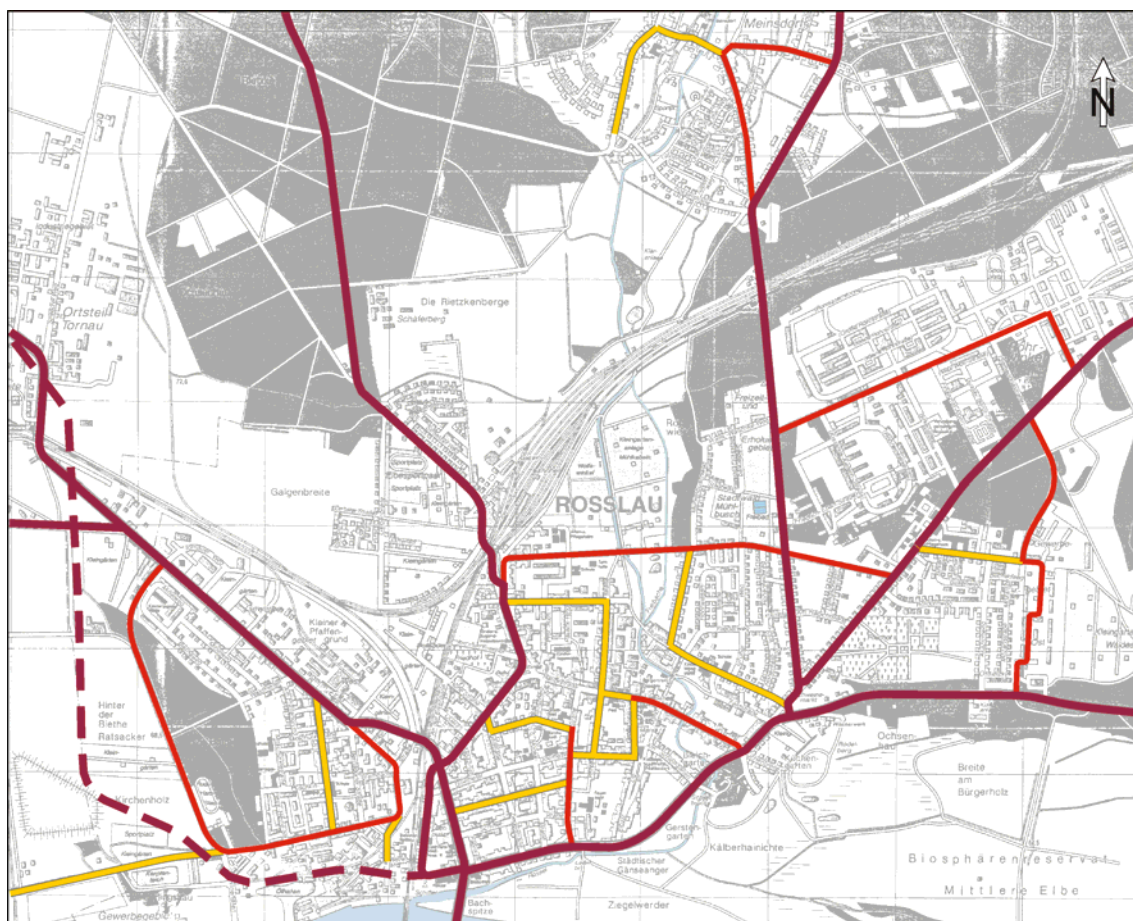


Stadt Roßlau (Elbe)



Verkehrsentwicklungsplan

- Mai 2005 -



Bearbeitung ■ KOMMUNAL ■ DATA

Stadt Roßlau (Elbe)

Verkehrsentwicklungsplan

Mai 2005

Bearbeitung

■ KOMMUNAL ■ DATA

Gesellschaft für angewandte Stadt- und Strukturforchung GbR
10829 Berlin Czeminskistraße 5 Tel. 030 / 78 77 59-0 Fax -11
19336 Plattenburg Rambower Hauptstraße 32 Tel. 038784 / 90489
e-mail: info@kommunaldata.de www.kommunaldata.de

Dipl.-Ing. Wolfgang Dittrich

Inhalt

1	Vorgaben	3
1.1	Planungsinstrument	3
1.1.1	Grundlagen	3
1.1.2	Verbindlichkeit	5
1.1.3	Öffentlichkeitsarbeit	5
1.2	Rahmenbedingungen	6
1.2.1	Strukturdaten und Flächennutzung	6
1.2.2	Zielvorstellungen	8
2	Fließender Kfz-Verkehr	10
2.1	Bestand	10
2.1.1	Straßennetz	10
2.1.2	Verkehrsorganisation	10
2.1.3	Verkehrsstärken	11
2.1.4	Verkehrsbeziehungen	12
2.2	Netzplanung	13
2.2.1	Netzstruktur	13
2.2.2	Verkehrsverlagerung	14
2.2.3	Klassifizierung	16
2.3	Einzelmaßnahmen	19
2.3.1	Verkehrslenkung	19
2.3.2	Geschwindigkeitsregelung	20
2.3.3	Baumaßnahmen	22
3	Ruhender Kfz-Verkehr	25
3.1	Stellplatzangebot und Nachfrage	25
3.1.1	Bestand und Auslastung	25
3.1.2	Voraussichtliche Entwicklung	26
3.2	Planungsgrundsätze	26
3.3	Maßnahmen	27
3.3.1	Dimensionierung des Stellplatzangebotes	27
3.3.2	Stellplatzbewirtschaftung	28
3.3.3	Stellplätze für Busse und Lkw	29
4	Rad- und Fußverkehr	30
4.1	Bestand	30
4.1.1	Rad- und Fußverkehrsanlagen	30
4.1.2	Rad- und Fußverkehrsstärken	31

4.1.3	Problembereiche und Konflikte	31
4.2	Radverkehrshauptnetz	32
4.3	Einzelmaßnahmen	32
4.3.1	Radverkehrsanlagen	32
4.3.2	Rad-Abstellanlagen	34
4.3.3	Empfehlungen zum Fußwegenetz	35
4.3.4	Gestaltungsgrundsätze für Knotenpunkte	35
4.4	Öffentlichkeitsarbeit	36
5	Öffentlicher Personennahverkehr	37
5.1	Bestand	37
5.2	Planung	37
6	Handlungsempfehlungen/Maßnahmenplan	39
	Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	41

1 **Vorgaben**

1.1 **Planungsinstrument**

1.1.1 **Grundlagen**

Durch einen verbindlich beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) soll sichergestellt werden, dass

- die Verkehrsnetze (Straßen und Wege) und -anlagen (Parkplätze, Haltestellen) in der Stadt Roßlau für die zu einem mittleren Planungshorizont prognostizierten Verkehrsmengen unter Beachtung städtebaulicher, ökologischer und ökonomischer Randbedingungen funktionsstüchtig sind und
- die dafür notwendigen Investitionsmittel im Rahmen eines mehrheitlich getragenen Gesamtkonzeptes nach einer sachlich begründeten Prioritätenreihung eingesetzt werden.

Für die Stadt Roßlau wurden seit 1991 folgende Materialien mit Verkehrsbezug erarbeitet ...

Flächennutzungsplan 2002

Im Flächennutzungsplan (FNP) finden sich u.a. auch Aussagen zur Verkehrsstruktur der Stadt Roßlau und zu den wichtigsten geplanten Änderungen und Ausbauten:

Schienenstrecken Leipzig – Halle – Dessau - Magdeburg
westliche Ortsumgehung Roßlau Bundesstraße 184n
Hafen Roßlau (Ausbau für Massengut-Transporte)

Für den *ÖPNV* soll der Bahnhof Roßlau als zentrale Umsteigestelle zwischen Bus und Bahn erhalten und zukunftsorientiert umgebaut werden.

Bei der Fortschreibung des FNP (letzte Aktualisierung 2002, Genehmigung 2002) wurden die Vorgaben aus dem Modellvorhaben „Ökologische Stadt - umweltgerechter Stadtverkehr“ aufgenommen, insbesondere zur Sicherung kurzer Wege im Stadtgebiet zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten.

Verkehrsentwicklungsplan (1. Entwurf 1991 und Fortschreibungen)

Der erste Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP Roßlau - Teil Individualverkehr, Abschlußbericht, ARGUS Braunschweig, 1991) räumt u. a. der Realisierung der Westumgehung und der flächenhaften Verkehrsberuhigung Vorrang ein. Seine letzte Aktualisierung erhielt der VEP im Jahr 1999 mit der Aufnahme von Vorgaben des Modellvorhabens „Ökologische Stadt – umweltgerechter Stadtverkehr“. Eine Beschlussfassung durch den Stadtrat wurde bis zum Abschluss des Modellvorhabens zurück gestellt. 2001 wurde vom zuständigen beschließenden Ausschuss des Stadtrates lediglich ein Beschluss zum Straßennetz gefasst, um grundsätzliche verkehrspolitische Entscheidungen wie z.B. GVFG-Anträge umsetzen zu können.

Innerstädtisches Verkehrskonzept 1993

Durch Maßnahmen in den Bereichen 'flächendeckende Verkehrsberuhigung', 'Fuß- und Radverkehrsförderung', 'ÖPNV-Förderung', 'Parkraumkonzept' soll die Sozial- und Umweltverträglichkeit des Stadtverkehrs gewährleistet werden (Innerstädtisches Verkehrskonzept Roßlau, ARGUS Braunschweig 1993).

Parkraumkonzept Innenstadt 1995

Die vertiefte Untersuchung der Parkraumsituation in Roßlau ergab, dass zukünftig entstehender Mehrbedarf größtenteils durch die vorhandene Überkapazität abgedeckt werden kann (Parkraumkonzept für die Innenstadt Roßlau/Elbe, ARGUS Braunschweig 1995).

Energie- und Emissionsbilanz 1996

Neben anderen wurde auch die Emittentengruppe Verkehr betrachtet. Nach kleinräumiger Untersuchung und Szenarienberechnungen für die zukünftige Entwicklung wurde die 'Verkehrsemissionsminderung durch Mobilitätsberatung' vorgeschlagen (Energie- und Emissionsbilanz der Stadt Roßlau Teil 1: Energie- und Emissionskataster, Teil 2: Maßnahmekonzept, GERTEC 1996).

Emissionskataster UG 6 Sachsen-Anhalt 1997

Für die Stadt Roßlau im nordwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes 6 im Bundesland Sachsen-Anhalt (Großraum Dessau - Wittenberg - Bitterfeld) wurde u. a. gezeigt, dass der Straßenverkehr den überwiegenden Anteil (ca. 98 %) an den Gesamtemissionen der Quellengruppe Verkehr verursacht.

Mobilitätsstudie 1998

Die Mobilitätsrate liegt bei 3,46 Wegen pro Person und Tag und ca. jeder 7. Pkw-Weg dauert nicht länger als 5 Minuten. Darin besteht ein deutliches Veränderungspotential zugunsten des Fuß- und Radverkehrs (Mobilität der Bevölkerung von Roßlau, ARGUS Braunschweig 1998).

Untersuchungen zur 23. BImSchV 1998

Die durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen für die Schadstoffe Benzol, Ruß und NO₂ wurden errechnet. Überschritten wird der Prüfwert bei Ruß 1998 in Straßenabschnitten auf einer Länge von 103 m und zwar ausschließlich an der Luchstraße im Zuge der B 184. (KÖTTER 1998 - Ermittlung der Schadstoffbelastung in Straßen aus Daten der Schallimmissionspläne mit dem Screening-Modell IMMIS-Luft (Vers. 2.0) und LIMA für die Stadt Roßlau, 1998)

Schallimmissionsplan 1998

Im Analysezustand wird eine hohe Lärmbelastung durch die Bundesstraßen deutlich. Ohne lärm-mindernde Maßnahmen wird im Jahre 2010 mehr als die Hälfte der Bewohner von Roßlau in Bereichen mit unzulässiger Lärmbelastung wohnen. (ÖKO-CONTROL 1998 - Schallimmissionsplan der Stadt Roßlau, Schönebeck/ Elbe 1998)

Stadtentwicklungskonzept 2001

Das Stadtentwicklungskonzept schreibt den Flächennutzungsplan vor allem bezüglich der Intensität der eingetragenen Nutzungen fort. Es ist damit die Grundlage für die Prognose des Verkehrsaufkommens aus den künftigen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen der einzelnen Stadtteile. (Stadtentwicklungskonzept der Stadt Roßlau, Aufstellung 2001, Aktualisierung 2002).

Modellvorhaben Ökologische Stadt - umweltgerechter Stadtverkehr (MVÖS) 1998 - 2004

Im Land Sachsen-Anhalt sind in den neunziger Jahren viele Studien, Konzepte und Lösungsansätze in Verbindungen mit Ist-Analysen, Luftreinhalteplänen, Schallimmissionsplänen und Verkehrskonzepten erarbeitet worden. Um den Kommunen eine Anleitung bei der Umsetzung solcher Pläne zu geben, wurde 1998 vom Ministerium für Raumordnung und Umwelt das Modellvorhaben „Ökologische Stadt - umweltgerechter Stadtverkehr“ veranlasst. Nach einer Ausschreibung wurde die Stadt Roßlau als Modellstadt ausgewählt. Mit den im Modellvorhaben vorgeschlagenen und umgesetzten Maßnahmen werden insbesondere die Verkehrssicherheit erhöht, der nicht motorisierte Verkehr gefördert und der Lärmschutz verbessert.

Mit den genannten Unterlagen bestehen ausreichende Voraussetzungen zur Festschreibung der Kernaussagen in dem für die planenden Stellen verbindlichen Dokument „Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Roßlau“.

