

Niederschrift

über die öffentliche außerordentliche Sitzung des Bauausschusses am Donnerstag, dem 17.09.2020, von 16:00 Uhr bis 17:57 Uhr, Stadthaus, Mauerstraße 18, 06886 Lutherstadt Wittenberg.

gez. Richter

(Joachim Richter)
Vorsitzender

gez. Schubert

(Steffi Schubert)
Protokoll

Anwesenheitsliste

Name	Funktion Bemerkung
------	-----------------------

Stimmberechtigt

Joachim Richter	Ausschussvorsitzender
Horst Dübner	stimmberechtigtes Mitglied
Dr. Reinhild Hugenroth	stimmberechtigtes Mitglied
Stefan Kretschmar	stimmberechtigtes Mitglied
Heiner Friedrich List	stimmberechtigtes Mitglied
Reinhard Rauschnig	stimmberechtigtes Mitglied vertritt SR Dr. Ehrig
Volker Scheurell	stimmberechtigtes Mitglied
Ronny Zegarek	stimmberechtigtes Mitglied
Prof. Dr. Helmut Zühlke	stellvertretender Ausschussvorsitzender

Verwaltung

Torsten Zugehör	Oberbürgermeister
Jochen Kirchner	Bürgermeister
Jörg Jordan	Fachbereichsleiter Öffentliches Bauen
André Seidig	Leiter Justizariat

Gäste

Oliver Grafe	Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
Dirk Hoffmann	Stadtrat
Angela Menzel	Stadträtin/Ortsbürgermeisterin Apollensdorf

entschuldigt

Dr. Johannes Ehrig, med.	stimmberechtigtes Mitglied
--------------------------	----------------------------

Tagesordnung

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung, der fehlenden Mitglieder des Ausschusses und der Beschlussfähigkeit
2. Entscheidung über Änderungsanträge zur Tagesordnung und Feststellung der Tagesordnung
3. Einwohnerfragestunde (Beginn: 16:00 Uhr)
4. Informationen zum Thema Nordumfahrung
5. Anfragen zu Informationsvorlagen, allgemeine Anfragen und Anregungen sowie Mitteilungen der Verwaltung

Protokollierung

TOP 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung, der fehlenden Mitglieder des Ausschusses und der Beschlussfähigkeit

Der **Vorsitzende** eröffnet die Sitzung des Bauausschusses der Lutherstadt Wittenberg. Er stellt die Ordnungsmäßigkeit der Ladung und die Beschlussfähigkeit mit 9 anwesenden Mitgliedern fest.

Er macht darauf aufmerksam, dass die Sitzung mittels Live-Stream durch den Fernsehsender RBW auf dessen Facebook-Seite übertragen wird und dass die Aufnahme nachträglich über die Homepage der Lutherstadt Wittenberg abrufbar sein wird. Die Personen im Publikum werden nicht gefilmt und jeder Einwohner darf eine Frage stellen.

TOP 2 Entscheidung über Änderungsanträge zur Tagesordnung und Feststellung der Tagesordnung

Die vorliegende Tagesordnung wird **einvernehmlich** bestätigt.

TOP 3 Einwohnerfragestunde (Beginn: 16:00 Uhr)

Es liegen keine Anfragen von Einwohnern zu Tagesordnungspunkten, die nicht auf der Tagesordnung stehen, vor.

TOP 4 Informationen zum Thema Nordumfahrung

Oberbürgermeister Zugehör verweist einleitend auf die geltende Beschlussvorlage und die Beschluslage in der Stadt. Diese ist noch immer bindend für die Verwaltung und die Umsetzung des Beschlusses wird weiterhin verfolgt.

Als aktuelles Beispiel dafür nennt er das Positionspapier des „Runden Tisches Wittenberg für Demografie“ vom 10.09.2020 an den Bundesminister, Herrn Andreas Scheuer und an den Minister

des Landes, Herrn Thomas Webel als eine Initiative der Lutherstadt Wittenberg, worin eindringlich darum gebeten wird, sich für die Umfahrungen einzusetzen.

Bürgermeister Kirchner erläutert, dass sich die aktuelle Beschlusslage aus 2013 einerseits auf die Trasse der Nordumfahrung bezieht, wobei es die Entscheidung gab, die Trassenanbindung nördlich von Trajuhn vorzunehmen, und andererseits auf das Raumordnungsverfahren im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Coswig/Griebo. Darüber hinaus gibt es Informationsvorlagen, in denen umfangreich über das Thema informiert wird.

