entsorgung des anfallenden Regenwassers im Entwässerungsbereich 3 ist eine Regenwasser-Pumpstation erforderlich. Die Pumpstation wird als Fertigteil-Pumpstation mit zwei abwechselnd laufenden, nass aufgestellten Tauchmotorpumpen, ausgeführt. Für die Elektroversorgung ist ein neuer Anschluss bei der DVV zu beantragen. Anschlussmöglichkeiten sind in der Lessingstraße vorhanden.

Die Pumpstation wird im Nebenbereich angeordnet. Für die Wartung erhält sie eine Aufstellfläche in Längsrichtung.

4.7. Straßenausstattung

Die Ausstattung der Verkehrsanlage mit Fahrbahnmarkierung, Beschilderung, Wegweisung und Straßenbeleuchtung erfolgt in Abstimmung mit dem Tiefbauamt und dem Amt für Ordnung und öffentliche Sicherheit der Stadt Dessau-Roßlau.

4.7.1. Straßenbeleuchtung

Grundlage für die Beleuchtungsplanung bildet die EN 13201 „Straßenbeleuchtung“ Teile 1-4.

Als Beleuchtungssituation wird B2 festgelegt (Hauptverkehrsstraße, Geschwindigkeit des Hauptnutzers bis zu 60 km/h, langsam fahrende Fahrzeuge zugelassen).

Für die Einordnung der Straße in eine bestimmte Beleuchtungsklasse sind solche Faktoren wie Art der Hauptnutzer, Kreuzungsdichte, Anzahl der Fahrzeuge pro Tag (Ansatz: 7.255 Kfz/d), Konfliktzonen, Komplexität des Sichtfeldes, Schwierigkeit der Navigation oder Niveau der Umgebungshelligkeit maßgebend.

Für die Straße wurde die Beleuchtungsklasse ME5 ermittelt.

Die Straße muss nach Beleuchtungsklasse ME5 mit folgenden lichttechnischen Anlagendaten beleuchtet werden:

Wartungswert der mittleren Leuchtdichte Ln:	0,5 cd/m²
Gesamtgleichmäßigkeit U0:	0,35
Längsgleichmäßigkeit UI:	0,4
Schwellenwerterhöhung TI:	15 %
Umgebungs-Beleuchtungsstärkeverhältnis SR:	0,5

Fußgängerüberwege entsprechend DIN 67523 oder Parkplätze sind nicht Bestandteil dieser Maßnahme.

Zwischen den Stationen 0+840 (Übergang Riekchen) und 1+280 (Einmündung Lessingstraße) wird keine Beleuchtung vorgesehen, jedoch ist jeweils am Anfang und am Ende dieses nicht beleuchteten Straßenabschnittes eine so genannte Adaptionsstrecke geplant.

Als Leuchte für diese Baumaßnahme wird, entsprechend der Vorgabe des Auftraggebers, der Typ: Iridium 253 vom Hersteller Philips eingesetzt. Das Gehäuse der Leuchte besteht aus glasfaserverstärktem Polyester, der Einsatz eines Gehäuses aus hochwertigem Aluminium ist alternativ möglich.

Es werden die Nennleistungen 100 und 150 W, sowie an den Adaptionsstrecken auch 70 W, eingesetzt. Ab der Nennleistung 100 W wird mit Leistungsreduzierschaltung gearbeitet.

Die Leuchte wird als Mastansatzleuchte mit entsprechenden Auslegern eingesetzt. Als Baugröße wird die mittlere Variante gewählt, da hiermit Lichtpunkthöhen von 8 und 9 m realisierbar sind. Als Abdeckung wird die leicht gewölbte Glaswanne vorgesehen. Die Art der Optik und des Reflektors wird im Rahmen der Ausführungsplanung bestimmt.

Die Hochdruck-Metallhalogendampflampe CDM-TT wird als Leuchtmittel eingesetzt (Vorgabe Auftraggeber).

Entsprechend der Vorgabe werden die Lichtmasten grundsätzlich auf der Ost- bzw. Nordostseite platziert. Mit der Platzierung zwischen Gleis und Straße wird gleichzeitig eine Blendung in Richtung Bahngleise ausgeschlossen. In Ausnahmefällen, wie Kreuzungsbereichen oder Straßenverbreiterungen, müssen auch beidseitige Anordnungen vorgenommen werden. Für die Masten auf der Westseite der Straße werden Leuchten mit entsprechenden Reflektoren verwendet, die eine Blendung ausschließen.