1.1.2 Verbindlichkeit

Der VEP trifft Festlegungen zur verkehrlichen Infrastrukturplanung mit lokalem Geltungsbereich für einen mittelfristigen Planungshorizont ca. bis zum Jahr 2010. Da Verkehrsentwicklung und Verkehrsablauf auf kommunalen und übergeordneten Straßen in enger Wechselwirkung stehen, enthält der VEP auch Aussagen zu Verkehrsanlagen, die sich nicht in der Baulast der Stadt Roßlau befinden. Diese Aussagen werden von der Stadt gegenüber den Baulastträgern im Rahmen der Beteiligungsverfahren geltend gemacht.

Durch Beschluss des Stadtrates als freiwillige Selbstbindung der Stadt Roßlau erhält der VEP allein für die lokale Verwaltung verbindlichen Charakter. Eine Einbeziehung verkehrsrelevanter Träger öffentlicher Belange vor der Beschlussfassung ist vorgesehen. Da der VEP noch keine unmittelbare Betroffenheit Dritter auslöst, besteht für diese auch weder Anlass noch Möglichkeit eines förmlichen Einspruchs oder der Einlegung sonstiger Rechtsmittel.

1.1.3 Öffentlichkeitsarbeit

Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit sollen bei Vorbereitung und Umsetzung der im VEP enthaltenen Maßnahmen informiert und gewonnen werden:

- **Entscheidungsträger** (Verwaltungen, Kommunalpolitiker, Polizei, Verkehrsbetriebe) durch eine frühzeitige Beteiligung, da in der Regel politische Diskussionen notwendig sind und die Umsetzung aus finanziellen Gründen meist mehrere Jahre in Anspruch nimmt,
- **Presse- und Interessenvertreter** (Tagespresse, Interessenverbände, Verkehrsclubs, Bürgerinitiativen, große Wirtschaftsunternehmen) und

- **die Gesamtbevölkerung.**

Dies dient vor allem

- der **Sensibilisierung** für die Themen Verkehrssicherheit, Lärm, Radverkehr, usw.,
- der **Information** über die positive Wirkung der vorgesehenen Maßnahmen, und damit
- der Erhöhung der **Akzeptanz** in der gesamten Öffentlichkeit.

Die in Roßlau bewährte Öffentlichkeitsarbeit durch Veröffentlichungen z. B. im „Elbe-Fläming-Kurier“ und der „Mitteldeutschen Zeitung“ ist fortzusetzen. Die Lokalredaktionen sollen ständig über Hintergründe und den aktuellen Stand der Verkehrsplanung informiert werden.

Die Informationen können daneben mit Hilfe von **Ausstellungen** (Schautafeln) verbreitet werden.

1.2 Rahmenbedingungen

1.2.1 Strukturdaten und Flächennutzung

Das 1215 erstmals urkundlich erwähnte Roßlau war bis 1994 Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und beherbergt auch heute Verwaltungseinrichtungen des Landkreises Anhalt-Zerbst, zu dem es nunmehr gehört.

Die Stadt ist im Landesentwicklungsprogramm Sachsen-Anhalt als Grundzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums ausgewiesen, das die Versorgung des Einzugsbereiches mit Gütern und Dienstleistungen des allgemeinen bis gehobenen Bedarfes sicherzustellen hat. Dafür sind neben Einkaufszentren, größeren Sport- und Freizeitanlagen auch weiterführende Schulen, kulturelle, soziale und administrative Einrichtungen (Landkreis Anhalt-Zerbst) notwendig, die in Roßlau angesiedelt sind und durch den direkten Anschluss der Stadt an das Landes- und Bundesstraßen- sowie das Eisenbahnnetz vom Umland her gut erreichbar sind.

Mit der Revitalisierung des Geschäftszentrums ist die Innenstadt für die Einwohner von Stadt und Umland attraktiv geworden.

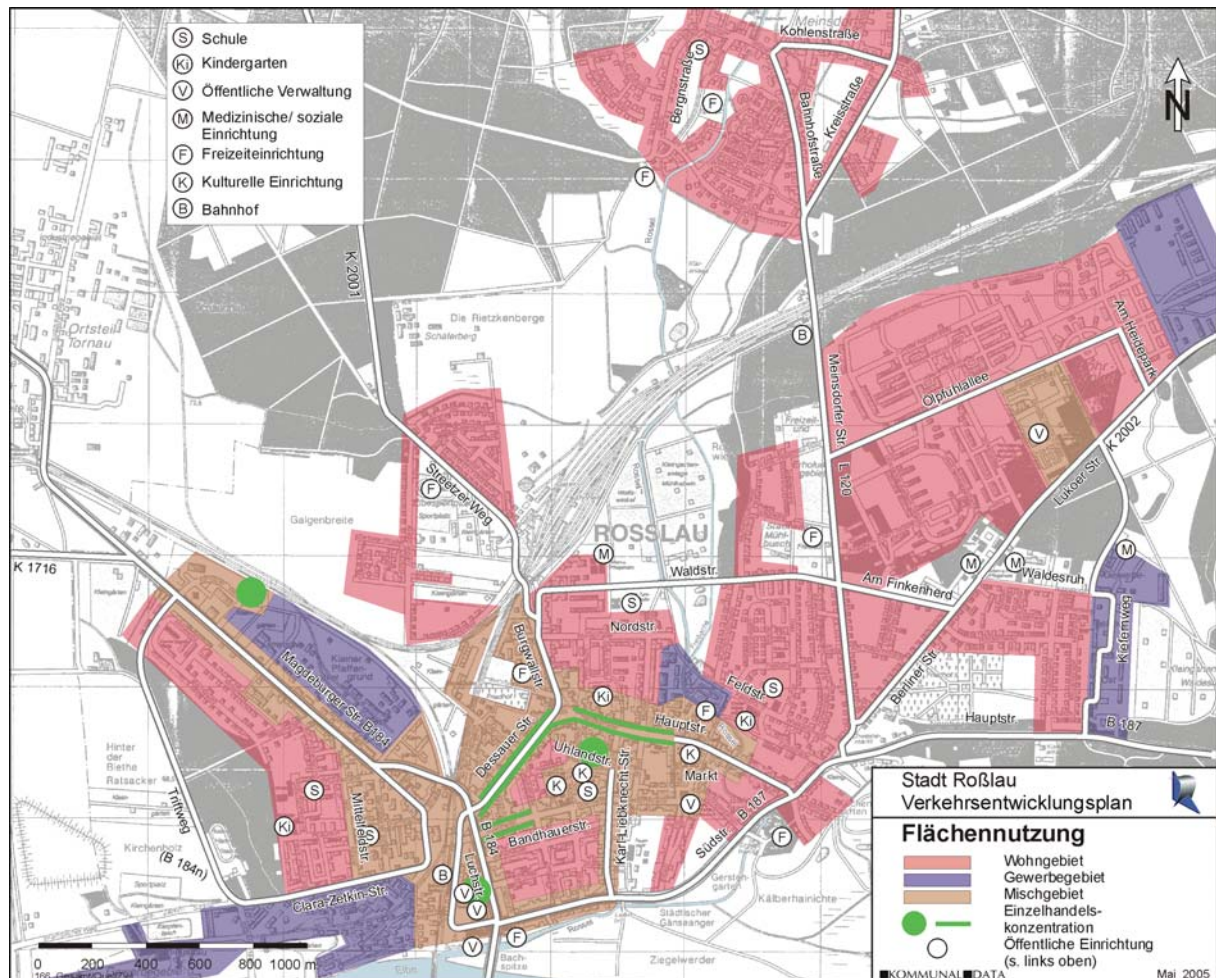
Die Stadtstruktur ist einerseits durch eine für diese Stadtgröße hohe Wohnnutzung im Kernbereich und andererseits durch den westlich des Bahnhofs liegenden Siedlungsbereich mit Mischnutzung und das Werft- und Hafengelände geprägt. Die Eisenbahnstrecken und die überörtlich bedeutsamen Straßen sind auf die Elbbrücken ausgerichtet.

Wohngebiete, Arbeitsstätten und Einzelhandelskonzentrationen sind die wichtigsten Verkehrserzeuger. Außerhalb der teilweise als Mischgebiet ausgewiesenen Innenstadt liegen mehrere große Wohngebiete wie Biethe, Mühlenbusch, Nordstraße und Meinsdorf. Ein Teil der Arbeitsplätze liegt außerhalb der abgrenzbaren Gewerbegebiete wie Hafen/ Werft, West (Magdeburger Straße) und Ost (Kiefernweg). Unter den ca. 8.300 Beschäftigten¹ sind 2.300 Einpendler (27,7 %), wäh-

¹ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Einzugsbereich der Dienststelle Roßlau des Arbeitsamtes Dessau, nicht mit dem Stadtgebiet identisch; Mitteilung vom 2.10.97

rend von insgesamt ca. 11.900 Berufstätigen 5.900 Auspendler sind (49,6 %, hauptsächlich nach Dessau).

Abbildung 1.1:
Wichtige Quellen und Ziele im Stadtgebiet von Roßlau



Zur Innenstadt werden hier die Bereiche Östliche Altstadt, Westliche Altstadt und Prof.-R.-Paulick-Ring gerechnet. Die Prognoserechnungen für das Jahr 2010 beruhen auf der nach demographischen Untersuchungen absehbaren Bevölkerungsentwicklung und berücksichtigen das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Roßlau.

Der Verkehrsentwicklungsplan bezieht sich auf das zusammenhängend bebaute Stadtgebiet und den Ortsteil Meinsdorf. In den Ortsteilen Streetz, Natho und Mühlstadt werden die Grundsätze des Verkehrsentwicklungsplanes sinngemäß angewandt. Auch die anstehende Fusion der Städte Dessau und Roßlau lässt keine Änderung der Rahmenbedingungen für die Aussagen des VEP ändern.

Tabelle 1.2:
Verteilung der Einwohner

Stadtteil	EW 2001	EW 2010	Veränd. auf
Meinsdorf	1.523	1.515	99%
Garnison	889	1.099	124%
Waldesruh	1.003	950	95%
Streetzer Weg	424	404	95%
Biethe	2.938	1.980	67%
Östl. Altstadt	1.760	1.596	91%
Westl. Altstadt	3.795	4.003	105%
Prof.-R.-Paulick-Ring	2.055	1.703	83%
gesamt	14.387	13.250	92%

1.2.2 Zielvorstellungen

Die Verkehrsentwicklungsplanung für Roßlau dient der

- Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt aus dem Umland (insbesondere Innenstadt und Gewerbegebiete),
- Absicherung der Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer (nicht motorisierter und motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr),
- Verbesserung des Wohn-, Geschäfts- und Erholungsumfeldes, Steigerung der Attraktivität für den Tourismus

und einer stadt-, sozial- und umweltverträglichen Gestaltung des Verkehrs. Dazu gehört auch die Verminderung des durch Straßenverkehr verursachten Lärms.

Die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung verfolgt als Hauptstrategie die „vier V's“ mit der Prioritätenreihung:

Verkehr

- **vermeiden**
durch weitere Orientierung von Stadtentwicklung und Bauleitplanung auf
 - kompakte Siedlungsstrukturen (z. B. innerstädtische oder stadtnahe Wohngebiete) und
 - angemessene Nutzungsmischung (z. B. Einkaufsmöglichkeiten im Wohnquartier oder in der Innenstadt statt auf der "Grünen Wiese"),
- **yerringern**
z. B. durch Abbau von Umwegen, d. h. Verzicht auf entbehrliche Einbahnregelungen,
- **verlagern**

- auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (also den ÖV, das Fahrrad und das Zufußgehen)
 - in weniger sensible Bereiche (Bau von Umgehungs- und Entlastungsstraßen, Vermeidung von Schleichverkehren, Verlagerung des Schwerverkehrs, Entlastung der Blockinnenbereiche vom ruhenden Verkehr),
- **verträglicher** gestalten
insbesondere durch organisatorische und bauliche Maßnahmen zur
 - Verkehrsberuhigung und zur
 - Erhöhung der Verkehrssicherheitsowie durch Einbau lärmärmer Fahrbahnbeläge usw.

In der Planung werden motorisierter Individualverkehr, Radverkehr, Fußverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr stets unter Berücksichtigung der gegenseitigen Abhängigkeiten behandelt.

2 Fließender Kfz-Verkehr

2.1 Bestand

2.1.1 Straßennetz

Roßlau ist über zwei Bundesstraßen an das überregionale Straßennetz angebunden:

B 184 Magdeburg – Zerbst – Roßlau – Dessau - Bitterfeld – Delitzsch - Leipzig

B 187 Roßlau – Coswig – Wittenberg – Jessen – Brandis bei Herzberg

Neben den Bundesstraßen gehören die Landesstraße L 120 nach Wiesenburg sowie die Kreisstraßen K 1255 über Streetz nach Garitz, K 1716 nach Rodleben und Steutz und K 2002 über Luko in Richtung Köselitz (BAB-Anschlussstelle) zum klassifizierten Straßennetz. Alle übrigen Straßen befinden sich in der Baulast der Stadt.

Die Bundesstraßen führen über die Erschließungsachsen der westlichen und südlichen Innenstadt, die damit von ortsfremdem Verkehr dominiert sind. Einschließlich der geplanten westlichen Ortsumgehung der B 184 bilden sie den **Rahmen für die Verkehrsnetzplanung**. Künftig wird die Innenstadt vom größten Teil des ortsfremden Verkehrs abgeschirmt.

Zu den innerörtlichen **Hauptverkehrsstraßen** gehören neben den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen einige für den innerstädtischen Verkehr wichtigen Radial- und Tangentialverbindungen. Die für den Verkehr zwischen Ortsteilen wichtigen Straßen innerhalb des Stadtgebietes sind als **Hauptsammelstraßen** eingestuft, während die **Sammelstraßen** zwischen den **Anlieger- bzw. Wohnstraßen** und dem Hauptnetz vermitteln.

