

Beschlussvorlage-Nr.
für die Sitzung des Stadtrates
am 13.07.2005

Einbringer : Herr H.-G. Otto, Oberbürgermeister

Gegenstand der Vorlage : 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau (VEP)
Teil: Straßennetz und Verkehrsberuhigung

Gesetzliche Grundlagen : GVFG, BauGB


Aufzuhebende Beschlüsse : keine

06	66	66-2	66-20
<i>i.v. Palrada</i>	<i>i.v. J. J.</i>	<i>i.v. J. J.</i>	<i>J. J.</i>

Beschlussentwurf / Begründung / Anlagen : (siehe Folgeseiten)

Datum / Unterschrift (Einbringer) : 

Beratung im Ausschuss

	Haupt- ausschuss	Wirtschaft, Planung u. Bau	Haushalt und Finanzen	Rechnungs- prüfungsaussch.	Gesundheits-u. Sozialaussch.	Umwelt- ausschuss	Kultur, Jug., Bild., Sport, Tourism.	Jugendhilfe- ausschuss	Betriebs- ausschuss	
. Datum		15.06.05								
. Zustimmung	JA / NEIN	JA / NEIN	JA / NEIN	JA / NEIN	JA / NEIN	JA / NEIN	JA / NEIN	JA / NEIN	JA / NEIN	JA / NEIN
. Unterschrift (Kurzzzeichen)										

Betriebsausschuss: _____

Die Vorlage wurde

Beschluss-Nr. : 154/05

. bestätigt am: _____

Abstimmungsergebnis: 210/12
96/510

. abgelehnt am: _____ weil: _____

. verwiesen an: _____

weil: _____

Referat des Oberbürgermeisters / Büro des Stadtrates

Stadtrat

Unterschriften

Vorsitzender

Stellvertreter

Stellvertreter

Drucksache ist folgenden sachlich interessierten Stellen der Stadtverwaltung zu übersenden:

Amt	Amt	Amt	Amt	Amt			

Der Stadtrat beschließt den nachstehenden Entscheidungsvorschlag:

Entscheidungsvorschlag:

1. Die 3.Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Dessau (s. Anlage) bildet als Ergänzung des Stadtratsbeschlusses Nr. 939/99 vom 24.03.1999 zur 2.Fortschreibung des VEP die konzeptionelle Basis für den weiteren Ausbau des Straßenhauptnetzes der Stadt Dessau.
2. Neben den bereits in der Baurealisierung bzw. in der Objektplanung befindlichen Straßenbauvorhaben Stadteinfahrt Nord und Bahnhofstraße sind die Ergänzungen des Straßenhauptnetzes
 - 2.Muldebrücke
 - Ringschluss Nord
 vordringlich zu planen und zu realisieren.
3. Die in der 3.Fortschreibung des VEP empfohlenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt und der Wohngebiete sind in Abhängigkeit von den durch die Straßenhauptnetzergänzungen real eintretenden Verkehrsverlagerungen zu präzisieren und schrittweise umzusetzen. Vor und nach der Realisierung baulich-verkehrsorganisatorischer Vorhaben zur Verkehrsberuhigung sind Verkehrszählungen als Wirkungskontrolle durchzuführen.
4. Die im Flächennutzungsplan der Stadt Dessau verankerten Abschnitte des künftigen Straßenhauptnetzes
 - Randstraße am Flugplatz
 - Thomas-Müntzer-Straße (Nordabschnitt)
 - Walderseestraße
 sind bis 2015 nicht mehr Gegenstand der Bau- und Objektplanung der Stadt Dessau. Im Interesse einer langfristig orientierten Flächensicherung sind o.g. Straßen in der städtischen Bauleitplanung als Trassenkoridore weiterhin zu berücksichtigen.

Begründung:

Der im Dezember 2003 durch den Stadtrat festgestellte und im April 2004 genehmigte Flächennutzungsplan der Stadt Dessau beinhaltet demografische, städtebauliche, verkehrliche und wirtschaftliche Planungserkenntnisse, die eine Fortschreibung der städtischen Verkehrskonzeption aus dem Jahr 1999 erforderten.

Durch den Wirtschafts-, Planungs- und Bauausschuss wurde deshalb am 17.03.2004 die Aufgabenstellung zur Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau für den Teil: Straßennetz und Verkehrsberuhigung beschlossen (Beschluss-Nr. 22/2004).

Schwerpunkte dieser Aufgabenstellung zur 3.Fortschreibung des VEP waren die Anpassung der Strategien und Maßnahmen des bisherigen Verkehrskonzeptes zur Straßennetzentwicklung an den tatsächlichen Bedarf und die Überprüfung der verkehrlichen Notwendigkeit folgender noch nicht realisierter Straßenabschnitte:

- Ringschluss Nord
- 2.Muldebrücke
- Walderseestraße
- Randstraße am Flugplatz
- Thomas-Müntzer-Straße (Nordabschnitt).

Im Ergebnis der verkehrsplanerischen Berechnungen und Analysen der 3.Fortschreibung des VEP zeigt sich, dass die Realisierung der Straßenbauvorhaben

- Ringschluss Nord
- 2.Muldebrücke

im Zusammenwirken mit der Stadteinfahrt Nord und der Bahnhofstraße nach wie vor unverzichtbare Voraussetzungen für die angestrebte Entlastung des Stadtzentrums und der Wohngebiete vom Kfz-Verkehr sind.

Demgegenüber sind der Ausbau der Walderseestraße als Verbindungsstraße zwischen dem Ringschluss Nord und der Stadteinfahrt Nord sowie der Ausbau der Thomas-Müntzer-Straße zwischen dem Kabelweg und der Raguhner Straße auf Grund der bis 2015 prognostizierten Verkehrsentwicklung ebenso verzichtbar wie der Neubau der Randstraße am Flugplatz (Verbindung zwischen Alte Landebahn und Otto-Mader-Straße). Ungeachtet dessen ist die Trassensicherung dieser Straßen als ein wichtiges Element langfristiger Stadtplanung notwendig.

Die Prognoseberechnungen der 3.Fortschreibung des VEP bestätigen auch für den Fall des Verzichts auf den Bau der Walderseestraße, der Thomas-Müntzer-Straße und der Randstraße am Flugplatz die Umsetzbarkeit der verkehrspolitischen Ziele. Der beabsichtigte Verlagerungseffekt des Kfz-Verkehrs auf das Straßenhauptnetz sowie die angestrebte Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum und in den Wohngebieten werden sich jedoch nur dann im gewünschten Umfang einstellen, wenn die Leistungsfähigkeit der vom Verkehr zu entlastenden Straßen baulich und verkehrsorganisatorisch reduziert wird. Deshalb steht die Realisierung des empfohlenen Straßenrückbaus im Stadtkern einschließlich der flankierenden baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen in der Innenstadt und den Wohngebieten strategisch gleichbedeutend neben den notwendigen Straßennetzweiterungen. Für die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und in den Wohngebieten werden u.a die nachstehenden Maßnahmen in Korrespondenz zum Ausbau der Entlastungsstraßen empfohlen:

- Bau einer Zentralhaltestelle des ÖPNV in der Kavaliertstraße (Rathauscenter)
- Umgestaltung der Kavaliertstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich
- Umgestaltung der nördlichen Zerbster Straße zur Fußgängerzone
- Rückbau der alten Bundesstraßen auf 2 Kfz-Fahstreifen (Kavaliertstraße, Askanische Straße, Albrechtsplatz, Albrechtstraße)
- Umbau von LSA-Knoten zu Kreisverkehrsplätzen (z.B. Sieben Säulen, Kavaliertstr./ F.-v.-Schill-Str.)
- Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung in der Karlstraße

Die theoretisch berechneten Verkehrsentlastungen infolge der vorgenannten Maßnahmen sind durch zielgerichtete Verkehrserhebungen nachzuweisen und gegebenenfalls durch modifizierte bauliche und verkehrsorganisatorische Lösungen zu verstärken.

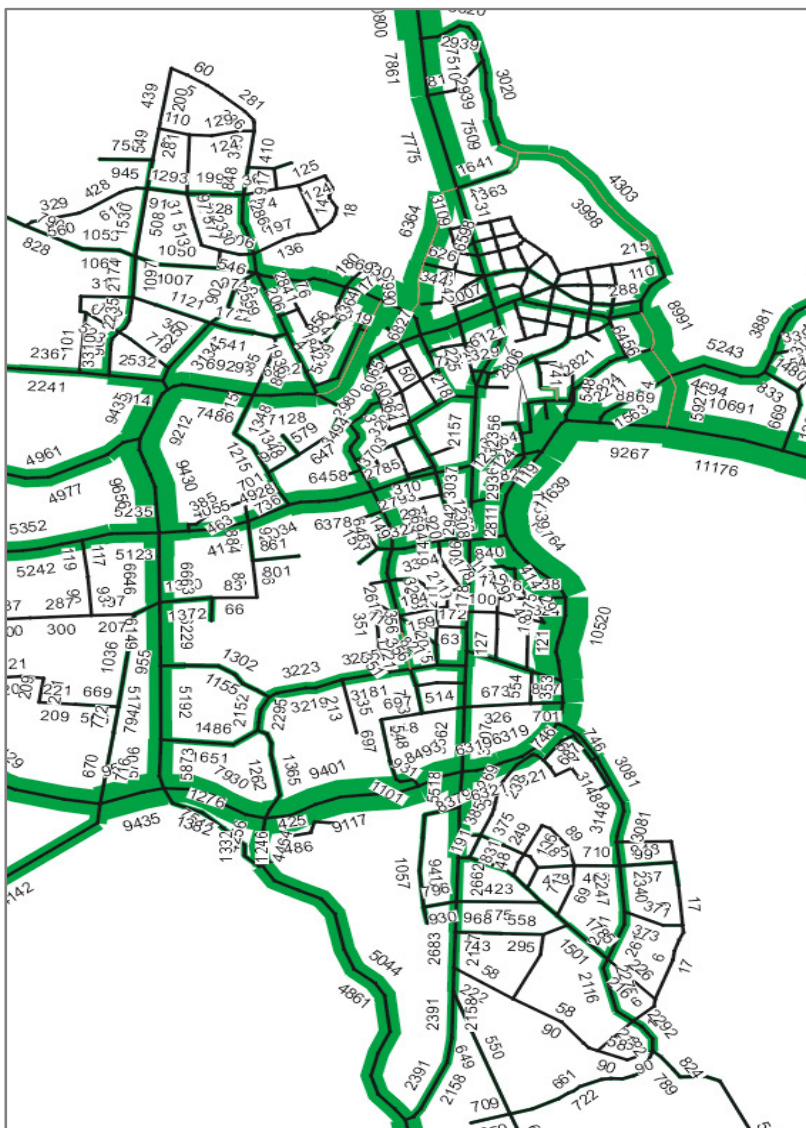
Neben der bedarfsgerechten Entwicklung der Straßeninfrastruktur eröffnen die Ergebnisse der 3.Fortschreibung des VEP neue städtebauliche Chancen und Möglichkeiten im Prozess der Dessauer Stadtumbaus. Denn die ausgewiesenen Verkehrsentlastungseffekte und die damit mögliche Revitalisierung innerstädtischer Straßen und Plätze, wie der Kavaliertstraße, der Askanischen Straße sowie des ehemaligen Neumarktes und des Albrechtplatzes, unterstützen die im Stadtumbauprozess verankerte Stärkung der städtischen Kerne nachhaltig und tragen somit zur Zukunftsfähigkeit der Dessauer Stadtentwicklung bei.

Anlage: 3.Fortschreibung des VEP der Stadt Dessau
Teil: Straßennetz und Verkehrsberuhigung

3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau



Teil: „Straßennetz und Verkehrsberuhigung“



Auftraggeber:
Stadt Dessau
Tiefbauamt
Zerbster Straße 4

06844 Dessau

Projektnummer:
03B087

Vertragsnummer:
20/ 1/ 04

Bearbeiter:
Dipl.-Ing. G. Kanne
Dipl.-Ing. W. Schlothauer

Datum: Oktober 2004



INHALTSVERZEICHNIS

0	VORBEMERKUNG	1
1	RESÜMEE	3
2	DAS STRASSENNETZ UND DESSEN ENTWICKLUNG	8
2.1	Allgemeines	8
2.2	Straßennetz und Verkehrsleitbild	11
2.3	Einzelmaßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes	13
2.3.1	Allgemeines	13
2.3.2	Bau der Randstraße am Flugplatz	13
2.3.3	Ausbau der nördlichen Thomas-Müntzer-Straße	14
2.3.4	Ausbau der Walderseestraße zwischen Albrechtstraße und Ringschluss Nord	14
2.3.5	Bau der 2. Muldebrücke mit Anschluss an die B 185	14
2.3.6	Bau des Ringschlusses Nord	15
3	ANALYSE DER VERKEHRSENTWICKLUNG	16
3.1	Strukturdaten	16
3.1.1	Einwohner 2003 und Entwicklung bis 2015	16
3.1.2	Arbeitsplätze 2003 und Entwicklung bis 2015	19
3.1.3	Motorisierungsentwicklung	21
4	ERMITTLUNG DER VERKEHRSAUFGKOMMEN	22
4.1	Allgemeines	22
4.2	Verkehrsaufkommen im Jahr 2003	23
4.2.1	System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2003	23
4.2.2	Binnenverkehr 2003	24
4.2.3	Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr 2003	26
4.2.4	Gesamtverkehr 2003	26
4.3	Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr 2015	27
4.3.1	Binnenverkehr 2015	27
4.3.2	Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr 2015	28
4.3.3	Gesamtverkehr 2015	28
5	BEWERTUNG DER PLANFÄLLE-STRASSENNETZ	30
5.1	Verkehrsbelastungen Ist-Nullfall 2003	30
5.2	Prognose der Verkehrsentwicklung	34
5.2.1	Erläuterungen zur Methodik	34
5.2.2	Verkehrsbelastungen Prognose-Nullfall 2015	34
5.2.3	Verkehrsbelastungen Prognose-Planfall 2015 nach FNP '03 mit allen Strecken	36

5.3	Untersuchung der Wirkung einzelner Maßnahmen	39
5.3.1	Erläuterungen zur Methodik	39
5.3.2	Prognose 2015 - Randstraße am Flugplatz (FNP '03)	40
5.3.3	Prognose 2015 - nördliche Thomas-Müntzer-Straße (FNP '03)	42
5.3.4	Prognose 2015 - Walderseestraße (FNP '03)	43
5.3.5	Prognose 2015 - 2. Muldebrücke, Ringschluss Nord (FNP '03)	47
6	MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSBERUHINGUNG	50
6.1	Allgemeines	50
6.2	Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Stadtkern	51
6.3	Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten	58
7	KNOTENPUNKTE MIT STARK VERÄNDERTEN VERKEHRSELASTUNGEN	61
7.1	Allgemeine Betrachtungen	61
7.2	Kreisverkehrsplätze	61
7.3	Neue Lichtsignalanlagen	62
7.4	Rückbau von Lichtsignalanlagen	62
7.5	Umbau von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen	63
8	EMPFEHLUNGEN ZUR STRASSENNETZ- ENTWICKLUNG BIS 2015	64

0 VORBEMERKUNG

Am 17.03.2004 wurde vom Wirtschafts-, Planungs- und Bauausschuss der Stadt Dessau die Aufgabenstellung zur 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Dessau – Teil: Straßennetz und Verkehrsberuhigung beschlossen.

Die Basis für die Fortschreibung dieses VEP – Teil: Straßennetz und Verkehrsberuhigung bildeten:

- die 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau aus dem Jahr 1999 (VEP '99)
- der Flächennutzungsplan der Stadt Dessau aus dem Jahr 2003 (FNP '03)
- der Nahverkehrsplan der Stadt Dessau 2002-2006 (NVP '02-06)
- die Landesprognose zur Einwohnerentwicklung der Stadt Dessau (66.771 EW im Jahr 2015)
- das Stadtentwicklungskonzept 2001 (STEK '01)
- die Verkehrserhebungen aus dem Jahre 2003 (SrV 2003, Erhebung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs 2003) und

die folgenden grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Dessau:

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

Das Ziel der 3. Fortschreibung des VEP der Stadt Dessau besteht darin, die bisherigen Strategien und Maßnahmen des Verkehrskonzeptes zur Straßenentwicklung an den tatsächlichen Bedarf anzupassen. Der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll unter Beachtung der verkehrspolitischen Zielsetzungen der zukünftigen Verkehrsnachfrage entsprechen und sowohl die permanente Überlastung von Straßen als auch die Überdimensionierung von Verkehrswegen vermeiden.

Die 3. Fortschreibung des VEP betrachtet

- den gegenwärtigen Ausbauzustand des Straßennetzes mit den derzeitigen Verkehrsbelastungen,
- den gegenwärtigen Ausbauzustand des Straßennetzes mit den für das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsbelastungen,
- die Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2015 unter der Annahme, dass die Maßnahmen entsprechend des FNP '03 realisiert wurden. Dabei werden verschiedene Ausbauszenarien betrachtet, um Rückschlüsse auf Notwendigkeiten und Prioritäten zu ziehen und darauf begründet die Rangfolge geplanter verkehrsorganisatorischer und baulicher Maßnahmen für eine optimale Bauplanung zu ermitteln.

Somit ist die 3. Fortschreibung des VEP der Stadt Dessau - Teil: Straßennetz und Verkehrsberuhigung die Grundlage für die künftige Strategie eines wirtschaftlichen Ausbaus des Straßennetzes unter den veränderten Bedingungen der Stadtentwicklung.

1 RESÜMEE

Die 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) – Teil: Straßennetz und Verkehrsberuhigung bewertet erstmals die im Flächennutzungsplan 2003 (FNP '03) vorgenommene Modifizierung des Verkehrsentwicklungsplanes aus dem Jahr 1999 (VEP '99) im Bereich der Innenstadt. Während der VEP '99 noch von einer vollkommenen Sperrung der Kavallerstraße für den Kraftverkehr zu Gunsten einer reinen Fußgängerzone ausging, verfolgt man mit dem FNP '03 das Ziel, die Kavallerstraße als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zu gestalten. Damit soll eine restriktive Befahrung für PKW weiterhin möglich sein, ohne dass der Kfz-Verkehr dominant wird.

Vor dem Hintergrund einer abnehmenden Einwohnerzahl bis auf ca. 66.700 im Jahr 2015, der Verlagerung des Verkehrs auf die umweltschonenden Verkehrsmittel Rad, Straßenbahn und Bus durch die Erhöhung ihrer Attraktivität und durch die Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Zielen der Innenstadt, waren Aussagen zum zukünftigen Straßenverkehr und zum notwendigen Umfang des Ausbaus der Straßeninfrastruktur zu treffen.

Mit der zu erwartenden Entwicklung der Einwohnerzahl und der Zahl der Arbeitsplätze ist für das Jahr 2015 mit einem Rückgang des Verkehrsaufkommens auf ca. 96 % der Werte des Jahres 2003 zu rechnen.

Mit zukünftig 162.000 Kfz-Fahrten/24 h ist das prognostizierte Verkehrsaufkommen geringer als das im VEP '99 für das Jahr 2010 prognostizierte Verkehrsaufkommen mit 200.000 Kfz-Fahrten/24 h.

Allerdings sind dabei zwei gegensätzliche Entwicklungen des Kfz-Verkehrs zu verzeichnen. Einerseits gibt es wegen des Einwohnerschwundes einen starken Rückgang des Binnenverkehrs, andererseits ist eine Zunahme des Pendler- und Durchgangsverkehrs zu erwarten.

In Kenntnis des rückläufigen Verkehrsaufkommens wurden die folgenden im Straßennetz geplanten Netzabschnitte dahingehend bewertet, ob sie zur Umsetzung der Zielstellung der Verkehrskonzeption notwendig sind oder ob der Verkehr über bereits vorhandene Straßen stadtverträglich abgewickelt werden kann:

- a) Bau der Randstraße am Flugplatz
- b) Ausbau der nördlichen Thomas-Müntzer-Straße,
- c) Ausbau der Walderseestraße,
- d) Bau der 2. Muldebrücke mit Anschluss an die B 185 und des Ringschlusses Nord

Die geplante Stadteinfahrt Nord und die Bahnhofstraße sind, wie auch die geplante Ortsumgehung Mosigkau, nicht Gegenstand dieser Bewertung.

Die im Bau befindliche Stadteinfahrt Nord und die Bahnhofstraße werden als notwendige Bestandteile des Netzes der zukünftigen Hauptverkehrsstraßen angesehen. Diese Streckenabschnitte gehören zur neuen Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 184 in der Stadt Dessau. Ohne diese Netzergänzungen können die Verlagerungen des Verkehrs aus dem Stadtzentrum und den Wohngebieten sowie die verbesserte Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete nicht erreicht werden.

Zu diesem System der Bundesstraßen gehört auch die im Bundesverkehrswegeplan festgeschriebene Ortsumgehung Mosigkau der Bundesstraße B 185, die durch die Entlastung der Ortslage Mosigkau zu einer wesentlichen Verbesserung der Wohnqualität führt und eine denkmalgerechte Gestaltung des Umfeldes der von der UNESCO als Weltkulturerbe anerkannten Mosigkauer Schlossanlage ermöglicht.

Zu a) Bau der Randstraße am Flugplatz

Die Prognoseberechnungen für das Jahr 2015 haben ergeben, dass die geplante Randstraße am Flugplatz eine relativ geringe Belastung von 3.500 Kfz/24 h aufnehmen würde. Die Verkehrsprognoseberechnungen zeigen auch, dass ohne die Randstraße am Flugplatz eine Überlastung des umliegenden Straßennetzes nicht nachweisbar ist. Für diesen Planfall wird sogar eine bessere Auslastung des vorhandenen Hauptstraßennetzes (Alte Landebahn, Hermann-Köhl-Straße) nachgewiesen. Voraussetzung ist, dass der Bau der 2. Richtungsfahrbahn der Hermann-Köhl-Straße (21.000 Kfz/24 h) durch Errichtung des fehlenden 2. Brückenbauwerkes über die Eisenbahnstrecke Dessau-Köthen erfolgt. Dieser 4-streifige Ausbau im Zuge der Hermann-Köhl-Straße ist allerdings auch unabhängig vom Verzicht auf die Randstraße am Flugplatz zu empfehlen, um auf der neuen Ortsdurchfahrt im Zuge der B 184 einen durchgängig leistungsfähigen Ausbaustandard ohne Engstellen gewährleisten zu können.

Die verkehrsplanerischen Berechnungen weisen nach, dass der Bau der Randstraße am Flugplatz unter der Voraussetzung des 4-streifigen Endausbaus der Hermann-Köhl-Straße bis zum Prognosejahr 2015 nicht erforderlich ist.

Zu b) Ausbau der nördlichen Thomas-Müntzer-Straße

Der Ausbau der nördlichen Thomas-Müntzer-Straße zwischen Raguhner Straße und Kabelweg schafft für ca. 3.700 Kfz/24 h zwar eine kürzere Verbindung vom Süden zur Askanischen Straße, jedoch sind die Auswirkungen auf das übrige Straßennetz bei vorläufigem Verzicht auf die Umsetzung dieser Maßnahme unkritisch.