Es gibt 3 Einspeisepunkte für die Straßenbeleuchtung. Der Bereich zwischen Station 0+000 und 0+120 wird vom Straßenbeleuchtungsschrank am Industriepark Waggonbau eingespeist. Dieser muss im Zuge der Baumaßnahme um ca. 0,5 m versetzt werden.

Die Versorgung des Bereiches zwischen Station 0+160 und 0+840 (einschließlich Adaptionsstrecke) erfolgt vom Schrank „Landhaus“.

Der Bereich zwischen den Stationen 1+280 und 1+400 wird an den Straßenbeleuchtungsschrank in der Lessingstraße angeschlossen.

Die Energiebezugsanmeldung für die Hausanschlüsse der Halbschrankenanlagen wird vom Planungsbüro übernommen.

Als Mindestabstand von Lichtmast zur Fahrbahn wird 75 cm vorgesehen.

Das zu verlegende Erdkabel muss mindestens 60 cm Überdeckung, unter der Straße 100 cm und unter den Gleisen 150 cm Überdeckung haben. Unter Straßen und unter Gleisen erfolgt die Verlegung im Schutzrohr. Ein entsprechendes Warnband mit Aufschrift „Straßenbeleuchtung“ wird eingesetzt.

Die Aufstellung der Beleuchtungsmaste erfolgt mit Hülsenfundament.

4.7.2. Straßenbegleitgrün

Hauptelement des Straßengrüns sind Einzelbäume und Baumgruppen in lockerer Anordnung auf der Südseite bzw. Südwestseite der Straße. Um einen möglichst „grünen“ Übergang zwischen den Gärten des Siedlungsbereiches von Dessau-Nord und den vorgelagerten Kleingärten bzw. zur offenen Landschaft zu erreichen, werden zusätzlich die erforderlichen Wälle (Überflughilfen für Fledermäuse) und andere verfügbare Flächen mit einheimischen Sträuchern bepflanzt. Auch die Mauern (ebenfalls Überflughilfen) werden teilweise (beidseitig) mit Klettergehölzen begrünt. Die Bepflanzung der Wälle dient gleichzeitig der Erhöhung des Objektes zur Anhebung der Flugbahn der querenden Fledermäuse.

Eine Alleepflanzung entlang der Straße ist wegen der erforderlichen technischen Anlagen und Abstandsflächen unmittelbar nicht möglich. Sie sollte jedoch auch aus gestalterischen Gründen nicht vorgesehen werden, um die durch Hochwasserschutzanlagen, Bahnlinie der Wörlitzer Eisenbahn und neu zu errichtende Straße bestehende bzw. sich verstärkende Zäsur nicht noch zusätzlich durch ein hier landschaftsfremdes Element zu betonen.

Zu den einzelnen Abschnitten:

Anbindung Industriepark Waggonbau/Bereich Kleingartensparte „Flügelrad“ etc.:

Der Richtungswechsel der Fahrbahn von Norden nach Osten wird durch eine Baum-/Strauchgruppe markiert. Damit wird der erforderliche Fahrtrichtungswechsel verdeutlicht und den entstehenden Achsen ein optisches Ende gegeben.

In der Fortsetzung verdichtet sich der Gehölzbestand vor dem Bereich des nördlichen Schillerparks. Der kurze Wallabschnitt wird auf der Straßenseite nur im oberen Bereich bepflanzt. So entsteht eine annähernd durchgehende Linie der Gehölzkulisse am Nordrand des Parks.

Randbereich Schillerpark

Der durch die Freilegung der Straßentrasse aufzureißende Rand des Parks muss durch ergänzende Baum- und Strauchpflanzungen wieder geschlossen werden. Insbesondere in dem Abschnitt vor Anbindung der Walderseestraße ist dies erforderlich, um der zum Dessau-Wörlitzer Gartenreich gehörenden „Pyramide am Gänsewall“ wieder die räumliche Abgrenzung zu geben. Hier muss insbesondere der Baumbestand ergänzt werden. In der Strauchzone sind nur kleinflächig Ergänzungen erforderlich.