Der überwiegende Teil der Straßen in Roßlau weist asphaltierte **Fahrbahnen** mit einem Fahrstreifen je Richtung auf. Fahrbahnbeläge und Straßenquerschnitte lassen stellenweise nur eine wesentlich niedrigere Geschwindigkeit als 50 km/h zu. Betonoberflächen und unbefestigte Straßen bilden in Roßlau eher die Ausnahme.

2.1.2 Verkehrsorganisation

Ausnahmen von der in geschlossenen Ortschaften in der Regel geltenden **Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h** gibt es in Roßlau vor allem in Wohngebieten außerhalb der Innenstadt, die großenteils als **Tempo-30-Zonen** ausgewiesen sind. Teilbereiche neuerer Wohngebiete sind als **verkehrsberuhigte Bereiche** beschildert, ebenso einige kurze Straßenabschnitte in der Innenstadt. Daneben bestehen einige, z. T. zeitlich beschränkte Einzelausweisungen einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von **30 km/h**.

Während in der Innenstadt einzelne Straßen **Einbahnstraßen** sind, gibt es diese außerhalb der Innenstadt nur in Ausnahmefällen.

Die **Vorfahrtregelungen** spiegeln die Hierarchie des Straßennetzes wider.

Mit **Lichtsignalanlagen** werden drei vergleichsweise hoch belastete Knotenpunkte im engeren bebauten Stadtgebiet geregelt.

2.1.3 Verkehrsstärken

Die für den Planungshorizont zu erwartenden Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen den einzelnen Verkehrszellen beruhen auf Hochrechnungen aus Verkehrszählungen unter Beachtung der prognostizierbaren Entwicklung von Bevölkerung und Motorisierung, Verkehrsleistung pro Fahrzeug und der geplanten Flächennutzung.

Die Umlegung des prognostizierten Verkehrs auf das bestehende Straßennetz stellt den Prognose-Null-Fall dar. Die Verkehrsstärken variieren gegenüber dem Jahr 2004 im allgemeinen zwischen 1 und 10 %. Größere Veränderungen zeigen die Clara-Zetkin-Straße durch Bevölkerungsrückgang im Biethgebiet und die Karl-Liebknecht-Straße durch Abbau des Leerstandes in der Westlichen Altstadt.

Tabelle 2.1:
Kfz-Verkehrsstärken ausgewählter Querschnitte an einem Werktag

Straßenzug/Querschnitt	Bestandsnetz			Planfall ²⁾	
	2004	2010 ¹⁾	Zu-/ Abnahme	2010	Zu-/ Abnahme
Magdeburger Straße/ An der Zerbster Brücke	21.600	20.750	-3,9 %	9.060	-58%
Luchstraße/ Bandhauerstraße	17.850	17.390	-2,6 %	8.170	-54%
Elbbrücke	22.730	22.930	0,9 %	22.930	+1%
Südstraße/ Karl-Liebknecht-Straße	16.200	16.620	2,6 %	18.900	+17%
Hauptstraße/ Stadtgrenze	9.050	9.260	2,3 %	9.260	+2%
Dessauer Straße/ Luchstraße	10.500	10.400	-1,0 %	8.120	-23%
Burgwallstraße/ Nordstraße	8.900	9.000	1,1 %	7.000	-21%
Waldstraße	5.050	5.080	0,6 %	3.080	-39%
Meinsdorfer Straße/ Berliner Straße	5.400	5.580	3,3 %	6.720	+24%
Kreisstraße	3.750	3.840	2,4 %	3.840	+2%
Hauptstraße (Gr. Marktstr.)	2.900	3.110	7,2 %	3.110	+7%
Karl-Liebknecht-Straße/ Bandhauerstraße	3.750	4.230	12,8 %	4.520	+21%
Clara-Zetkin-Straße/ Triftweg	1.320	1.030	-22,0 %	740	-44%
Ortsumgehung B 184/ Werft				11.690	

1) Prognose-Null-Fall: Prognose-Verkehrsstärke im Bestandsnetz

2) mit Teil-Ortsumgehung B 184 nach Abschnitt 2.2.1

2.1.4 Verkehrsbeziehungen

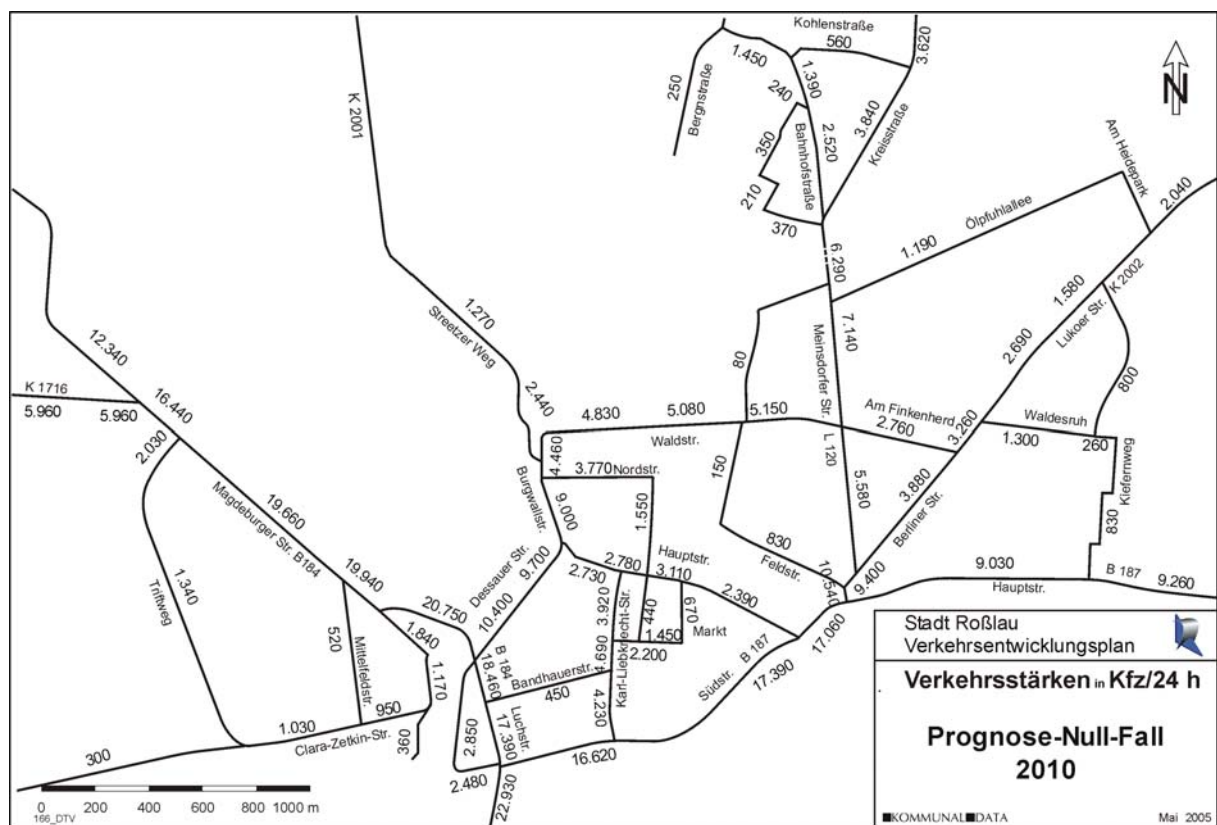
Der Stadtverkehr weist einen Anteil von 55 % als Quell- und Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Roßlau auf.

Tabelle 2.2:
Kfz-Verkehr, differenziert nach Quelle-Ziel-Relationen

	nach Roßlau	nach anderen Orten	Gesamt
von Roßlau (darunter Roßlauer)	12.315 (10.805) Binnenverkehr 15 %	15.800 (4.956) Quellverkehr 20 %	28.115 (15.761)
von anderen Orten (darunter Roßlauer)	15.800 (4.978) Zielverkehr 20 %	36.170 (1.452) Durchgangsverkehr 45 %	51.970 (6.430)
Summe	28.115	51.970	80.085 Gesamtverkehr 100 %

Diese Werte in Tabelle 2.1 und Tabelle 2.2 zeigen, dass es durch die Ortsumfahrung der B 184 gelingen wird, den Durchgangsverkehr deutlich zu reduzieren.

Abbildung 2.3:
Kraftfahrzeuge pro Werktag 2010 (Prognose-Null-Fall)



2.2 Netzplanung

2.2.1 Netzstruktur

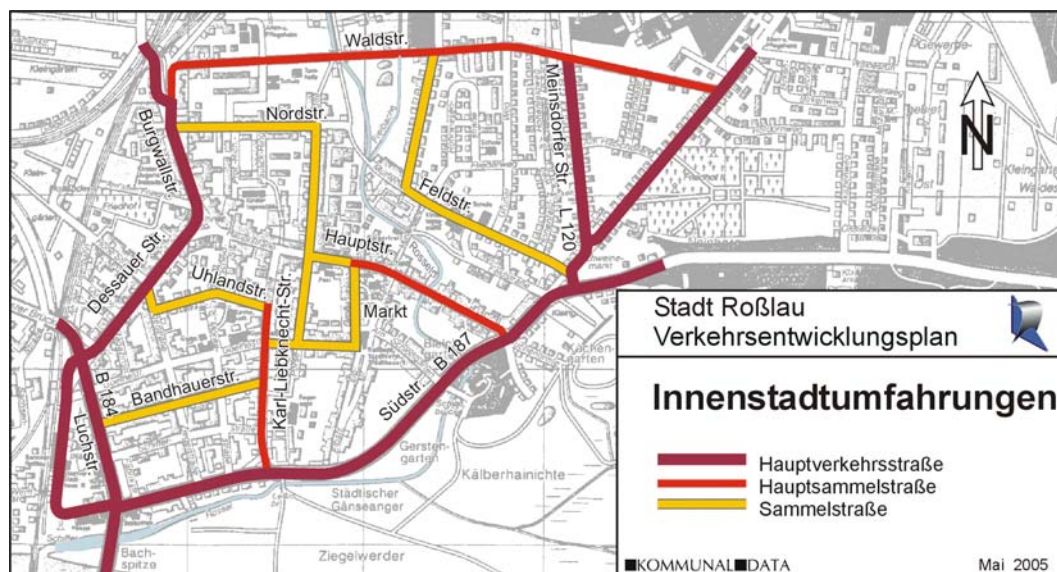
Innenstadt

Die Anbindungen der Innenstadt sind durch die anschließenden Straßen und Brücken festgelegt: Im Nordwesten ist dies die Zerbster Brücke, von Süden mit der Elbbrücke und von Osten durch die auf den Schweinemarkt zulaufenden Straßen.

Die Planung sieht für die Innenstadt keinen Straßenneubau, jedoch Änderungen in der Verkehrsorganisation vor:

- Aufwertung der
 - nördlichen Innenstadtumfahrung Waldstraße - Am Finkenherd
 - südlichen Innenstadtumfahrung Südstraße – Hauptstraße
mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von in der Regel 50 km/h
- generelle Ausweisung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen Straßen innerhalb der Innenstadtumfahrung, im Nebennetz auch niedriger,
- Gestaltung der westlichen Hauptstraße und ihrer Anschlüsse als Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und Zonen-Halteverbot (gekennzeichnete Stellplätze ausgenommen).

Abbildung 2.4:
Innenstadtumfahrungen



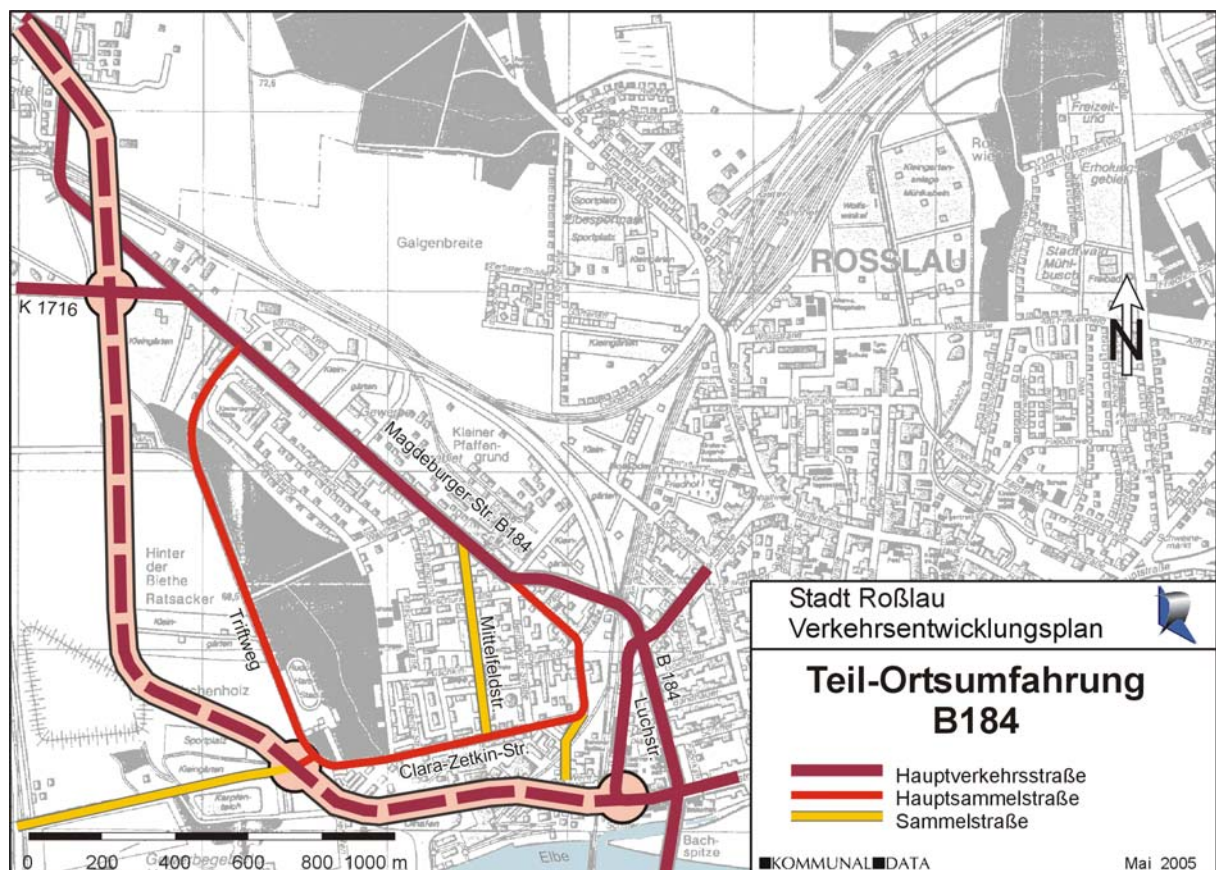
(Ausschnitt aus Abbildung 2.8, Klassifizierung siehe Abschnitt 2.2.3)

Dies führt zu einer Bündelung des Verkehrs auf den Innentadtumfahrungen bei gleichzeitiger Entlastung der Straßen innerhalb der Umfahrungen.