Bei einem Verzicht auf den Ausbau der Thomas-Müntzer-Straße verteilt sich der Verkehr insgesamt unkritisch auf das angrenzende Straßennetz, so dass ein Ausbau der Thomas-Müntzer-Straße bis zum Jahr 2015 nicht empfohlen wird.

Zu c) Ausbau der Walderseestraße

Die Walderseestraße als Verbindung zwischen Albrechtstraße und Ringschluss Nord stellt die nördlichste Variante einer Ost-West-Umgehung der Innenstadt dar. Für den reinen Durchgangsverkehr zwischen der B 185-Ost und der L 63 (Aken/Calbe), der mit 450 Kfz/24 h prognostiziert wurde, beträgt der Umweg etwa das Dreifache des direkten Weges durch die Innenstadt, so dass dieser geringe Verkehr die Walderseestraße nicht nutzt. Für alle anderen Relationen des Durchgangsverkehrs stellt die Walderseestraße ebenfalls keine attraktive Verbindung dar.

Etwa die Hälfte des prognostizierten Verkehrs auf der Walderseestraße (3.000 Kfz/24 h) ist Quell- und Zielverkehr des Industrie- und Gewerbeparks Nord, der die B 184 allerdings auch über die bestehenden Anschlüsse erreicht. Der restliche Verkehr von etwa 1.500 Kfz/24 h (maximal 150 Kfz in der Spitzenstunde) verteilt sich bei Verzicht auf den Ausbau der Walderseestraße unkritisch auf das bestehende Straßennetz.

In Abwägung der Vor- und Nachteile der verkehrsplanerischen Erkenntnisse und in Anbetracht der Tatsache, dass der Ausbau der Walderseestraße im Konflikt zum Erholungswert der angrenzenden Kleingartenanlage und zum geschützten Naturraum steht, wird der Ausbau der Walderseestraße bis zum Jahr 2015 nicht für notwendig erachtet.

Zu d) Bau der 2. Muldebrücke mit Anschluss an die B 185 und des Ringschlusses Nord

Der Bau der 2. Muldebrücke ist prinzipiell immer im Zusammenhang mit dem Ringschluss Nord zu sehen, da somit die östliche Umfahrung des Stadtzentrums und des Wohngebiets Dessau Nord erst möglich ist.

Diese beiden Maßnahmen schaffen, in Verbindung mit der Realisierung der Stadteinfahrt Nord und der Bahnhofstraße, die infrastrukturelle Voraussetzung für eine nachhaltige Verkehrsberuhigung der Innenstadt und der Wohngebiete Dessau Nord und Ziebigk/Siedlung.

Die 2. Muldebrücke und der Ringschluss Nord entziehen der Innenstadt und den angrenzenden Wohngebieten einen sehr hohen Anteil an Verkehrsbelastung (z.B. 9.000 bis 10.800 Kfz/24 h im Bereich Friederikenplatz) und verbessern die Anbindung der Industrie- und Gewerbeparks Nord und Schlachthof an das Bundesstraßennetz.

Ausgehend von der nachgewiesenen starken Entlastungswirkung für die Innenstadt und das Stadtgebiet Dessau Nord durch den Bau der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Nord zeigt sich, dass ohne Realisierung dieser Straßenbauvorhaben die im FNP '03 definierten verkehrspolitischen Ziele nicht erreicht werden können. Deshalb wird der Bau der 2. Muldebrücke einschließlich des Ringschlusses Nord als vordringliche Straßennetzergänzung empfohlen.

Mit dem Ausbau des Straßenhauptnetzes entsprechend den oben genannten Empfehlungen entsteht ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz. Die damit verbundenen Verkehrsverlagerungen führen dazu, dass die notwendigen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt und der Wohngebiete Nord und Ziebigk/Siedlung umgesetzt werden können. Die trennende Wirkung starker Verkehrsströme ist somit nicht mehr gegeben. Neben verkehrsorganisatorischen Lösungen bieten die überbreiten Fahrbahnen der ehemaligen Abschnitte der Bundesstraßen (Kavalierestraße, Askanische Straße) Freiräume für eine attraktive Innenstadtgestaltung. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, die Verkehrswege so zu gestalten, dass trotz massiver Verkehrsberuhigung und der Priorisierung der öffentlichen Verkehrsmittel die Erreichbarkeit von Geschäften, Büros und anderen Gewerbeansiedlungen der Innenstadt mit dem Pkw ermöglicht wird und so ein stadtverträglicher Verkehr zur Vitalisierung der Innenstadt beitragen kann.

Zur Verwirklichung dieser Vorstellungen wurden u.a. Vorschläge zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt im Bereich der Kavalierestraße zwischen Museumskreuzung und Katholischer Kirche, der Zerbster Straße (Nordabschnitt), der Askanischen Straße östlich der Museumskreuzung und des Albrechtsplatzes untersucht und bewertet. In diesem Zusammenhang steht auch die im Dessauer Nahverkehrsplan verankerte Einrichtung einer Zentralhaltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Kavalierestraße.

Ohne die Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Kavalierestraße (z.B. Rückbau auf 2 Kfz-Fahrs Spuren, Bau eines Kreisverkehrplatzes an Stelle der LSA-Kreuzung Kavalierestr./ Ferdinand-von-Schill-Straße, Errichtung einer Zentralhaltestelle des

ÖPNV) und der Askanischen Straße (Rückbau zwischen Kavalierstraße und Ludwigshafener Straße) findet die Verdrängung des durchfließenden Verkehrs aus der Innenstadt nicht in dem gewünschten Maße statt. Gleiches gilt auch für die Wohngebiete Ziebigk/Siedlung und Dessau Nord, deren Verkehrsberuhigung u.a. nur durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen an der Kreuzung Sieben Säulen und in der Karlstraße sowie durch Rückbau der Albrechtstraße optimiert werden kann.

Der tangentielle Ausbau des Straßennetzes durch den Ringschluss Nord und die 2. Muldebrücke im Zusammenhang mit der Stadteinfahrt Nord und der Bahnhofstraße ermöglicht die Verkehrsberuhigung der Innenstadt und der Wohngebiete Ziebigk/Siedlung und Dessau Nord. Der Umbau der Kavalierstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in Verbindung mit flankierenden baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen in der Askanischen Straße und im Bereich Zerbster Straße/Albrechtsplatz bilden, neben der notwendigen Verkehrsberuhigung der Ziebigker Straße, der Karlstraße und der Albrechtstraße, die wesentlichen Kernelemente für die angestrebte Verkehrsentslastung.

In Kenntnis der Wirkung der untersuchten Einzelmaßnahmen auf die Umsetzung des Dessauer Verkehrsleitbildes wird folgende Rangfolge der wichtigsten Straßenvorhaben und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen vorgeschlagen:

- 1. Bau der Stadteinfahrt Nord und der Bahnhofstraße**
- 2. Umsetzung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Wohngebiet Ziebigk/ Siedlung (Bau des Kreisverkehrs Sieben Säulen)**
- 3. Bau der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Nord**
- 4. Umsetzung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Stadtkern und im Wohngebiet Dessau Nord**
- 5. Umgestaltung der Knotenpunkte mit deutlich veränderten Verkehrsbelastungen (Bau von Kreisverkehrsplätzen, Rück-, Um- und Neubau von Lichtsignalanlagen)**
- 6. 4-streifiger Endausbau der Hermann-Köhl-Straße**

Der Bau der Ortsumgehung Mosigkau liegt in der Zuständigkeit des Bundes und entzieht sich somit der Bauplanung der Stadt Dessau.

2 DAS STRASSENNETZ UND DESSEN ENTWICKLUNG

2.1 Allgemeines

Dessau liegt am Kreuzungspunkt zweier Bundesstraßen. In Nord-Süd-Richtung verläuft die B 184 (Magdeburg-Leipzig) und in Ost-West-Richtung die B 185 (BAB A 9 – Harz/Alexisbad). Beide überregionale Verkehrsadern queren einander derzeit noch in der Innenstadt am Knoten Askanische Straße/Kavalierrstraße (Museumskreuzung). Im Osten wird Dessau von der Autobahn A 9 (Berlin-München) tangiert. Die Hauptanbindung des städtischen Straßennetzes an die A 9 erfolgt über die Anschlussstellen Dessau-Ost und Dessau-Süd.

Neben den genannten Bundesfernstraßen gibt es die Landesstraßen: L 63 (Aken/Calbe), L 131 (Oranienbaum), L 133 (Vockerode), L 134 (Quellendorf) und die L 135 (Sollnitz). Weiterhin gehören die Kreisstraßen nach Chörau, Raguhn und der Straßenabschnitt zwischen der L 135 und Kleutsch zum klassifizierten Straßennetz Dessaus. Diese klassifizierten Straßen sind in dem Netz der Hauptsammel- und Sammelstraßen, welche die Stadtteile und Kernstadtbezirke verbinden, integriert.

Der Flächennutzungsplan 2003 (FNP '03) der Stadt Dessau und der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt bzw. deren Fortschreibungen definieren einerseits die verkehrspolitischen Zielstellungen und andererseits Lösungsvorschläge zur Erreichung der Zielstellungen. Damit bilden FNP '03 und VEP die Basis für die Entwicklung des Straßennetzes.

Entsprechend des FNP '03 stellt sich das Zielgerüst für die 3. Fortschreibung des VEP wie folgt dar:

- Sicherung und Gewährleistung der bestehenden und bisher nicht umfassend berücksichtigten Mobilitätsansprüche,
- Verkehrsverlagerung auf umweltschonende und flächensparende Verkehrsmittel,
- Beachtung der verkehrlichen Verknüpfung zwischen Stadt und Umland,
- Verkehrsverlagerung auf konfliktarme Trassen,
- Beachtung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs, d.h. Verringerung der Umweltbelastungen durch Lärm, Abgase und Flächenverbrauch.

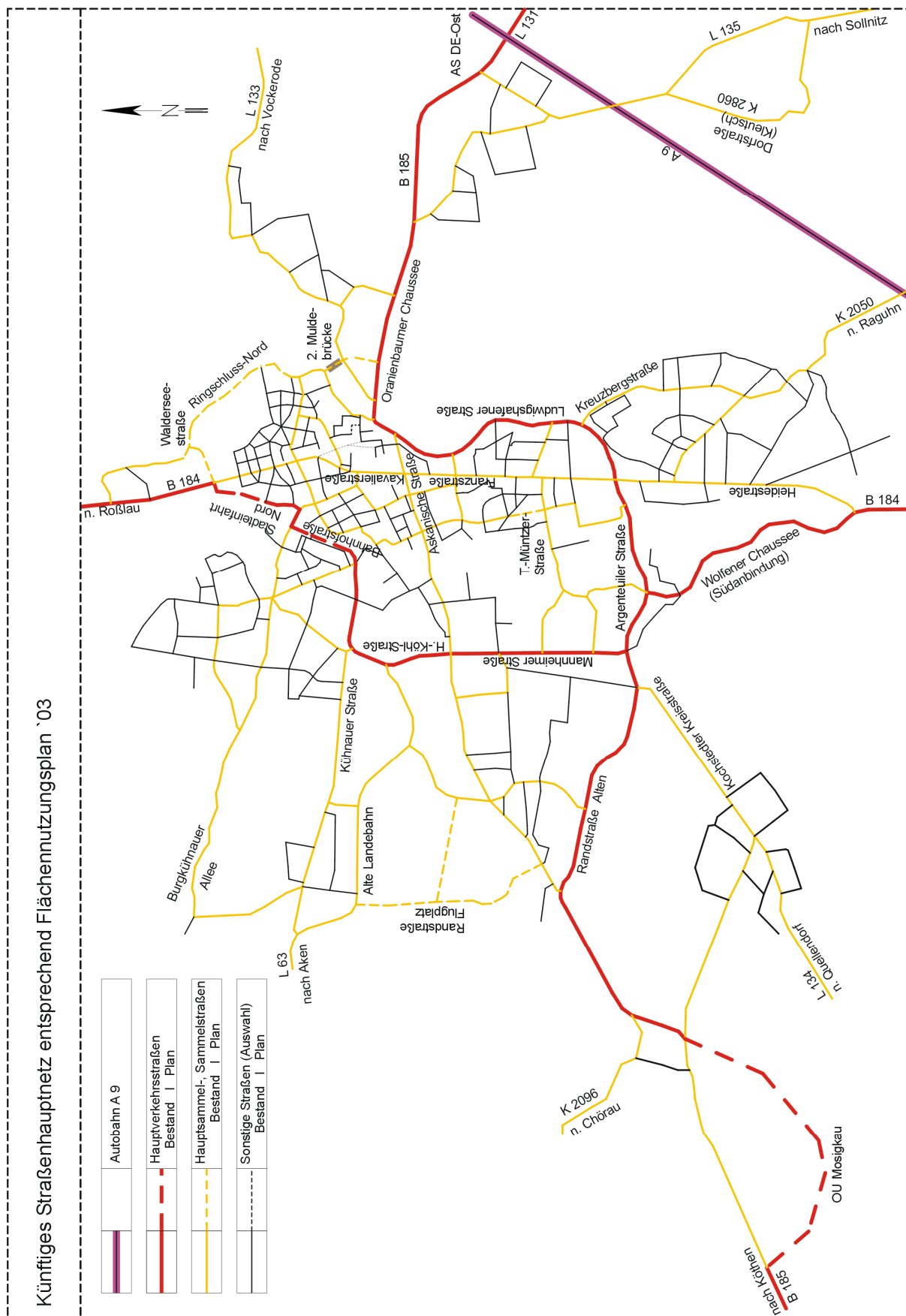
- Beachtung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs durch
 - Schaffung, Erhaltung und Gestaltung von Straßenräumen, Plätzen, Fußgängerzonen und Grünflächen,
 - Sicherstellung und Wiederherstellung von Räumen für städtisches Leben (z.B. Handel, Aufenthalt und Freizeit),
 - Sicherstellung der Stadterschließung,
 - Reduzierung der Anteile des Schwerverkehrs in sensiblen Stadtgebieten,
 - Führung der Verkehrsströme auf möglichst unempfindlichen Straßenzügen,
 - Begünstigung von verkehrssicheren Verkehrsabläufen und
 - Förderung der Stadt der kurzen Wege
- Vernetzung der VEP-Bausteine zu einem Mobilitätsmanagement.

Dieses Zielgerüst ist die Basis für das Verkehrsleitbild der 3. Fortschreibung des VEP.

Im Unterschied zum VEP '99 verfolgt der FNP '03 nicht mehr das Ziel, die Kavallerstraße zur Fußgängerzone (Sperrung für den Kfz-Verkehr) umzugestalten, sondern sie als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zu entwickeln. Damit soll eine eingeschränkte Kfz-Mobilität mit kurzen Wegen im Stadtzentrum ermöglicht werden, die die Entwicklungschancen und die Erlebbarkeit der Innenstadt nicht einschränkt. Diese konkrete Zielsetzung zur Innenstadtentwicklung, sowie das bestehende Straßennetz einschließlich der im FNP '03 enthaltenen Netzergänzungen (siehe Abbildung Seite 10) bilden den Ausgangspunkt der verkehrsplanerischen Untersuchungen zur 3. Fortschreibung des VEP.



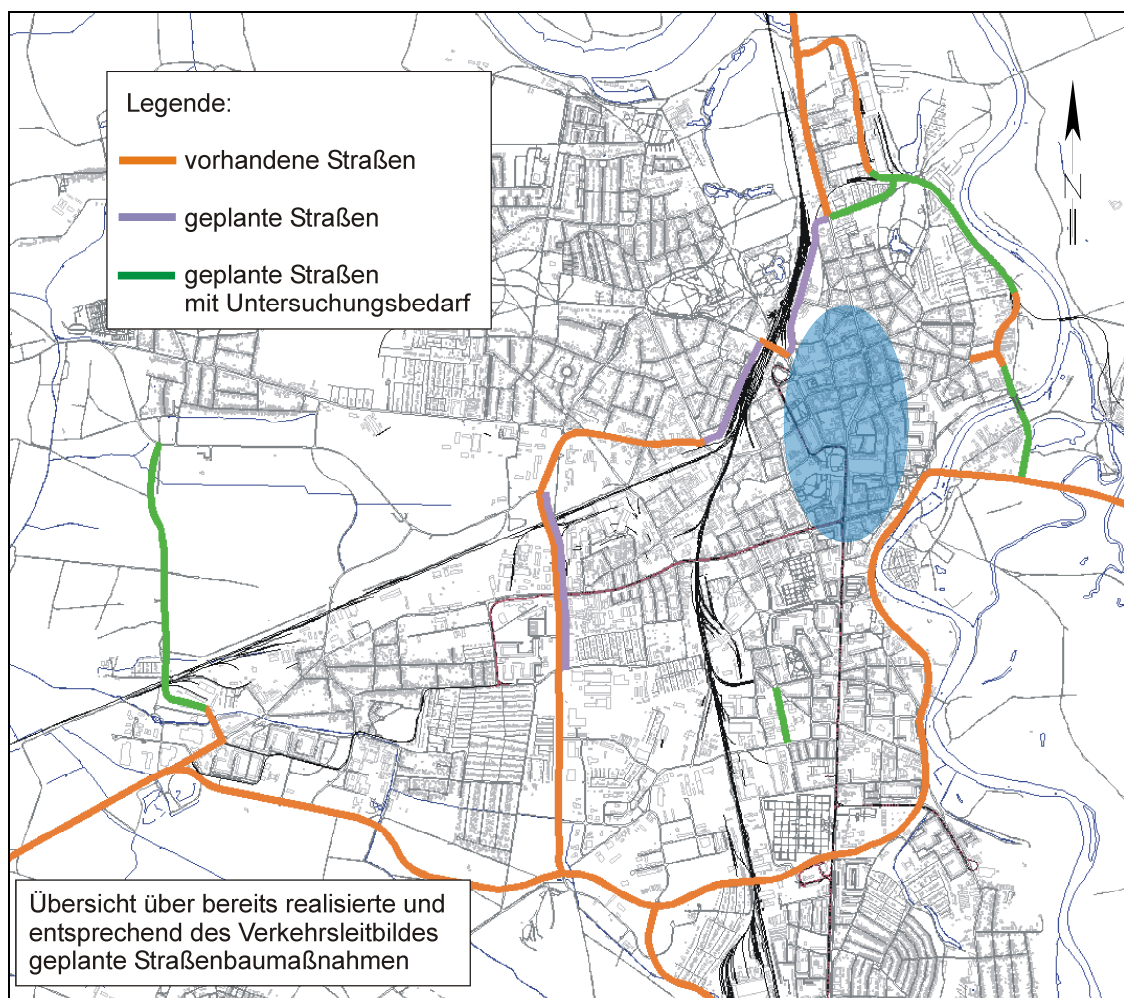
Künftiges Straßenhauptnetz entsprechend Flächennutzungsplan '03'



Künftiges Straßenhauptnetz entsprechend Flächennutzungsplan '03

2.2 Straßennetz und Verkehrsleitbild

Das Ziel der Verkehrspolitik in der Stadt Dessau besteht nach wie vor darin, den Durchgangsverkehr und den täglichen Pendlerverkehr auf leistungsfähige Verkehrsstrassen außerhalb des Stadtzentrums bzw. der Wohnbebauung zu verlagern, die schnelle Erreichbarkeit der Gewerbeflächen sicherzustellen, den öffentlichen Personennahverkehr attraktiv zu gestalten und die für Dessau traditionelle Nutzung des Fahrrads zu fördern. Vorrangiges Ziel ist ebenfalls, die Innenstadt zu einem städtischen Erlebnisbereich für Einwohner und Besucher werden zu lassen, in der Fußgängern und Radfahrern sowie Bus und Bahn weitestgehend Vorrang eingeräumt wird. Die unten dargestellte Übersicht der bereits realisierten und noch geplanten Maßnahmen soll verdeutlichen, durch welche Straßenbauvorhaben dieses Leitbild bereits umgesetzt wurde und in der Zukunft vervollkommen werden soll.



Während die orangefarbenen Linien bereits realisierte Abschnitte des Straßennetzes darstellen, handelt es sich bei den violett gefärbten Linien um geplante Vorhaben. Die grünen Linien stellen ebenfalls geplante Maßnahmen dar, deren Realisierungsnotwendigkeit jedoch bis zum Jahr 2015 in der 3. Fortschreibung des VEP zu prüfen ist. Der in der Zukunft verkehrsberuhigte Innenstadtbereich wurde schematisch als blaue Fläche hervorgehoben.

Der Plan verdeutlicht, dass im Osten, Süden und Westen der Stadt mit der Ludwigshafener Straße, der Argenteuiler Straße, der Randstraße Alten und der Mannheimer Straße leistungsfähige tangentielle Verbindungen entstanden sind, die den Süden der Stadt bereits entlasten. Die Entlastungswirkungen im Verlauf der Heidestraße und Franzstraße in Nord-Süd-Richtung und in der Askanischen und Altener Straße in der Ost-West-Relation wurden durch Verkehrszählungen nachgewiesen. Durch den konsequenten Rückbau dieser Trassen auf 2 Kfz-Fahstreifen hat sich der Verkehr wie gewünscht auf die Tangenten verlagert.

Offensichtlich wird aber auch, dass es im Stadtzentrum und in den Wohngebieten Ziebigk/Siedlung und Dessau Nord noch keine annehmbaren, leistungsfähigen Alternativen zur Umfahrung z.B. der Museumskreuzung, der Kavalierrstraße, der Albrechtstraße, der Askanischen Straße, des Friederikenplatzes und der Ziebigker Straße bestehen.

Mit der Verlagerung der B 184 auf die östliche Kühnauer Straße, die geplante Bahnhofstraße, die neue Bahnhofsbrücke und die im Bau befindliche Stadteinfahrt Nord wird eine leistungsfähige Trasse angeboten, die den Verkehr der Nord-West- und Nord-Süd-Relation aufnehmen wird.

Bis zum Prognosezeitpunkt 2015 wird davon ausgegangen, dass die gesamte Nord-Süd-Verbindung der B 184 mit der westlichen Stadtzentrumsumfahrung verkehrswirksam ist.

Die 3. Fortschreibung des VEP zeigt die Szenarien auf, die sich mit dem Ausbau oder auch Nichtausbau von weiteren im FNP '03 ausgewiesenen Ergänzungen für das Hauptstraßennetz der Stadt bis zum Jahr 2015 ergeben.

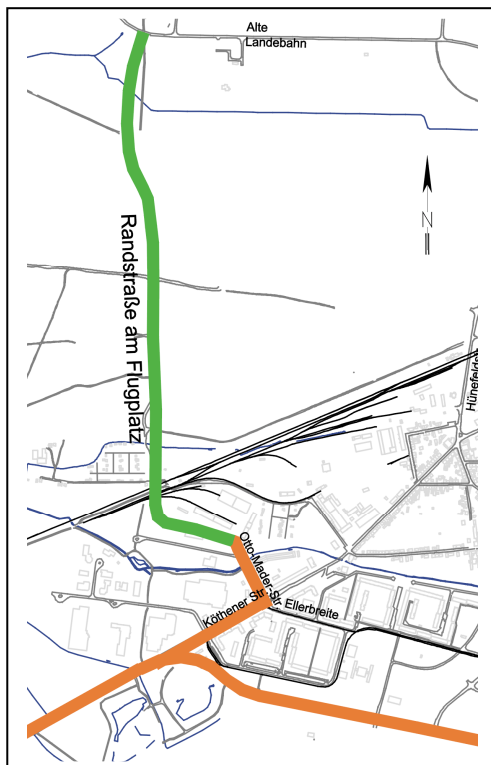
2.3 Einzelmaßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes

2.3.1 Allgemeines

Wie bereits erwähnt sieht der bisherige VEP '99 sowie der FNP '03 vielfältige Einzelmaßnahmen zur Entwicklung des Straßenhauptnetzes vor. Die Stadteinfahrt Nord, die Bahnhofstraße und die Ortsumgehung Mosigkau bilden als Abschnitte der neuen Bundesstraßenführung der B 184 und B 185 wichtige Einzelmaßnahmen, die in den Prognoseszenarien der 3. Fortschreibung des VEP als vorhanden betrachtet werden.