Die Ergänzung der Baumreihen entlang der Walderseestraße ist aufgrund des bleibenden Baumbestandes nicht möglich.

Im Bereich östlich (der heutigen Querung) der Walderseestraße sind nur einzelne Baumpflanzungen auf der Straßenseite möglich und erforderlich. Der Jungbaumbestand nördlich des ehemaligen Labyrinthes im Park ist entwicklungsfähig und kann die entstehenden Lücken kurzfristig schließen.

Bereich östlich des Schillerparks bis Bauende

Der lange Wall entlang der Straße wird komplett mit Sträuchern bepflanzt. Die nicht mehr als Kleingärten nutzbaren Restflächen südwestlich des Walles erhalten ebenfalls eine Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern.

Eine Baumgruppe am Ende des Walles betont die Öffnung zur Gaststätte „Rieckchen“ bzw. für den Fußgängerübergang über Straße und Gleisanlage. Südöstlich vom bisherigen Freisitz der Gaststätte nehmen großkronige Bäume die Gestaltung vom Bereich nördlich wieder auf (im Gaststättenbereich verbleibt eine einzelne Birke). Sie leiten zusammen mit der Strauchunterpflanzung zum nächsten bepflanzten Wallabschnitt über.

Verbindendes Element zwischen den beiden zuvor beschriebenen Bereichen ist die in Teilflächen begrünte Wand.

An der Stadtseite des nächsten Wallabschnittes bildet eine kurze Reihe kleinkroniger Bäume einen Rahmen für die vorgelagerten Kleingärten und Akzentuierung für den parallel laufenden Erschließungsweg der Anlage. Ein einzelner Baum ist Endpunkt des heranführenden Weges zwischen den Kleingärten. Die Verwendung von historischen Obstbaumsorten könnte den Aspekt der Nutzung analog zu den Kleingärten aufnehmen, zur Sortenerhaltung beitragen und besonders in der Blütezeit die Reihe deutlich vom begrünten Wall abheben.

Im südöstlichsten Straßenabschnitt ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen fast nur noch die Begrünung der vorgesehenen „Überflug“-Wand möglich. Einzig eine Baum-/Strauchgruppe nördlich der vorhandenen Gärtnerei sowie die verbleibenden Nadel- und Laubbäume auf deren Grundstück bilden einen höheren Akzent. Dabei sollen die neuen Laubbäume die landschaftsfremden Koniferen in eine größere Gruppe einbinden.

Baum- und Straucharten

Insgesamt ist überwiegend die Pflanzung einheimischer Laubgehölze vorgesehen, um die Vermittlung zur Landschaft zu unterstützen. Dabei werden auf den künstlichen Wällen Mischpflanzungen aus Pionierholzarten vorgesehen. In den weitgehend ebenerdigen Bereichen werden auch andere Gehölzarten ergänzt. Einzelne rotlaubige und Blütengehölze (z.B. Wildrosen) sollen kleinflächig zusätzliche Akzente setzen.

Als Baumarten sind Stiel-Eichen, Hainbuchen, Linden und einzelne Eschen in gemischten Gruppen vorgesehen. Damit wird insbesondere der Bestand am Rand des Schillerparks im Artenspektrum aufgenommen und entlang der Straße weitergeführt.

Die Begrünung der Wandflächen erfolgt teilweise mit Efeu und Wildem Wein. Andere Flächen werden mit Lonicera-Arten (Jelängerjelieber) und wilden Clematis-Arten (außer Waldrebe (Clematis vitalba) bepflanzt.

4.8. Besondere Anlagen

Besondere Anlagen im Sinne der RE-Richtlinien sind nicht vorhanden.

4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen

Parallel der Neubaustrecke führt das Gleis der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn. Erforderliche Umbau- und Anpassungsmaßnahmen sind unter 4.3.3. erläutert.

4.10. Leitungen

Mit den Ver- und Entsorgungsträgern wurde die vorgesehene Straßenplanung abgestimmt.