Sonstiges Straßennetz

Außerhalb der Innenstadt wird von Bund und Land die **Teil-Ortsumgehung B 184** von Tornau bis zur Elbbrücke geplant. Die Trasse zweigt am Schlachthof Tornau von der bestehenden Bundesstraße ab und verläuft mit Überquerung der Zerbster Bahnstrecke und Anbindung der Kreisstraße K 1716 etwa entlang der westlichen Stadtgrenze bis zum Industriehafen. Dort entsteht ein Knotenpunkt mit der Clara-Zetkin-Straße. Dann schwenkt die Trasse nach Osten ab und mündet nach Unterquerung der Dessauer Bahnlinie in die Südstraße. Am Knoten Luchstraße werden die bisherige Trasse der B 84 nach Dessau und die hier beginnende B 187 in Richtung Coswig erreicht.

Abbildung 2.5:
Teil-Ortsumgehung B 184



(Ausschnitt aus Abbildung 2.8, Klassifizierung siehe Abschnitt 2.2.3)

2.2.2 Verkehrsverlagerung

Die bedeutendste Verkehrsverlagerung tritt durch die Teil-Ortsumgehung B 184 ein. Künftig wird der überörtliche Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung an der Innenstadt vorbei geleitet (sie-

he Abbildung 2.6). Die Magdeburger Straße und die Zerbster Brücke werden um knapp 12.000 Kfz/24 h entlastet (siehe Abbildung 2.7).

Westlich der Zerbster Brücke entfallen einerseits die „Schleichfahrten“ über Clara-Zetkin-Straße und die alte Magdeburger Straße, andererseits wird die Schiffswerft hauptsächlich von Westen her angefahren. Dadurch nimmt die Verkehrsstärke auf der Clara-Zetkin-Straße viel weniger ab als auf der Sachsenbergstraße. Ebenso steht auf der Roßlauer Straße an der westlichen Stadtgrenze der zusätzliche Verkehr von der Ortsumfahrung zur Magdeburger Straße der Abnahme durch die Verlegung des Rodlebener Verkehrs auf die Ortsumfahrung gegenüber.

Östlich der Zerbster Brücke betrifft die Verlagerung auch jenen Teil des Verkehrs in Richtung östliche Innenstadt, Meinsdorf, Garnison und Luko, der bisher die nördliche Umfahrung über die Waldstraße benutzt. Dadurch wird auch die Dessauer Straße entlastet, während der Verkehr über der Südstraße entsprechend zunimmt, bis im Bereich Meinsdorfer Straße - Am Finkenherd – Lu-koer Straße der Ausgleich eintritt. Für den Verkehr in die westliche Innenstadt wirkt sich die Verlagerung auf die Südroute an den Anbindungen Hauptstraße/ Dessauer Straße und Karl-Liebnecht-Straße/ Südstraße aus.

Abbildung 2.6:
Kraftfahrzeuge pro Werktag 2010 mit Teil-Ortsumgehung B 184

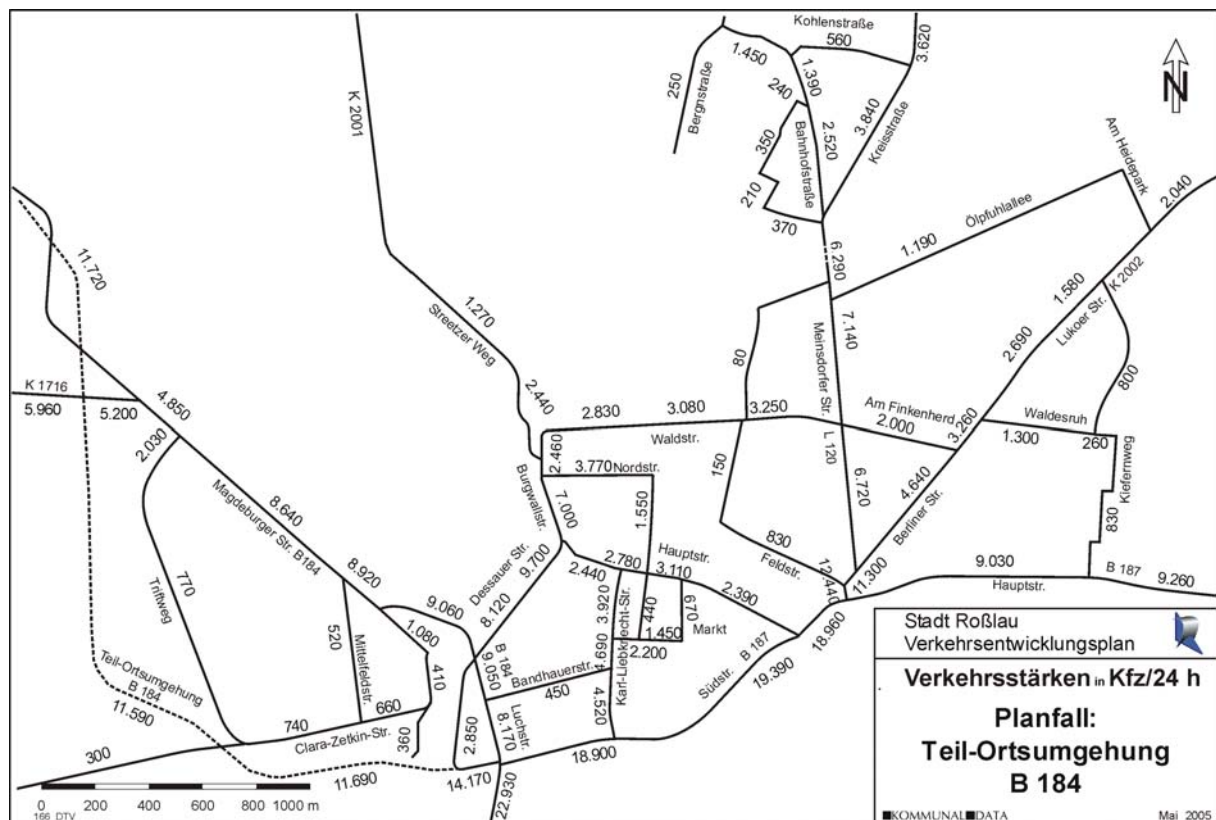
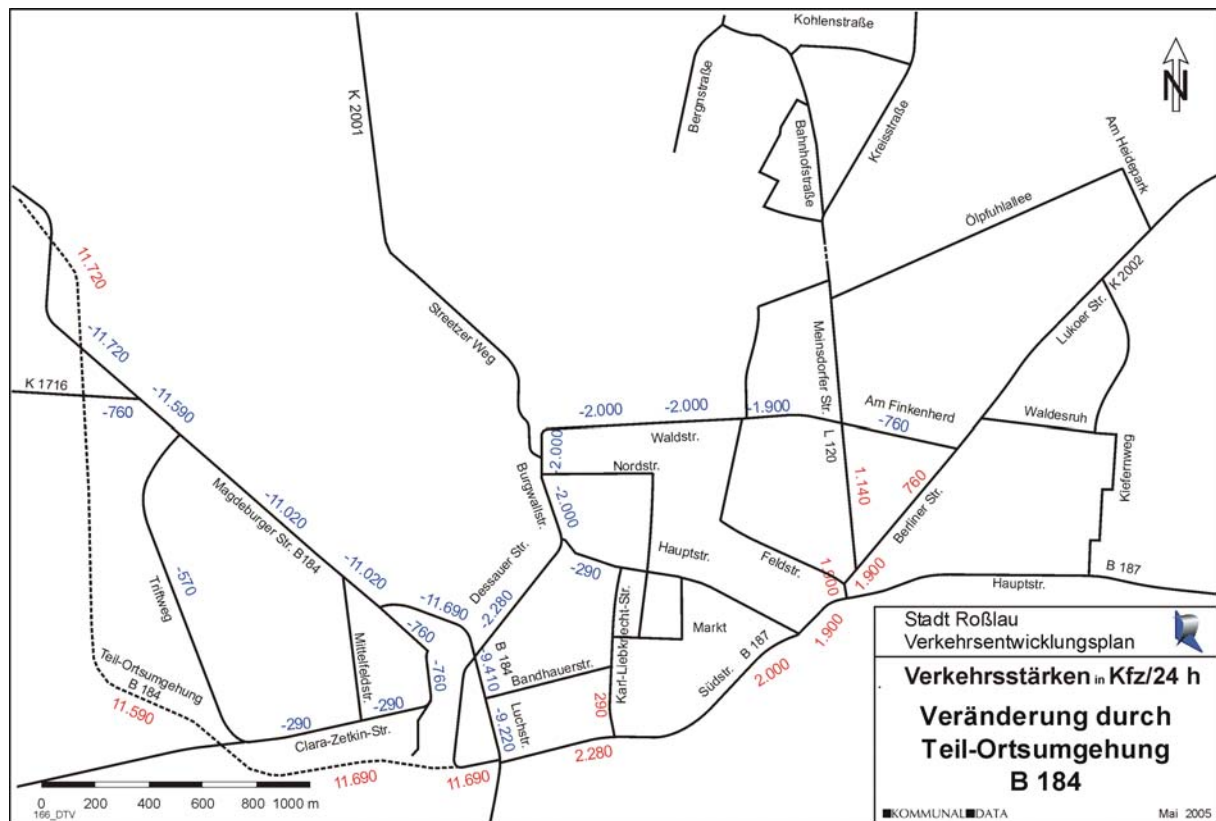


Abbildung 2.7

Kraftfahrzeuge pro Werktag 2010: Veränderung durch Bau der Teil-Ortsumgehung B 184



blau: Abnahme, rot: Zunahme

Die Planung einer früher erwogenen *nördlichen* Ortsumgehung parallel zur Eisenbahn wird wegen ungenügender Entlastungswirkung und mangelhafter Stadtverträglichkeit im Bereich des Sretzer Weges nicht weiter verfolgt.

2.2.3 Klassifizierung

Die Klassifizierung des Straßennetzes wird an die veränderten Funktionen angepasst. Die dreistufige Netzhierarchie

- Vorbehaltsnetz (Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammelstraßen),
- Nebennetz (Sammelstraßen und Anliegerstraßen; Anliegerstraßen i.d.R. Tempo-30-Zonen)
- Verkehrsberuhigte Bereiche (nur Anliegerstraßen)

soll für die Verkehrsteilnehmer eindeutig begriffbar sein. Jede Straße soll nach stadträumlicher Lage und Gestaltung erkennen lassen, welches Verkehrsverhalten angebracht ist.

Auf den Straßen des Vorbehaltsnetzes hat der durchfahrende Verkehr maßgebliche Bedeutung. Auch Linienbusse befahren hauptsächlich das Vorbehaltsnetz, das daher mit dem Busliniennetz korrespondieren muss. Die Untergliederung nach

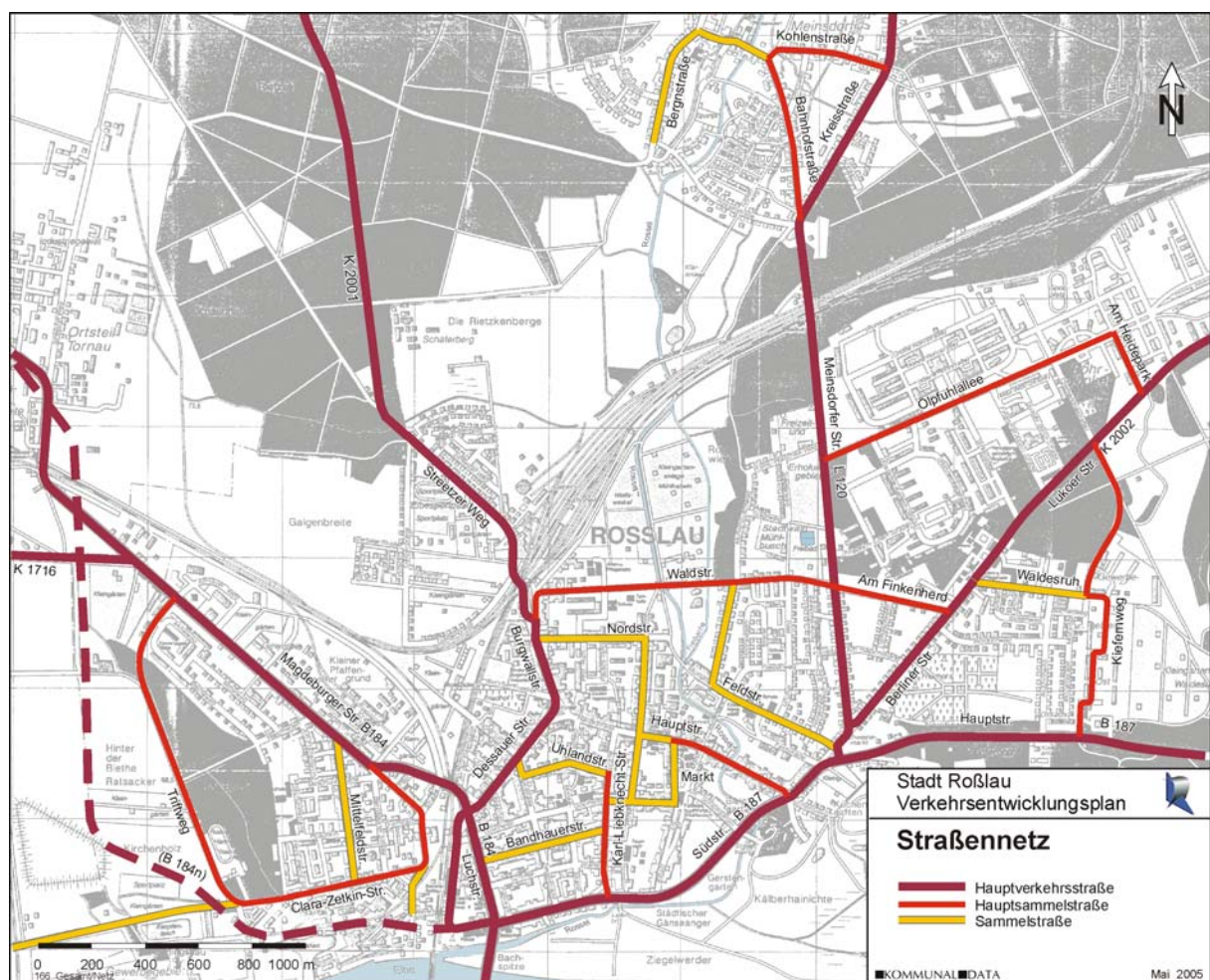
- Bundesstraßen,

- Landesstraßen,
- Kreisstraßen und
- Gemeindestraßen

ist für den innerstädtischen Quell- und Zielverkehr nachrangig.

