

ENTWURF

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren L 73, Bw 0003 der Stadt Köthen (Anhalt)

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Stadt Köthen (Anhalt) ist an der raschen Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zum Bau des raumbedeutsamen Infrastrukturvorhaben Ersatzneubau Prosigker Brücke sehr interessiert. Die Stadt wahrt ihre Mitwirkungsrechte und nimmt dementsprechend als Träger öffentlicher Belange Stellung zum Planfeststellungsverfahren L 73, Bw 0003. Die Stadt Köthen (Anhalt) bittet um fachliche Beantwortung.

Aus kommunaler Sicht sind im Erläuterungsbericht des Feststellungsentwurfes verkehrsplanerische und straßenbauseitige Aspekte sowie Fragen des Immissions-schutzes, zur Wasserwirtschaft sowie lokalökonomische Belange in den Planunterlagen teilweise planerisch unklar oder nicht richtig dargestellt, die der Abwägung bedürfen. Wir sehen darin einen erheblichen Mangel in den Unterlagen, der der Planänderung bedarf. Dahingehend hat die Stadt Köthen (Anhalt) Einwendungen gegen den Plan. Im Folgenden begründen wir konkret die Einwendungen.

1. Widerspruch im Feststellungsentwurf zwischen Erläuterungsbericht und Planzeichnungen

Die Variante 3 (Linienführung L 73 und B 185 analog Bestand mit Kreisverkehr) wird im Erläuterungsbericht als wirtschaftlichste Variante (S. 24) und als Vorzugsvariante (S. 27) benannt. In den Planzeichnungen ist allerdings die Variante einer Vollsignalisierung des Knotenpunktes 2 dargestellt. Hier ist ein Widerspruch in den Unterlagen, der nicht erkennen lässt, welche der Varianten umgesetzt werden soll. Dazu ist eine Klarstellung nötig.

2. Prognosehorizont

Im Erläuterungsbericht (vom 20.03.2017) der Feststellungsunterlage ist zu entnehmen, dass für die Planung der Verkehrsanlage eine Verkehrsprognose mit Horizont 2025 zugrunde gelegt wurde. Dieser Prognosehorizont wurde dabei aus der Verkehrsprognose 2020 des Verkehrsentwicklungsplanes 2010 der Stadt Köthen, den Zählwerten der SVZ 2010 sowie vorliegenden Knotenpunktzählungen ermittelt. Entscheidungsgrundlagen für die Infrastrukturplanung sind langfristige Verkehrsprognosen. Nach aktuellem Stand könnte die Maßnahme frühestens 2020 beginnen und 2023 fertiggestellt sein. Damit wäre mit Fertigstellung der Prognosehorizont fast erreicht. Planfeststellungsverfahren müssen zukunftsgerichtet sein. Der Planung zugrunde gelegter Prognosehorizont 2025 ist nicht zukunftsorientiert. Die Auslegung

der Verkehrsanlage und seiner technischen Anlagen sowie die Betrachtungen zum Immissionsschutz haben sich an am Prognosehorizont 2030 zu orientieren.

3. Ausbildung Knotenpunkte

Die Stadt Köthen beabsichtigt im Jahr 2018 ein Klimaschutzkonzept zu verabschieden. Die Thematik Verkehr spielt dabei eine bedeutende Rolle und hat wesentliches Potential, zu den Klimaschutzzielen (Senkung der Feinstaubbelastungen für die Anwohner und Senkung der CO₂ Emissionen) der Bundesrepublik beizutragen.

Bei erheblichen Eingriffen in Verkehrsanlagen ist deshalb von der Stadt darauf zu achten, dass zukünftig Lösungen geschaffen werden, die umweltfreundlich sind und zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitsbedingungen in der Stadt beitragen. Für Knotenpunkte von Hauptverkehrsstraßen wird deshalb die Anordnung von Kreisverkehren im Vergleich zur Vollsignalisierung mit Ampelanlagen favorisiert.