Ursache dafür ist die schon für 2005 geplante Verkehrsübergabe der sich in Realisierung befindlichen Stadteinfahrt Nord, der voraussichtliche Fertigstellungstermin der Bahnhofstraße bis zum Jahr 2006 sowie die Aufnahme der Ortsumgehung Mosigkau in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003. Insoweit beschränken sich die verkehrsplanerischen Untersuchungen auf die im Folgenden beschriebenen Straßennetzergänzungen.

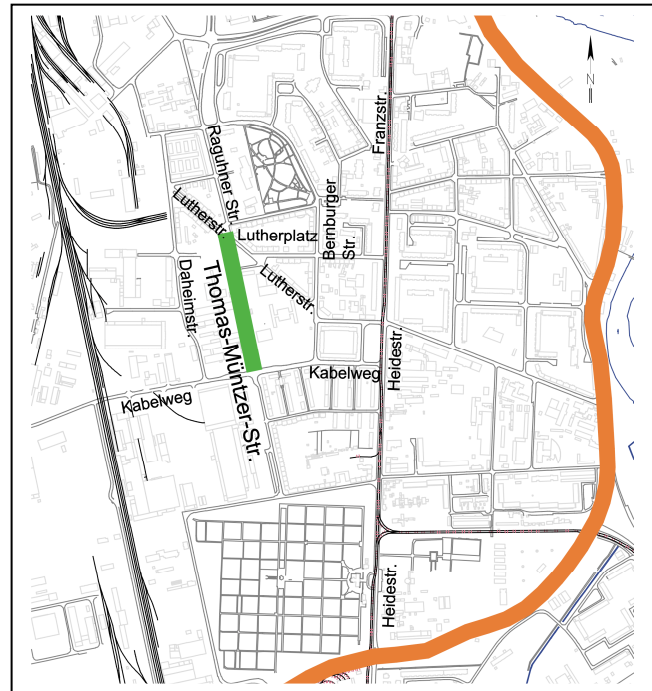
2.3.2 Bau der Randstraße am Flugplatz



Die geplante Randstraße am Flugplatz fungiert als kurze tangentielle Verbindung zwischen der L 63-Alte Landebahn und der Köthener Straße-B 184. Sie soll darüber hinaus die Anbindung der Gewerbe- und Industriegebiete Flugplatz und West an das übergeordnete Straßennetz verbessern. Die direkte Erschließung von Gewerbegrundstücken durch die Randstraße am Flugplatz ist nicht vorgesehen.

2.3.3 Ausbau der nördlichen Thomas-Müntzer-Straße

Der geplante Netzschluss der Thomas-Müntzer-Straße zwischen Kabelweg und Raguhner Straße soll die längeren, wohngebietsnahen Verbindungen über die Bernburger Straße und die Lutherstraße ersetzen und vom Süden (Argenteuiler Straße) den Verkehr in Randlage zwischen Wohn- und Gewerbegebieten zur Raguhner Straße/Amalienstraße führen.



2.3.4 Ausbau der Walderseestraße zwischen Albrechtstraße und Ringschluss Nord

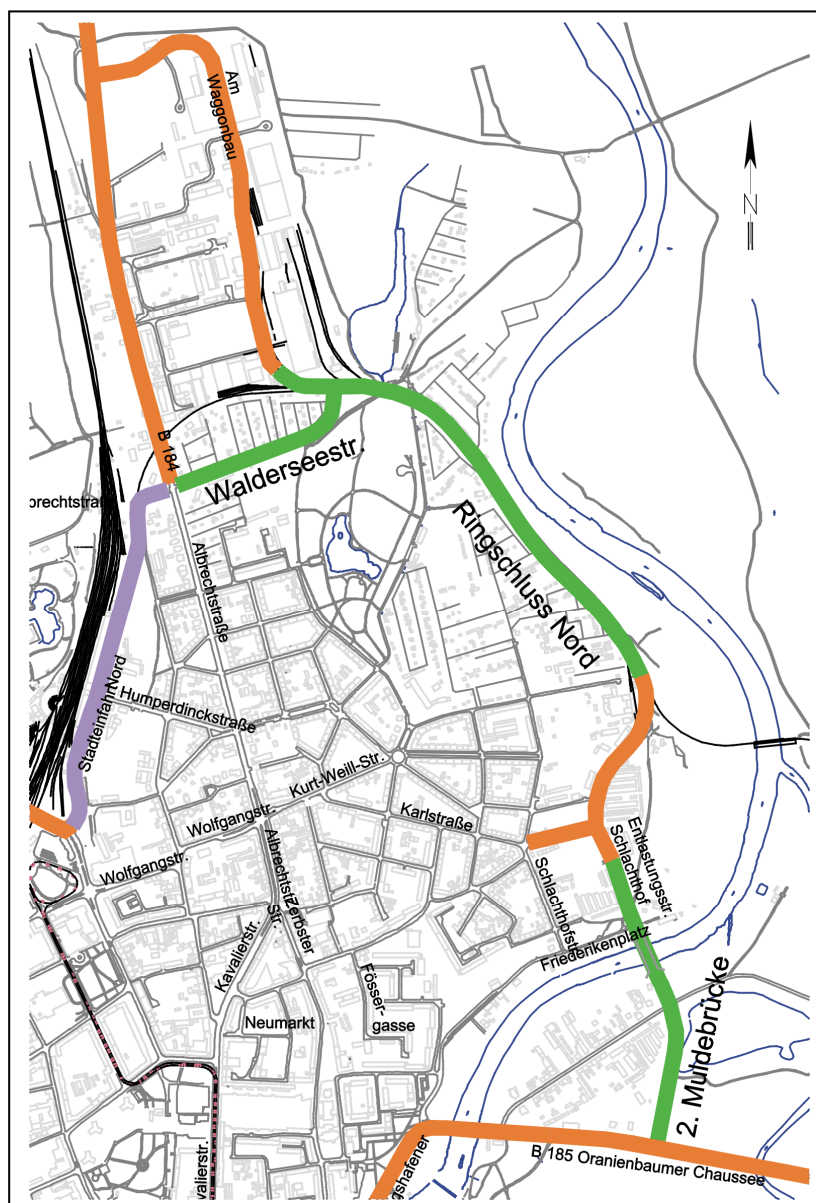
Die Walderseestraße ist als kurze Verbindung zwischen Albrechtstraße/Stadteinfahrt Nord und dem Ringschluss Nord konzipiert. Sie soll die nördliche Umfahrung des Stadtgebietes Dessau Nord ermöglichen (siehe Abbildung Seite 15).

2.3.5 Bau der 2. Muldebrücke mit Anschluss an die B 185

Die 2. Muldebrücke ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen der B 185 - Oranienbaumer Chaussee und der Entlastungsstraße Schlachthof. Diese Straßenverbindung ist der südlichste Bauabschnitt der geplanten nordöstlichen Umfahrung der Innenstadt und des Wohngebietes Dessau Nord (siehe Abbildung Seite 15).

2.3.6 Bau des Ringschlusses Nord

Der Ringschluss Nord verbindet mit dem Bau der 2. Muldebrücke die B 185 mit der B 184 und gestattet die nordöstliche Umfahrung der Innenstadt und des Stadtgebietes Dessau Nord. Damit ist der Ringschluss Nord Teilstück einer stadtgebietsübergreifenden Entlastungsstraße, die den Industrie- und Gewerbepark Nord und das Gewerbegebiet Schlachthof besser an das überregionale Straßennetz anbindet.



3 ANALYSE DER VERKEHRSENTWICKLUNG

3.1 Strukturdaten

Die Strukturdaten der Stadt Dessau, d. h. die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung sowie die Verteilung der Gewerbe- und Wohnflächen bilden neben den Daten zur Verkehrsmittelbenutzung und Motorisierung die Basis für die Prognose der Verkehrsentwicklung. Die für diese Fortschreibung des VEP relevanten Daten wurden dem Flächennutzungsplan 2003 (FNP '03) der Stadt Dessau und dem Stadtentwicklungskonzept 2001 (STEK '01) entnommen.

3.1.1 Einwohner 2003 und Entwicklung bis 2015

Die im FNP '03 ausgewiesene Einwohnerentwicklung basiert auf der überarbeiteten 2. Regionalisierten Bevölkerungsprognose bis 2015 des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt. Der Stadt Dessau wird danach bis zum Jahre 2015 ein Einwohnerverlust von 21,4 % gegenüber dem Basisjahr 1999 vorausgesagt. Bezogen auf das Jahr 2003 wird mit einem Bevölkerungsrückgang von 14,8 % gerechnet. Die kreisfreie Stadt Dessau und der Landkreis Bitterfeld (-18,4 %) sind laut dieser Prognose besonders stark vom Einwohnerverlust betroffen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die erwartete Bevölkerungsabnahme für Dessau insgesamt und für die einzelnen Stadtteile. Eine Abnahme der Einwohnerzahlen ist in nahezu allen Stadtteilen zu verzeichnen, am stärksten aber in der südlichen Innenstadt, im Westen und am Zoberberg.

Neben der Abnahme der Bevölkerung gibt es auch Veränderungen in der Entwicklung der Altersstruktur. Für die Prognose des Verkehrsaufkommens im Jahr 2015 sind dabei folgende Trends relevant:

- die Abnahme der Bevölkerung in der Altersgruppe der 10 - 20-Jährigen (Schüler, Azubis),
- die Abnahme der Bevölkerung in der Altersgruppe der 20 – 60-Jährigen (erwerbsfähiges Alter) und
- die Zunahme der Bevölkerung in der Altersgruppe der über 65-Jährigen (Senioren/innen).

Die Folge dieser Entwicklung wirkt sich auf die Mobilitätsgewohnheiten der Bevölkerung aus. Der zunehmende Anteil der über 65-Jährigen stützt die in der ExWoSt-Qualitätsvereinbarung und im NVP '02-06 verankerte Zielstellung der Stadt Dessau zur Erhöhung der Beförderungsleistung von Bus und Straßenbahn zulasten des Pkw-Verkehrs.

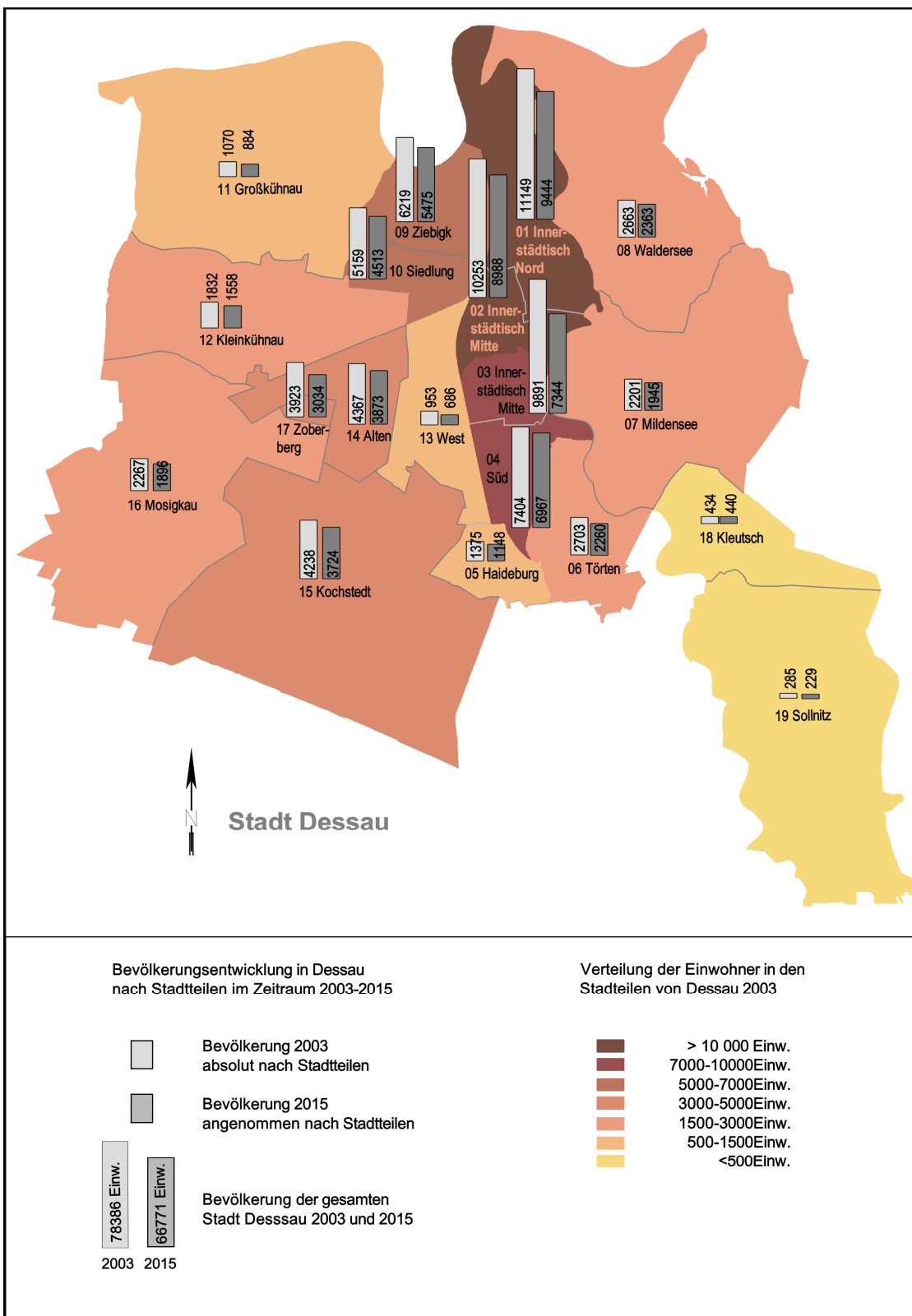
Verteilung der Bevölkerung in Dessau nach Stadtteilen					
		Entwicklung im Zeitraum 2003 bis 2015			
Stadtteil		31.12. 2003	2015	Veränderungen 2003 – 2015	
				Absolut	relativ
01	innerstädtisch Nord	11.149	9.444	- 1.705	-15,29 %
02	innerstädtisch Mitte	10.253	8.988	- 1.265	-12,34 %
03	innerstädtisch Süd	9.891	7.344	- 2.547	-25,75 %
04	Süd	7.404	6.967	- 437	-5,90 %
05	Haideburg	1.375	1.148	- 227	-16,51 %
06	Törten	2.703	2.260	- 443	-16,39 %
07	Mildensee	2.201	1.945	- 256	-11,63 %
08	Waldersee	2.663	2.363	- 300	-11,27 %
09	Ziebigk	6.219	5.475	- 744	-11,96 %
10	Siedlung	5.159	4.513	- 646	-12,52 %
11	Großkühnau	1.070	884	- 186	-17,38 %
12	Kleinkühnau	1.832	1.558	- 274	-14,96 %
13	West	953	686	- 267	-28,02 %
14	Alten	4.367	3.873	- 494	-11,31 %
15	Kochstedt	4.238	3.724	- 514	-12,13 %
16	Mosigkau	2.267	1.896	- 371	-16,37 %
17	Zoberberg	3.923	3.034	- 889	-22,66 %
18	Kleutsch	434	440	6	1,38 %
19	Sollnitz	285	229	- 56	-19,65 %
	Summe	78.386	66.771	- 11.615	-14,82 %

Neben der natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Geburten, Sterbefälle, Alterung) wird die Veränderung der Einwohnerzahl durch die überregionalen und regionalen Wanderungen der Bevölkerung bestimmt. Dabei sind überregionale Wanderungen von Ost (neue Bundesländer) nach West (alte Bundesländer) aus vorwiegend ökonomischen Gründen auch für den Raum Dessau festzustellen.

Regionale Wanderungen sind von den Kernstädten bzw. Verdichtungsgebieten in dezentrale ländlich geprägte Räume an den Stadtrand oder Umlandkreis zu verzeichnen.

Sie wirken auch in den Prognosezeitraum bis 2015 hinein, allerdings in abgeschwächter Form gegenüber der bisherigen Entwicklung der letzten 14 Jahre.

Bevölkerungsentwicklung in Dessau nach Stadtteilen im Zeitraum von 2003 - 2015



3.1.2 Arbeitsplätze 2003 und Entwicklung bis 2015

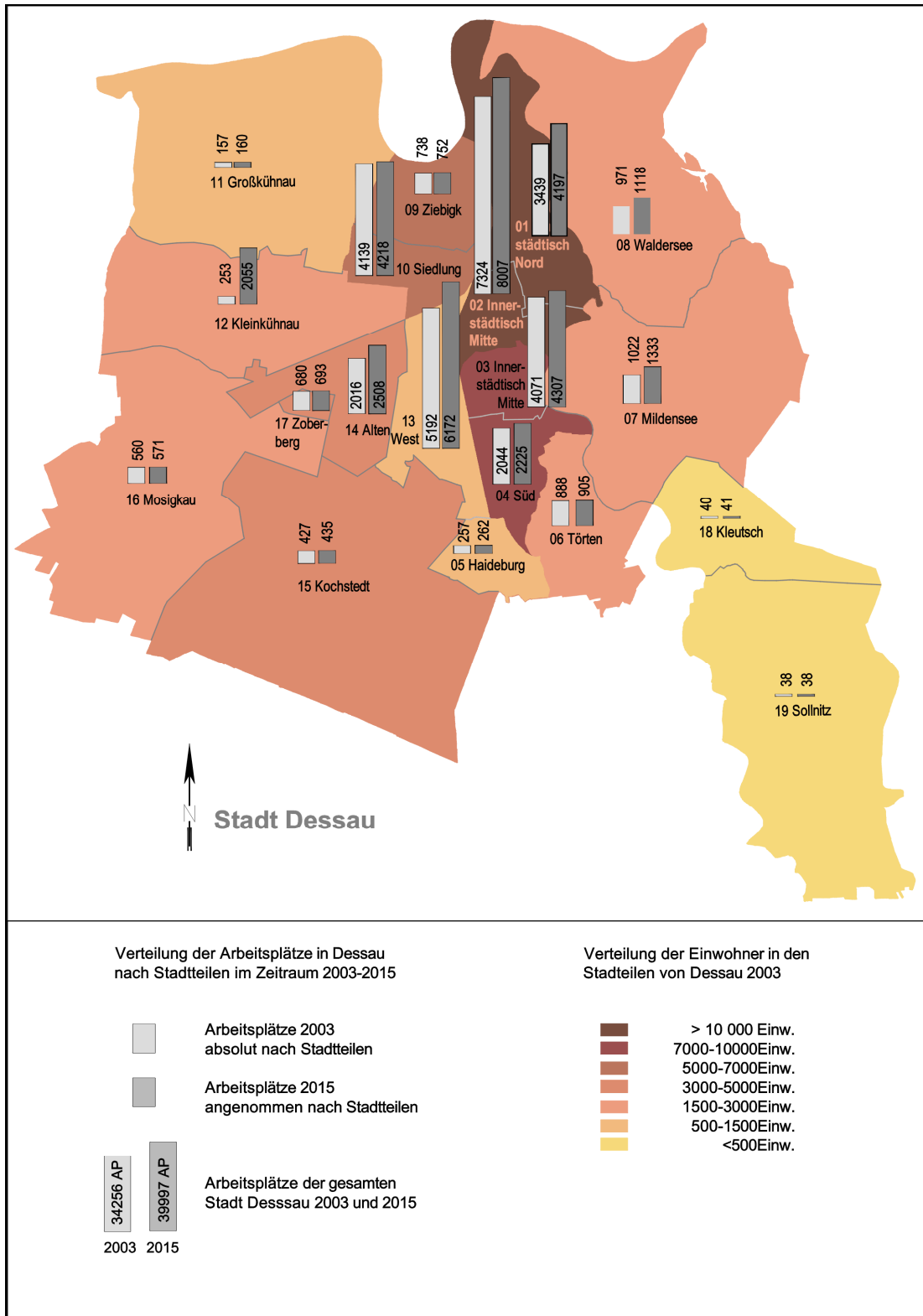
Im FNP '03 wird davon ausgegangen, dass das Arbeitsplatzangebot in den kommenden Jahren um ca. 16 - 17 % zunimmt.

Verteilung der Arbeitsplätze in Dessau nach Stadtteilen					
Stadtteil		Entwicklung im Zeitraum 2003 bis 2015			
		31.12. 2003	2015	Veränderungen 2003 - 2015	
				absolut	relativ
01	innerstädtisch Nord	3.439	4.197	758	22,04 %
02	innerstädtisch Mitte	7.324	8.007	683	9,33 %
03	innerstädtisch Süd	4.071	4.307	236	5,80 %
04	Süd	2.044	2.225	181	8,86 %
05	Haideburg	257	262	5	1,95 %
06	Törten	888	905	17	1,91 %
07	Mildensee	1.022	1.333	311	30,43 %
08	Waldersee	971	1.118	147	15,14 %
09	Ziebigk	738	752	14	1,9 %
10	Siedlung	4.139	4.218	79	1,91 %
11	Großkühnau	157	160	3	1,91 %
12	Kleinkühnau	253	2.055	1.802	712,25 %
13	West	5.192	6.172	980	18,88 %
14	Alten	2.016	2.508	492	24,4 %
15	Kochstedt	427	435	8	1,87 %
16	Mosigkau	560	571	11	1,96 %
17	Zoberberg	680	693	13	1,91 %
18	Kleutsch	40	41	1	2,5 %
19	Sollnitz	38	38	0	0 %
Summe		34.256	39.997	5.741	16,76 %

Wie aus der Tabelle und der nachfolgenden Grafik ersichtlich wird, entstehen die Arbeitsplätze vorwiegend in den westlichen Stadtteilen, insbesondere im Industrie und Gewerbegebiet Flugplatz, und im Bereich der Innenstadt.

Die Zunahme der Arbeitsplatzzahlen bei gleichzeitig rückläufigen Einwohnerzahlen untermauert die für die 3. Fortschreibung des VEP gültigen Prognosen des Landes und des Bundes, die von einem Anstieg des Pendlerverkehrs zwischen Stadt und Umland bis 2015 ausgehen.