Diese Straßen bilden ein geschlossenes Netz, zu dem auch Stichstraßen gehören, und sind durchgehend als Vorfahrtsstraßen beschildert. Die Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ soll im Vorbehaltsnetz nur im Einzelfall angewendet werden.

Abbildung 2.8:
Klassifizierung des Straßennetzes nach seiner zukünftigen Funktion



Im Vorbehaltsnetz gilt in der Regel Tempo 50. Für einzelne Abschnitte ist die Ausweisung von Tempo 30 möglich.

An den Vorbehaltsstraßen auf und außerhalb der Innenstadtumfahrungen sollen durchgängig Radstreifen oder Radwege ausgewiesen werden. Mindestforderung ist eine für gefahrloses Überholen der Radfahrer ausreichende Fahrbahn- bzw. Fahrstreifenbreite. Für Fußgänger und Radfahrer sind sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen, ggf. auch abseits signalisierter Knotenpunkte.

In der **Innenstadt** werden inner- und überörtliche Durchgangsverkehre auf der Innenstadtumfahrung gebündelt. Die übrigen Hauptnetzstraßen nehmen weiterhin Teile des Durchgangsverkehrs auf und behalten damit ihre Funktion als Hauptverkehrsstraßen.

Außerhalb der Innenstadt werden sich durch den Bau der Ortsumgehung B 184 keine Funktionsänderungen im bestehenden Straßennetz ergeben. Die Magdeburger Straße wird zwar ihre überörtliche Bedeutung verlieren, als Hauptzufahrt zur Innenstadt mit den weiterhin hohen Kfz-Belegungen aber Hauptverkehrsstraße bleiben.

Als **Hauptverkehrsstraßen** werden künftig folgende besonders wichtige Verkehrsachsen im städtischen Straßennetz klassifiziert:

- Magdeburger Straße – An der Zerbster Brücke – Luchstraße – Elbbrücke (z.Z. B 184),
 - Westliche Ortsumgehung (neue B 184)
 - Südstraße – Hauptstraße (östlich Südstraße, östlich Luchstraße: B 187),
 - Roßlauer Straße (K 1716, gehört zur Gemarkung Rodleben)
 - Dessauer Straße – Burgwallstraße (bis zum Streetzer Weg, K 1255)
 - Streetzer Weg (K 1255)
 - Berliner Straße – Lukoer Straße (westlich Meinsdorfer Straße: L 120, östlich K 2002)
 - Meinsdorfer Straße – Kreisstraße (L 120).
- **Hauptsammelstraßen** sind folgende für den Verkehr zwischen Ortsteilen wichtige Straßenzüge:
- Burgwallstraße (ab Streetzer Weg) – Waldstraße – Am Finkenherd
 - Hauptstraße zwischen Großer Marktstraße und Anbindung an die Südstraße,
 - Karl-Liebknecht-Straße (südlich der Uhlandstraße),
 - Triftweg – Clara-Zetkin-Straße – Sachsenbergstraße - Magdeburger Straße (westlich Sachsenbergstraße),
 - Bahnhofstraße – Kohlenstraße,
 - Ölpfuhlallee – Am Heidepark und
 - Kiefernweg
- **Sammelstraßen** gehören nicht zum Vorbehaltensnetz und dienen der Vermittlung des Verkehrs zwischen reinen Anliegerstraßen und Hauptverkehrs- oder Hauptsammelstraßen. Als Sammelstraßen werden eingestuft:
- Hauptstraße (westlich der Großen Marktstraße)
 - Porsestraße (nördlich der Poetschstraße),
 - Poetschstraße,
 - Bandhauerstraße,
 - Große Marktstraße,
 - Lindenstraße – Bergstraße,
 - Nordstraße – Mühlenstraße,
 - Mühlenbuschweg (südlich der Waldstraße) – Mühlenreihe – Feldstraße –Wiesenstraße,

- Brambacher Weg – Clara-Zetkin-Straße (westlich des Triftweges),
- Mittelfeldstraße,
- Waldesruh und
- Gustav-Eiffel-Weg – Oranienweg – Tulpenweg – Rosselstraße (östlich des Tulpenweges)

Alle übrigen Straßen gelten als reine **Anliegerstraßen**, die hauptsächlich als Zufahrt zu den an ihnen gelegenen Grundstücke dienen.

2.3 Einzelmaßnahmen¹

2.3.1 Verkehrslenkung

Vorfahrtsregelung

Durch Verkehrszeichen soll die Vorfahrt nur im Zuge des Vorbehaltsnetzes (Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammelstraßen) ausgewiesen werden.

Zur Umsetzung der neuen Verkehrsführung sind folgende Maßnahmen an Knotenpunkten erforderlich:

- Aufhebung der Vorfahrt im Straßenzug Mühlenbuschweg (südlich der Waldstraße) – Mühlenreihe - Feldstraße – Wiesenstraße,
- Aufhebung der Hauptstraßenregelung in der Bandhauerstraße (vorbehaltlich der Einzelausweisung der Vorfahrt mit Zeichen 301).



Spezielle Maßnahmen für den Schwerverkehr

Der Schwerverkehr - vor allem Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen – hat für die Lärmbelastung große Bedeutung. Solange jedoch der Lkw-Anteil in der Roßlauer Innenstadt vergleichsweise niedrig bleibt und sich ansonsten der Schwerverkehr auf die geplante Ortsumgehung der B 184 und wenige Hauptverkehrsstraßen konzentriert, werden verkehrslenkende Eingriffe nach § 45 StVO - d. h. Lkw-Fahrverbote auf ausgewählten Straßen, zeitlich unbegrenzt oder als Nachtfahrverbot - nicht in größerem Umfang erwogen. Die Sperrung einzelner Straßenabschnitte mit schutzwürdiger Anliegernutzung für Lkw ist möglich, und an folgenden Stellen eingeführt:

- Am Schlossgarten und
- Magdeburger Straße (in nördlicher Verlängerung der Sachsenbergstraße).

¹ Zusammenfassende kartographische Darstellung in Abbildung 2.11.

2.3.2 Geschwindigkeitsregelung

Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Einzelausweisung

Die vom Deutschen Städtetag seit rund 10 Jahren geforderte generelle Beschränkung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf **30 km/h** wird **für alle Hauptnetzstraßen innerhalb der Innenstadtumfahrungen** eingeführt:

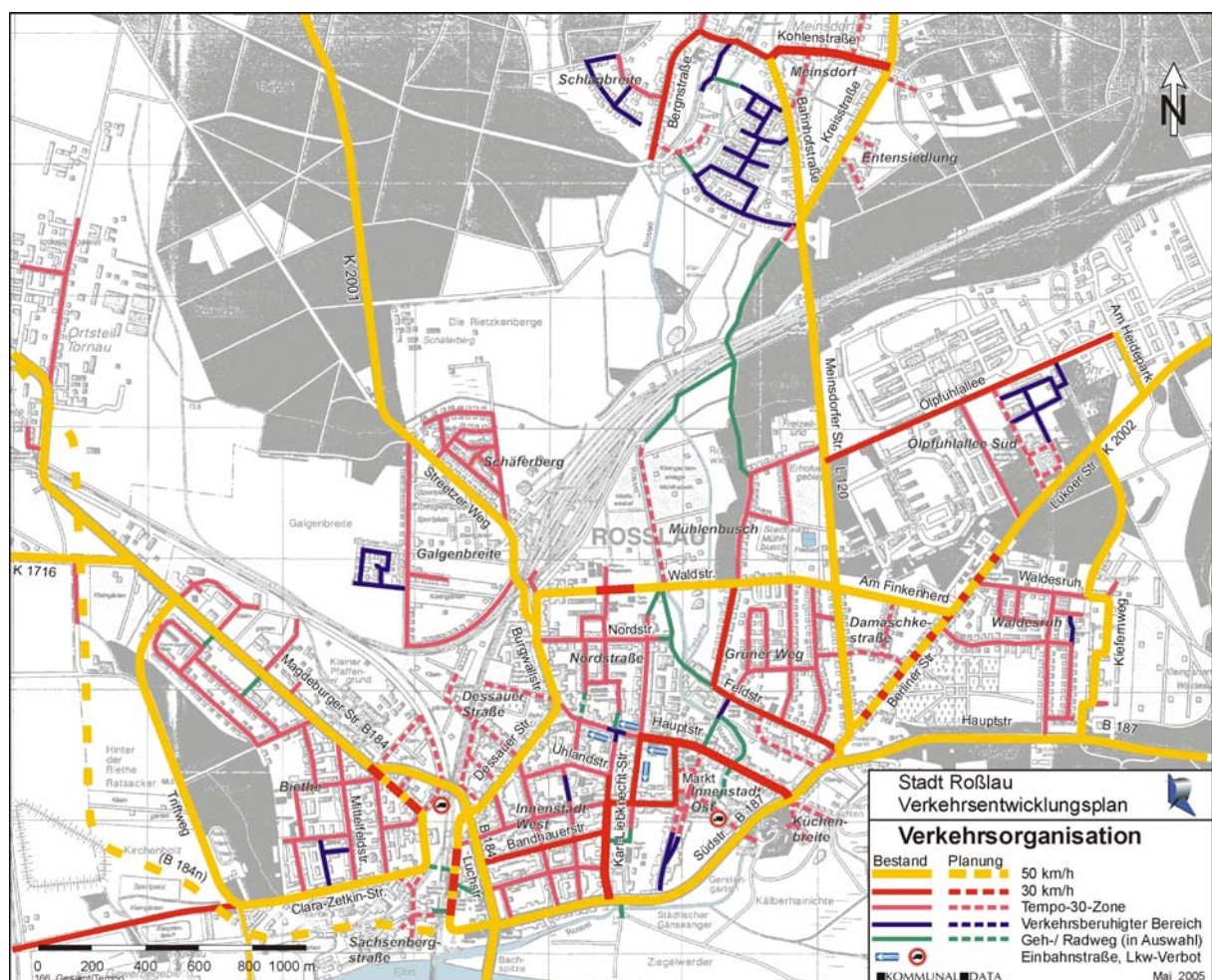
- Karl-Liebnecht-Straße,
- Hauptstraße.

Außerhalb der Innenstadt wird zur Verringerung der Lärmbelastung der Anwohner auf der

- Berliner Straße.

die zulässige Höchstgeschwindigkeit wegen hoher Kfz-Verkehrstärken mit derzeit hohem Schwerverkehrsanteil und starker Trennwirkung auf 30 km/h festgelegt.

Abbildung 2.9:
Verkehrsorganisation



Damit werden innerhalb und außerhalb der Innenstadt die Voraussetzung für wesentliche Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit, des Wohnumfeldes, der Umwelt und der Kosten für bauliche Maßnahmen und Beschilderung geschaffen. Auf eine Rechts-vor-Links-Regelung in den genannten Straßen wird jedoch verzichtet, da diese ihre Verbindungsfunktion weiterhin erfüllen müssen.

Auf den übrigen **Hauptnetzstraßen** beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit **50 km/h**. Auf begrenzten Abschnitten mit sensibler Randnutzung kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden.

Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zonen gemäß § 41 StVO (Zeichen 274.1) führen bei entsprechender Gestaltung zu einer Senkung der Geschwindigkeit mit Verstetigung des Fahrtverlaufs und damit zur Senkung der Lärm- und Abgasemissionen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im betroffenen Gebiet. Sammelstraßen können in Tempo-30-Zonen einbezogen werden.

Neben den bestehenden Tempo-30-Zonen

- Schlagbreite Meinsdorf,
- Schäferberg,
- Mühlenbusch,
- Nordstraße – Mühlenstraße,
- Grüner Weg,
- Waldesruh,
- Biethe,
- Galgenbreite und
- westliche Innenstadt

sind weitere Teile der Stadt als Tempo-30-Zonen auszuweisen:

- Kohlenstraße Meinsdorf,
- nördlich der Ölpfuhlallee,
- südlich der Ölpfuhlallee,
- Galgenbreite,
- Damaschkestraße
- westlich Dessauer Straße und
- östliche Innenstadt.