Folgende Rechtsträger haben Leitungsbestände im Planungsbereich:

Deutsche Telekom

Stadt Dessau-Roßlau

Straßenbeleuchtung

Stadtwerke Dessau - DVV

Gasversorgung Dessau

Dessauer Stromversorgung

DVV Fernwärme

Dessauer Wasser- und Abwasser GmbH

Datel Dessau

Dessauer Verkehrsgesellschaft – Dessau-Wörlitzer Eisenbahn

Die Stadtwerke Dessau haben Mitwirkungshandlungen angezeigt. Im Zuge des Ausbaus der Ostrandstraße soll die vorhandene Fernwärme-Hochleitung im Muldevorland durch eine erdverlegte Leitung in der neuen Straße ersetzt werden. Die vorhandene Leitung soll in diesem Zuge zurückgebaut werden. Zwei Leerrohrtrassen sollen mit gebaut werden.

Für diese Leitungen wurden Freihalterbereiche im Straßenraum berücksichtigt. Für den Bau der neuen Fernwärmetrasse und des Regenwasserkanals wird eine Umverlegung der vorhandenen Gasleitung HDL DN 200 St im Anschlussbereich der Lessingstraße erforderlich.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1. Lärmschutzmaßnahmen

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vom 12.06.90 ist für die Baumaßnahme eine schalltechnische Untersuchung notwendig.

Entsprechend der Untersuchung (siehe Unterlage 11) sind keine aktiven und passiven Maßnahmen erforderlich.

5.2. Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Maßnahme befindet sich nicht in einem Wassergewinnungsgebiet.

5.3. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Zum Schutz von Natur und Landschaft wurden im BA 2 Ringschluss Dessau-Nord Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen in die technische Planung aufgenommen. Dazu zählen Überflughilfen für Fledermäuse, die Errichtung einer Anlage zur Vermeidung des Überfahrens von Zauneidechsen sowie zum Schutz von Ringelnatter und Waldeidechse, eine Anlage zum Schutz von Biber und Fischotter sowie zum Wildschutz und die Verlegung einer Fernwärmetrasse unter die Straße zur Beseitigung einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Ausgleichsmaßnahmen sind folgende:

- Bepflanzung der Wälle der Überflughilfen

Die Wälle der Überflughilfen sollen zur Stärkung deren Funktion im Sinne des Fledermausschutzes, zur Schaffung von Brutplätzen für Vögel und zur Biotopentwicklung wie auch zur harmonischen Einbindung der Straße Ringschluss Dessau-Nord und Abschirmung gegenüber den Kleingartenanlagen mit Sträuchern bepflanzt werden.

Die Bepflanzung erfolgt mit einheimischen Straucharten, wie Blutrotem Hartriegel (*Cornus sanguinea*), Hunds-Rose (*Rosa canina*), Liguster (*Ligustrum vulgare*), Schlehe (*Prunus spinosa*) und Eingriffligem Weißdorn (*Crataegus monogyna*). Das Pflanzschema im Kap. 6.5 zeigt konzeptionell die gruppenweise Mischung der Straucharten und die Verteilung auf die Straßenseite und die Gartenseite der Wälle.

- Innenwaldmantel pflanzen am Schillerpark und an der Anlage an der Pyramide

Im Bereich des Schillerparks und der Anlage an der Pyramide wird der Einschnitt der Straße in den Wald und in die Gehölze, die abschirmende Funktionen gegenüber den Gartenräumen haben, durch Pflanzung von Innenwaldmänteln von 5 m Breite, ausgeglichen, so dass die abschirmende Wirkung trotz Verringerung der Breite des Waldes und der Gehölze gesichert wird. Für die Pflanzung werden Blutroter Hartriegel (*Cornus sanguinea*), Kreuzdorn (*Rhamnus cathartica*) und Schlehe (*Prunus spinosa*) verwendet. Zugleich erfolgt mit der Anlage von Waldmänteln eine naturnahe Strukturierung des Waldrandes und die Schaffung von Bruthabitaten für Gebüschbrüter.

- Umwandlung von Nadelmischwald in Hartholzauenwald

Der Verlust an Waldfläche durch Überbauung von als Wald ausgewiesenem Gehölzbestand im Vorderen Tiergarten sowie von Eichenmischwald im Schillerpark wird durch Umwandlung von 0,6 ha Kiefern-Rotbuchen-Mischbestand in Stieleiche (Femelung) innerhalb des Hartholzauenwaldes südlich der Eichenallee (Eichendom) an der Stillinge ausgeglichen.