Verteilung der Arbeitsplätze in Dessau nach Stadtteilen im Zeitraum von 2003 - 2015

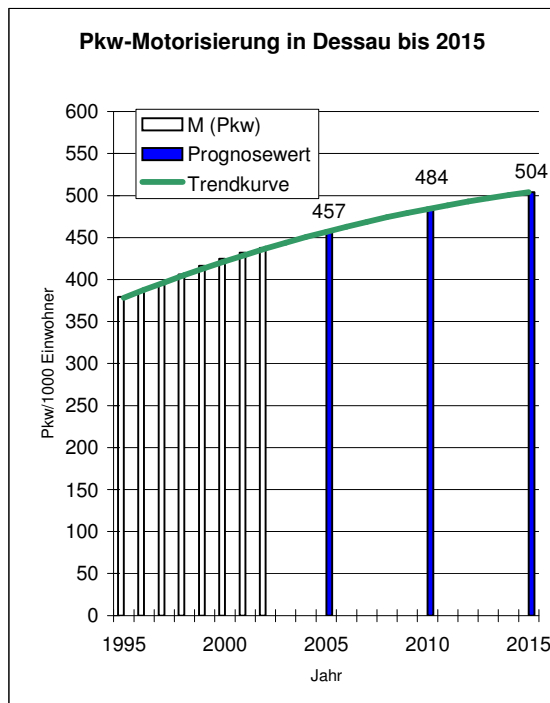


3.1.3 Motorisierungsentwicklung

Laut Statistik der Stadt Dessau ist die Anzahl der zugelassenen Pkw in den Jahren 1995 bis 2002 nahezu konstant bei ca. 35.000 Pkw geblieben. Der Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 EW) ist in diesem Zeitraum von 379 Pkw/1.000 EW auf 438 Pkw/1.000 EW angestiegen.

Entwicklung der Einwohnerzahl und der Pkw-Zulassungen in der Stadt Dessau			
Jahr	EW	Pkw	M (Pkw/1.000 EW)
1995	90.973	34.521	379
1996	90.090	34.820	387
1997	88.392	34.774	393
1998	85.992	34.891	406
1999	84.409	35.130	416
2000	82.723	35.145	425
2001	80.655	34.822	432
2002	79.314	34.708	438

Es wird angenommen, dass sich der bisherige Trend bis zum Jahr 2015 fortsetzt. Allerdings entwickeln sich die Daten in abgeschwächter Form, d. h. die jährlichen Zunahmeraten von 2003 bis 2015 sind geringer als die für den Zeitraum von 1995



bis 2002. Die Trendberechnung der Motorisierung wurde auf der Basis der bisherigen Entwicklung von 1995 - 2002 durchgeführt. Bei der Entwicklung der Motorisierungskennziffer M [Pkw/1.000 EW] ergibt sich dabei eine Zunahme auf 115 % von 2002 (M=438 Pkw/1.000 EW) bis 2015 (M=504 Pkw/1.000 EW). Das entspricht der Größenordnung, wie sie auch für die Szenarien des PKW-Bestandes in Deutschland (Shell PKW-Szenarien) als Grundlage für die Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung verwendet wurden.

Die Anzahl der PKW für das Jahr 2015 in Dessau wurde aus den berechneten Prognosezahlen der Einwohner und der Motorisierungskennziffer mit 33.650 Pkw ermittelt.

4 ERMITTLUNG DER VERKEHRSAUFKOMMEN

4.1 Allgemeines

Das Untersuchungsgebiet für die Modellrechnungen umfasst das **Stadtgebiet** von Dessau und das **Umland**. Die Einteilung des Untersuchungsgebietes ist für die Analyse- und Prognosemodellrechnungen gleich.

Aufgrund dieser Unterteilung wird der gesamte Verkehr in folgende räumliche Verkehrsarten unterteilt:

- **Binnenverkehr** (Quelle und Ziel liegen innerhalb des Stadtgebietes)
- **Quellverkehr** (die Quelle liegt im Stadtgebiet, das Ziel befindet sich im Umland)
- **Zielverkehr** (die Quelle befindet sich im Umland, das Ziel liegt im Stadtgebiet)
- **Durchgangsverkehr** (Quelle und Ziel liegen im Umland; der Weg führt durch das Stadtgebiet).

Für die Modellrechnungen wird das **Stadtgebiet** in 162 Verkehrsbezirke gegliedert. Da sich die Strukturdaten, wie Einwohnerzahl und Anzahl der Arbeitsplätze, auf Stadtteile beziehen, erfolgte eine Zusammenfassung der Verkehrsbezirke in 19 Makroverkehrsbezirke, die den 19 Stadtteilen von Dessau entsprechen.

Das **Umland** ist in 11 Verkehrsbezirke unterteilt. Die Unterteilung des Umlandes erfolgt nicht als flächenhafte Einteilung sondern als Zuordnung der Verkehrsströme zu den Einfallstraßen an der Stadtgrenze nach Dessau. Die Quellen und Ziele der Verkehrsströme im Umland selbst sind innerhalb dieser Untersuchung nicht von Bedeutung. Gegenstand der Untersuchungen ist der Verkehr an einem Werktag in Kfz/24 h.

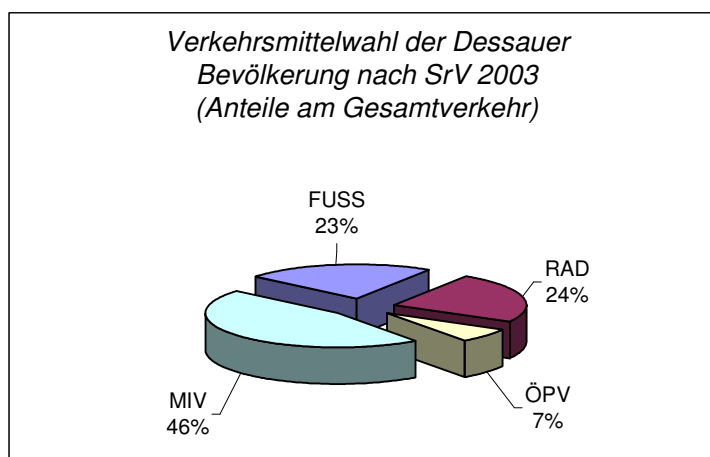
4.2 Verkehrsaufkommen im Jahr 2003

4.2.1 System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2003

In der Stadt Dessau fanden in den letzten Jahren regelmäßig Verkehrserhebungen (Zählungen und Befragungen) statt. Die Ergebnisse dieser Erhebungen sind die Grundlage zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens der Einwohner Dessaus, der Belastungsverhältnisse auf Straßenquerschnitten und Knotenpunkten sowie der Verkehrsströme des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind sowohl Eingangsgrößen für die vorliegende Untersuchung als auch, über längere Zeiträume betrachtet, Indikatoren für Veränderungen im Verkehrsverhalten bzw. für die Wirkungen (Erfolgskontrolle) von bereits durchgeführten Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrssystem der Stadt. Mit der Verkehrserhebung „**Mobilität in Städten - SrV 2003**“ der Technischen Universität Dresden wurden die Kennziffern der Mobilität 2003 für die Stadt Dessau ermittelt. Bei dieser Haushaltsbefragung wurden 599 Haushalte mit 1.252 Personen der Stadt Dessau zu ihrem Verkehrsverhalten und Fahrzeugbesitz befragt.

Mit diesen aus der Stichprobe ermittelten Kennziffern kann das Verkehrsaufkommen (Wege und Fahrten) der Einwohner an einem mittleren Werktag berechnet werden. Nach den benutzten Verkehrsmitteln werden die folgenden Verkehrsarten unterschieden: Fußgängerverkehr (FUSS), Radverkehr (RAD), Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV).



Der ÖPV-Anteil in Dessau ist mit 7 % gegenüber anderen Städten gleicher Größenordnung relativ gering, dafür ist der Rad-Anteil mit 24 % wesentlich größer als in vergleichbaren Städten.

Im Nahverkehrsplan der Stadt Dessau wird

bei der Entwicklung der Verkehrsnachfrage bis zum Jahr 2010 von einer Erhöhung des ÖPV-Anteils im Binnenverkehr von derzeit 6 % auf 10 % ausgegangen.

Dieser Zugewinn infolge eines verbesserten Angebotes soll ausschließlich durch Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs gewonnen werden, wobei die Stabilisierung der Anteile des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs durch ein Verkehrssystem der kurzen Wege weiter gefördert werden soll.

Aus den Ergebnissen der SrV-Erhebung des Jahres 2003 lassen sich für Dessau folgende Mobilitätsdaten (Wege / Person und Tag) für die einzelnen Verkehrsmittelgruppen und Verkehrsarten ableiten:

Verkehrsmittel	Binnenverkehr	%	Gesamtverkehr	%
FUSS	0,70	26,4	0,70	23,2
RAD	0,70	26,5	0,72	23,8
ÖPV	0,15	5,8	0,20	6,6
MIV	1,09	41,3	1,40	46,4
Summe	2,64	100	3,02	100

Aus der Einwohnerzahl von 78.286 und der Zahl der Wege je Person und Tag (3,02) ergibt sich somit eine **Gesamtwegezahl von etwa 236.400 pro Tag**.

4.2.2 Binnenverkehr 2003

Die Ermittlungen des **Binnenverkehrsaufkommens (Kfz-Fahrten) 2003** erfolgt auf der Grundlage folgender Daten:

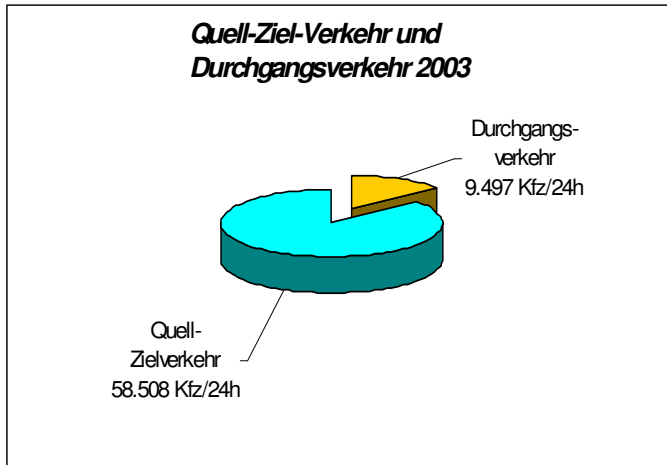
- Struktur- und Verhaltensdaten (**SrV 2003**) für den Personenverkehr
- Befragung "Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland" (**KiD 2002**) der Kfz-Halter im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für den Wirtschaftsverkehr
- Eichung der Modellrechnungen 2003 anhand der vorhandenen Straßenverkehrszählungen.

Mit **1,40 Fahrten je Person und Tag** (SrV) ergeben sich für den MIV bei **78.286 Einwohnern** im Jahr 2003 **109.740 Personen-Fahrten** einschließlich Mitfahrern. Bei einem absoluten Wert des MIV-Anteils am Binnenverkehr von **1,09 Fahrten/Person und Tag** ergibt sich für den Binnenverkehr ein Wert von 85.600 Personen-Fahrten/24 h. Unter Berücksichtigung des mittleren Besetzungsgrads der Fahrzeuge von **1,3 Personen/Kfz (SrV)** beträgt der **Einwohner-Binnenverkehr 65.850 Kfz/24 h**.

Für den Binnenwirtschaftsverkehr und den Binnenfremdverkehr (Binnenverkehr der Einpendler) lagen keine direkten Erhebungsergebnisse vor. Auf der Basis der KiD-Kennwerte für den Wirtschaftsverkehr können die Werte für den Binnenwirtschaftsverkehr geschätzt werden. Dementsprechend werden 26,5 % aller Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr erbracht. Zusammen mit dem Binnenfremdverkehr ist somit ein Anteil von ca. $\frac{1}{3}$ am Gesamtbinnenverkehr zu erwarten. Ausgehend vom Einwohner-Binnenverkehr ergibt sich ein Wert von ca. 33.000 Kfz-Fahrten/24 h für den Binnenwirtschafts- und Binnenfremdverkehr. Durch die Umlegung der Gesamtverkehrsmenge (Binnen-,Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr) auf das vorhandene Straßennetz und die Eichung mit den realen Zählergebnissen ergab sich letztlich ein Binnenwirtschafts- und Binnenfremdverkehr von ca. 35.000 Kfz/ 24 h. Somit wurde ein Gesamtbinnenverkehr von 100.850 Kfz/ 24 h ermittelt.

	Anteil	absolut (Kfz/24 h)
Einwohner-Binnenverkehr	2/3	65.850
Binnenwirtschafts- und Binnenfremdverkehr geschätzt	1/3	33.000
Binnenwirtschafts- und Binnenfremdverkehr nach Eichung		35.000
Gesamt-Binnenverkehr	1/1	100.850

4.2.3 Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr 2003



Die Verkehrsströme des **Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs für 2003 (Kfz-Fahrten/24 h)** ergeben sich direkt aus der Erhebung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs im Jahr 2003.

Bei dieser Verkehrserhebung wurden auf der B 184, der B 185 und der

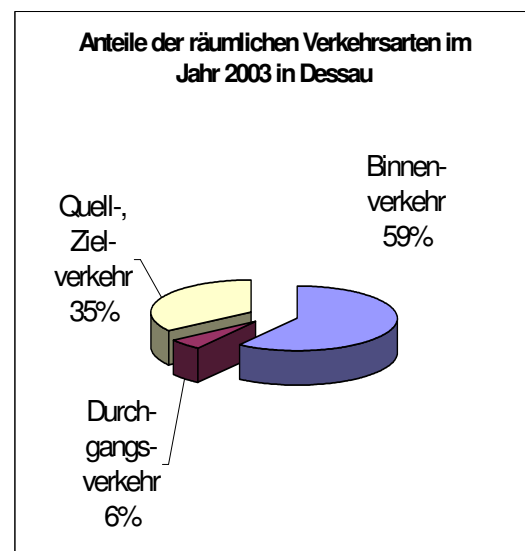
L 63 **7.857 Kfz/24 h** als Durchgangsverkehr erfasst. Zeitgleich wurden Querschnittszählungen auch an den weiteren sechs Ausfallstraßen durchgeführt. Entsprechend des ermittelten Durchgangsverkehrsanteils ergaben sich auf Basis der Querschnittszählungen ca. **1.640 Kfz/24 h**, die ebenfalls dem Durchgangsverkehr zuzurechnen sind. Dies ergibt einen **Gesamt-Durchgangsverkehr** von **9.497 Kfz/24 h**.

Für den **Quell- und Zielverkehr** wurde im Rahmen der Verkehrserhebung ein Gesamtwert von **58.508 Kfz/ 24 h** ermittelt.

4.2.4 Gesamtverkehr 2003

Auf der Basis der vorgenannten Daten ergeben sich für die verkehrsplanerischen Berechnungen der Verkehrsströme für das Jahr 2003 folgende Ausgangswerte.

Verkehrsart	2003 absolut Kfz/24 h	2003 anteilig in %
Binnenverkehr	100.859	59
Durchgangsverkehr	9.497	6
Quell-, Zielverkehr	58.508	35
Gesamtverkehr	<u>168.864</u>	<u>100</u>



4.3 Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr 2015

4.3.1 Binnenverkehr 2015

Die Ermittlung des **Binnenverkehrs (Kfz-Fahrten) 2015** erfolgt auf der Basis der Strukturdaten 2015 und der prognostizierten Verhaltensdaten. Dem Szenario der Einwohnerentwicklung folgend, hat Dessau im Jahr 2015 ca. 66.700 Einwohner. Damit sinkt die Gesamtwegezahl für alle Verkehrsmittel auf etwa 201.400 Wege/Tag gegenüber noch 236.700 Wegen/Tag im Jahre 2003.

Unter Zugrundelegung der politischen Zielsetzung einer Erhöhung des Anteils der ÖPV-Nutzer am Binnenverkehr von derzeit 6 % auf 10 % wurden folgende Mobilitätskennwerte für das Jahr 2015 ermittelt:

Verkehrsmittel	Binnenverkehr	%	Gesamtverkehr	%
FUSS	0,70	26,4	0,70	23,2
RAD	0,70	26,5	0,72	23,8
ÖPV	0,26	10,0	0,31	10,3
MIV	0,98	37,1	1,29	42,7
Summe	2,64	100	3,02	100

Bei einer prognostizierten Einwohnerzahl von 66.700 ergeben sich für **0,98 Fahrten je Person und Tag** im MIV-Binnenverkehr **65.366 Fahrten in 24 h**. Abgeleitet aus der Motorisierungsentwicklung ist von einem absinkenden **Fahrzeug-Besetzungsgrad von 1,2** auszugehen. Daraus resultiert für den Prognosehorizont 2015 ein **Einwohner-Binnenverkehr von ca. 55.000 Kfz/24 h**.

Infolge der im FNP '03 beschriebenen positiven Arbeitsplatzentwicklung wurde eine Zunahme des **Binnenwirtschaftsverkehrs** von 35.000 Kfz/24 h im Jahr 2003 auf **36.400 Kfz/24 h im Jahr 2015** berücksichtigt. In der Summe ergibt sich somit für das Jahr 2015 ein **Gesamt-Binnenverkehr von 91.400 Kfz/24 h**.

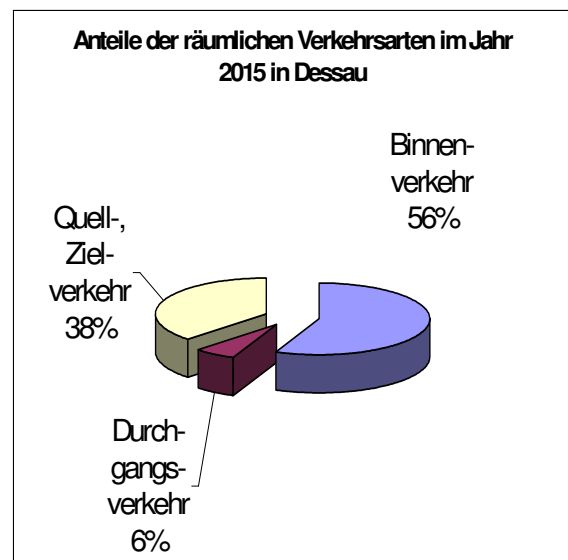
4.3.2 Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr 2015

Die Verkehrsströme des **Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs von Dessau 2015** (Kfz-Fahrten) resultieren aus der Hochrechnung der Verkehrserhebung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs 2003. Entsprechend der Aussagen der „Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung/April 2001“ ist im Land Sachsen-Anhalt mit einer Zunahme des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs um etwa 4 % zu rechnen. Dementsprechend ergibt sich eine Steigerung des Durchgangsverkehrs auf 9.877 Kfz/h. Der Quell- und Zielverkehr erreicht eine Größe von 60.848 Kfz/24 h.

4.3.3 Gesamtverkehr 2015

Unter Berücksichtigung der ermittelten zukünftigen Struktur- und Verhaltensdaten gelten für die verkehrsplanerischen Prognoseberechnungen für 2015 folgende Ausgangswerte:

Verkehrsart	2015 absolut Kfz/24 h	2015 anteilig in %
Binnen- verkehr	91.400	56
Durchgangs- verkehr	9.877	6
Quell-, Zielverkehr	60.848	38
Gesamt- verkehr	<u>162.125</u>	<u>100</u>



Gegenüberstellung der Verkehrsmengen 2003 - 2015:

Verkehrsart	Jahr	2003	2015	Veränderung
		[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]	[%]
Binnenverkehr		100.859	91.400	- 10
Durchgangsverkehr		9.497	9.877	+ 4
Quell-, Zielverkehr		58.508	60.848	+ 4
Gesamtverkehr		<u>168.864</u>	<u>162.125</u>	<u>- 4</u>

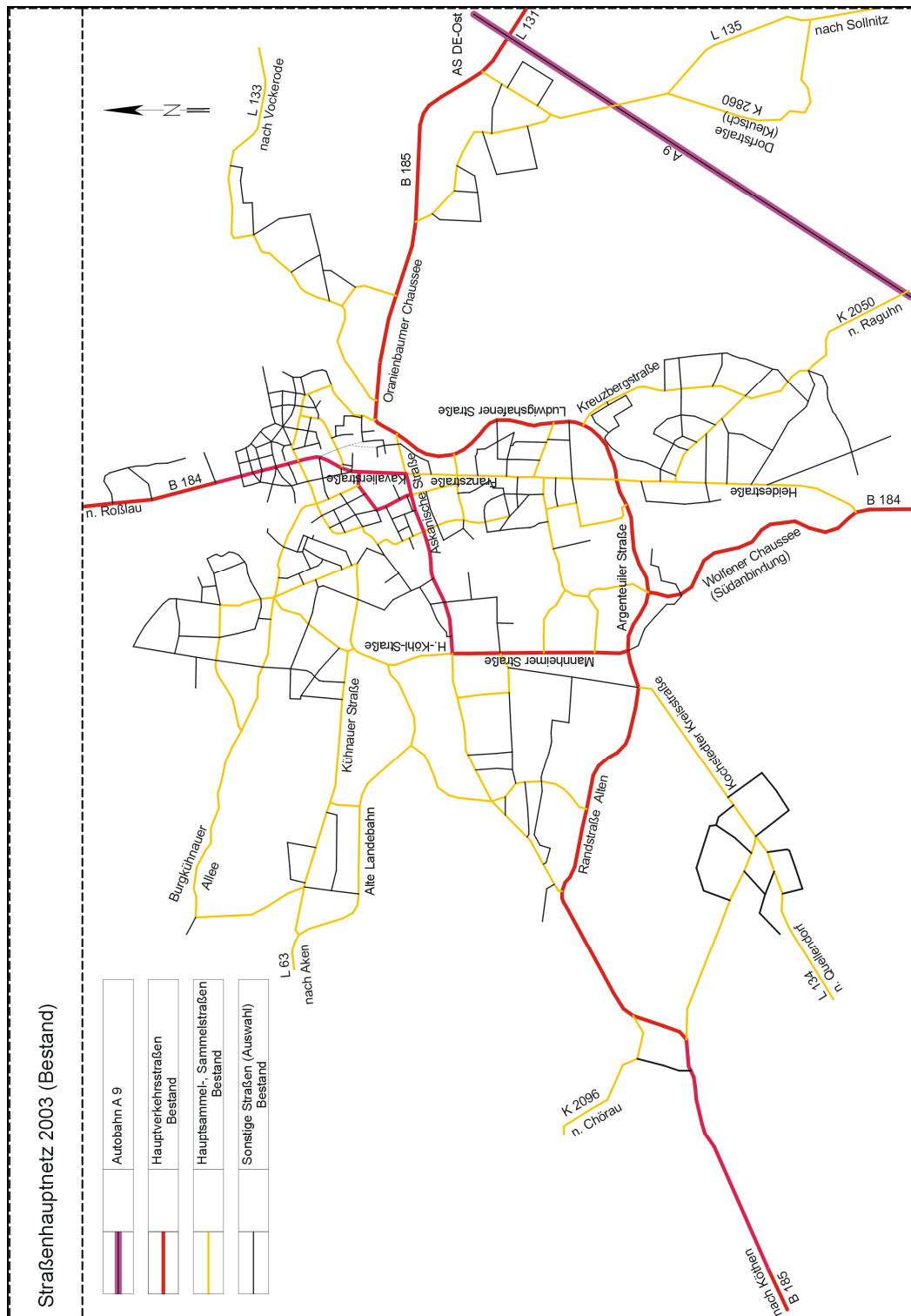
Die beiden gegenläufigen Tendenzen, d. h. Zunahme des Motorisierungsgrades, des Binnenwirtschaftsverkehrs, des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs und Abnahme des Kfz-Besetzungsgrades auf der einen Seite und der negative Entwicklungstrend der Bevölkerungszahlen auf der anderen Seite führen in der Stadt Dessau im Resultat zu einem Rückgang des Gesamtverkehrsaufkommens im Jahre 2015 auf 96 % gegenüber dem Jahr 2003.