Innerhalb dieser Bereiche ist an den Knotenpunkten flächendeckend die Vorfahrtregelung rechts vor links einzuführen. Diese Maßnahme wirkt deutlich geschwindigkeitsdämpfend.

In folgenden Tempo-30-Zonen sollen bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen bzw. fortgesetzt werden:

- Nordstraße – Mühlenstraße

- nördlich der Ölpfuhlallee
- südlich der Ölpfuhlallee
- Biethe und
- westliche Innenstadt.

Verkehrsberuhigter Bereich

In verkehrsberuhigten Bereichen gemäß § 41 StVO (Zeichen 325) sind die Fußgänger den Fahrzeugbenutzern, die nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, gleichgestellt. Dies setzt eine entsprechende Gestaltung der gesamten Verkehrsfläche voraus.

Die vorhandenen verkehrsberuhigten Bereiche

- Europadorf (Meinsdorf),
- Ibbenbürener Straße (Galgenbreite),
- Mozartstraße (Waldesruh),
- Hauptstraße (östlich und westlich der Karl-Liebknecht-Straße,
- Mörikestraße (Schillerplatz),
- Mühlengang,
- Elbestraße (östliche Innenstadt) und
- Heinrich-Heine-Straße (Biethe)

werden beibehalten.

Geeignete Teile neuer oder umzugestaltender Wohngebietsstraßen können als verkehrsberuhigte Bereiche gestaltet und ausgewiesen werden.

2.3.3 Baumaßnahmen

Verbesserung der Fahrbahnbeläge

Durch Sanierung lärmintensiver Fahrbahnbeläge wird eine hörbare Senkung der Lärmemissionen in den angebauten Straßen angestrebt. Da eine verbesserte Oberflächenqualität bei ansonsten gleichen Randbedingungen tendenziell zu höheren Geschwindigkeiten führt, soll die Fahrbahnsanierung grundsätzlich mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen verbunden werden.

Auf folgenden Straßen in der Roßlauer **Innenstadt** sollte der vorhandene Pflasterbelag durch Asphalt ersetzt oder auf andere geeignete Weise lärmdämpfend saniert werden:

- Große Marktstraße,
- Hauptstraße,
- Eichendorfstraße
- Bandhauerstraße (bereits im Bau).

Außerhalb der Innenstadt stellt insbesondere der Ortsteil Meinsdorf hinsichtlich der Fahrbahnbeläge einen Problembereich dar. Aus dem Schallimmissionsplan geht hervor, dass die groben Pflasterbeläge z.B. der Lindenstraße sich unter Lärmaspekten negativ auswirken. Hier ist

Pflasterbeläge z.B. der Lindenstraße sich unter Lärmaspekten negativ auswirken. Hier ist eine Sanierung der Fahrbahnbeläge anzustreben.

Der Triftweg, die westliche Clara-Zetkin-Straße und der Brambacher Weg müssen als Zufahrtsstraßen zum Industriehafen bzw. Hydrierwerk eine grundlegende Verbesserung der Fahrbahnen hinsichtlich Tragfähigkeit und Oberfläche erfahren.

Umverteilung von Verkehrsflächen

Beim Um- und Ausbau von Straßen soll mit der Umverteilung von Straßenfläche nicht nur zu einer Verlangsamung und Verstetigung des Kfz-Verkehrs beigetragen, sondern es sollen auch Fuß-, Rad- und ggf. öffentlicher Verkehr durch die Zuteilung weiterer Flächen gefördert oder eine Begrünung ermöglicht werden.

Die je nach maßgeblichem Begegnungsfall, zulässiger Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsstärke und Lkw-Anteil notwendige Fahrbahnbreite ist zu gewährleisten (siehe Tabelle 2.10).

Bei vorhandenen Zwängen (geringe Flächenverfügbarkeit, Maßnahmen für Rad- oder Fußverkehr) kann sich im Einzelfall eine Verringerung der Fahrbahnbreite ergeben. Eine detaillierte Festlegung im Einzelfall bleibt vorbehalten.

Tabelle 2.10:
Mindest-Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr

Straßenklasse	Maßgeblicher Begegnungsfall	zul. Höchstgeschwindigkeit	
		30 km/h	50 km/h
Hauptverkehrsstraße, sonstige Straße mit Buslinie im Gegenverkehr	Bus – Bus	6,00 m	6,50 m
Hauptsammelstraße	Lkw – Lkw	5,50 m	6,25 m
Sammelstraße	Lkw – Lkw	5,50 m	
Anliegerstraße	Pkw – Pkw	4,00 m	

nach: FGSV, Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95)

Maßnahmenbedarf an wichtigen Knotenpunkten

- Streetzer Weg/ Burgwallstraße

Durch Umgestaltung des Knotens werden Bedeutung der Verkehrsströme, Knotengestalt und Vorfahrtregelung in Übereinstimmung gebracht, indem der Streetzer Weg soweit wie möglich zur Burgwallstraße hin abgewinkelt wird. Dabei entstehen auch Linksabbiegerstreifen und Fußgänger-Querungshilfen. Die Baumaßnahme wird vom Landkreis vorbereitet.

- Meinsdorfer Straße/ Am Finkenherd

Der Knoten ist durch die Kuppenlage der Westzufahrt schlecht erkennbar und war jahrelang ein Unfallschwerpunkt. Planungen für einen Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz liegen vor und sollen vom Landesbetrieb Straßenwesen umgesetzt werden.

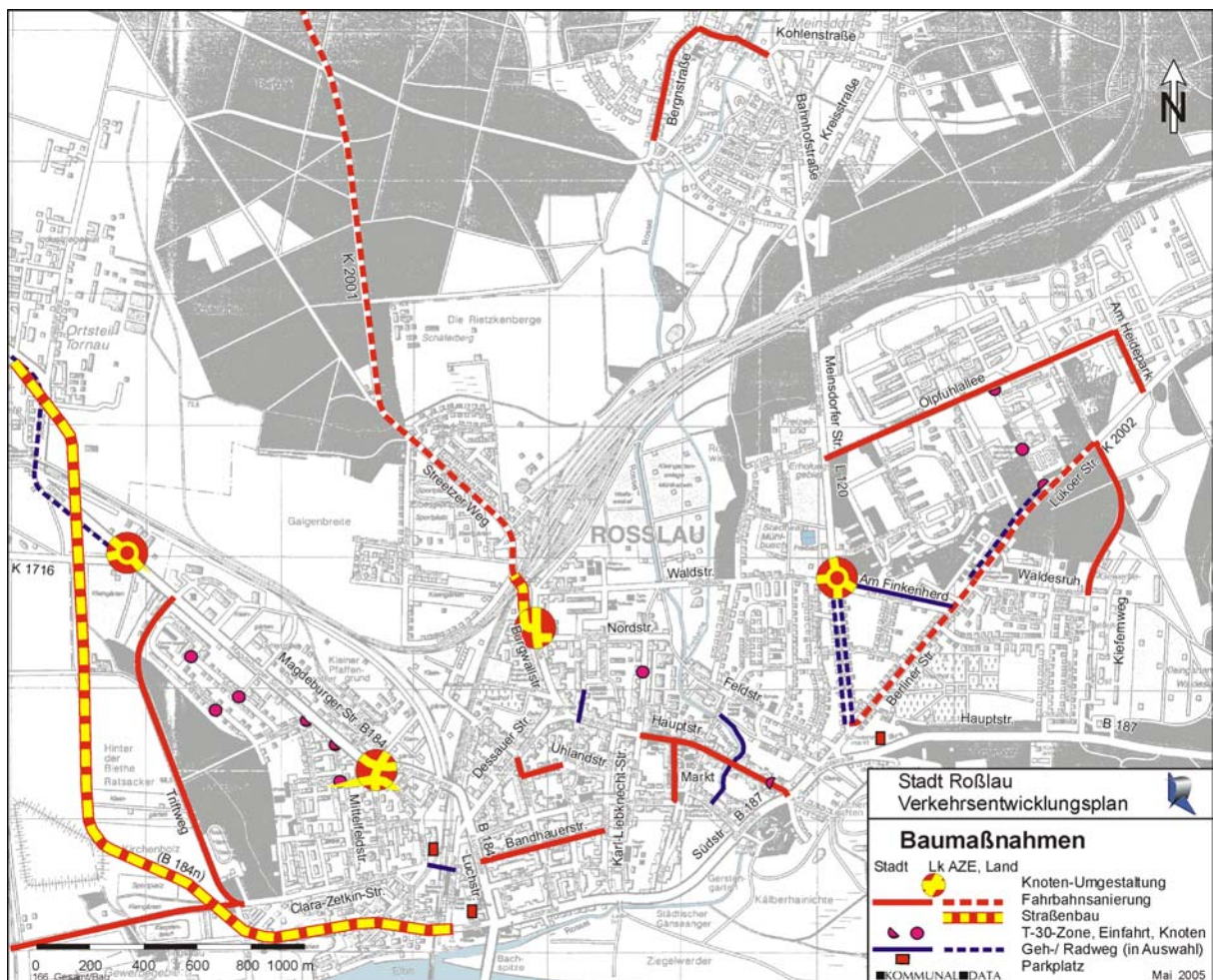
- An der Zerbster Brücke/ Magdeburger Straße

Der Verteilerknoten an der B 184 westlich der Zerbster Brücke soll eine kompakte, vierarmige Form erhalten. Zur besseren Erkennbarkeit und Befahrbarkeit die sollen drei südlichen Arme Mitschurinstraße, Bernsdorfer Straße und alte Magdeburger Straße zu einer einzigen Anbindung zusammengefasst werden. Der nordöstliche Arm (Gewerbegebiet) ist ggf. nach Osten zu verschwenken.

- Magdeburger Straße (B 184)/ Roßlauer Straße (K 1716)

Dieser unmittelbar außerhalb der westlichen Stadtgrenze liegende, vollständig in der Baulast des Landes befindliche Knoten stellt funktional den Übergang zwischen Landstraße und locker angebauter Stadtstraße dar. Sofern die Teil-Ortsumgehung B 184 mittelfristig nicht realisiert wird, kann der Knotenpunkt zu einem kleinen Kreisverkehr umgebaut werden, der für den Verkehr aus Richtung Westen den Ortseingang markiert, flankiert von dem großen Straßenbaum auf der Südseite als Landmarke. Ein zusätzlicher (vierter) Knotenarm könnte das Gewerbegebiet zwischen B 184 und Bahnstrecke erschließen und den Knoten Triftweg entlasten.

Abbildung 2.11:
Baumaßnahmen



3 Ruhender Kfz-Verkehr

3.1 Stellplatzangebot und Nachfrage

3.1.1 Bestand und Auslastung

Das Stellplatzangebot der Wohngebiete wird nach den Erhebungen in den wichtigsten Gebieten beurteilt. Der Bedarf wurde nach EAR¹ ermittelt. Maßgeblich ist die nächtliche Auslastung. Damit kann der Stellplatzbestand der Wohngebiete als überwiegend ausreichend betrachtet werden.

Tabelle 3.1:
Stellplatzbestand und –Bedarf

Gebiet	Bestand	Bedarf	
		Tag*)	Nacht
Biethe (Bietheweg, Mittelweg)	422	205	410
Biethe (Mittelfeldstraße)	967	485	898
Mitte-Nord (Paulick-Ring, Nordstr.)	867	581	988
Waldesruh	620	490	352
Summe erfasste Wohngebiete	2.876	1.762	2.648
Innenstadt (Ziegelstr. - Karl-Liebknecht-Str.)	368	205	111

*) 50% der Anwohner-Pkw abwesend

In der Innenstadt ist die für den Bereich zwischen Ziegelstraße und Karl-Liebknecht-Straße zahlenmäßig erfasste Stellplatzbilanz ebenfalls ausgeglichen, wobei der Bedarf am Tage höher ist als in der Nacht. Auf den Geschäftsstraßen bzw. in ihrer Nähe sind immer freie Plätze verfügbar.²

Die im öffentlichen Straßenraum der Innenstadt angeordneten Stellplätze sind stadtverträglich. Ihr Flächenbedarf geht nicht zu Lasten der Fußgänger, denen im Allgemeinen genügend Bewegungsraum zur Verfügung steht.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 1995, Druckfassung 1999 (EAR 95/99)

² Eine Kennzeichenerhebung ergab 1995 am Tage max. 207 und abends 136 belegte Plätze von 368 verfügbaren. Bei der Vor-Ort-Recherche im Rahmen des Modellvorhabens „Ökologische Stadt - umweltgerechter Stadtverkehr“ wurden 1998 im Innenstadtbereich einschl. Dessauer Straße keine Kapazitätsengpässe für den ruhenden Verkehr festgestellt. Die Parkuhren wurden wegen mangelnder Auslastung 2001 vor der Währungsumstellung abgeschafft.

3.1.2 Voraussichtliche Entwicklung

Stellplatzangebot

Unabhängig vom Parkraumkonzept werden in der Innenstadt durch die Umgestaltung einzelner Straßenabschnitte, z. B. der Hauptstraße östlich der Mühlenstraße, Stellplätze in geringem Umfang entfallen.

Nachfrage

Die Stellplatznachfrage der **Einwohner** wird durch die erwarteten gegenläufigen Tendenzen von steigender Motorisierungsrate (rund 104 %) und abnehmender Bevölkerungszahl im Untersuchungsgebiet (auf 92 %) geringfügig abnehmen. Durch **Zuzug** werden für die im Untersuchungsgebiet bis 2010 geplanten ca. 500 neuen Wohneinheiten ebenso viele Stellplätze benötigt, die auf privatem Grund anzulegen sind.