Es benennt die relevanten Umfahrungsstraßen, welche im Zusammenhang mit der Nordumfahrung stehen:

- B187n OU Coswig/Griebo
- B187n Nordumfahrung Wittenberg
- B187n OU Jessen-Mühlanger
- B2n 3. Teilabschnitt – Ostumfahrung
- L126n

Für die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und der Landesstraßenbaubehörde (LSBB) gibt es eine Verwaltungsvereinbarung aus dem Jahr 2014, welche durch den Stadtrat beschlossen wurde. Die jeweiligen Verfahrensstände der Wittenberger Ortsumgehungen werden regelmäßig mit der LSBB abgestimmt und aktualisiert. Sie finden sich auf der Homepage der Lutherstadt Wittenberg wieder.

Als eines der Hauptthemen zur Nordumfahrung benennt er außerdem den „Aktionsplan Luftreinhaltung der Lutherstadt Wittenberg“, in dem Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubemissionen im Bereich der Dessauer Straße festgelegt und bereits umgesetzt wurden.

Aus Sicht der Stadtverwaltung ist es wichtig, insbesondere zu berücksichtigen, welche Maßnahmen und Notwendigkeiten sich nach Fertigstellung der Nordumfahrung für die vorhandenen Bundesstraßen ergeben, welche dann in die Regie der Stadt übergehen, und wie mit dem städtischen Netz auf die vorliegende Untersuchung reagiert wird, z. B. mit der Aktualisierung des Verkehrsmodells und den Auswirkungen, die sich daraus ableiten.

In Vorbereitung auf die heutige Sitzung gab es die Bitte an die Fraktionen, Fragen an die LSBB zu stellen. Diese wurden seiner Kenntnis nach alle beantwortet.

Herr Grafe führt an, dass es vor allem in Bezug auf das Thema der Varianten Verständnisschwierigkeiten gibt. Er erläutert dazu, dass die Verkehrsuntersuchung, welche im letzten Jahr aufgestellt und abgestimmt wurde, nur eine Fortschreibung der bestehenden Verkehrsuntersuchung darstellt. Die Inhalte und Randbedingungen waren immer gleich. Die Diskussion zwischen Planfall 2 und 9 wird voraussichtlich nie ein Ende finden, weil dabei Inhalte diskutiert werden, für die es keinen Konsens geben wird. Die Straßenbauverwaltung wird ihren Weg verfolgen und die Kritiker ebenso.

In Bezug auf den Planfall 9 erklärt er, dass dieser aufgrund der Maßgabe im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für die B187n OU Griebo (damals noch als separates Vorhaben geführt) entstanden ist. Dabei ging es um die Brücke bei Apollensdorf. Letztendlich ist es so, dass die Ortsumgehungen Coswig/Griebo im Bundesverkehrswegeplan als eigenständiges Projekt läuft und eigenständige Projekte müssen immer an einer klassifizierten Straße beginnen und enden, was bedeutet, dass die Brücke bei Apollensdorf zum jetzigen Zeitpunkt aus seiner Sicht alternativlos ist. Wenn man sie weglassen würde, wäre die Maßnahme durch die Planfeststellungsbehörde nicht genehmigungsfähig, da sie „auf der Wiese“ endet. Auch die Nordumfahrung läuft als eigenständiges Projekt. Aus diesem Grund wurde der Planfall 9 zwar untersucht aber rein formell wird es zum jetzigen Zeitpunkt und auch in den nächsten 2 – 3 Jahren nur den Planfall 2 geben. Seiner Ansicht nach sollte man sich auf andere Probleme oder Auswirkungen der Ortsumgehungen konzentrieren, wie z. B. auf das innerstädtische Netz.