5 BEWERTUNG DER PLANFÄLLE-STRASSENNETZ

5.1 Verkehrsbelastungen Ist-Nullfall 2003

Unter dem Ist-Nullfall 2003 wird das Straßennetz 2003 mit der Verkehrsbelastung 2003 betrachtet. Dem Netzmodell für den IST-Nullfall 2003 liegt der nachstehend dargestellte Bestand des Straßennetzes der Stadt Dessau zugrunde.



Grundlage aller Belastungsrechnungen (IST- und Prognose-Fälle) ist ein Straßennetzmodell, bestehend aus Knotenpunkten (Kreuzungen, Einmündungen) und Kanten/Strecken (Straßenabschnitten) auf das die Verkehrsströme umgelegt werden. In das Straßennetzmodell wurden alle geplanten Maßnahmen des FNP '03 integriert (siehe Abbildung Seite 10). Je nach betrachtetem Planfall werden in den Berechnungen die geplanten Maßnahmen als realisiert oder nicht realisiert betrachtet. Im IST-Nullfall wurden alle geplanten Maßnahmen des FNP '03 als nicht realisiert ausgewiesen. Zur Berechnung der Verkehrsumlegung wurde das Programmsystem VISUM Version 9.1 benutzt.

Die Strecken des Straßenhauptnetzes (Hauptverkehrsstraßen = rote Strecken, Hauptsammel- und Sammelstraßen = gelbe Strecken) wurden auf der Basis der digitalen Stadtkarte der Stadt Dessau vollständig modelliert. Der Trassenverlauf ist deshalb gegenüber den bisherigen Netzmodellen genauer der tatsächlichen Linienführung angepasst. Das Straßennebennetz (schwarze Strecken) wurde im Sinne der Aufgabenstellung nur im notwendigem Umfang und in vereinfachter Form berücksichtigt.

Das unter diesen Randbedingungen modellierte Netzmodell enthält ca.:

- **760 Knotenpunkte,**
- **2080 Strecken,**
- **173 Quellverkehrsbezirke,**
- **173 Zielverkehrsbezirke.**

Nach der Umlegung der Matrix des Gesamtverkehrs mit 168.864 Kfz-Fahrten/24 h auf das Straßennetz und der Eichung der Belastungen mit den Zählwerten an den verschiedenen Zählquerschnitten ergibt sich für das Jahr 2003 das nachfolgend abgebildete Belastungsbild für die Gesamtstadt. Dieses kalibrierte Netz ist die Basis für die verschiedenen Varianten der Prognoseberechnungen.

Verkehrsbelastung (Kfz/24 h) des Straßennetzes Dessau im Jahr 2003:



Der nachfolgend dargestellte Ausschnitt der Innenstadt verdeutlicht die starke Belastung innerstädtischer Wohngebiete (z.B. nördliche Kavalierstraße mit 12.500 Kfz/24 h, Friederikenplatz mit 12.300 Kfz/24 h, südliche Albrechtstraße 25.000 Kfz/24 h) und des Stadtzentrums (z.B. südl. Kavalierstraße mit 19.500 Kfz/24 h, östl. Askanische Straße mit 17.000 Kfz/24 h).



5.2 Prognose der Verkehrsentwicklung

5.2.1 Erläuterungen zur Methodik

Ein Schwerpunkt in der 3. Fortschreibung des VEP ist die Bewertung der Wirkungen der im VEP '99 und FNP '03 verankerten künftigen Straßenbaumaßnahmen. Die Wirkungsanalyse für die Maßnahmebewertung in der Straßennetzplanung wird nach dem „MIT/OHNE–Fall-Prinzip“ auf der Grundlage des für 2015 prognostizierten Verkehrs durchgeführt. Das bedeutet, dass eine Prognosebelastungsrechnung einmal mit der zu bewertenden geplanten Maßnahme (MIT-Fall) und einmal ohne die geplante Maßnahme (OHNE-Fall) durchgeführt wird und durch Vergleich der Belastungsfälle die Wirkung dieser Maßnahme beurteilt wird. Zum besseren Verständnis werden neben den absoluten Belastungswerten der Planfälle auch die Differenzen zwischen dem MIT-Fall und dem OHNE-Fall grafisch dargestellt. In diesen Darstellungen sind die Belastungszunahmen gegenüber dem OHNE-Fall grün angelegt. Verkehrsbelastungen von Straßen, die sich durch die jeweiligen Maßnahmen verringern, werden rot markiert. Die konkreten Belastungszahlen sind dann mit negativem Vorzeichen versehen.

5.2.2 Verkehrsbelastungen Prognose-Nullfall 2015

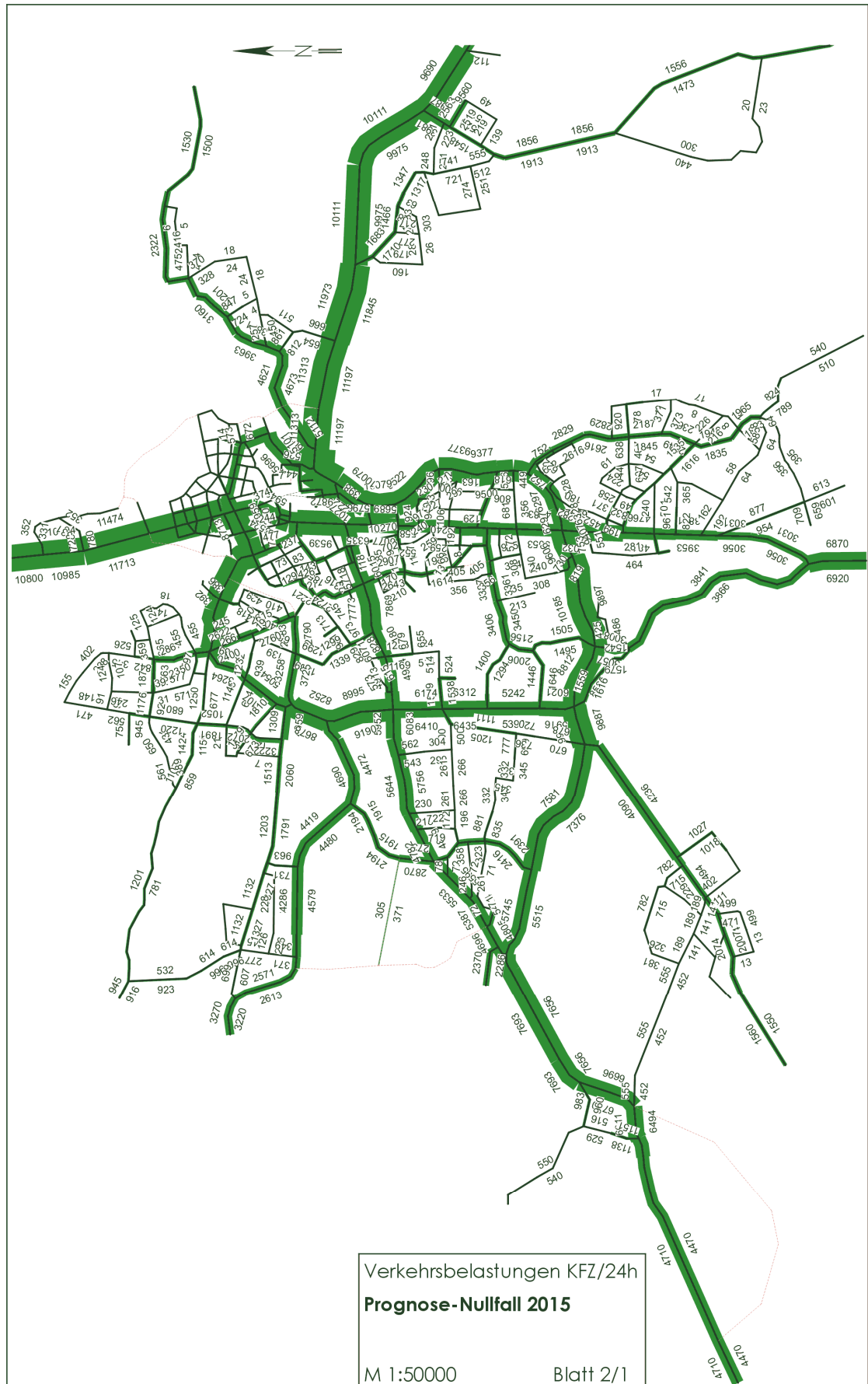
Der Prognose-Nullfall 2015 ist der OHNE-Fall mit dem die einzelnen Planfälle bzw. Zielvorgaben verglichen werden. Bei diesem Berechnungsfall gibt es keinerlei Veränderungen zum Bestand des Straßennetzes 2003.

Die Ergebnisse der Verkehrsumlegung der für 2015 prognostizierten Verkehrsmenge auf das Straßennetz (siehe Abbildung Seite 35) verdeutlichen, insbesondere für die Innenstadt (siehe Abbildung Seite 36), dass trotz Rückgang des Gesamtverkehrsaufkommens die verkehrspolitischen Ziele der Stadt, auch bei einer zurückgehenden Einwohnerzahl, ohne Veränderungen des Straßennetzes nicht erreicht werden können. Insbesondere die Verkehrsmengen in der

Kavalierstraße (19.411 Kfz/24 h), Albrechtstraße (25.446 Kfz/24 h),
Askanische Straße (17.648 Kfz/24 h), Friederikenplatz (11.786 Kfz/24 h),
Karlstraße (8.264 Kfz/24 h) und Ziebigker Straße (9.161 Kfz/24 h)

entsprechen nicht den Vorstellungen eines stadtverträglichen Verkehrskonzeptes.

Prognose-Nullfall 2015 (Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



Resultierend aus diesen Ergebnissen ergibt sich nach wie vor die Notwendigkeit der Ergänzung des bestehenden Straßennetzes. Besonders im nördlichen Teil der Stadt fehlen die östlichen und westlichen tangentialen Trassen zur Entlastung der Albrechtstraße und der Kavaliertstraße vom Durchgangsverkehr und dem Verkehr, der nicht Quelle oder Ziel im Zentrum hat.



5.2.3 Verkehrslastungen Prognose-Planfall 2015 nach FNP '03 mit allen Strecken

Der Prognose-Planfall 2015 (siehe Abbildung Seite 37) ist der MIT-Fall für das Prognosejahr mit allen geplanten Baumaßnahmen, die im FNP '03 enthalten sind. Die Ergebnisse der Verkehrsumlegung der prognostizierten Verkehrsmenge auf das zukünftige Straßennetz zeigen, dass mit den geplanten Maßnahmen die verkehrspolitischen Ziele der Stadt erreicht werden können. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall sind die bereits genannten Straßenzüge wie folgt belastet.

Straße	Prognose-Nullfall 2015	Prognose-Planfall 2015 FNP
Kavaliertstraße	19.411 Kfz/24 h	4.513 Kfz/24 h
Albrechtstraße	25.446 Kfz/24 h	8.076 Kfz/24 h
Askanische Straße	16.924 Kfz/24 h	6.010 Kfz/24 h
Friederikenplatz	11.786 Kfz/24 h	4.645 Kfz/24 h
Karlstraße	7.296 Kfz/24 h	4.402 Kfz/24 h
Ziebigker Straße	9.161 Kfz/24 h	5.384 Kfz/24 h

Prognose-Planfall 2015 FNP mit allen Netzstrecken
(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



Die massive Entlastung der Innenstadt und des Wohngebietes Dessau Nord durch die im FNP '03 geplante Straßennetzentwicklung wird auch durch die nachstehend dargestellte Verkehrsbelastung veranschaulicht.

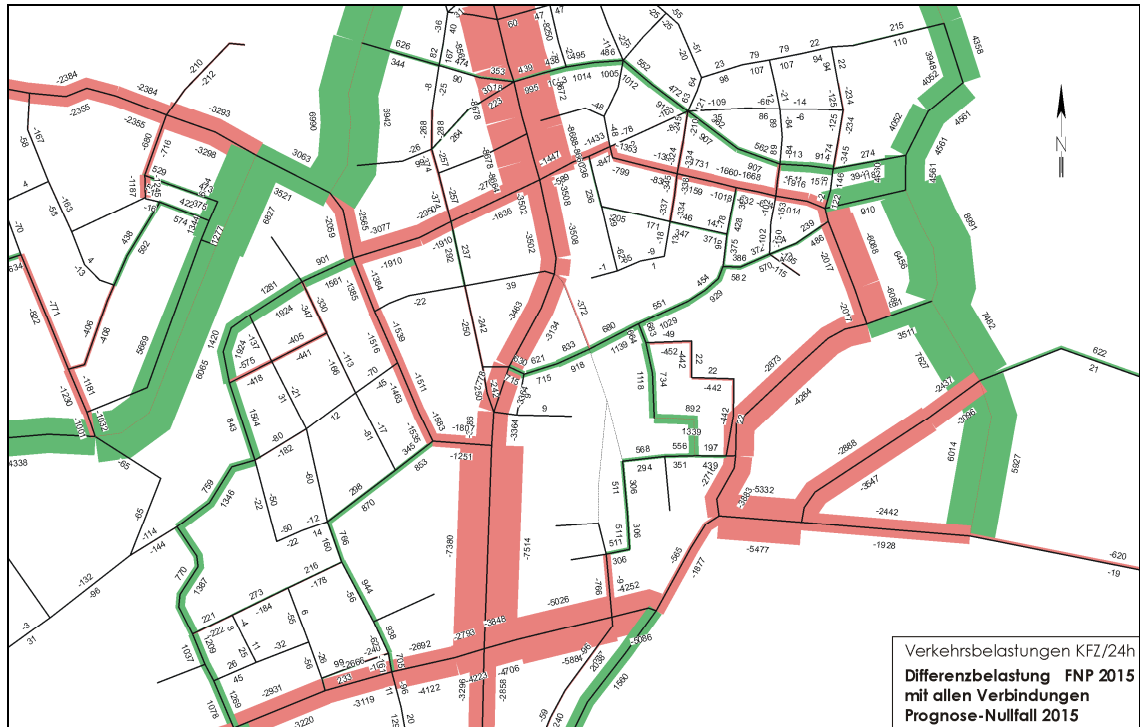
Prognose-Planfall 2015 FNP mit allen Netzstrecken
(Ausschnitt Innenstadt)
(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



In der Darstellung der Differenzbelastung zwischen dem Prognosefall entsprechend Flächennutzungsplan und dem Prognose-Nullfall (siehe Abbildung Seite 39) wird die entlastende Wirkung der geplanten Maßnahmen im Innenstadtbereich (Kavaliertstraße, Askanische Straße, Karlstraße, Friederikenplatz) ebenfalls deutlich. Die roten Balken zeigen die Entlastungen an, die grünen Balken zeigen die Neubelastung auf den Maßnahmestrecken bzw. die Belastungszunahmen auf den vorhandenen Strecken an.

Planfall FNP mit allen Verbindungen / Prognose-Nullfall 2015

(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



5.3 Untersuchung der Wirkung einzelner Maßnahmen

5.3.1 Erläuterungen zur Methodik

Der VEP '99 bzw. der FNP '03 legen die geplanten Verbindungen im Dessauer Straßennetz fest.

Unter dem sich veränderten Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2015 werden mit Ausnahme der sich im Bau befindlichen Stadteinfahrt Nord, der geplanten Bahnhofstraße und der Ortsumgehung Mosigkau, alle weiteren geplanten Straßenbauvorhaben auf ihre Notwendigkeit hin überprüft.

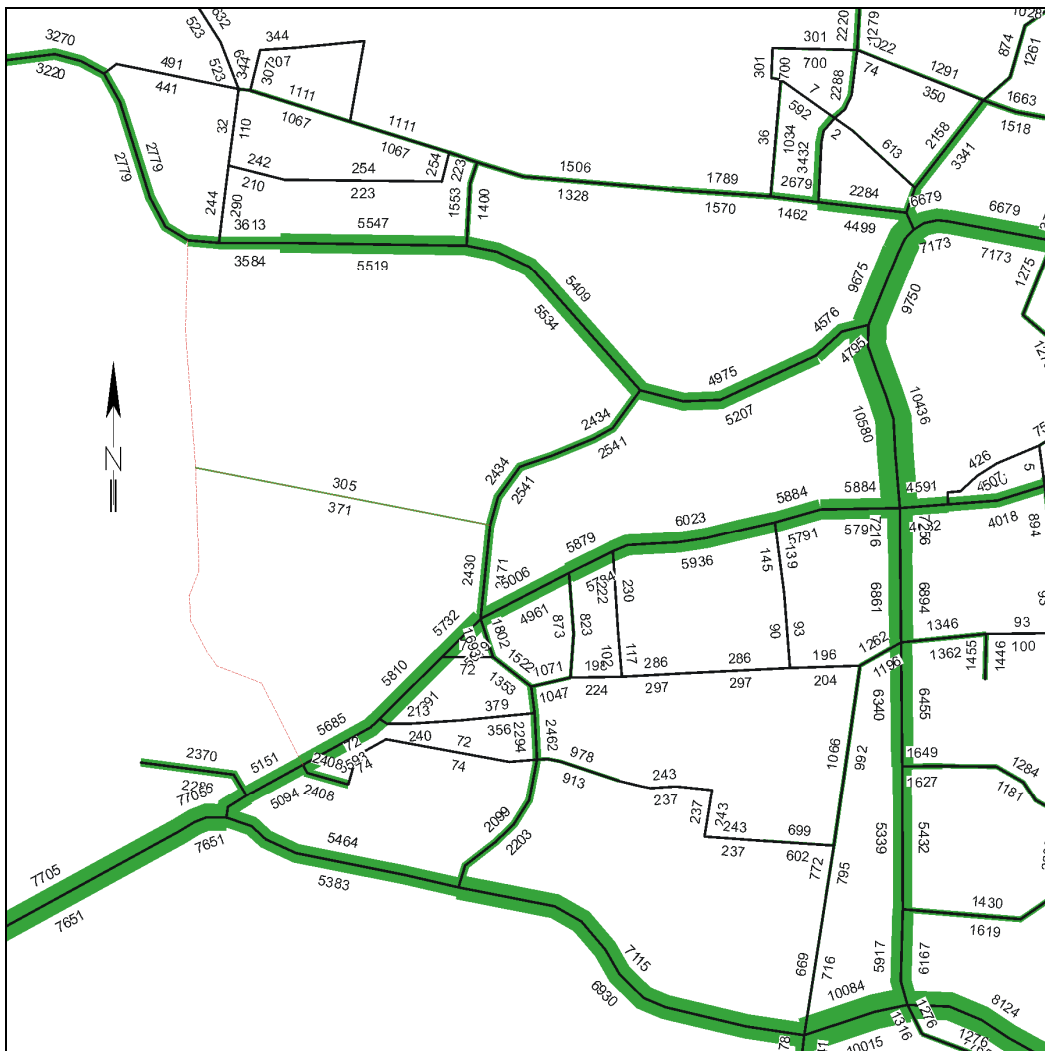
Dabei werden die Belastungsrechnungen durch Vergleich des Flächennutzungsplanes mit allen Verbindungen (MIT-Fall) und ohne einzelne/mehrere Maßnahmen (OHNE-Fall) hinsichtlich ihrer Verkehrswirkung untersucht.

5.3.2 Prognose 2015 - Randstraße am Flughafen (FNP '03)

Die Randstraße am Flughafen würde entsprechend der Prognoseberechnungen für das Jahr 2015 eine Belastung von 3.500 Kfz/24 h im Querschnitt aufnehmen (siehe Abbildung Seite 37). Das sind in der Spitzenstunde je Richtung ca. 150 Kfz/h. Der nachstehend dargestellte Planfall, wenn die Randstraße am Flughafen nicht gebaut wird, zeigt, dass sich der Verkehr auf das vorhandene Straßennetz ohne Kapazitätsüberschreitungen verteilt. Damit kommt es zur besseren Auslastung des vorhandenen Hauptstraßennetzes. Voraussetzung ist jedoch die Herstellung des geplanten 4-streifigen Endausbaus der Hermann-Köhl-Straße, da die Verkehrsbelastung in diesem Abschnitt bis auf ca. 21.000 Kfz/24 h ansteigt.

Prognose-Planfall 2015 FNP ohne Randstraße am Flughafen

(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)

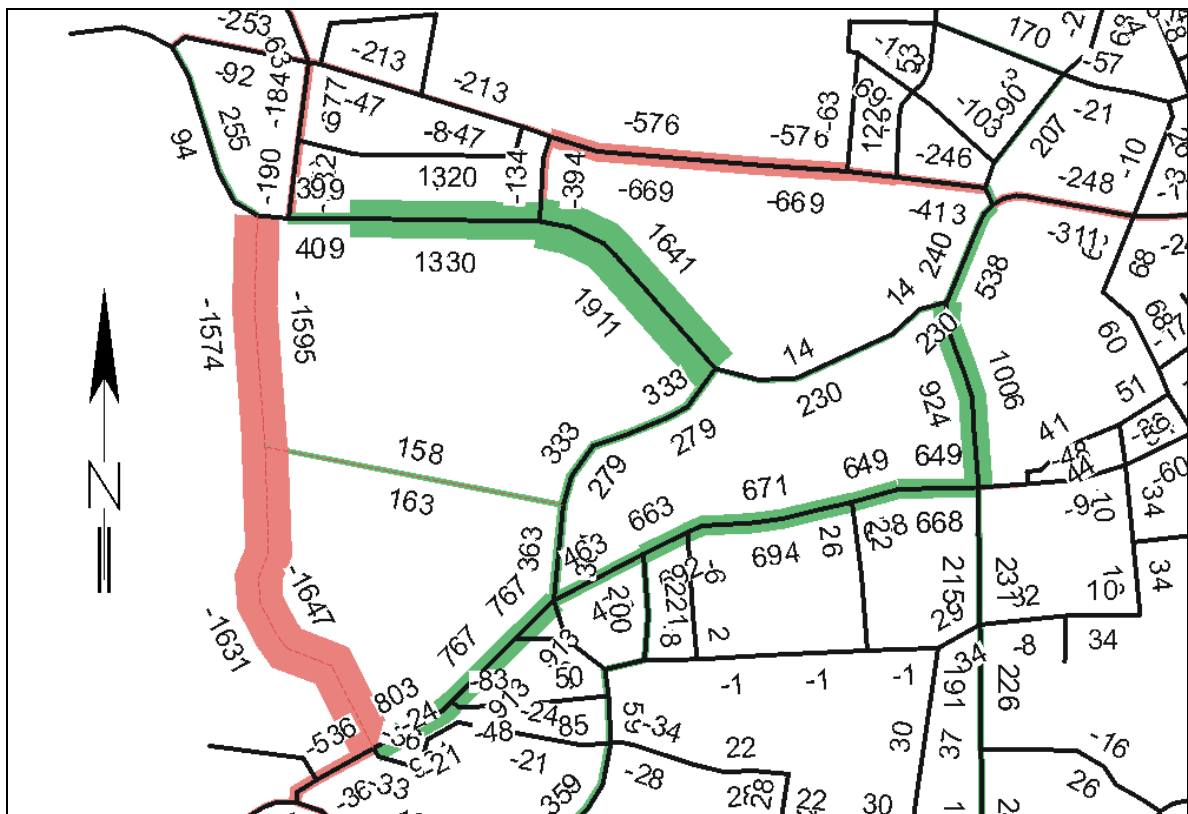


Der 4-streifige Ausbau der Hermann-Köhl-Straße ist auch unabhängig vom Bau der Randstraße am Flughafen notwendig, um einen durchgängig leistungsgerechten Straßenquerschnitt im Zuge der neuen B 184 zu gewährleisten.