Der KN 2 wird im Feststellungsentwurf als vollsignalisierter Knotenpunkt beschrieben.

Kreisverkehre lassen indessen eine höhere Durchlassgeschwindigkeit zu. Damit können mehr Fahrzeuge pro Zeiteinheit den Knoten passieren. Umwelt- und Lärmbelastung sinken, denn unnötiges Warten und Anfahren entfällt.

Neben dem Aspekt der Umweltfreundlichkeit ergibt sich für die Knotenlösung über einen Kreisverkehr auch eine höhere Wirtschaftlichkeit. In der Regel bieten Kreisverkehre den Vorteil, geringere Wartungskosten als Lichtsignalanlagen aufzuweisen. Im Erläuterungsbericht sind die Mehrkosten für die Variante des Kreisverkehrs mit 130.000 € benannt. Es wird vermutet, dass es sich bei diesen Kosten ausschließlich um Investitionskosten handelt. Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit sind zu den Investitionskosten, aber auch Folgekosten zu betrachten. Angaben sind der Unterlage nicht zu entnehmen. Dementsprechend sind zwingend die Investitions- und Folgekosten für beide Varianten zu erarbeiten. Nur so kann aus wirtschaftlichen Aspekten eine angemessene Entscheidung getroffen werden.

Statistisch belegt ist ebenfalls eine höhere Verkehrssicherheit bei Kreisverkehren. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind niedriger als bei vollsignalisierten Knotenpunkten. Unfälle verlaufen dadurch auch weniger schwer.

4. Gehwege und Radwege entlang der kommunalen Straßen

Die Planung sieht übermäßig Verkehrsflächen für Fußgänger vor. Baulastträger für die Gehwege ist die Stadt Köthen, die dafür die Herstellungskosten und die laufenden Unterhaltungskosten tragen muss. Die Flächen für Fußgänger sind somit auf ein notwendiges Maß zu reduzieren.

Entlang der L73 werden zwischen KN 1 und KN 2 ein Gehweg und ein Radweg vorgesehen, der den anfallenden Fußgänger- und Radfahrerverkehr aufnimmt. Der Gehweg vom KN2 bis zum Zufahrtsbereich des Versickerungsbeckens ist nicht nötig.

Durch den Entfall wird gleichzeitig die zu versiegelnde Fläche reduziert und eine größere, zusammenhängende Grünfläche geschaffen.

Auch der östliche Gehweg zwischen KN1 und KN 6 wird als funktionslos angesehen. Die Strecke ist anbaufrei und würde lediglich von den Fußgängern genutzt werden, die die Parkmöglichkeit der Sackgasse (östliche Leipziger Straße) nutzen. Die Führung der Fußgänger, die die Parkmöglichkeit nutzen, kann durch eine Verbindung zwischen dem neuen nördlichen Gehweg entlang der L73 (zwischen KN 1 und KN 2) und dem vorhandenen Gehweg des östlichen Abschnittes der Leipziger Straße auf kurzem Wege erfolgen (sh. Anlage 1). Weiter haben die Parkenden die Möglichkeit in westlicher Richtung die Sackgasse zu verlassen. Fortführend ist der östliche Gehweg der Bahnhofstraße. Außerdem ist eine Straßenquerung zum Erreichen des westlichen Gehweges der nördlichen Lohmannstraße möglich und gewährleistet eine sichere Fußgängerführung.

Eine sichere und schlüssige Führung der Radfahrer von der L 73 in Richtung Bahnhofstraße ist nötig, da die nördliche Lohmannstraße mehr als 6000 Kfz/24h mit > 6% Schwerlastverkehr, bei geringer Querschnittsbreite und unübersichtlicher Trassenführung aufnimmt. Deshalb wird favorisiert, dass in der nördlichen Lohmannstraße anstelle des östlichen Gehweges ein Radweg entsteht. Dieser würde den Lückenschluss zwischen dem nördlichen Radweg entlang der L73 und dem östlichen Radweg der Bahnhofstraße herbeiführen.