Die Varianten n und s sind im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung aufgrund der Aufnahme der Ortsumgehung Jessen-Mühlanger in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes entstanden. Dort war eine südliche Anbindung zwischen Mühlanger und Wittenberg enthalten. Dabei ist zu beachten, dass bei der Aufstellung der Unterlage für die Einstellung in den Bundesverkehrswegeplan keine große Variantenbetrachtung durchgeführt wurde. Die Zeit und der Aufwand dafür wären nicht zu vertreten. Es wurden die grundsätzlichen Möglichkeiten untersucht und welche Kosten dies verursachen würde. Deswegen mussten Beginn und Ende an einer klassifizierten Straße angenommen werden. In diesem Fall war dies die B 187 zwischen Mühlanger und Wittenberg. Dadurch, dass diese Maßnahme in den vordringlichen Bedarf gerückt ist und der Planungsauftrag dafür vorliegt, wird alles von neuem betrachtet. Man hielt es somit für den richtigen Zeitpunkt, diesen Planfall bei der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung mit aufzunehmen um zu prüfen, welche Auswirkungen sich daraus ergeben würden. Im Ergebnis scheint der nördliche Anschluss der Ortsumgehung Jessen-Mühlanger bzgl. der Verkehrsauslastung besser zu sein. Deswegen gibt es den Planfall 9. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das später zum Tragen kommt, wofür es die Voruntersuchung gibt. Im Ergebnis dieser wird sich herausstellen, ob die Variante mit dem Anschluss nördlich von Labetz tatsächlich praktikabel und in der weiteren Planung genehmigungsfähig ist.

Der **Vorsitzende** stellt einen Antrag auf Rederecht für einzelne Personen aus dem Publikum, die eine Frage zu dem Thema haben und lässt darüber abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig angenommen
 Ja-Stimmen : 9
 Nein-Stimmen : 0
 Enthaltungen : 0

Anfragen der Bauausschussmitglieder

SR Kretschmar fragt, wie die Bürger in Coswig entlastet werden oder ob mit der Nordumfahrung hauptsächlich die Dessauer Straße entlastet wird. Zudem wurde bereits die Frage an die Stadt gerichtet, wie viele Bewohner durch die Entlastung der Dessauer Straße (insbesondere in Reinsdorf, Teuchel, Wiesigk, Labetz und Trajuhn) stärker belastet werden.

Des Weiteren werden die Bürger ihren Grund und Boden (Äcker und landwirtschaftliche Flächen) verlieren, worüber er bittet, sich vor der Auslegung zu unterhalten.

Weiterhin sieht er, trotz Schallschutzmaßnahmen, ein Problem in der zu erwartenden Lärmbelastung für das gesamte Neubaugebiet bis hin zur Innenstadt.

Herr Grafe geht auf die Fragen von SR Kretschmar ein.

Das Thema der Be- und Entlastung der Anlieger der betroffenen Straßen war Bestandteil der Verkehrsuntersuchung, zu welcher es eine Anlage gibt, worin die Differenzbelastung für den Planfall 2n dargestellt ist. Dort ist erkennbar, welche Straße inwieweit entlastet wird. Beispielsweise die Dessauer Straße wird mit über 6.000 Fahrzeugen weniger belastet. Beim Planfall 9 ist es etwas mehr aber dies muss im Zusammenhang mit Coswig/Griebo und anderen Straßen betrachtet werden.

Momentan befindet man sich noch in der Entwurfsplanung, weshalb noch nicht alles festgelegt ist. Zwar würde man die Bürger gern frühzeitig informieren, jedoch gibt es keinen sinnvollen Modus dafür, dies jetzt schon zu beginnen. Er geht davon aus, dass es vor allem bzgl. der landwirtschaftlichen Flächen eine Flurneuordnung geben wird, um die Betroffenen auf ein Minimum zu reduzieren und Landverlust durch anderen Landtausch auszugleichen. Dies setzt voraus, dass die Straßenbauverwaltung Grund und Boden zum Tausch anbieten kann, wobei auch

die Stadt unterstützen könnte. Auch dazu wurde eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen. Voraussichtlich im nächsten Jahr könnte man über dieses Thema nachdenken, wenn der Entwurf tatsächlich in der Mitte nächsten Jahres abgeschlossen sein sollte.

Bei der Durchführung einer schalltechnischen Berechnung muss die technische Planung zwingend abgeschlossen sein und bestenfalls auch die landschaftspflegerische Begleitplanung, weil aus dieser Maßnahmen hervorgehen, welche mit aktivem Schallschutz kombiniert werden können. Soweit ist man momentan noch nicht, sondern voraussichtlich erst im 1. Halbjahr nächsten Jahres, weil dies Bestandteil des Entwurfs wird. Dabei spielt auch die Verkehrsuntersuchung eine Rolle, weil dabei die Basis im Zusammenhang mit der Belastung gelegt wird. Unter Berücksichtigung aller Umstände kann der Schall jedoch nicht auf „null“ reduziert werden, sondern nur so weit, dass die vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschritten werden.