Wie die nachfolgende Abbildung der Differenzbelastung, resultierend aus der Gegenüberstellung der Planfälle Mit- und Ohne- Randstraße am Flugplatz verdeutlicht, kommt es zu Belastungszunahmen (grüne Balken) auf der Alten Landebahn (3.500 Kfz/24 h), der Hermann-Köhl-Straße (2.000 Kfz/24 h) und der Köthener Straße (1.800 Kfz/24 h).

Differenzbelastung Prognose 2015 Planfall FNP ohne/mit Randstraße am Flugplatz

(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



Der Hauptanteil der Mehrbelastung liegt auf der Straße Alte Landebahn im Gewerbe- und Industriegebiet Flugplatz, wo es keine negativen Auswirkungen gibt. Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Köthener Straße steht auf Grund ihrer Geringfügigkeit nicht im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielstellungen.

Die verkehrsplanerischen Berechnungen weisen nach, dass der Bau der Randstraße am Flugplatz unter der Voraussetzung des 4-streifigen Endausbaus der Hermann-Köhl-Straße bis zum Prognosejahr 2015 nicht erforderlich ist.

5.3.3 Prognose 2015 - nördliche Thomas-Müntzer-Straße (FNP '03)

Der Ausbau der nördlichen Thomas-Müntzer-Straße zwischen Raguhner Straße und Kabelweg schafft für ca. 3.700 Kfz/24 h zwar eine kürzere Verbindung vom Süden zur Askanischen Straße. Es sind jedoch keine gravierenden Auswirkungen auf das übrige Straßennetz bei Wegfall dieser Maßnahme nachweisbar, wie die nachstehende Belastungsgrafik für diesen Planfall zeigt.

Prognose-Planfall 2015 FNP ohne Ausbau nördl. Thomas-Müntzer-Straße
(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)

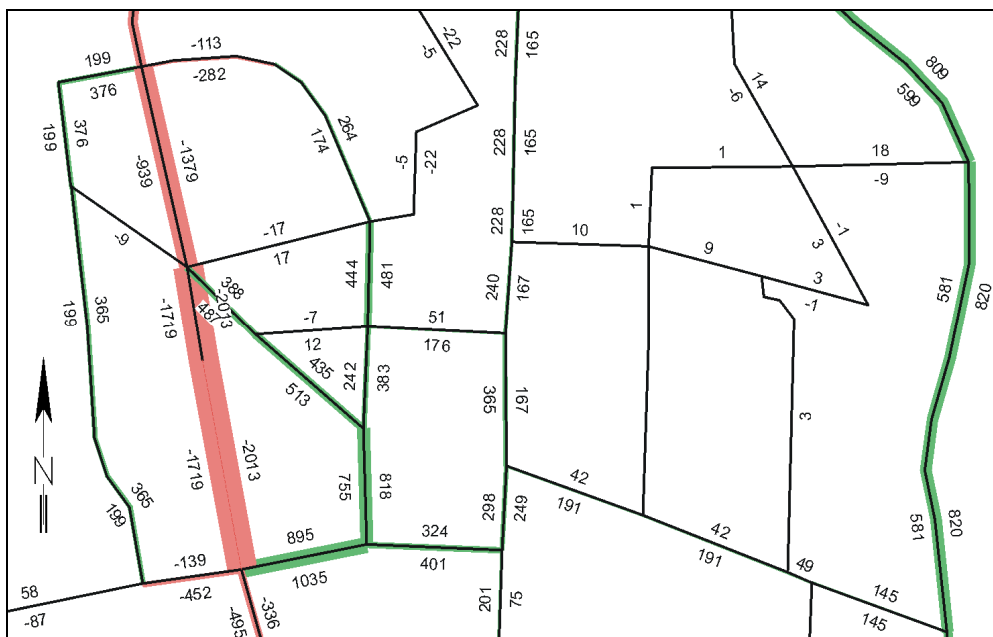


Die nachgewiesene Mehrbelastung von ca. 550 Kfz/24 h auf der Daheimstraße (siehe Abbildung nächste Seite) bedeutet eine Zunahme von ca. 50 Kfz in der Spitzenstunde. Da die Daheimstraße hauptsächlich an Gewerbeflächen entlangführt und nur geringfügig Wohnbebauung tangiert, ist diese geringe Mehrbelastung als stadtverträglich einzustufen.

Die Verkehrsbelastungen in der Lutherstraße (950 Kfz/24 h Mehrbelastung) und Bernburger Straße (1.550 Kfz/24 h Mehrbelastung) liegen mit insgesamt 3.000 bis 4.000 Kfz/24 h ebenfalls im unkritischen Bereich. Die Entlastung des Kabelweges durch eine ausgebaute Thomas-Müntzer-Straße würde ca. 2000 Kfz/24 h betragen.

Der Kabelweg gehört zum gewerbeerschließenden Straßenhauptnetz, so dass diese Belastung als unkritisch anzusehen ist. Wie aus der nachfolgenden Differenzdarstellung der Planfälle mit und ohne Thomas-Müntzer-Straße ersichtlich wird, erfolgt ebenfalls eine Verdrängung von etwa 1.400 Kfz/24 h auf die Ludwigshafener Straße (Osttangente). Dies ist ein positiver Effekt, da die Hauptverkehrsstraßen möglichst viel Verkehr bündeln sollen.

Differenzbelastung Prognose 2015
Planfall FNP ohne/mit Ausbau nördl. Thomas-Müntzer-Straße
(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



Insgesamt verteilt sich der Verkehr unkritisch auf das Straßennetz, so dass der vorläufige Wegfall dieser Maßnahme keine Netzbelastungen erzeugt, die den Zielstellungen des Verkehrsentwicklungsplanes widersprechen würden.

Bei einem Verzicht auf den Ausbau der Thomas-Müntzer-Straße verteilt sich der Verkehr insgesamt unkritisch auf die umliegenden Straßen, so dass ein Ausbau der Thomas-Müntzer-Straße bis zum Jahr 2015 nicht empfohlen wird.

5.3.4 Prognose 2015 - Walderseestraße (FNP '03)

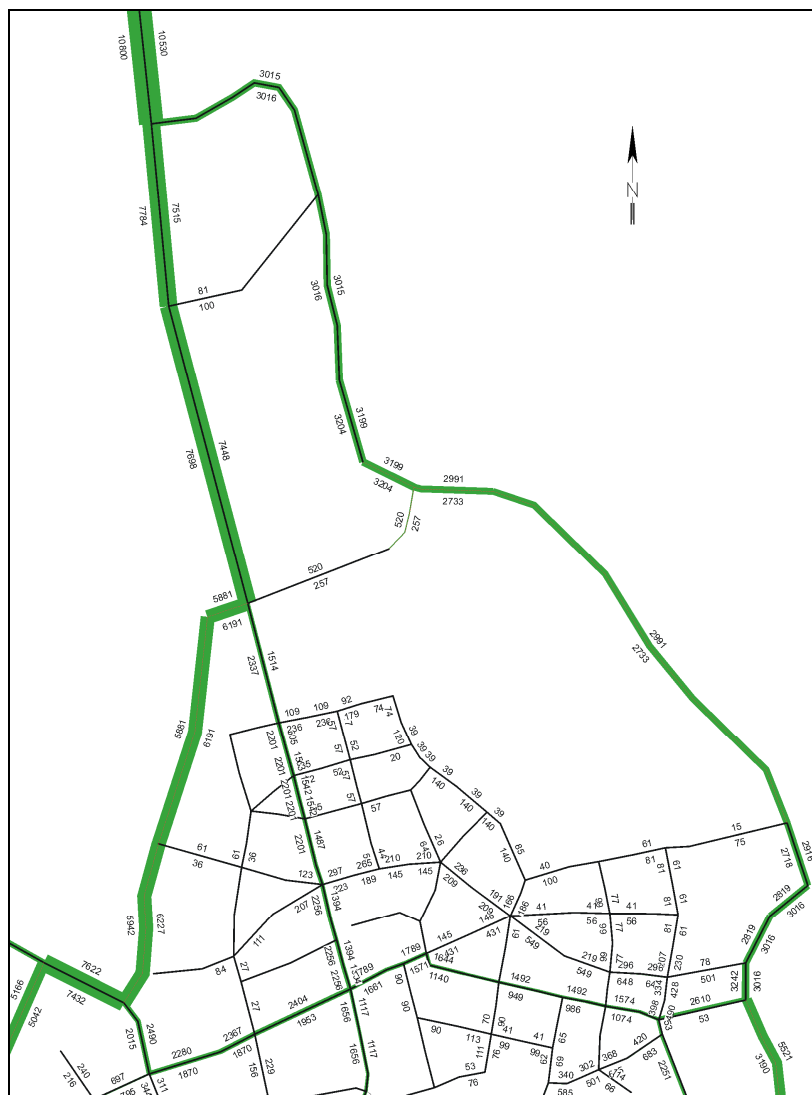
Die Walderseestraße besitzt als Verbindung zwischen Albrechtstraße und Ringchluss Nord zwei Funktionen. Zum einen ermöglicht sie eine kurze Verbindung zwischen dem südlichen Teil des Industrie- und Gewerbeparkes Nord zur Innenstadt und zur Stadteinfahrt Nord, zum anderen stellt sie die nördlichste Variante einer Ost-West-Umgehung der nördlichen Stadtteile dar.

Aus der Erhebung des Durchgangsverkehrs im Jahr 2003 geht hervor, dass der Durchgangsverkehr zwischen der B 185-Ost und der L 63 in Richtung Aken/Calbe ca. 420 Kfz/24 h beträgt. Die Größenordnung dieses Verkehrs, der im Jahr 2015 diese nördliche Spange nutzen könnte, liegt also maximal bei 450 Kfz/24 h. Die Wahrscheinlichkeit der Wegewahl über die Walderseestraße ist allerdings gering, da ein Fahrzeug im Vergleich zur Route über das Stadtzentrum etwa den dreifachen Weg zurücklegen müsste. Für alle anderen Relationen des Durchgangsverkehrs stellt die Walderseestraße ebenfalls keine attraktive Verbindung dar.

Betrachtet man, wie unten abgebildet, nur die Belastung des Durchgangsverkehrs und des Quell-Ziel-Verkehrs (der Binnenverkehr wurde nicht auf das Straßennetz umgelegt), würde die Walderseestraße mit ca. 780 Kfz/24 h belastet werden.

Prognose-Planfall 2015 FNP (nur Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr)

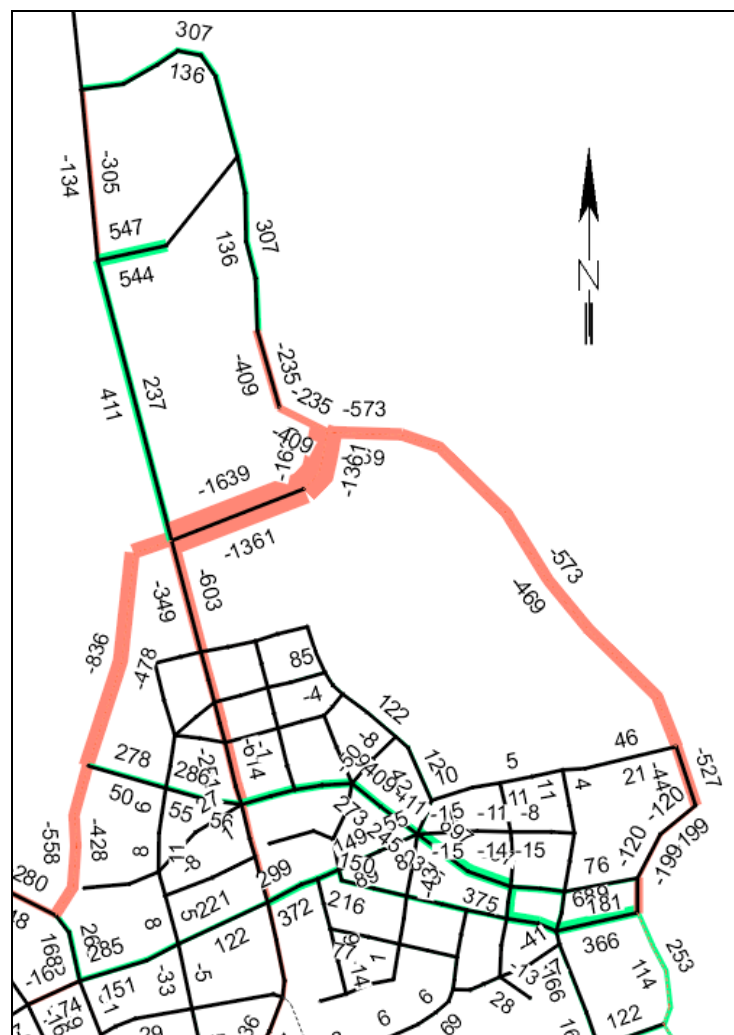
(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



Einschließlich des Binnenverkehrs, also unter Betrachtung des gesamten prognostizierten Verkehrs würde die Walderseestraße etwa 3.000 Kfz/24 h aufnehmen (siehe Abbildung Seite 37). Daraus ergibt sich, dass 2.220 Kfz/24 h als Differenz zum Quell-Ziel-Durchgangsverkehr aus dem Binnenverkehr entstehen.

Die nachfolgende Abbildung der Differenz der Verkehrsbelastungen der beiden Planfälle mit und ohne Ausbau der Walderseestraße stellt die Verteilung des prognostizierten Verkehrs von der Walderseestraße auf das umliegende Straßennetz dar. Es wird deutlich, dass sich von 3.000 Kfz/24 h etwa 1.500 Kfz/24 h auf die übrigen beiden Zugänge zum Industrie- und Gewerbepark Nord verteilen. Die ausgebaute Walderseestraße würde somit zur Hälfte eine zusätzliche Erschließungsstraße für den Industrie- und Gewerbepark Nord darstellen, die wiederum nicht erforderlich ist, da die Kapazität der bestehenden Anschlussstraßen ausreicht.

Differenzbelastung Prognose 2015
Planfall FNP ohne/mit Ausbau Walderseestraße
(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



Die andere Hälfte des Prognoseverkehrs der Walderseestraße, also ca. 1.500 Kfz/24 h, verteilen sich auf das innerstädtische Netz, wobei sich diese Fahrzeugmenge nicht auf einen Straßenzug verteilt und die Mehrbelastung nicht so hoch ausfällt, dass sie dem Ziel der stadtverträglichen Mobilität widersprechen würde. Als positiver Effekt im Fall des Nichtausbaus der Walderseestraße ist festzustellen, dass die Belastung auf der Albrechtstraße nördlich der Stadteinfahrt Nord zunimmt, aber ab der Stadteinfahrt Nord bzw. ab der Walderseestraße in Richtung Zentrum um etwa 950 Kfz/24 h abnimmt. Beide Tatsachen sind wünschenswert.

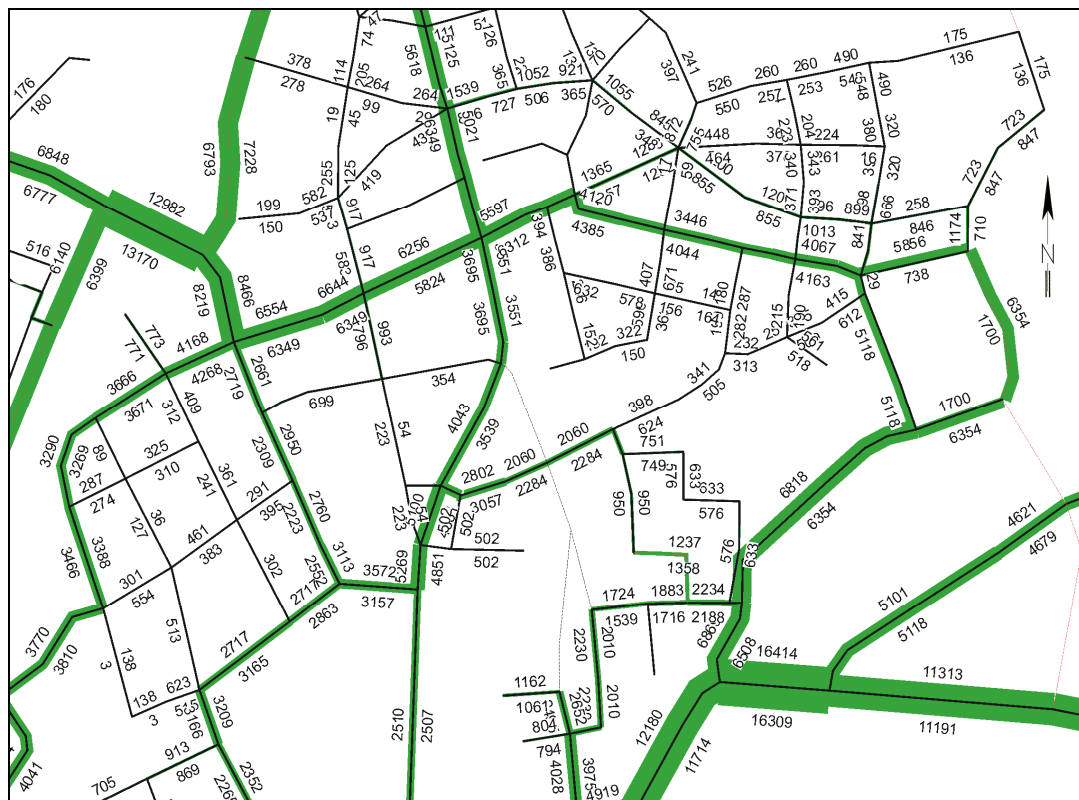
In Abwägung der Vor- und Nachteile der verkehrsplanerischen Erkenntnisse und in Anbetracht der Tatsache, dass der Ausbau der Walderseestraße im Konflikt zum Erholungswert der angrenzenden Kleingartenanlage und zum geschützten Naturraum steht, wird der Ausbau der Walderseestraße bis zum Jahr 2015 nicht für notwendig erachtet.

5.3.5 Prognose 2015 - 2. Muldebrücke, Ringschluss Nord (FNP '03)

Der Bau der 2. Muldebrücke ist prinzipiell immer im Zusammenhang mit dem Ringschluss Nord zu sehen, da somit die östliche Umfahrung des Stadtzentrums in Dessau Nord erst möglich ist. Diese beiden Maßnahmen schaffen, wie die verkehrsplanerischen Berechnungen zeigen, neben der Realisierung der Stadteinfahrt Nord und der Bahnhofstraße erst die erforderliche Kapazität im Straßennetz für die Verkehrsentlastung der Innenstadt und der Wohngebiete im Norden Dessaus.

Wie die Berechnung des Planfalls Verkehrsprognose 2015 ohne 2. Muldebrücke nachfolgend verdeutlicht, ist besonders die Verbindung Friederikenplatz, Schlachthofstraße, Karlstraße bis hin zur Antoinettenstraße über die Wolfgangstraße sehr stark belastet. Der Verkehr im Bereich Friederikenplatz bewegt sich mit 13.600 Kfz/24 h in der gleichen Größenordnung wie auf der Stadteinfahrt Nord (14.000 Kfz/24 h).

Prognose-Planfall 2015
FNP ohne Bau der 2. Muldebrücke und Ringschluss Nord
(Ausschnitt Innenstadt)
(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)

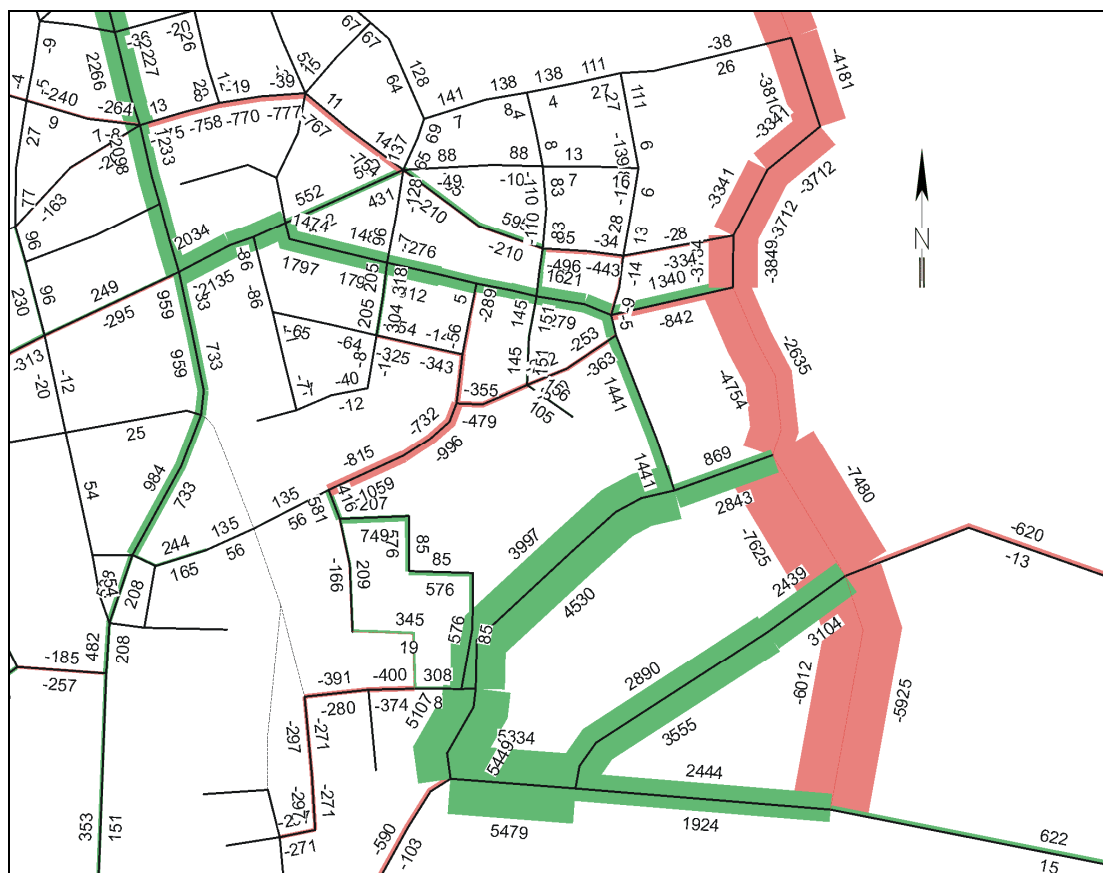


Die nachfolgend dargestellte Differenz zwischen den Planfällen 2015 ohne und mit 2. Muldebrücke und Ringschluss Nord zeigt sehr gut, welchen Verkehr diese Maßnahmen aus der Innenstadt und den Wohngebieten entziehen.