Entsprechend den Ausführungen des Erläuterungsberichtes (S.37) muss der Straßenabschnitt zwischen KN 1 und KN 6 um 25 cm abgesenkt werden, um Anschlusshöhen zur Wohnbebauung bei ausreichendem Quergefälle der Nebenanlage zu gewährleisten. Für die Fahrbahn, wie auch für die Nebenanlage bedeutet das einen erheblichen Eingriff, der genutzt werden muss, um den Querschnitt zu optimieren. Im Bestand ist der Gehweg unter Einbeziehung der Vorgärten, die zum Straßengrundstück gehören, ca. 7 m breit. Deshalb soll der Gehweg, wie auch zwischen Luisenstraße und KN1, an die Bebauung verschoben werden, in den Bereich der Vorgärten, die dann entfallen. Er ist auf das notwendige Maß zu dimensionieren. Außerdem ist ein Radweg anzuordnen. Die Fahrbahn kann somit im Kurvenbereich Leipziger Straße/ Bahnhofstraße geringfügig aufgeweitet werden. Der Radius, der im Erläuterungsbericht mit 15 m angegeben ist, auf der Planzeichnung allerdings mit 20 m (Abweichung!), könnte dadurch vergrößert werden und hätte positiven Einfluss auf die Haltesichtweite. die Haltesichtweite ist in der vorliegenden Planung nicht ausreichend, so dass eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet werden muss.

5. Barrierefreiheit

Im Erläuterungsbericht des Feststellungsentwurfes sind Bordabsenkungen an Querungsstellen der Gehwege mit Auftrittshöhen von 3cm beschrieben (S.39, 40). Aus Gründen der Barrierefreiheit sind diese maximal mit 1,0 bis 1,5 cm vorzusehen.

6. Befahrbarkeit von Geh- und Radwegen

Für die Geh- und Radwege in der Baulastträgerschaft der Stadt Köthen ist eine Befahrbarkeit mit Wartungs- und Unterhaltungsfahrzeugen zu gewährleisten. In der Praxis zeigt sich der zunehmende maschinelle Einsatz. Gemäß RStO 2012 ist die Tragfähigkeit auf der geplanten, 20 cm starken Frostschutzschicht mit $E_{v2} \geq 100$ MPa herzustellen.

7. Öffentlicher Nahverkehr

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist ein wichtiger Beitrag des Umwelt- und Klimaschutzes. Deshalb ist es für die Stadt Köthen von Bedeutung, dass der öffentliche Nahverkehr kundenorientiert auftritt und über die Attraktivität mehr Menschen bindet. Das Haltestellennetz muss entsprechend stabil gehalten bzw. ausgebaut werden.

In Abstimmung mit dem zuständigen Amt des Landkreises Anhalt-Bitterfeld wird die Notwendigkeit gesehen, für die Haltestelle in der östlichen Leipziger Straße einen Alternativstandort zu suchen. Die derzeitige Haltestelle kann nach der Abhängung der Leipziger Straße von der L73 nicht mehr angedient werden. Unter Beachtung des Einzugsgebietes der Einkaufs- und Gewerbeeinrichtungen und zur Verdichtung des Netzes im Stadtverkehr Köthen ist die Unterbringung in der nördlichen Lohmannstraße zu favorisieren. Sie liegt zentral zwischen Bahnhof und Hochschule. Das entspricht den Anforderungen des aktualisierten Nahverkehrsplanes. Deshalb ist die Möglichkeit der Anordnung eines Haltestellkaps auf der westlichen Seite der nördlichen Lohmannstraße zu untersuchen. Dafür müssten die Stellplätze eliminiert werden. Für die Gegenrichtung ist die Anordnung im Bereich der Stellplätze in der Lohmannstraße

(vor den Häusern 4, 5) denkbar. Auch die Stellplätze in der Lohmannstraße vor Hausnr. 4, 5 würden zugunsten der Aufstellfläche für Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs entfallen.