- Umwandlung von mesophiler Grünlandbrache in FFH-LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiese

Als Ersatzmaßnahme für Eingriffe in Kleingärten, Ruderalfluren, Wege u.a., die am Eingriffsort nicht ausgeglichen werden können, wird eine naturschutzfachlich hochwertige Maßnahme im Umfeld des Eingriffs eingeordnet.

Im Bereich der Brücke der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn befinden sich nördlich und südlich mesophile Grünlandbrachen auf sandigen, nährstoffarmen Standorten im Komplex mit Reitgrasfluren auf Sandstandorten mit Magerrasenarten. Durch Ersteinrichtung mittels zweischüriger Mahd mit Beräumung des Mahdgutes über 5 Jahre sollen die Brachen in Magere Flachlandmähwiesen überführt werden. Die Mahd soll Ende Mai/Anfang Juni und Ende August erfolgen. Die nachfolgende Nutzung/Pflege ist zu sichern.

- Pflanzung von Straßenbegleitgrün, Begrünung der Wände der Fledermaus-Überflughilfen und Rasenansaaten (nach U. Merz: Dessau Ausbau Ostrandstraße 2. BA Ringschluss Nord. Begrünung - Anlage zum LBP)

In einem eigenständigen Beitrag zum Landschaftspflegerischen Begleitplan werden Baumpflanzungen als Straßenbegleitgrün entwickelt. Das Straßenbegleitgrün wird in dem Beitrag des Landschaftsarchitekturbüros Merz, Dessau-Roßlau: Dessau Ausbau Ostrandstraße 2. BA Ringschluss Nord. Begrünung, das als Anlage 1 dem LBP beiliegt und Bestandteil des LBP ist, dargestellt. Mit der Pflanzung des Straßenbegleitgrüns wird der Verlust an Einzelbäumen kompensiert. Die Planung des Straßenbegleitgrüns sieht die Pflanzung von 42 Einzelbäumen vor. Die Entwurfsplanung erfolgt durch das Landschaftsarchitekturbüro Merz.

Die Begrünung der Wände der Überflughilfen erfolgt mit Efeu (*Hedera helix*), Wildem Wein (*Parthenocissus inserta*), Heckenkirsche (*Lonicera*-Arten) oder Gemeiner Waldrebe (*Clematis vitalbe*). Die Entwurfsplanung erfolgt durch das Landschaftsarchitekturbüro Merz.

Die Straßenbankette werden mit Rasenansaat begrünt.

Als Straßenbegleitgrün werden 42 Bäume gepflanzt.

Zur Sicherung der Ausgleichbilanz sind innerstädtisch weitere Bäume zu pflanzen. Für die Pflanzung wird die Straße nach Kleutsch von Abbiegung Kleutscher Straße bis Ortseingang Kleutsch vorgesehen.

- Maßnahme zur Vermeidung von Verkehrskollisionen des Elbebibers bei Hochwasser

Zur Vermeidung von Verkehrskollisionen des Elbebibers bei Hochwasser wird ein Biberrettungshügel im Vorland der Mulde errichtet. Der Biberrettungshügel hat eine Fläche von 10 x 6 m und eine Höhe entsprechend Freibord des Eisenbahndammes. Der Biberrettungshügel wird am Fuß mit Bäumen (Silber-Weide *Salix alba*) und auf den Böschungen mit Sträuchern bepflanzt.

- Beseitigung des Wilden Weins an den Gabionen zwischen Lessingstraße und Bahnübergang am Gartenlokal Rieckchen

Die Pflanzungen des Wilden Weins (*Parthenocissus inserta*) an den Gabionen auf einer Länge von ca. 700 m werden zur Erhaltung der Lebensräume der Zauneidechse beseitigt. Es erfolgt die Rodung der Wurzelstöcke.