Eine spürbare Abnahme der Einwohner- bzw. Wohnungsanzahl wird für die Gebiete Biehte (Bietheweg) und Mitte-Nord erwartet. Damit wird auch dort die Stellplatzauslastung deutlich unter 100 % sinken.

Im Rahmen der Neugestaltung und der Bebauung einzelner Bereiche wird die Schaffung eines bedarfsgerechten Stellplatzangebotes für Beschäftigte, Kunden und Besucher erwartet, womit eine Steigerung der Nachfrage im Straßenraum entfällt.

3.2 Planungsgrundsätze

Den Nutzergruppen des ruhenden Verkehrs wird in der Stadt Roßlau ein unterschiedlicher Anspruch auf möglichst zielnahe und kostenfreies Parken zugebilligt:

- **Anwohner**, die einen Pkw besitzen, müssen diesen zwangsläufig im Umfeld der Wohnung abstellen und haben damit einen **qualifizierten** Anspruch auf einen Stellplatz.
- **Besucher/Kunden** (v.a. Kunden des Einzelhandels; Nutzer von Dienstleistungen) gelten als **bedingt qualifizierte** Stellplatznachfrager, sofern sie ihre Ziele auch mit Öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad erreichen können. Für auswärtige Kunden größerer Handels- und Freizeiteinrichtungen sind Parkplätze auf Privatgrund bereitzustellen. Von Betrieben mit Fahrzeugen am Standort Innenstadt wird in der Regel erwartet, dass diese Fahrzeuge nicht im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden.
- **Beschäftigte** sind, wenn sie aus Roßlau selbst in die Innenstadt kommen, selten auf eine Pkw-Nutzung wirklich angewiesen, da die Entfernung zu Bushaltestellen in der Innenstadt fast durchweg unter 500 m liegt. Beschäftigte gelten als **nicht qualifizierte** Stellplatznachfrager. Von ihnen beanspruchte Stellplätze sind auf dem Betriebsgelände bereitzustellen.
- **Sonstige Gruppen:** Zu den **qualifizierten** Stellplatznachfragern gehören auch die Besucher von Anwohnern, der Wirtschaftsverkehr, die sozialen Dienste und die behinderten Autofahrer. **Bedingt qualifizierte** Stellplatznachfrager sind Betriebe mit Fahrzeugen am Standort Innen-

stadt, von denen bis auf Ausnahmen erwartet werden kann, dass diese Fahrzeuge nicht im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden.

Für den **bedingt** oder **nicht qualifizierten** Stellplatzbedarf behält sich die Stadt Roßlau die Regelung der Stellplatzablässe im Rahmen der ihr zu Gebote stehenden rechtlichen Mittel vor.

Als wirksamstes Mittel zur Verringerung der Stellplatznachfrage und des damit verbundenen Flächenverbrauchs wird die Vermeidung von Kfz-Verkehr angestrebt. Mit einer attraktiven Anbindung der Innenstadt für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr wird zumindest für die Zentrumsbesucher aus Stadt und näherer Umgebung eine Alternative zum Pkw angeboten.

An zweiter Stelle stehen Einschränkung und Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes.

3.3 Maßnahmen

3.3.1 Dimensionierung des Stellplatzangebotes

Die Situation des ruhenden Verkehrs ist heute in der Roßlauer Innenstadt unproblematisch. Auch die durch Bebauung und Verkehrsorganisation unumgängliche Verringerung des Stellplatzangebotes wird sich nicht merklich negativ auswirken. Entsprechend sind mittelfristig, soweit nicht zusätzlich Stellplätze (etwa in den Garagenkomplexen) entfallen, keine Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung vorgesehen.

Umverteilung

In den Bereichen mit hohem Parkdruck ist zu prüfen, wie dieser durch die Schaffung oder die Neuordnung von Stellplätzen gemindert werden kann. Dabei ist ein Ausgleich mit weniger ausgelasteten Bereichen zu gewährleisten.

Eine Umverteilung von Straßenflächen zugunsten anderer Nutzungen erscheint nicht dringlich. Gleichwohl ist im Rahmen einer Straßenausbaukonzeption zu prüfen, wo im Zuge anfallender Bauarbeiten großzügigere Flächen für Fußgänger auf Kosten von Stellplätzen geschaffen werden können.

Erweiterung

Als Reserveflächen für eine ggf. notwendige Erweiterung des Stellplatzangebotes werden Flächen am Luchplatz von der Stadt Roßlau durch eigentumsrechtliche Klärung vorgehalten. Sie werden jedoch zunächst nicht in die Bilanz aufgenommen, da in absehbarer Zeit kein Bedarf besteht.

Kurzfristig sollten im Bereich Schweinemarkt im Zusammenhang mit einer stärkeren touristischen und Freizeitnutzung temporär nutzbare Stellflächen für Busse und Caravans eingerichtet werden. Xxin der Karte nachtragen

Entlastung von Blockinnenbereichen

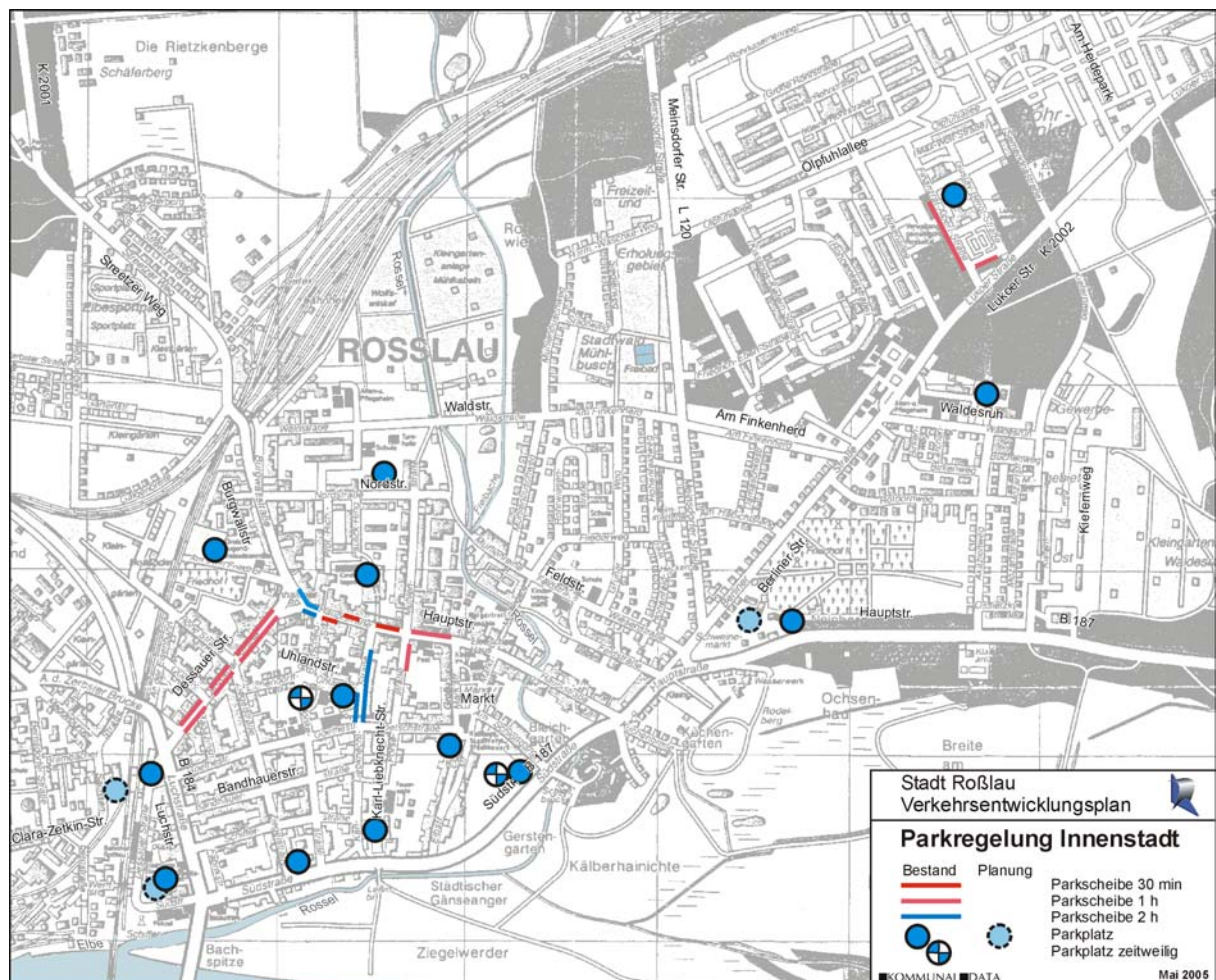
Aus den relativ stark vom ruhenden Verkehr belasteten Bereichen innerhalb der geschlossenen Baublöcke der westlichen Altstadt sollte insbesondere zugunsten einer größeren Wohnruhe ein Teil der Fahrzeuge in den öffentlichen Straßenraum verlagert werden, wobei im öffentlichen Raum eine Stellplatzauslastung bis 90 % als zumutbar gilt.

Zur Durchsetzung der Verlagerungen müssen die rechtlichen Voraussetzungen geprüft und verbindliche Regelungen getroffen werden, z. B. über Bebauungspläne.

3.3.2 Stellplatzbewirtschaftung

Eine **Parkdauerbegrenzung** soll wegen des hohen Kontroll- und Kostenaufwandes nur dort angewendet werden, wo im Interesse von Handel und Dienstleistungsgewerbe ein schneller Fahrzeugumschlag aus Platzgründen notwendig ist. Hierzu gehören Stellplätze vor Banken, am Bahnhof usw. sowie einige Straßenabschnitte der Hauptstraße und der Dessauer Straße bzw. in deren unmittelbarer Nähe.

Abbildung 3.2:
Vorgeschlagene Parkregelung in der Innenstadt



Eine **Gebührenpflicht** soll nur in Ausnahmefällen und nur an solchen Standorten eingeführt werden, wo der Parkdruck sehr hoch ist oder die kostenlose Vorhaltung von Stellplätzen durch die Stadt nicht vertretbar ist.

Die in deutlicher Entfernung von Dessauer und Hauptstraße gelegenen Bereiche bleiben wie bisher **unbewirtschaftet**. Dies sind alle Stellplätze an und außerhalb der Innenstadtumfahrung (mit Ausnahme des Bahnhofsvorplatzes) sowie eines Abschnittes der Finanzrat-Albert-Straße. Damit werden Langzeitparker und der bei knappen kostenlosen Stellplätzen größere Parksuchverkehr vom engeren Innenstadtbereich ferngehalten.

3.3.3 Stellplätze für Busse und Lkw

Die Innenstadt-Wohngebiete sind von parkenden Bussen und Lkw freizuhalten. Geeignete Parkplätze außerhalb derselben befinden sich am Luchplatz, am Schweinemarkt und in den Gewerbegebieten, wo überdies keine Anwohner durch Lärm etc. belastet werden. Dennoch liegen die beiden erstgenannten, für Busse vorrangig nutzbaren Parkplätze nur rund 300 m von der Dessauer Straße entfernt, was längere Leerfahrten unnötig macht.

Die Bus- und Lkw-Parkplätze sind dem zunehmenden Sicherheitsbedürfnis entsprechend zu gestalten und nach Möglichkeit mit den notwendigen Infrastruktureinrichtungen auszustatten.

4 Rad- und Fußverkehr

4.1 Bestand

4.1.1 Rad- und Fußverkehrsanlagen

Roßlau bietet aufgrund seiner räumlichen Ausdehnung und einer weitgehend flachen Topographie sehr günstige Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Dessen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen soll durch den Ausbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur erhöht werden.

Anlagen für den fließenden Radverkehr

Alle mit Zeichen 237 StVO beschilderte Radwege ohne begleitende Fußwege weisen die in der Verwaltungsvorschrift zur StVO geforderte Breite von 2,0 m bzw. mindestens 1,50 m auf, ebenso die mit Zeichen 240 der StVO beschilderten, von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzten Seitenräume (2,50 m).

Die übrigen benutzbaren Seitenräume (getrennte Geh- und Radwege, Gehweg/Radfahrer frei) sind nur teilweise ausreichend breit.

Entlang der Innenstadtumfahrungen sind die Routen teilweise noch lückenhaft und die Fahrbahnen für Radfahrer stellenweise schlecht befahrbar.

Rad-Abstellanlagen

Die Abstellmöglichkeiten bestehen größtenteils aus kleineren Fahrradständern vor privaten Geschäften.

Es gibt in Roßlau mehrere größere Sammelanlagen für Fahrräder im und am öffentlichen Straßenraum.

Ein großer Nachholbedarf an geordneten, sicheren und überdachten Abstellmöglichkeiten besteht an den meisten Schulen, insbesondere an den Sekundarschulen und Gymnasien, die sich nicht der Trägerschaft der Stadt Roßlau befinden.

Gehwege

Innerhalb der bebauten Siedlungsbereiche sind an allen Straßen fahrbahnbegleitende Gehwege vorhanden. Neben dem befahrbaren Straßennetz bestehen vor allem in der Innenstadt einige Fußwegverbindungen, die meist auch für den Radverkehr freigegeben bzw. nutzbar sind.

In Roßlau wurde bisher keine Fußgängerzone ausgewiesen.

4.1.2 Rad- und Fußverkehrsstärken

Das Fahrrad wird in Roßlau für 15,6 % aller Ortsveränderungen genutzt. 28,2 % der Ortsveränderungen werden zu Fuß erledigt.¹

Die größte Anzahl an Fahrrädern wird am Bahnhof abgestellt, ansonsten stehen die Fahrräder vor allem in Bereichen mit Einzelhandelskonzentrationen, d. h. die meisten im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrräder werden von Pendlern (für die Fahrt zum und vom Bahnhof) und zum Einkaufen benutzt.