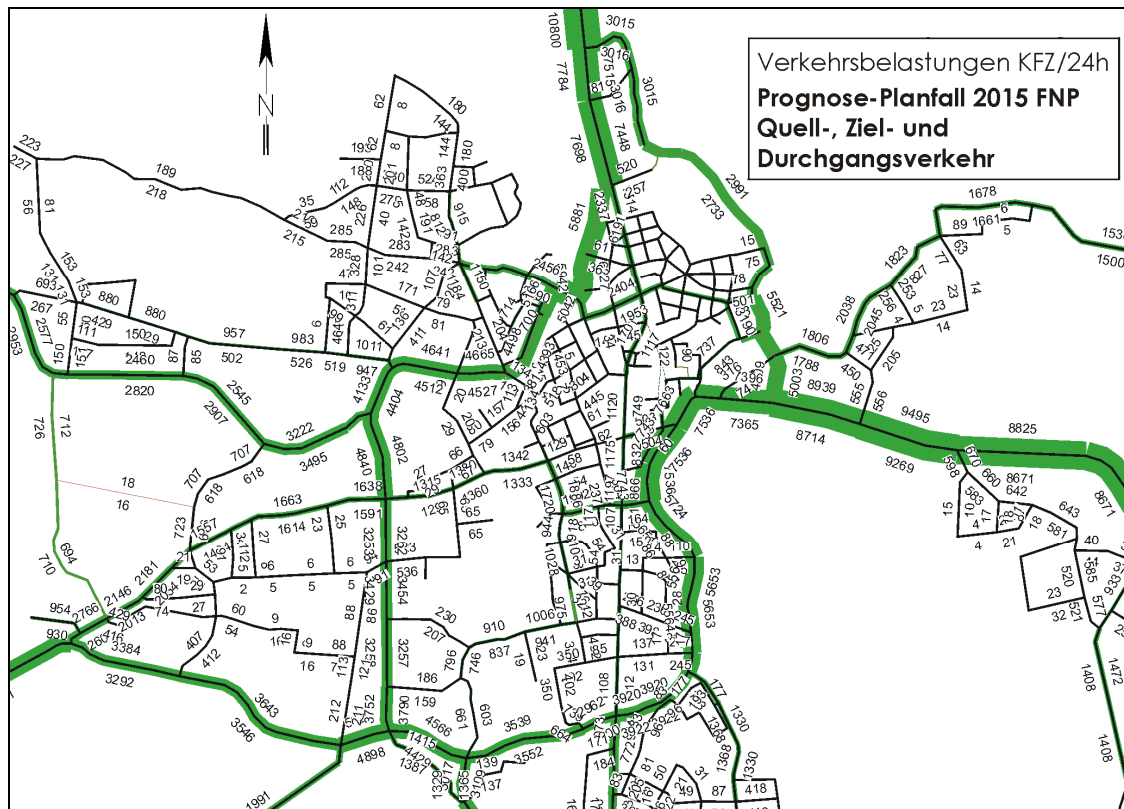
Die größte Entlastung (9.000 bis 10.800 Kfz/24 h) erfährt der Bereich Friederikenplatz. Die Wasserstadt wird von ca. 6.500 Kfz/24 h entlastet.

Vom Stadtkernbereich und aus den angrenzenden Wohngebieten werden im Zuge der Karlstraße, Kurt-Weill-Straße, Albrechtstraße zwischen 3.000 und 8.000 Kfz/24 h auf das Entlastungsstraßennetz verlagert. Neben der entlastenden Wirkung verbessern die 2. Muldebrücke und der Ringschluss Nord die Möglichkeit, den Schwerlastverkehr von der Innenstadt und Dessau Nord fernzuhalten bzw. ihm eine Alternative anzubieten. Gleichzeitig wird das Industrie- und Gewerbegebiet Nord sowie das Gewerbegebiet Schlachthof wesentlich besser an das Bundesfernstraßennetz angebunden.

Differenzbelastung Prognose 2015
Planfall FNP ohne/mit 2. Muldebrücke und Ringschluss Nord
(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)



Besonders deutlich wird die Funktion der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Nord für die stadtverträgliche Bündelung und Verteilung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs in nachstehender Abbildung.



Die nachgewiesenen Entlastungswirkungen für die nördlichen Stadtteile, insbesondere für das Wohngebiet Dessau Nord sowie die stadtverträgliche Führung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs weisen die Unverzichtbarkeit der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Nord im Entlastungsstraßennetz Dessaus nach. Ohne den Bau der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Nord können die im FNP '03 definierten verkehrspolitischen Ziele nicht erreicht werden.

6 MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG

6.1 Allgemeines

Wie aus den bisherigen Erläuterungen zur Entwicklung des Straßenhauptnetzes der Stadt Dessau hervorgeht, wird es durch den Bau der Stadteinfahrt Nord, der Bahnhofstraße, der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Nord möglich, das Stadtzentrum von den Hauptströmen des Verkehrs zu entlasten und gebietsfremde Verkehre aus den nördlichen Stadtteilen auf Entlastungsstraßen zu verlagern. Solange jedoch leistungsfähige Verkehrsstraßen in Innenstadt und Wohngebieten neben den neuen Bundesstraßenführungen und Tangentialverbindungen in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben, besteht die Gefahr, dass die zum Teil kürzeren Wege durch die Innenstadt weiterhin genutzt werden, sofern die Ziele so schneller erreichbar sind. Außerdem würde eine Beibehaltung der teilweise 4- und 5-streifigen Straßen im Zuge der alten B 184 und B 185 weder die angestrebte Attraktivität noch eine innenstadtkonforme Aufenthaltsqualität zulassen.

Entsprechend den Zielen des FNP '03 gehen die verkehrsplanerischen Berechnungen davon aus, dass sich der Widerstand auf den alten Bundesstraßen (Kavalierstraße, Askanische Straße) für den durchfließenden Verkehr durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen erhöht und sich somit ein Verdrängungseffekt für den Kfz-Verkehr einstellt. Gleichzeitig wird von der Umsetzung des Nahverkehrsplans der Stadt ausgegangen, der die Einrichtung einer Zentralhaltestelle für den ÖPNV in der Kavalierstraße zwischen Friedrichstraße und Askanischer Straße vorsieht.

Des Weiteren wurden die vorliegenden Ergebnisse der im Rahmen von URBAN II durchgeführten Gutachterverfahren zur Umgestaltung der Innenstadt und zur Gestaltung der Kavalierstraße in die verkehrsplanerischen Überlegungen zur Verkehrsberuhigung einbezogen.

6.2 Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Stadtkern

Ziel des FNP '03 ist es, im Bereich der Kavallerstraße zwischen Askanischer Straße und Friedrichstraße einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich entstehen zu lassen, dessen Querschnittsbelastung im Interesse der Aufenthaltsqualität eine Tagesbelastung von 5.000 Kfz/24 h nicht überschreiten sollte.

Die nachfolgende und die auf Seite 52 abgebildete Darstellung der Verkehrsbelastungen für den Prognosefall 2015 zeigen unter Annahme der Realisierung der empfohlenen Straßennetzergänzungen, dass diese Zielstellung bei Umsetzung der nachstehend erläuterten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erreicht werden kann. Die Belastung der Kavallerstraße liegt dann etwa bei 4.585 Kfz/24 h.

Prognose-Planfall 2015
Planfall FNP ohne Randstraße Flugplatz, Ausbau T.-Müntzer-Straße und Walderseestraße
(Ausschnitt Innenstadt)
(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)

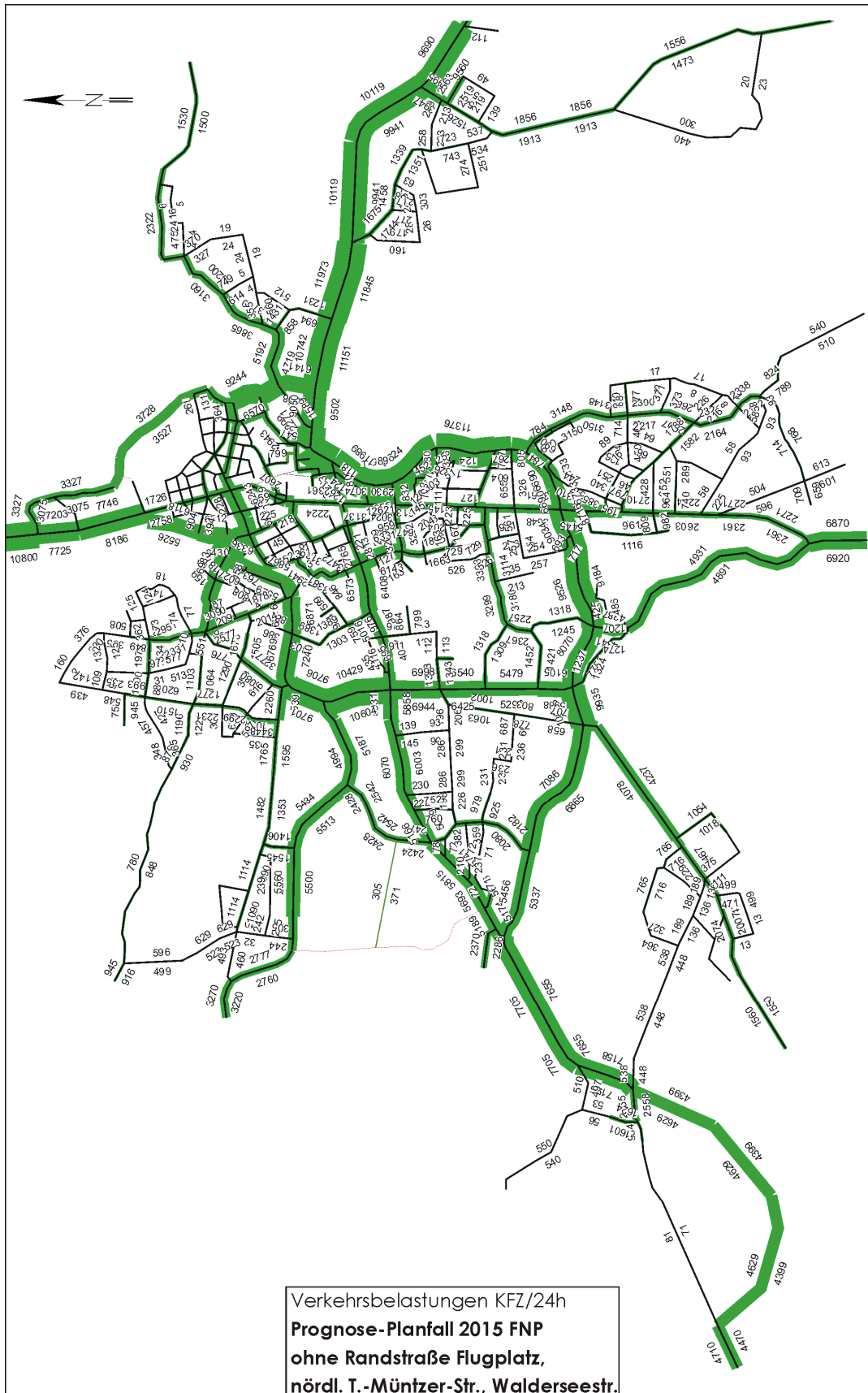




Prognose-Planfall 2015

Planfall FNP ohne Randstraße Flugplatz, Ausbau T.-Müntzer-Straße und Walderseestraße

(Verkehrsbelastung in Kfz/24 h)

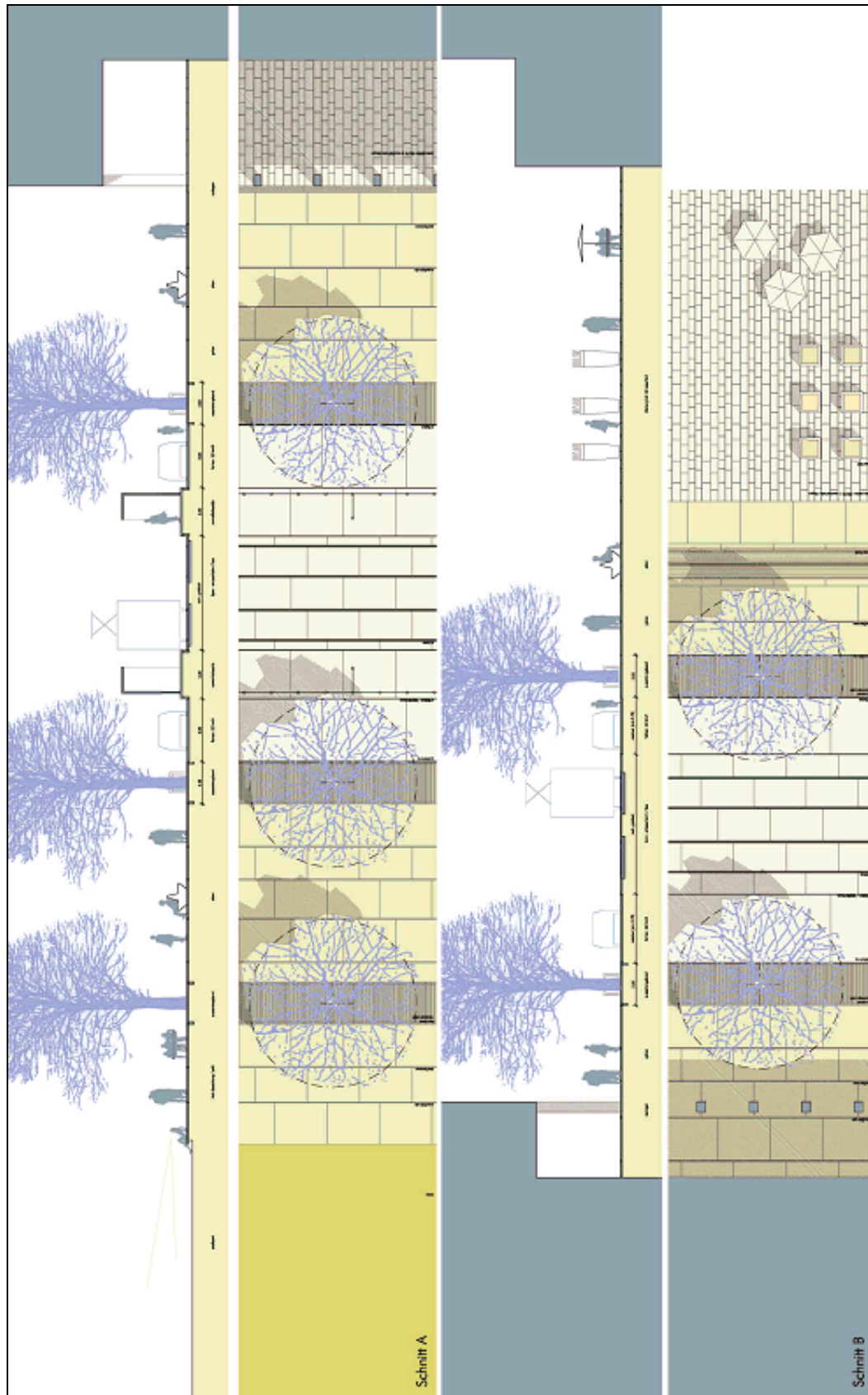


Die in den verkehrsplanerischen Berechnungen (siehe Abbildungen Seite 51 und 52) berücksichtigten Faktoren zur Reduzierung der Leistungsfähigkeit und somit zur Verdrängung des Verkehrs im Bereich der Kavallerstraße basieren auf folgenden Einzelmaßnahmen:

- Rückbau der 4-streifigen Kavallerstraße zwischen Friedrichstraße und Ferdinand-von-Schill-Straße und der 4-streifigen Askanischen Straße zwischen Steinstraße und Kavallerstraße auf 2 Fahrstreifen sowie Umgestaltung der nördlichen Zerbster Straße zur Fußgängerzone.
- Einrichtung einer Zentralhaltestelle des ÖPNV in der Kavallerstraße mit erhöhten barrierefreien Querungshilfen für Fußgänger, die den fließenden Kfz-Verkehr bewusst behindern und gleichzeitig die Sicherheit für Fußgänger erhöhen.
- Verkehrsverbot für Fahrzeuge über 3,5 t in der Kavallerstraße.
- Ausweisung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auf der Kavallerstraße zwischen Askanischer Straße und Friedrichstraße. Als Tempo 30-Strecken sind die Askanische Straße (Abschnitt: Mauerstraße-Steinstraße) und die Franzstraße (Abschnitt: Rennstraße-Askanische Straße) auszuweisen.
- Einrichtung von Parkmöglichkeiten in der Kavallerstraße und Askanischen Straße (Ostabschnitt), die durch Ein- und Ausparkvorgänge zur Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus führen.
- Anpassung der Grünzeiten der angrenzenden Signalanlagen.

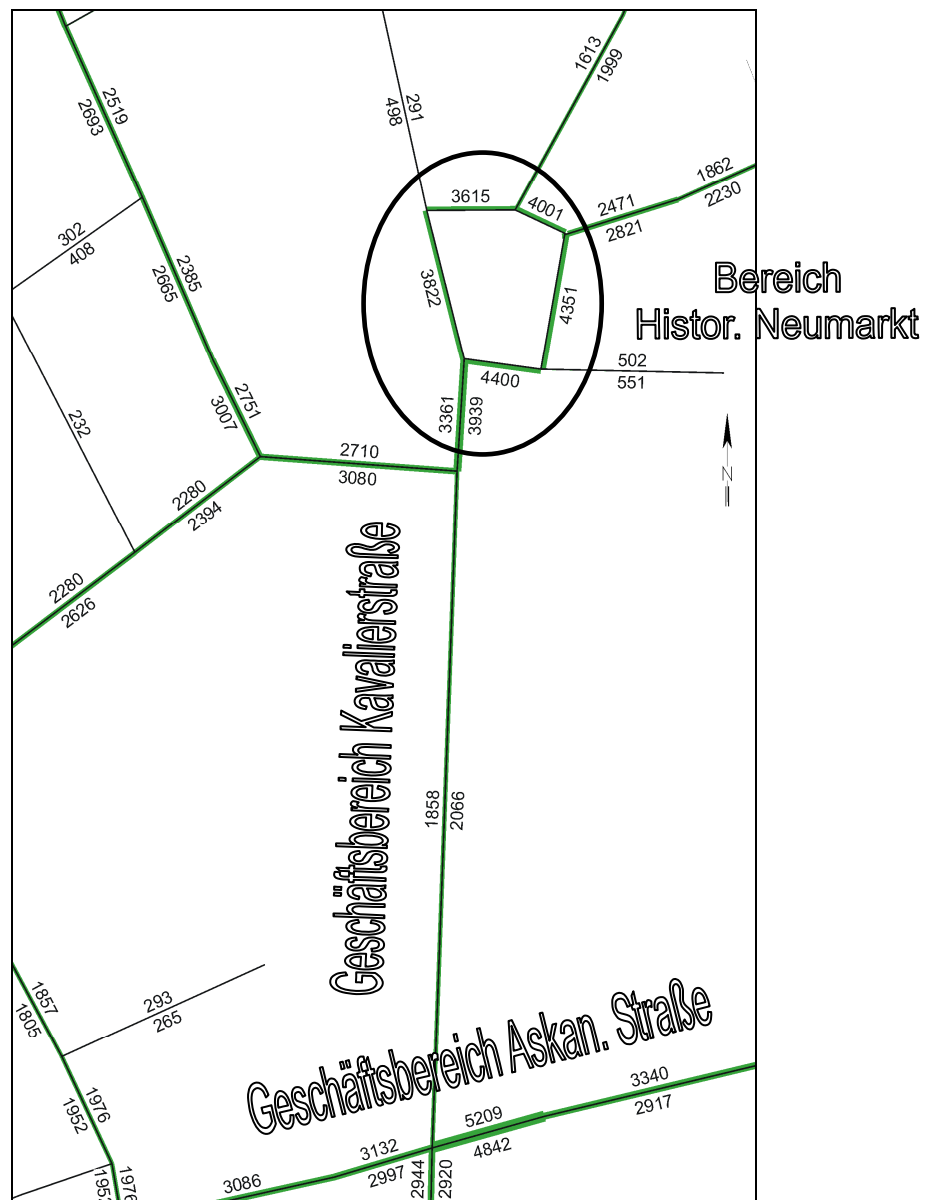
Mit dieser Bündelung von Maßnahmen kann die gewünschte Verdrängung des Verkehrs und damit einhergehend eine zunehmende Attraktivität der Innenstadt erreicht werden, wobei die Erreichbarkeit des Zentrums mit allen Verkehrsmitteln nach wie vor gegeben ist. Die modelltheoretisch nachgewiesenen Wirkungen vorgenannter Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind im Rahmen von Vorher-/Nachher-Untersuchungen zu prüfen und gegebenenfalls im Sinne der verkehrspolitischen Ziele zu modifizieren.

Der nachstehende Gestaltungsvorschlag aus dem URBAN II Gutachterverfahren zur künftigen Vernetzung und Gestaltung der Kavalierstraße (Siegerentwurf) entspricht den verkehrsplanerischen Zielstellungen der 3. Fortschreibung des VEP.



Zur Intensivierung der Verkehrsberuhigung und zur Schaffung neuer Erlebnisbereiche in der Innenstadt werden folgende ergänzende Maßnahmen empfohlen:

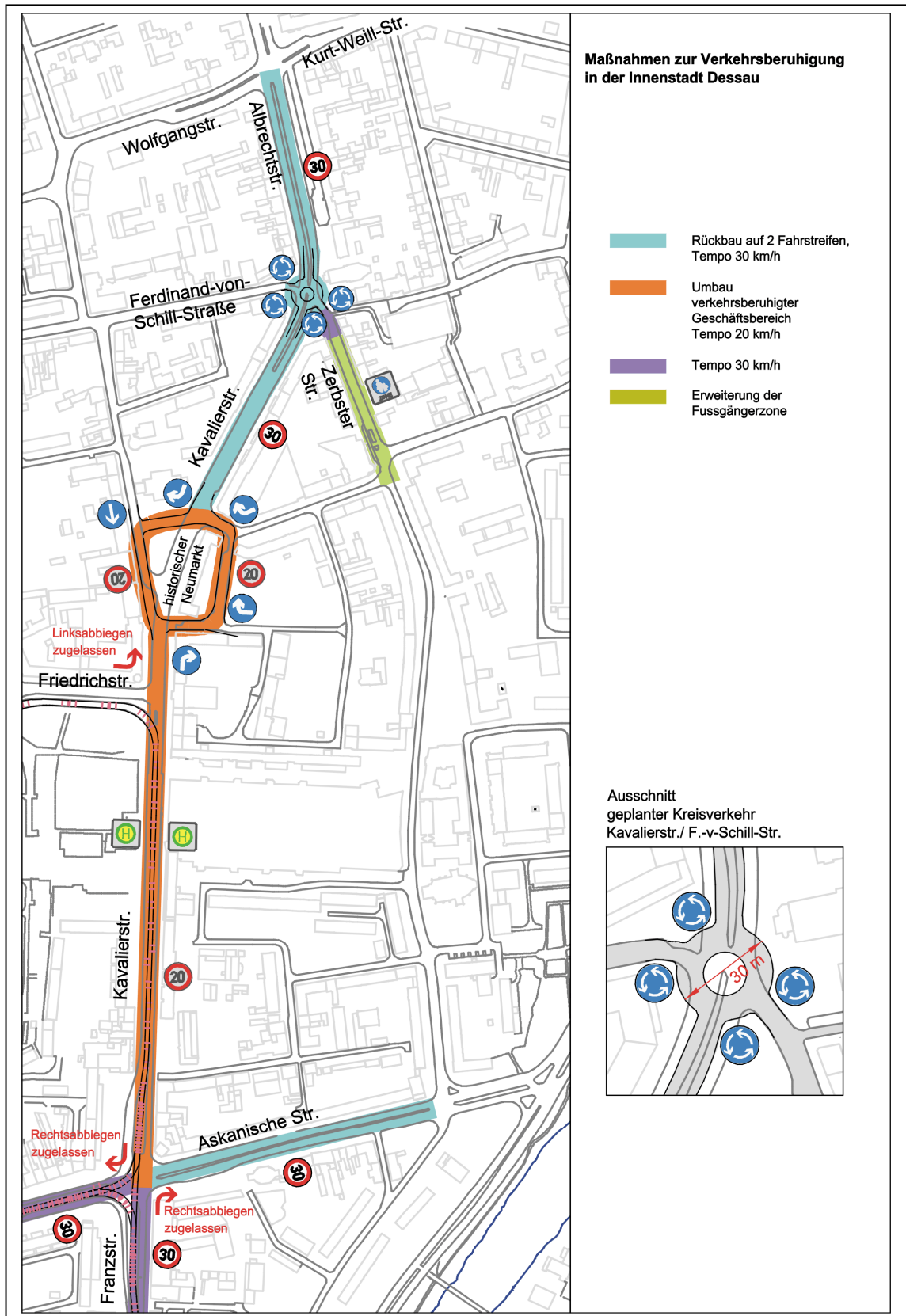
- Umgestaltung/Rückbau der Kavallerstraße im Bereich zwischen Friedrichstraße und Poststraße in Anlehnung an die Struktur des historischen Neumarktes. Danach würde eine Art großer Kreisverkehrsplatz entstehen, der nur einen Einrichtungsverkehr zulässt und somit die massive Trennwirkung der Kavallerstraße aufhebt. Die damit gegebene Vernetzung des Bereichs Zerbster Straße/ Lange Gasse mit dem Quartier Johannisstraße führt neben den gewünschten verkehrsdämpfenden Effekten auch zur Stärkung innerstädtischer Funktionen und zur spürbaren Aufwertung der Aufenthaltsqualität.