Ist die Unterbringung der Haltestelle in der nördlichen Lohmannstraße nicht möglich, ist die Anordnung auf der L73 für beide Richtungen im Bereich der geplanten Stellplätze (Hausnr. 4, 5; 146, 147) zu prüfen.

8. Umleitung

Die geplante Umleitungsführung über die Hallesche Straße und Friedhofstraße sowie auch die über die Geuzer Straße, Stiftstraße, Leopold-, Kastanienstraße, Heinrichsplatz wird seitens der Stadt abgelehnt. Nach Möglichkeit und in Abhängigkeit von zu realisierenden Teilabschnitten sollte die Umleitungsführung vorrangig über Bundes- und Landesstraßen erfolgen. Der Planabschnitt 16 der B6n ist seit Dezember 2014 in Betrieb. Auch der PA 17 wird fertiggestellt sein, bevor die Maßnahme der L73, Bw 0003 beginnt. Somit ist der überregionale Verkehr grundsätzlich auf die B6n zu leiten. Das Gewerbegebiet Ost steht für die Aufnahme von Umleitungsverkehr zur Ver-

fügung, so dass eine Umfahrung der Baustelle aus östlicher wie westlicher Richtung über die B6n gegeben ist.

9. Baugrund

Eine Baugrunduntersuchung für die Straße "Am Güterbahnhof" (in Richtung Schrotthandel) wird dringend empfohlen. Nach Informationen der Kleingartenbesitzer, befinden sich unter dem Straßenkörper Braunkohlereste.

10. Kostenteilung

Straßenbegleitende Radwege unterliegen dem Baulastträger der Fahrbahn, im vorliegenden Fall der Landesstraßenbaubehörde. Die Gehwege gehören zur kommunalen Baulast. Für gemeinsame Rad- und Gehwege sind Vereinbarungen zwischen den Baulastträgern bezüglich der Kostenteilung abzuschließen. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens sollten die Zuständigkeiten und Kostenteilungen behandelt werden.

11. geplante Regenentwässerung

Aus den Planungsunterlagen zum Feststellungsentwurf ist im Kapitel 18 - wasser-technische Untersuchungen - zu entnehmen, dass die Regenentwässerung bis auf den Entwässerungsabschnitt 2 jeweils in vorhandene Mischwasserkanäle des Abwasserverbandes Köthen erfolgen soll. Für den Entwässerungsabschnitt 1 stellt dies eine temporäre Lösung dar. Perspektivisch soll eine eigene Straßenentwässerungsleitung zum Vorfluter Ziethe errichtet werden.

Die geplanten Maßnahmen zur Anbindung an das Mischwasserkanalsystem sind mit dem Abwasserverband Köthen abgestimmt. Dagegen bestehen aus der Sicht der Stadt Köthen keine Bedenken.

Für den Entwässerungsabschnitt 2, der Teile der L 73 westlich ab dem Brückenhochpunkt und perspektivisch die Lohmannstraße bis zur Kreuzung der Straße Am Wasserturm umfasst, ist die Ableitung des Regenwassers in ein Versickerungsbecken auf einem derzeit ungenutzten Bahngrundstück geplant. In den Planungsunterlagen sind nachvollziehbare Berechnungen des erforderlichen Beckenvolumens und der Versickerungsrate enthalten. Aus der Sicht der Stadt Köthen fehlen jedoch die Darstellungen zum Einfluss der Versickerung des Regenwassers auf die Grundwasserhältnisse und die möglichen Auswirkungen auf die Umgebung. Der Grundwasserflurabstand im Bereich des geplanten Beckenstandortes beträgt nur etwa 3 m. Abzüglich der Beckentiefe und der erforderlichen Bodenaustauschschicht von 0,5 m unterhalb der Beckensohle ergibt sich ein geringer Abstand zur grundwasserführenden Schicht. Im Stadtgebiet bestehen zeitweise hauptsächlich im nördlichen Teil sehr hohe, fast oberflächennahe Grundwasserstände, die auch zu Vernässungen in Wohngebieten geführt haben. Die Grundwasserfließrichtung verläuft vom Standort des Versickerungsbeckens Richtung Nord-Osten über das Vernässungsgebiet zur Ziethe. Es bestehen daher Bedenken, dass auf Grund der ermittelten Versicke-