SR Prof. Dr. Zühlke erinnert an eine Bürgerversammlung in Coswig aus dem November 2017 und hebt die Langwierigkeit der Planungen kritisch hervor. Er richtet folgende Fragen an Herrn Grafe:

1. Ist ein zusätzlicher Personalaufwand bei der LSBB vorgesehen, um das Vorhaben voranzutreiben?
2. Es gab den Vorschlag der Stadt Coswig, die Trassenführung zu verändern, um die betroffenen Biotope zu umgehen und damit schneller in die Bauphase hineinzukommen. Warum wurde diese Anfrage der Stadt Coswig nicht beantwortet?
3. Was hat die LSBB in Anbetracht des zunehmenden Verkehrsaufkommens im Altstadtring in Coswig, in Griebo und den anliegenden Stadtteilen vor, um diese brenzlige Situation zu entschärfen? Man könnte beispielsweise Tempo-30-Zonen auf der Bundesstraße ausweisen, festinstallierte Blitzer und größere Straßenschilder anbringen. Damit könnte die Lebensqualität der Anwohner verbessert werden.

Herr Grafe erläutert zu dem zeitlichen Ablauf zur Umfahrung Coswig/Griebo die langwierige Verfahrensweise der Baurechtsschaffung und die Schwierigkeiten dabei, u. a. die notwendige Aktualisierung von Unterlagen aufgrund geänderter Rechtsgrundlagen.

Zu den weiteren Fragen antwortet er wie folgt:

Zu 1.) Zusätzliches Personal für die Betreuung der Maßnahmen gibt es nicht. Es durften zusätzlich 2 Personen eingestellt werden, welche andere Aufgaben übernehmen konnten, um ggf. die Bearbeiter für diese Maßnahmen (Landschaftsplanung und technische Planung) zu entlasten.

Zu 2.) Ihm ist dies nicht bekannt aber es ist richtig, dass man aufgefordert ist, auch im Rahmen der Prüfung der Planfeststellungsunterlage, im Gebiet der Eigenheimsiedlung im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Flächen des FFH-Gebietes noch weiter zu optimieren, da dieses noch nicht ausreichend ausgereizt war.

Zu 3.) Die Straßenbauverwaltung wird keine Beschilderung einer Tempo-30-Zone bei der Straßenverkehrsbehörde beantragen, weil der Behörde daran gelegen ist, den Verkehr auf der Bundesstraße „flüssig“ zu halten. Es besteht aber die Möglichkeit, dass die Stadtverwaltung dies nach Abstimmung mit der LSBB macht. Auch über die Größe der Schilder entscheidet die Straßenverkehrsbehörde. Für Blitzer ist ebenso nicht die Straßenbauverwaltung zuständig.

SR Rauschnig stellt folgende Fragen:

1. Wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden?
2. Gibt es ein Verkehrsmodell für die Lutherstadt Wittenberg? Die Straßen müssten verkehrstechnisch so ertüchtigt werden, dass die Belastung für die Zubringer verringert oder zumindest nicht gesteigert wird.

3. In Reinsdorf soll ein Brückenbauwerk errichtet werden, welches die 6 m hohe Bahnstrecke überspannt. Wie soll dort Schallschutz für die Schlossvorstadt und Reinsdorf hergestellt werden?

Herr Grafe beantwortet die Fragen von SR Rauschnig:

Zu 1.) Der Plan ist, bezüglich der Ortsumgehung Coswig/Griebo Anfang des Jahres 2023 mit der Planfeststellungsbehörde in Kontakt zu treten. Ob es sich dabei um die Antragsstellung oder eine Lesefassung handeln wird, lässt er offen. Bei der Nordumfahrung ist der Plan, dies ein halbes Jahr später zu tun.

Zu 2.) Ein Verkehrsmodell für die Lutherstadt Wittenberg wäre sinnvoll, um auch die Auswirkungen auf das innerstädtische Netz zu betrachten. Es sind nicht nur die kommunalen Straßen, die eventuell mehr oder weniger belastet werden, sondern auch die L 124, welche zwischen der Anbindung der Nordumfahrung und dem Kreisverkehr in der Belziger Chaussee enorm mehr belastet werden wird, was sie in der jetzigen Qualität nicht abfangen können wird. Dafür wird es eine Anschlussplanung geben, die abseits der Nordumfahrung läuft. Beim Kreisverkehr gibt es keine Leistungsfähigkeitsprobleme.