- Aufhebung bestehender Abbiegeverbote in der Innenstadt auf Grund geringerer Verkehrsbelastungswerte, z.B.:
 - Rechtsabbiegen von Kavalierstraße in die Askanische Straße,
 - Linkseinbiegen aus der Friedrichstraße in die Kavalierstraße.Somit werden verkehrsbelastende Mehrfahrten durch „umwegiges“ Fahren in der Innenstadt vermieden und die Leistungsfähigkeit im Zuge der alten Bundesstraßen gesenkt.
- Umbau des Knotenpunktes Kavalierstraße/Ferdinand-von-Schill-Straße zu einem kleinen Kreisverkehrsplatz. Die räumlichen Voraussetzungen für einen Kreis mit etwa 30 m Durchmesser sind gegeben, und bei einer prognostizierten Spitzenbelastung von 600 bis 700 Kfz/h ist auch die Kapazität eines Kreisverkehrs dieser Größe ausreichend. Neben der Wirkung als verkehrsberuhigendes Element wird die Flexibilität für den Kraftfahrer z. B. durch die Erreichbarkeit der Ferdinand-von-Schill-Straße sowie des Parkhauses Teichstraße aus allen Richtungen verbessert.
- Rückbau des Albrechtsplatzes auf 2 Fahrstreifen und Wiederherstellung der historischen Platzstrukturen.

Durch die verkehrsberuhigende Wirkung der o. g. Maßnahmen reduziert sich die Verkehrsbelastung auf der südlichen Kavalierstraße nochmals um ca. 700 bis 800 Kfz/24 h.

Die nachfolgende Darstellung dokumentiert die Gesamtmaßnahmen.



6.3 Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten

Durch die bereits realisierten Straßenbaumaßnahmen im Süden der Stadt wurden die dortigen Wohngebiete bereits nachweislich vom durchfließenden Verkehr entlastet. Durch die Schließung der Netzlücken des geplanten Hauptverkehrsstraßennetzes im Norden ergeben sich schwerpunktmäßig in den Wohngebieten Dessau Nord und Ziebigk/Siedlung Möglichkeiten, den gebietsfremden Verkehr durch verkehrsberuhigende Maßnahmen auf das Hauptverkehrsstraßennetz zu verdrängen.

Im Wohngebiet Dessau Nord sind folgende Maßnahmen notwendig, um die prognostizierte Verlagerung des fließenden Verkehrs auf das neue Hauptverkehrsstraßennetz zu erzielen:

a) Rückbau der Albrechtstraße auf einen 2-streifigen Querschnitt

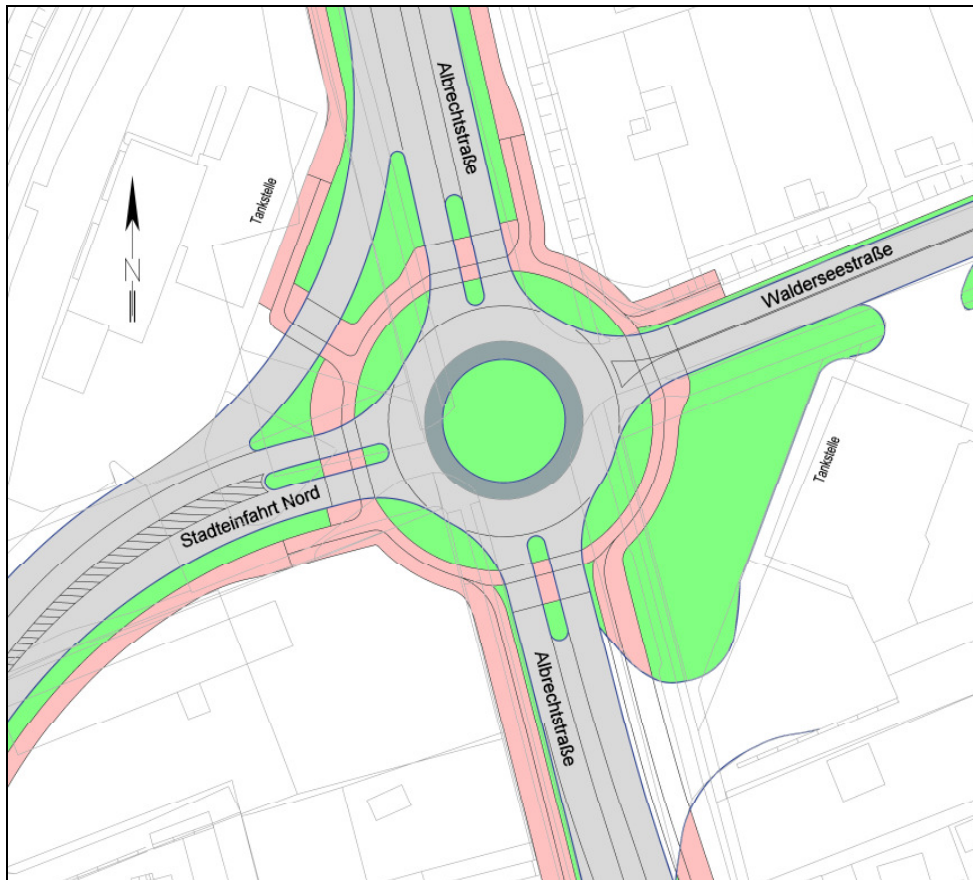
Um die ausgewiesene Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Albrechtstraße um 17.270 Kfz/h auf 8.076 Kfz/24 h zu erreichen, geht die Modellrechnung von der Leistungsfähigkeit einer 2-streifigen Straße aus. Die Beachtung dieses kausalen Zusammenhangs zwischen Straßenneubau auf der einen Seite und baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der anderen Seite ist notwendig, da nur so die verkehrspolitischen Zielstellungen im angestrebten Umfang erreicht werden können.

b) Umbau des Knotenpunktes Albrechtstraße/ Stadteinfahrt Nord zu einem Kreisverkehrsplatz

Wie die Prognoserechnungen für den Knotenpunkt Albrechtstraße/ Stadteinfahrt Nord nachweisen, ist die Gestaltung dieses Knotenpunktes als Kreisverkehrsplatz nach Realisierung des Ringschlusses Nord einschließlich der Fertigstellung der 2. Muldebrücke möglich, da sich erst mit diesen Maßnahmen eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen ergibt, die die Leistungsfähigkeit eines einstreifigen Kreisverkehrsplatzes nicht überschreitet. Die Umgestaltung zu einem Kreisverkehrsplatz wird im Zusammenhang mit dem Rückbau der Albrechtstraße auf 2 Fahrstreifen empfohlen. Die Darstellung auf Seite 59 zeigt eine Variante der Umgestaltung.



Kreisverkehrsplatz Albrechtstraße/Stadteinfahrt Nord



c) Änderung der Verkehrsorganisation in der Karlstraße

Um die Fahrzeit für den durchfließenden Kfz-Verkehr in der Karlstraße zu erhöhen und damit die Attraktivität zu senken, ist die Beschilderung der Karlstraße als Vorfahrtstraße aufzuheben und die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ anzuordnen.

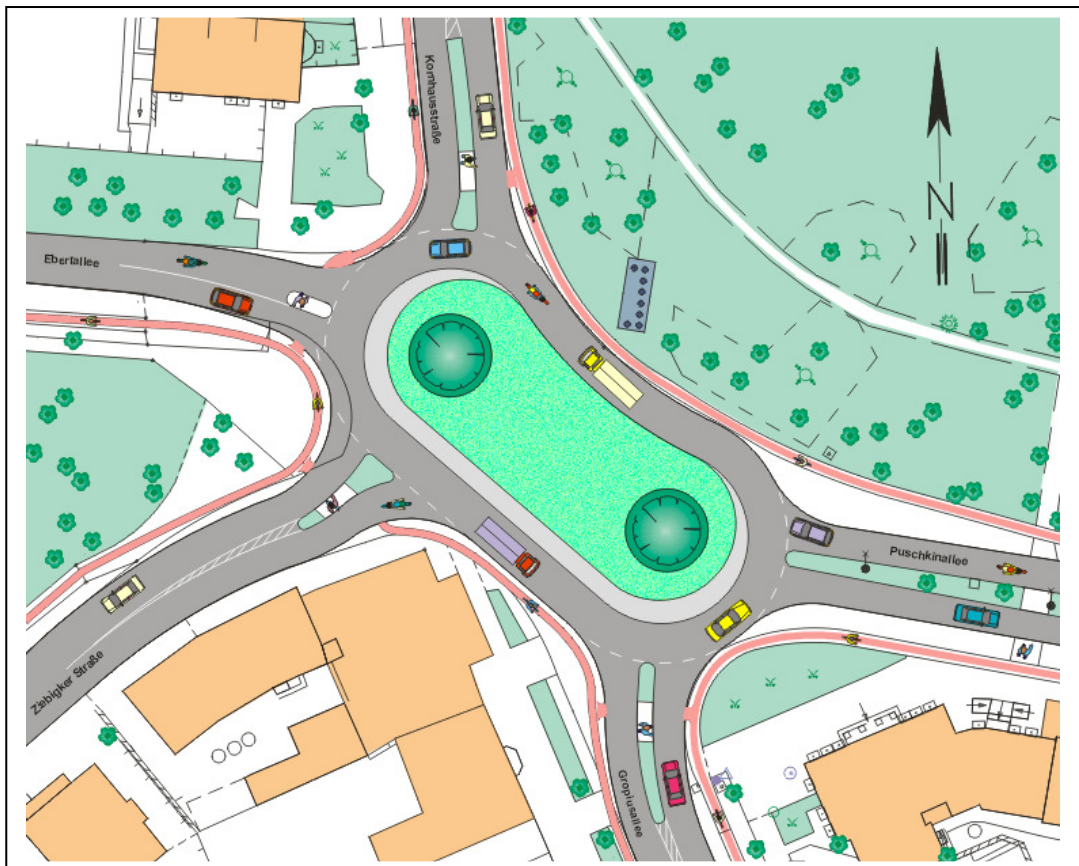
d) Umgestaltung der Kreuzung Albrechtplatz/ Wolfgangstraße zu einem Kreisverkehrsplatz

Im Interesse der Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs in Dessau Nord sollte im Rahmen der Wiederherstellung historischer Platzstrukturen des Albrechtplatzes der Knotenpunkt Albrechtplatz/ Wolfgangstraße in einen Kreisverkehrsplatz umgestaltet werden.

Im Wohngebiet Ziebigk/Siedlung können die verlagerbaren Verkehrsmengen durch folgende Maßnahmen auf das Hauptnetz verdrängt werden.

e) Umgestaltung des Knotenpunktes „Sieben Säulen“ zu einem Kreisverkehrsplatz

Die Umgestaltung des derzeit signalisierten 5-armigen Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz ist für eine bedarfsgerechte und geschwindigkeitsmindernde Verkehrsverteilung geeignet und trägt somit wesentlich zur Verkehrsberuhigung und zur Vermeidung von Umwegfahrten im Wohngebiet Ziebigk/Siedlung bei. Gleichzeitig bietet sich damit die Möglichkeit, diesen Platz unter Beachtung städtebaulicher Gesichtspunkte attraktiv zu gestalten. Die nachfolgende Darstellung zeigt eine Umgestaltungsvariante. Sollten die verkehrsberuhigenden Effekte des Kreisverkehrs „Sieben Säulen“ nicht in ausreichendem Maß zur Verdrängung des Durchgangsverkehrs auf die Bahnhofstraße/ Kühnauer Straße führen, so ist der Verkehrswiderstand auf der Ziebigker Straße durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (T-30) zu verstärken.



7 KNOTENPUNKTE MIT STARK VERÄNDERTEN VERKEHRSELASTUNGEN

7.1 Allgemeine Betrachtungen

Infolge der Verlagerung der Verkehrsströme im betrachteten Prognosenetz kommt es zwangsläufig auch zu veränderten Knotenpunktbelastungen. Nachfolgend werden beispielhaft Knotenpunkte aufgeführt, an denen die Verkehrsbelastung um mehr als 3.500 Kfz/24 h zu- oder abnimmt.

Entsprechend der Verkehrsbelastungsentwicklung und den örtlichen Gegebenheiten werden Maßnahmen zur baulichen bzw. verkehrsorganisatorischen Umgestaltung der Knotenpunkte und Einmündungen empfohlen. Ungeachtet dessen sind im Vorfeld von Umgestaltungsmaßnahmen an Knotenpunkten detaillierte Untersuchungen zu den Verkehrssicherheitsaspekten und den verkehrstechnischen Details erforderlich.

7.2 Kreisverkehrsplätze

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über Knotenpunkte, die für den Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz empfohlen werden können.

Mit Ausnahme der Knotenpunkte Albrechtsplatz/Wolfgangstraße und Ferdinand-vonSchill-Straße/Kavalierstraße liegen bereits Untersuchungen der Knotenpunkte zur Umgestaltung als Kreisverkehrsplatz vor. Die Leistungsfähigkeitsnachweise und die daraus abzuleitende Gestaltung bedürfen jedoch grundsätzlich einer Überprüfung im Vorfeld der Fachplanung auf der Basis der Belastungswerte der 3. Fortschreibung des VEP. Insbesondere trifft dies für den Knotenpunkt B 185/ Wasserstadt (Pappelrondell) zu, da es sich hier bezogen auf die Leistungsfähigkeit um einen Grenzfall handelt.

Knotenpunkt- Bezeichnung	Belastung 2003 in Kfz/24h	Belastung 2015 in Kfz/24h	Differenz 2015 - 2003
Sieben Säulen	20.940	14.286	-6.654
Kühnauer Straße/ Gropiusallee/Bahnhofstraße	8.967	16.349	7.382
Albrechtsplatz (Wolfgangstraße)	32.979	16.929	-16.050
F.-v.-Schill-Straße/ Kavalierstraße	12.824	5.584	-7.240
Albrechtstraße/SEN	22.608	16.030	-6.578
B 185/Wasserstadt (Pappelrondell)	30.799	22.412	-8.387

7.3 Neue Lichtsignalanlagen

Infolge der Straßenbaumaßnahmen, die entsprechend des FNP '03 geplant sind entstehen neue Knotenpunkte, die auf Grund ihrer Verkehrsbelastungsentwicklung entsprechend der Prognoseberechnungen zu signalisieren sind. Für den geplanten Knoten Wasserstadt/2.Muldebrücke sind die Betriebsformen LSA oder Kreisverkehr in Abhängigkeit von den verfügbaren Grundstücksflächen möglich. Die Entscheidung über die Grundstücksverfügbarkeit ist dem Linienfindungs- und Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Knotenpunkt-Bezeichnung	Belastung 2003 in Kfz/24h	Belastung 2015 in Kfz/24h	Differenz 2015 - 2003
Antoinettenstraße/Bahnhofstraße	22.611	26.400	3.789
Antoinettenstraße/ Stadteinfahrt-Nord	22.611	27.744	5.133
Karlstraße/Entlastungsstraße Schlachthof	1.276	15.870	14.594
Friederikenplatz/2. Muldebrücke	0	17.949	17.949
LSA B185 Oranienbaumer Chaussee/ 2. Muldebrücke	21.276	26.342	5.066

7.4 Rückbau von Lichtsignalanlagen

In der nachfolgenden Tabelle sind die Knotenpunkte aufgeführt, an denen die Verkehrsbelastung so deutlich zurückgeht, dass die Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage aus Gründen der Leistungsfähigkeit bzw. der Sicherung einer angemessenen Verkehrsqualität nicht mehr gegeben ist. Deshalb wird der Rückbau dieser Lichtsignalanlagen empfohlen.

Knotenpunkt-Bezeichnung	Belastung 2003 in Kfz/24h	Belastung 2015 in Kfz/24h	Differenz 2015 - 2003
Parkstraße/Antoinettenstraße	22.611	14.056	-8.555
Goethestraße/Albrechtstraße	25.784	9.238	-16.546
Poststraße/Kavalierrstraße (Umgestaltung hist. Neumarkt)	17.115	10.664	-6.451
Fußgänger-LSA Kavalierrstraße	19.755	4.585	-15.170
Ackerstraße/Heidestraße	11.293	5.822	-5.471

7.5 Umbau von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen

Neben den Knotenpunkten, an denen auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden kann, werden nachfolgend Knotenpunkte aufgeführt, an denen die Verkehrsbelastung zwar extrem sinkt, jedoch aus Gründen der Sicherheit nicht auf eine Signalisierung verzichtet werden sollte. Durch die bereits empfohlene Umgestaltung dieser Knotenpunkte sind natürlich auch die Lichtsignalanlagen an diesen Knotenpunkten von einem Umbau und den damit verbundenen Änderungen betroffen.

Knotenpunkt-Bezeichnung	Belastung 2003 in Kfz/24h	Belastung 2015 in Kfz/24h	Differenz 2015 - 2003
Kavalierstraße/Askanische Straße	31.049	13.126	-17.923
Steinstraße/Askanische Straße	22.389	11.518	-10.871

8 EMPFEHLUNGEN ZUR STRASSENNETZ- ENTWICKLUNG BIS 2015

Die verkehrsplanerischen Berechnungen weisen die Wirkung der einzelnen im FNP '03 verankerten Straßenbaumaßnahmen aus und erlauben die Empfehlung einer Ausbaurangfolge bis zum Planungshorizont 2015. In Kenntnis der Wirkung der Einzelmaßnahmen auf die Umsetzung des Dessauer Verkehrsleitbildes wird folgende Rangfolge der wichtigsten Bauvorhaben und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen vorgeschlagen:

- 1. Bau der Stadteinfahrt Nord und der Bahnhofstraße**
- 2. Umsetzung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Wohngebiet Ziebigk/ Siedlung (Bau des Kreisverkehrs Sieben Säulen)**
- 3. Bau der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Nord**
- 4. Umsetzung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Stadtkern und im Wohngebieten Dessau Nord**
- 5. Umgestaltung der Knotenpunkte mit deutlich veränderten Verkehrsbelastungen (Bau von Kreisverkehrsplätzen, Rück-, Um- und Neubau von Lichtsignalanlagen)**
- 6. 4-streifiger Endausbau der Hermann-Köhl-Straße**
- 7. Realisierung der Ortsumgehung Mosigkau**, wobei diese Maßnahme in der Zuständigkeit des Bundes liegt und sich somit der Bauplanung der Stadt Dessau entzieht.

Im Interesse der Stadtentwicklung über den Planungshorizont 2015 hinaus wird die Freihaltung der Korridore für die geplanten Trassen Randstraße Flugplatz, Thomas-Müntzer-Straße und Walderseestraße empfohlen, auch wenn deren Ausbau bis zum Jahr 2015 nicht notwendig ist.

Die Verbesserung des Straßenzustandes des Hauptverkehrs- und Sammelstraßennetzes zählt zu den wichtigen Aufgaben, die unabhängig von der o. g. Rangfolge eingeordnet werden müssen. Die Befahrbarkeit der Straßen trägt wesentlich zur Akzeptanz des Entlastungsstraßennetzes durch den Kfz-Nutzer bei und verbessert gleichzeitig den Fahrkomfort in den Bussen der Nahverkehrsbetriebe. Aus diesem Grund sollte z. B. die Befahrbarkeit der Bitterfelder Straße, der Elisabethstraße und der E.-Weinert-Straße verbessert werden.

In diesem Zusammenhang ist auch die Fertigstellung des Ausbaus der Mannheimer Straße als Abschnitt der neuen B 184 zu empfehlen.

Um den Marktanteil der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Dessau zukünftig zu erhöhen (von 6 auf 10 %) sind Behinderungen durch den Kfz-Verkehr weiter abzubauen. Nach den gut gestalteten Übergangsbeziehungen zwischen Fern-/Regionalverkehr und dem städtischen Nahverkehr am Hauptbahnhof/Busbahnhof ist die Zentralhaltestelle in der Kavallerstraße ebenfalls zum attraktiven Umsteigepunkt zu entwickeln.

Da die Entwicklung des Verkehrsaufkommens ein sehr vielschichtiger dynamischer Prozess ist, der auch auf nicht vorhersehbare Ereignisse reagiert (unerwartet steigende Energiepreise, Wandel politischer Zielstellungen u.a.m.) ist es notwendig, auch in den folgenden Jahren die Erhebung von wichtigen Indikatoren des Verkehrs (z.B. durch SrV-Befragungen und Verkehrszählungen) kontinuierlich weiterzuführen, um die Verkehrsentwicklung zeitnah erfassen zu können. Gleichzeitig erlauben die erhobenen Daten eine Kontrolle der Wirkungen der schrittweise realisierten Infrastrukturmaßnahmen.

Die Wirkungsanalysen sollten neben den verkehrlichen Indikatoren auch die städtebaulichen Chancen definieren, die sich durch das empfohlene Ausbauprogramm des Dessauer Straßennetzes eröffnen.

Die schrittweise Rückgewinnung der historischen Stadträume

- Albrechtsplatz
- Neumarkt
- Kavallerstraße

ist nicht nur strategisches Element der Verkehrsberuhigung, sie wirkt auch als identitätsstiftender Baustein im Prozess des Dessauer Stadtumbaus, der Rückbau mit Qualitätsgewinn verbindet.