runngsmenge (945 m³ bei 10jährigem Regenereignis über 360 min Regendauer) über die große Versickerungsfläche (3700 m²) möglicherweise nachhaltige ungünstige Grundwasserbeeinflussungen stattfinden. Eine Verschlechterung der derzeitigen Grundwassersituation durch großflächige Versickerungen sollte vermieden werden, um Schaden von den Gebäuden in der Nachbarschaft abzuwenden.

12. Grün- und Freiflächen

- a) Wie bereits in der Stellungnahme von 2014 gefordert, benötigen wir einen Lageplan, aus dem hervorgeht, welche der geplanten Grünflächen künftig in die Straßenbaulast der Stadt übergehen bzw. welche in privatem Eigentum bleiben bzw. welche in Pflege des LSBB bleiben. Das ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich.
- b) Im Bereich um das neue Regenrückhaltebecken sollten zumindest noch Baumgruppen und Strauchgruppen zur Eingrünung vorgesehen werden.
- c) Nach Baumschutzsatzung sind 97 Bäume als Ersatz gefordert. Lt. Planung sollen jedoch nur 89 St. im Plangebiet gepflanzt werden. 8 Bäume sind in der Gemarkung Trinum vorgesehen. Diese können nicht als Ersatz für die zu fällenden Bäume im Stadtgebiet angerechnet werden. Nach § 8 Pkt. 1 der Baumschutzsatzung müssen die Ersatzpflanzungen im Geltungsbereich der Baumschutzsatzung der Stadt Köthen erfolgen, d.h. in Köthen oder den eingemeindeten Ortsteilen. Wir bitten daher nochmals um Prüfung, ob eine Pflanzung im breiten Grünstreifen der Prosigker Straße oder einer anderen Bundesstraße im Stadtgebiet erfolgen kann.
- d) Für die Ansaaten im Straßenbegleitgrün- Maßnahme 9 G ist lt. Maßnahmenblatt weder eine Fertigstellungs- noch eine Entwicklungspflege vorgesehen. Wir fordern für die an die Stadt zu übertragenden Flächen eine mindestens 1-jährige Fertigstellungspflege sowie eine 2-jährige Entwicklungspflege durch den Vorhabenträger.
- e) Baumpflanzungen -Maßnahme 11.1.A: aus o.g. Plan ergibt sich erst, für welche Bäume die Stadt Köthen künftig die Straßenbaulast übernehmen muss. Ein Teil der Baumpflanzungen erfolgt offensichtlich auf privaten Grundstücken, diese übernimmt die Stadt nicht in ihre Unterhaltungslast. Bezüglich der Bäume in den Böschungen gibt es ernsthafte Bedenken von Seiten der Grünflächenabteilung bezüglich des Anwachsens und zur künftigen Pflege. Auch sind die Bäume Westseite Brücke, nördliche Böschung offensichtlich nur auf Masse geplant worden, die Pflanzabstände sind sehr eng. Für die Benutzung des Pflegeweges muss ein Überfahrtsrecht über ein privates Grundstück (Lidl) eingerichtet werden. Die Wiederherstellung der Baumreihe entlang der Grünfläche am Galgenberg wird begrüßt. Die konkreten Standorte könnten aufgrund der seitlichen Verschiebung Probleme mit vorhandenen Leitungen haben, insbesondere vor dem Trafohaus.