Zu 3.) Das Bauwerk in der „Niederung Reinsdorf“ soll ca. 300 m lang werden. Dieses Thema kommt erst im 1. Halbjahr 2021 zum Tragen. Er hat vorgeschlagen, eine Visualisierung dafür zu erstellen. Zum gegebenen Zeitpunkt wird er es mit der Stadtverwaltung besprechen.

SR List kritisiert die Aussage, dass die Brücke bei Apollensdorf alternativlos sei und fragt, wer dies bestimmt. Die Brücke ist nicht gewollt und schadet den Orten Apollensdorf, Piesteritz und Kleinwittenberg. Er geht davon aus, dass die Fahrzeuge, welche aus Richtung Coswig kommen und in Richtung der Elbbrücke oder nach Jessen fahren wollen, die Brücke überqueren und die alte Strecke nutzen werden, sodass es zu keiner Entlastung kommt. Seiner Meinung nach sollte man dagegen vorgehen.

Herr Grafe meint, dass die Brücke zum jetzigen Zeitpunkt alternativlos ist, mit der vorhin genannten Begründung, dass die Maßnahme Coswig/Griebo in sich geschlossen sein muss. Entschieden wird dies durch die Einstufung in den Verkehrswegeplan. Letztendlich wird die Ortsumgehung Coswig/Griebo dadurch mehr ausgelastet, was wiederum die Ortslagen Coswig und Griebo mehr entlastet.

Er sagt zu den von SR List genannten Auswirkungen, dass man die alternative Strecke als „unattraktiv“ gestalten müsste. Die Beschilderung wird den Verkehr entsprechend leiten. Letztendlich wird die Umfahrung Coswig/Griebo als eine Maßnahme hergestellt und ob bzw. wann die Nordumfahrung gebaut wird, kann noch nicht gesagt werden. Aber falls es dort zu Klageverfahren kommen sollte, könnte die Umfahrung Coswig/Griebo nie in Betrieb gehen, da sie keinen Abschluss hätte.

SR Dübner greift die Aussagen von Oberbürgermeister Zugehör zu dem Positionspapier des „Runden Tisches Wittenberg“ auf und hebt u. a. hervor, dass damit verdeutlicht wird, dass es sich um ein regionales Kreis-Problem handelt, bei dem insgesamt gemeinsam abgewägt werden muss.

Er sagt außerdem, dass in der Rahmenvereinbarung unter Punkt 6 steht, dass der Bund, die Stadt, das Land und die LSBB einen Rahmenterminplan erarbeiten, der entsprechend der Entwicklung zu novellieren ist und wo konkret festgelegt wird, bis wann was erreicht ist. Die Stadträte haben ein altes Papier, aus dem sich keine Termine ablesen lassen, sondern worin nur Schritte aufgeführt sind. Mit der neuen Verkehrsuntersuchung müsste diese Aufgabe in Angriff genommen werden und er hofft, dass dies auch Gegenstand einer der nächsten Abstimmungsrunden sein wird.

Weiterhin fragt er, ob es tatsächlich Argumente, Zahlen und Fakten im Ergebnis einer Prüfung und eines Prüfungsprotokolls zu dem Bau der Brücke bei Apollensdorf gibt.

Des Weiteren hebt er hervor, dass man sich in Wittenberg in den letzten 10 – 15 Jahren dafür eingesetzt hat, dass es ein einheitliches Verkehrsprojekt wird, welches immer gemeinsam betrachtet wird. Wenn es für Coswig und Griebö eine Entlastung gibt, sollten dennoch fairerweise die Auswirkungen für Apollensdorf, Piesteritz und Kleinwittenberg im Industriegebiet benannt und die entsprechenden Argumente dargelegt werden.

Bezüglich der Planfälle 2n und 9n führt er an, dass die Stadt angefragt hat, was sich aus der Verlängerung bzw. Nichtverlängerung der B 6n für die Ostumfahrung und die Nordumfahrung ergibt. Darauf hat die LSBB geantwortet, dass die Ostumfahrung als fertiggestellt angenommen wird und dass sich als Fazit feststellen lässt, dass der zugrunde gelegte Planfall 9 nach wie vor der verkehrswirksamste Planfall ist. Seinem Verständnis nach kann damit nur die Nordumfahrung gemeint sein, wenn es einerseits heißt, sie sei fertig. Er bittet um Erklärung.

Er wird weitere Fragen in Bezug auf prognostizierte Verkehrszahlen zuarbeiten und bittet dazu um Antworten.