- Maßnahmen zur Förderung des Hirschkäfers

Zur Förderung des Hirschkäfers im Schillerpark, an den Stillingen und im Friedrichsgarten sollen geeignete Maßnahme durchgeführt werden, die bestandsstützend die erwarteten Verluste an der Straße Ringschluss Dessau-Nord und das Erlöschen der Teilpopulation in den Kleingärten an der Scheplake ausgleichen sollen. Dazu werden im Schillerpark und an den Stillingen möglichst an südexponierten Gehölzrändern und offeneren Bereichen insgesamt etwa 15 Eichenstubben eingegraben und als „Hirschkäferwiegen“ gestaltet, die der Eiablage und der Larvenentwicklung dienen. Im Friedrichsgarten und im Schillerpark sollen insgesamt 10 Alteichen

(unter Beachtung der denkmalpflegerischen Zielstellungen) als Saftbäume frei gestellt werden. Weiterhin sollen zur nachhaltigen Sicherung von Eichen als Saft- und Brutbäume 10 solitäre Stiel-Eichen an exponierten Standorten im Schillerpark und an den Stillingen nachgepflanzt werden.

Für die Verfügbarkeit geeigneter Eichenstubben (geringer Gerbsäuregehalt) ist eine Genehmigung zur Sommerfällung notwendig.

- Ersatz der Eingriffe in Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft

Als Ersatz für die Eingriffe in den Boden sind Maßnahmen zu realisieren.

Im Zuge der Beanspruchung von Kleingartenanlagen werden auch Parzellen beansprucht, deren Lauben nicht von der Straßentrasse oder deren Nebenanlagen überbaut werden. Diese Lauben sollen ebenfalls entsiegelt und als Kompensationsmaßnahme in die Bilanzierung eingestellt werden.

Neben der Entsiegelung können auch anderen Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Boden angerechnet werden. Dazu gehören die Bepflanzung der Wälle und die Waldumwandlung, die bereits als Maßnahmen zur Kompensation für die Biotope und Tiere beschrieben wurden. Die Bepflanzung der Wälle dient der Verbesserung der Bodenfunktionen, da Erosionen verhindert werden und insbesondere der Standortfunktion entsprochen wird. Bodenverbessernd wirkt die Umwandlung des Nadelholzforstes in Laubmischwälder, da Versauerungen entgegengewirkt wird und somit zur Verbesserung der Funktionen des Bodens im Naturhaushalt beiträgt.

Als externe Ersatzmaßnahme ist die Entsiegelung weiterer Flächen im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau geplant. Hierzu befinden sich geeignete Flächen im Westen der Stadt.

- Kompensation der Eingriffe in Wasser

Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Wasser sind nicht erforderlich, da nur nachrangige Wirkungen zu verzeichnen sind und kein Eingriffstatbestand vorliegt.

- Ausgleich der Eingriffe in Klima / Luft

Die Bepflanzung der Wälle und die Begrünung der Straßentrasse wirken ausgleichend für mikroklimatische Eingriffe. Die Unterbrechungen der Ausgleichsflächen bei Inversionswetterlagen und Ventilationsbahnen werden dadurch jedoch nicht vollständig ausgeglichen.

Zum Ersatz von Eingriffen in das Schutzgut Klima/Luft werden Entsiegelungen von Flächen gewertet. Diese Flächen können als Kaltluftentstehungsgebiete Ausgleichsfunktionen erlangen. Konkret befindet sich diese Fläche im Westen der Stadt Dessau-Roßlau (siehe auch Ersatzmaßnahme Boden).

6. Erläuterung zur Kostenberechnung

Nicht Bestandteil der Genehmigungsunterlage

7. Verfahren

Für die Maßnahme wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 37 Straßengesetz Land Sachsen-Anhalt durchgeführt.

Planfeststellende Behörde ist die Stadt Dessau-Roßlau

8. Durchführung der Baumaßnahme

Die Durchführung der Maßnahme einschließlich Grunderwerb obliegt dem Tiefbauamt Dessau-Roßlau. Die Andienung der Baustelle erfolgt über das Hauptstraßennetz der Stadt Dessau-Roßlau.

Die Baudurchführung soll bis 2012 erfolgen.

Dipl.-Ing. Guido Anton

Planungsingenieur

Anlage:

Bemessungsrelevante Beanspruchung

Umweltverträglichkeitsuntersuchung – Allgemeinverständliche Zusammenfassung