- f) Zu den Ersatzmaßnahmen im Flächenpool der Stadt Köthen: Nach vorheriger Rücksprache stellt die Stadt Köthen einen Teil ihres Ausgleichsflächenpools für externe Maßnahmen zur Prosigker Kreisstraße zur Verfügung. Die Ersatzmaßnahmen sind insofern mit uns abgestimmt.
- g) Im Maßnahmenblatt zu 12.1.E-Grabenöffnung und Zietheaufweitung- sind keinerlei Maßnahmen für die Anwachspflege vorgesehen. Wir fordern eine mindestens 1-jährige Fertigstellungs- und 3-jährige Entwicklungspflege für alle Ausgleichsmaßnahmen an der Landwiese. Erst danach erfolgt eine Übernahme durch die Stadt.
- h) Maßnahme 12.2.E- Anlage Wiese mit Einzelgehölzen: Dem Planungsbüro wurde bereits 2014 mitgeteilt, dass hier mehr Baumpflanzungen vorgesehen sind, als möglich. Entsprechend der Gestaltungskonzeption sind 80 Einzelbäume in den gesamten Wiesenflächen vorgesehen, von denen bereits 44 anderen Eingriffen zugeordnet waren und teilweise schon realisiert sind. Die Übersicht liegt dem LSBB und dem Planungsbüro seit 2013 vor. Bei einer Pflanzung von weiteren 90 Bäumen würde die Wiese fast ausschließlich von Bäumen überstellt, was einem Baumhain gleich kommt und die Ansaaten so stark beschatten würde, dass diese sich nicht entwickeln könnten. Dies widerspricht der beschlossenen und zu berücksichtigenden Gestaltungskonzeption und ist unsererseits nicht gewollt. Es können maximal noch 50 Einzelbäume in den Wiesenflächen für den Bau der Prosigker Brücke gepflanzt werden. Der Rest muss anderweitig untergebracht werden.

13. Immissionschutz - Schallschutz

Im Kapitel 4.3 Ausgangsdaten fehlt in der Tabelle 2 im Vergleich zur Tabelle 1 die laufende Nr. 10 „nördliche kommunale Leipziger Straße östlicher Teil“, die „nördliche kommunale Leipziger Straße westlicher Teil“ muss demgemäß die Nr. 11 und die „Maxim- Gorki- Straße“ die Nr. 12 – wie in Tabelle 1 – sein.

Inwieweit sich dieser Fehler auf die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung (Vergleich der Prognosedaten vor Umbau mit den Prognosedaten nach Umbau) auf die Betroffenen auswirkt, kann auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht gesagt werden.

Im Kapitel 4.2 Bebauung wird dargestellt, auf welchen Grundlagen die Schutzbedürftigkeit der Nutzungen im Untersuchungsgebiet ermittelt wurde. Herangezogen werden die Festsetzungen in Bebauungsplänen. Für Nutzungen, die sich nicht innerhalb eines Geltungsbereichs eines Bebauungsplanes befinden, wird ein Vergleich mit den in § 2 (1) 16. BImSchV genannten Gebieten angestellt.

Die eindeutige Zuordnung zu einem WA bzw. zu einem MI ist aus meiner Sicht für die Objekte 1-6 bzw. 7-12 nicht gegeben, es handelt sich eher um Gemengelagen mit einem hohen Anteil an Wohnnutzung.

Im Kapitel 6.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen werden u. a. die Verfahrensweise bei der Entschädigung von Eigentümern mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gegeben.

Hinsichtlich zu erwartender Nachfragen von Bürgern oder aus dem politischen Raum wäre es wichtig, dass der Stadtverwaltung zur Kenntnis gebracht wird, wie, durch wen und zu welchem Zeitpunkt die Eigentümer von der Überschreitung der Immissionswerte und ihrem eventuellen Anspruch in Kenntnis gesetzt werden.