Zuletzt merkt er an, dass in Anbetracht der Tatsache, dass sich an beiden Ortseingängen der Lutherstadt Wittenberg zwei Brücken befinden werden, etwas dafür getan werden muss, dass dies keine MAUT-Einsparungsstrecken und Abkürzungsstrecken werden. Er bittet um Erläuterung zu der Formulierung „baulich unattraktiv machen“.

Herr Grafe geht auf die Ausführungen von SR Dübner ein.

Unter einem Rahmenterminplan wird das verstanden, was die Stadt auf ihrer Homepage darstellt, also den Ablauf der Planung und der nächsten Schritte. Dies wird im Rahmen der vierteljährlichen Gespräche mit zeitlichen Daten gefüllt, welche aber bewusst nicht auf der Homepage dargestellt werden, damit die Zahlen nicht als festgelegt ausgelegt werden. Er schlägt vor, das Thema im nächsten vierteljährlichen Gespräch zu besprechen und regt an, dass die Stadträte der Stadtverwaltung Vorschläge dafür zuarbeiten.

Zu der Alternativlosigkeit für die Brücke hat er bereits die Gründe erläutert. Im besten Fall, sagt er, können beide Varianten als gleichwertig empfunden werden und dann wäre es dem Eigentümer der Bundesstraße überlassen, eine Variante zu wählen. Der Bund hat sich für die Variante 2 entschieden.

Bezüglich der Stellungnahme der Stadtverwaltung zur Ostumfahrung erklärt er, dass, als die Untersuchungen für die Ostumfahrung begonnen wurden, man sich auch dem Thema Planfall 9 ohne Brücke bei Apollensdorf gewidmet und festgestellt hat, dass die Ostumfahrung ohne Brücke stärker ausgelastet wäre. Da man zum damaligen Zeitpunkt nicht sicher war, ob die Brücke gebaut wird oder nicht, nahm man den günstigsten Fall in Hinblick auf die Auslastung der Ortsumgehung und Entlastung der Stadt, da auch die daraus entstehenden Daten z. B. für lärmtechnische Untersuchungen verwendet werden. Die jetzige Verkehrsuntersuchung sagt mit dem Planfall 2n aus, dass dort zukünftig weniger Verkehr auf der Bundesstraße liegen könnte, was positiv für die betroffenen Bürger ist, da eher die Aussicht auf Lärmschutz besteht.

Die genannten Verkehrszahlen stellen das Ergebnis der Straßenverkehrszählung 2015 dar, welche der Bund und die Länder alle 5 Jahre durchführen lassen. In der Verkehrsuntersuchung steht, dass die SVZ-Zahl darin eingeflossen ist. Diese SVZ sagt 13.452 Fahrzeuge für den Abschnitt von der Hafenbrücke bis zum Ortseingang aus Richtung Griebö kommend aus. Die Verkehrsuntersuchung ist jedoch viel kleinteiliger. Diese Differenz ist unproblematisch, da die Größenordnung dem Grunde nach passt.

Hinsichtlich der baulichen Unattraktivität nennt er beispielhaft die Schaltung längerer Ampelphasen.

SRin Dr. Hugenroth befürwortet die Redebeitrag von SR Dübner dahingehend, dass die Entscheidungen mit Blick auf die gesamte Region zu treffen sind und sagt, dass aufgrund der Verkehrsprognosen nicht davon ausgegangen werden muss, dass der PKW-Verkehr tatsächlich ansteigt.

Bei einer Befahrung der Route mit dem Fahrrad wurde festgestellt, dass viele Stellen für Wildbrücken geeignet wären. Zudem sollten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h verfolgt werden.

Herr Grafe sagt, dass etwas Ähnliches wie eine Wildbrücke für den 1. Abschnitt der Nordumfahrung geplant ist.

SRin Dr. Hugenroth betont, dass sich der Landesverband der Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für die Nordumfahrung festgelegt hat.

Prof. Dr. Zühlke hält fest, dass die Gelder für die Baumaßnahmen im Bundesverkehrsplan enthalten sind und fragt, ob garantiert werden kann, dass diese Gelder aufgrund der finanziellen Situation der Bundesrepublik Deutschland nicht gestrichen werden oder wegfallen.

Herr Grafe kann dafür keine Garantie aussprechen.

Anfragen aus dem Publikum

Der **Vorsitzende** bittet die Bürger um Mitteilung, wenn sie nicht mit der Nennung ihres Namens in der Niederschrift einverstanden sind.

SRin Menzel erkundigt sich nach der voraussichtlichen Fertigstellung der Ortsumfahrungen Coswig/Griebo und Nordumfahrung Wittenberg.

Sie merkt an, dass in den letzten Jahren immer gesagt wurde, dass die Ortsumfahrung Coswig/Griebo zusammen mit der Nordumfahrung Wittenberg im Bundesverkehrswegeplan gesehen wird und dass die Nordumfahrung Wittenberg auch nur deshalb in den vordringlichen Bedarf eingestellt wurde.

Herr Grafe sagt, dass das Ziel ist, Anfang des Jahres 2023 den Antrag auf Planfeststellung beim Landesverwaltungsamt einzureichen. Dort wird das Verfahren eröffnet, woran sich die öffentliche Auslegung in den Gemeinden, die Frist der eingehenden Stellungnahmen anschließt und sobald all dies bewertet und ausgewertet ist, wird es zu einem Erörterungstermin kommen, bei dem diese behandelt werden. Er geht davon aus, dass dies nicht mehr im Jahr 2023 sein wird.

Der Bereich von der A 9 bis zur B 2 im Norden von Wittenberg ist ein Streckenzug, der sich aber in die zwei benannten Maßnahmen unterteilt.

Frau Müller spricht im Namen der Bürger von Labetz. Sie wünscht sich eine Veranstaltung, wie die heutige, für die Maßnahme an der L 126n, welche bisher wenig wahrnehmbar für die Bürger war.

Sie hat erfahren, dass es nördlich von Labetz eine Fortführung der Nordumfahrung geben wird und fragt, wie diese konkret aussieht.

Die Bürger von Labetz sind laut ihren Ausführungen bisher stark beeinflusst durch den Verkehr, welcher die Abkürzung in die östlichen Gemeinden nutzt und befürchten, dass sich dies durch die östliche Fortführung der Nordumfahrung verstärken wird. Aus diesem Grund lehnen die Bürger von Labetz die Fortführung der Nordumfahrung im Raum Labetz ab. Man schlägt daher eine alternative Variante vor, welche an dem Punkt, wo die B 187 heute auftritt, auf kurzem Weg über unbebaute

Bereiche zur Unterführung bei Bülzig entlangführt und von dort aus neben dem Dorf Zörnigal in Richtung der Falkenberger Bahnstrecke verläuft und von dort aus parallel weiterführt. Sie hat dazu auch eine Zeichnung, welche dem Bauausschuss bereits übergeben wurde. Diese Variante sollte ihrer Meinung nach unbedingt vor dem innerstädtischen Netz untersucht werden, damit die Strecke nicht durch das Stadtgebiet führt sondern eher außerhalb entlang.

Darüber hinaus bittet sie um Bereitstellung eines Rahmenterminplans.

Herr Grafe erklärt zum aktuellen Sachstand zur L 126n, dass man aufgrund von Formalien dazu verpflichtet ist, den Feststellungsentwurf aufzuarbeiten, mit dem Ziel, Mitte des nächsten Jahres den Antrag auf Planfeststellung zu stellen. In diesem Fall wäre auch damit zu rechnen, dass die Auslegung ebenso im nächsten Jahr stattfindet, weshalb er es der Stadtverwaltung offen lässt, ob eine vorherige Informationsveranstaltung sinnvoll wäre. Er wäre in dem Fall aber gern bereit, bei einer solchen Veranstaltung Rede und Antwort zu stehen.

Eine Fortführung der Nordumfahrung ist nicht geplant. Es ging dabei um die neue Maßnahme Ortsumgehung Jessen bis Mühlanger, die im östlichen Bereich der Stadt Wittenberg irgendwo angebunden werden muss. Dazu gibt es vielfältige Ideen und im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung wurden eine nördliche und eine südliche Anbindung mit betrachtet und festgestellt, dass die nördliche Anbindung mehr Sinn macht. Dies hätte auch den Vorteil, dass die B 187 als Bundesstraße aus dem Stadtgebiet herausfällt. Wo und wie dies alles zum Tragen kommt, ist derzeit noch nicht bekannt. Er erläutert die Verfahrensschritte und sagt, dass der Anschluss der Umgehung zu gegebenem Zeitpunkt mit der Stadt diskutiert wird.

Eine Anbindung dieser Ortsumgehung an den Kreisverkehr nördlich von Wittenberg schließt er aus.

Herr Hosche ist Anwohner der Belziger Chaussee und befürchtet, dass der Verkehr mit dem Bau der Nordumfahrung erheblich zunehmen wird. Er erläutert ausführlich die Gründe seiner Vermutung und fragt, welche Möglichkeiten es gibt, um die Anwohner der Belziger Chaussee und der Puschkinstraße zu entlasten.

Herr Grafe bestätigt die Aussagen des Herrn Hosche, wonach die Verkehrsbelastung der Belziger Chaussee und der Puschkinstraße steigen wird, was dem geschuldet ist, dass die Ortsumgehung an irgendeiner Stelle anbinden muss. Da die L 124 eine Landesstraße ist, bietet sich die Verknüpfung mit der neuen Bundesstraße an. Die L 124 wird nicht außer Acht gelassen, auch wenn sie kein Bestandteil der Nordumfahrung ist. Man wird zeitnah beginnen, sich Gedanken über den Um- und Ausbau der Straßen bis zum Kreisverkehr, der Belziger Chaussee, der Puschkinstraße und dem Neumühlenweg zu machen. Auch für die Breitscheidstraße wird es eine Mehrbelastung geben.

Herr Hosche ergänzt, dass die Verlängerung der Annendorfer Straße eine Maßnahme darstellen könnte, um für die benannten Straßen eine gewisse Entlastung zu schaffen. Diese müsste in den vordringlichen Bedarf eingestellt werden.

Herr Huth greift die Aussage von Herrn Grafe auf, dass die Brücke alternativlos sei. Dahingehend fragt er, welchen Sinn die von der LSBB eingeleitete verkehrsplanerische Untersuchung hatte.

Wenn die Brücke nach Variante 9 n nicht gebaut wird, würden seiner Aussage nach erhebliche Einsparungen eintreten, womit wiederum andere Kosten gedeckt werden könnten.

Herr Grafe entgegnet, dass der Sinn darin bestand, die bis dahin vorliegende Voruntersuchung fortzuschreiben, zu aktualisieren, den Untersuchungsraum auszuweiten und die Ergebnisse der Zielnetzprognose des Bundes mit einfließen zu lassen. Der Inhalt hat sich in Summe grundsätzlich nicht geändert.

Herr Menzel ist Mitbegründer der Bürgerinitiative der Lutherstadt Wittenberg, welche das Thema vor 20 Jahren angeschoben hatte. Er kritisiert, dass seitens der Politik große Versprechungen gemacht wurden, es jedoch noch immer keinen neuen Stand gibt.

SR Hoffmann ist der Meinung, dass, solange die Baumaßnahme nicht begonnen wurde, nichts alternativlos sein kann. Es müssen alle Möglichkeiten geprüft werden. Er appelliert an ihn, sich dafür einzusetzen, dass die beiden Projekte zu einem Projekt zusammengeführt werden, da die Mehrheit der Wittenberger die Brücke bei Apollensdorf nicht will.

Der **Vorsitzende** weist die Anwesenden darauf hin, dass Fragen zu stellen und nicht Statements abzugeben sind.

Frau Müller möchte wissen, ob dem Bauausschuss der Vorschlag der Vertreter des Ortsteils Labetz näher erläutert werden darf. Sie fragt auch, ob die Vorzugsvariante, welche das Umfeld von Labetz betrifft, erläutert werden könnte.

Der **Vorsitzende** bietet ihr erneut an, dass man das Thema im Bauausschuss bespricht.

Herr Grafe antwortet, dass es keine Vorzugsvariante gibt. Man geht davon aus, dass der nördliche oder südliche Anschluss der Ortsumgehung Jessen-Mühlanger an die Ostumfahrung erfolgen wird. Wo und ob diese Anbindung erfolgen wird, wurde noch nicht untersucht. Die nördliche Anbindung an die Ortsumgehung Jessen-Mühlanger ist günstiger für die Verteilung und Entlastung des Verkehrs, als die südliche.

Der **Vorsitzende** schlägt Frau Müller vor, einen Termin zu diesem Thema zu vereinbaren.

Es hatte kein Bürger Einwände gegen die Nennung seines Namens in der Niederschrift.

TOP 5 Anfragen zu Informationsvorlagen, allgemeine Anfragen und Anregungen sowie Mitteilungen der Verwaltung

Der **Vorsitzende** schließt die Sitzung um 17:57 Uhr.