Eine stark genutzte Fußgängerachse verläuft zwischen der Innenstadt und dem Wohngebiet Prof.-R.-Paulick-Ring.

4.1.3 Problembereiche und Konflikte

Die wesentlichen Probleme der **Anlagen** für den fließenden **Radverkehr** bestehen in uneinheitlichem oder mangelhaftem Ausbau, Netzlücken und schlecht gestalteten Querungs- und Übergangsstellen. Problembereiche sind:

- Tunnel Meinsdorfer Straße
- Knotenpunkt Meinsdorfer Straße/ Am Finkenherd (in Planung)

Weitere Konflikte entstehen auf mehreren Abschnitten durch

- Benutzung der linken Radwege
(Gefährdung des Gegenverkehrs, von Fußgängern und querenden Kfz-Strömen) und
- Befahren von Gehwegen
(unerlaubt – z. B. am Markt - oder gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr mit Gefährdung von Fußgängern durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten, besonders in Bereichen mit intensiver Randnutzung),

wozu die Radfahrer durch schlecht zu befahrende Pflasteroberflächen, hohe Kfz-Verkehrsstärken und/oder -Geschwindigkeiten sowie unsichere oder umwegige Führung auf den Fahrbahnen veranlasst werden.

Für den **Fußverkehr** ist in den Haupteinkaufsstraßen der Innenstadt – mit Ausnahme der Hauptstraße – die Aufenthaltsqualität durch den überwiegend starken Kfz-Verkehr teilweise eingeschränkt. An der stark befahrenen Magdeburger Straße fehlen Querungshilfen (Mittelinsele, Signalanlagen, Überwege) für Fußgänger.

¹ Mobilität der Bevölkerung von Roßlau, ARGUS Braunschweig 1998

4.2 Radverkehrshauptnetz

Das Radverkehrshauptnetz soll die wichtigsten

- Quellgebiete
(wie Biethen und Meinsdorf)
- Ziele in der Innenstadt
(Gymnasium, Einzelhandelsschwerpunkte Hauptstraße, Dessauer Straße und beschäftigten- und besucherintensive Verwaltungseinrichtungen wie Stadtverwaltung)
- Ziele außerhalb der Innenstadt
(Gewerbegebiete als wichtige Arbeitsplatzkonzentrationen und Verwaltungseinrichtungen an der Finanzrat-Albert-Straße)

auf möglichst kurzen und sicheren Wegen verbinden.

Die Direktverbindungen entlang der Hauptnetzstraßen bilden den wichtigsten Teil des Radverkehrshauptnetzes, das durch Querverbindungen zwischen den äußeren Stadtteilen vervollständigt wird.

Als wichtigste Netzergänzung wird zur Vermeidung der bisher durch die Bahntrasse erzwungenen Umwege eine direkte Verbindung zwischen Clara-Zetkin-Straße und der Innenstadt über die Westanbindung des Bahnhofstunnels angestrebt, die auch eine optimale Einbindung des Bahnhofs in das Radverkehrsnetz ermöglicht.

4.3 Einzelmaßnahmen

4.3.1 Radverkehrsanlagen

Eine Übersicht der Maßnahmenvorschläge bringt Abbildung 4.1.

Einsatzgrenzen

Auf Anlieger- und Sammelstraßen werden in der Regel keine separaten Radverkehrsanlagen, sondern Mischverkehr vorgesehen, ebenso auf Hauptverkehrsstraßen mit niedrigem, ggf. mit flankierenden Maßnahmen durchzusetzendem Geschwindigkeitsniveau.

Als Obergrenze für den Mischverkehr bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h wird auf allen Straßen eine Verkehrsstärke von 10.000 Kfz/24 h angesetzt. Bei hohem Schwerverkehrsanteil, hohen Kfz-Geschwindigkeiten oder großem Anteil radfahrender Kinder und Schüler ist eine Trennung der Verkehrsarten ab 5.000 Kfz/24 h zu prüfen¹.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen; Ausgabe 1995 (ERA 95)

Als Radverkehrsanlagen auf Straßen in Ortslage werden der Benutzungspflicht unterliegende, i. d. R. 1,85 m, mindestens jedoch 1,50 m breite **Radfahrstreifen** grundsätzlich anderen Maßnahmen vorgezogen. Wenn die räumlichen Verhältnisse dies nicht zulassen, werden zur verträglicheren Gestaltung des Mischverkehrs mindestens 1,25 m breite **Schutzstreifen** angeordnet, die von Kraftfahrzeugen zum Ausweichen und Halten, jedoch nicht zum Parken mitbenutzt werden dürfen.

Selbständig geführte oder straßenbegleitende, baulich von der Fahrbahn getrennte **Radwege** werden innerorts nur angelegt, wenn die Fahrbahnbreite keine Einrichtung von Radfahr- oder Schutzstreifen zulässt, eine sichere Führung an Knotenpunkten gewährleistet ist und die Belange des Fußverkehrs durch deutlich wahrnehmbare Abtrennung berücksichtigt werden können.

Gemeinsame Geh- und Radwege sind in der Regel zu vermeiden und nur im Einzelfall an Engstellen anzuordnen.

Innenstadt

Für die Innenstadt sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Luchstraße nördlich der Schifferstraße
Herstellung einer Radverkehrsanlage in Richtung Norden

Verbindungen zwischen den Ortsteilen und der Innenstadt

Für die gegenwärtig problematischen Übergänge der Radfahrverbindungen aus den Außenbezirken und Nachbargemeinden in die Innenstadt werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Knoten Roßlauer Straße/ Magdeburger Straße
Verbesserung der Radfahrerführung
- Mühlenbuschweg südlich der Unterführung
Herstellung als Geh- und Radweg

Radrouten außerhalb der Innenstadt

Für die Radverbindungen entlang der Hauptverkehrsstraßen werden z. T. langfristig folgende Maßnahmen vorgesehen:

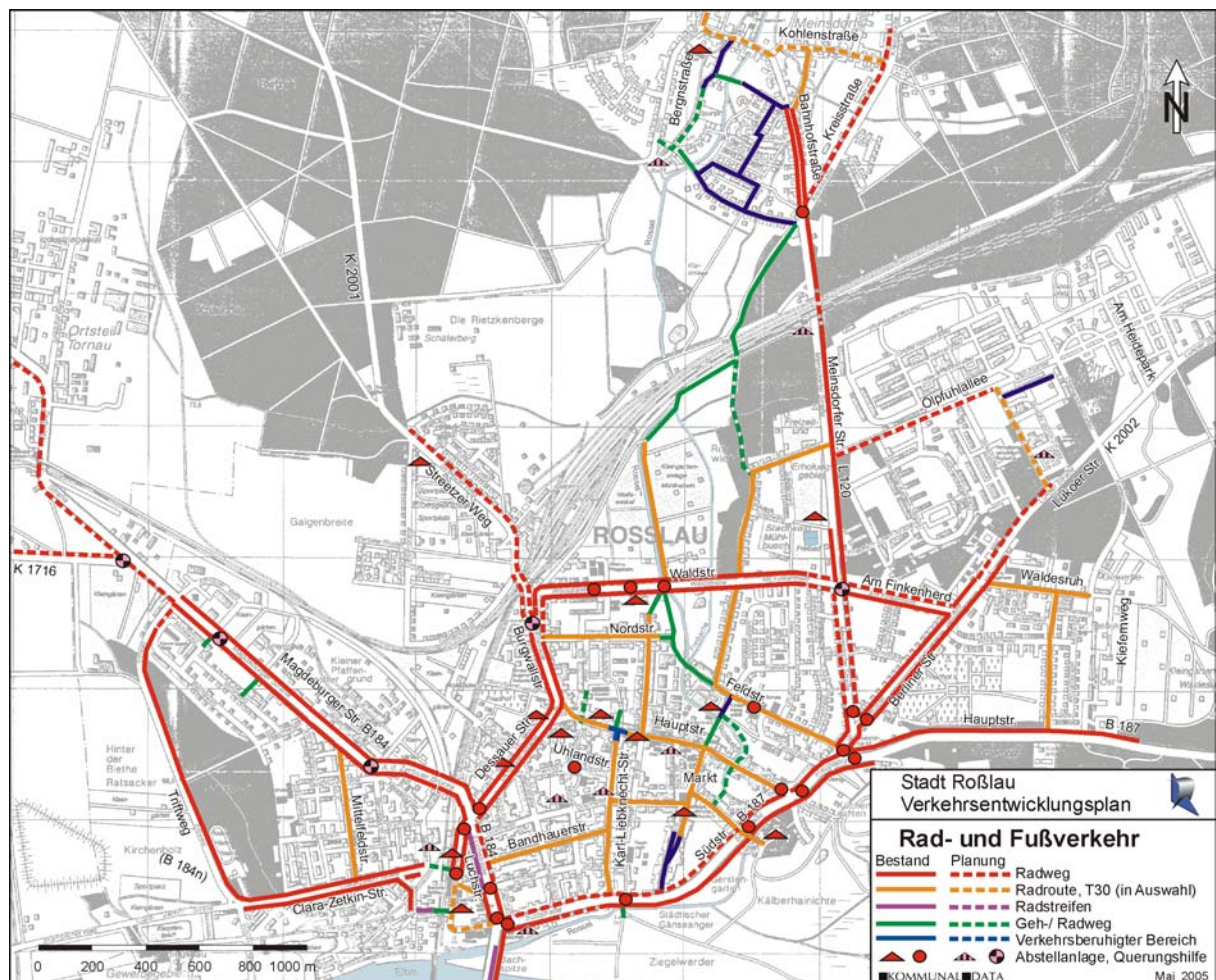
- Tunnel Meinsdorfer Straße
Durchführung des z.Z. durch die Unterführung unterbrochenen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Ostseite in voller Breite – im Zusammenhang mit dem Neubau der Unterführung durch die Deutsche Bahn
- Meinsdorfer Straße südlich der Straße am Finkenherd
Bau von Radstreifen oder straßenbegleitenden Radwegen im Zuge des Fahrbahnausbaus durch das Land
- Kreisstraße
Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der westlichen Seite

- Lukoer Straße zwischen Waldesruh und Finanzrat-Albert-Straße
Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der nordwestlichen Seite
- Stretzer Weg nördlich der Galgenbreite
Kombinierter Geh- und Radweg auf der nordöstlichen Seite

Außerhalb des Hauptnetzes besteht folgendes Vorhaben:

- Ölpfuhlallee
Wiederherstellung des südlichen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg

Abbildung 4.1:
Maßnahmenvorschläge für den Rad- und Fußverkehr



4.3.2 Rad-Abstellanlagen

Die Attraktivität des Radverkehrs soll auch durch ausreichende Möglichkeiten zum bequemen und diebstahlsicheren Abstellen des Fahrrades erhöht werden.

Da der Radverkehr sich zwar auf bestimmte wichtigere Einrichtungen konzentriert, aber ansonsten über die gesamte Stadt verteilt, bedarf es vorrangig dezentraler Abstellanlagen unmittelbar an

den jeweiligen Zielen. So sollten vor den Geschäften oder an Häuserfronten einzelne Stellhilfen angebracht sein. Eine Konzentration bzw. die Erweiterung und Verbesserung von Abstellanlagen ist vorrangig an folgenden Stellen vorgesehen:

- sämtliche Schulen der Stadt (überdacht),
- Bahnhof (überdacht, teilweise vorhanden),
- Medizinisches Zentrum im früheren Krankenhaus
- Freizeiteinrichtungen,
- Verwaltungseinrichtungen.

Auch an sonstigen Konzentrationen von Arbeitsplätzen und in Bereichen dichter Wohnbebauung sind Abstellanlagen erforderlich.

4.3.3 Empfehlungen zum Fußwegenetz

Im Bereich des Fußverkehrs sind einige Veränderungen der Netzstruktur vorgesehen:

- Prof.-R.-Paulick-Ring – Anhaltiner Platz,
- Rosselweg – Hauptstraße – Am Schlossgarten und
- Clara-Zetkin-Straße – Bahnhofstunnel (Westanbindung des Bahnhofs).

Das vorhandene Netz ist durch bauliche Einzelmaßnahmen zu verbessern, die teilweise im Rahmen anderer Baumaßnahmen umzusetzen sind. Dabei sind folgende Bedingungen zu beachten:

- Berücksichtigung besonderer Eigenschaften des Fußverkehrs:
Umwegempfindlichkeit, Wartezeitempfindlichkeit, Witterungsempfindlichkeit, Spontaneität, Regelunkennntnis, Inhomogenität
- Sicherung der Fußgängerquerungen
 - Mittelstreifen oder –inseln als Querungshilfen mit geringster Wartezeit
 - Fußgänger-Lichtsignalanlagen (mit Anforderungsschaltung) nur in hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen und mit möglichst kurzen Wartezeiten für Fußgänger
- Verbesserung im Längsverkehr
 - Freihaltung des Bewegungsraumes von Verkehrszeichen, Beleuchtungsmasten, Mülltonnen, Bänken, Auslagen
 - Abbau des Gehwegparkens (wie in der Ziegelstraße bereits umgesetzt)
 - Verbesserung der Beleuchtung sofern erforderlich (z.B. Mühlenbuschweg)
- Ausbau und regelmäßige Aktualisierung der Fußgänger-Wegweisung.

4.3.4 Gestaltungsgrundsätze für Knotenpunkte

Bei allen Umgestaltungsmaßnahmen an Knotenpunkten sind Radfahrer und Fußgänger ausreichend zu berücksichtigen. Die Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen sollen auf folgende Möglichkeiten zur Erhöhung von Sicherheit und Zügigkeit des nicht motorisierten Verkehrs überprüft werden:

- Sichtdreiecke, insbesondere bei Radwegen im Seitenraum
Freihaltung des Fahrbahnrandes von Einbauten und parkenden Fahrzeugen mindestens 20 m vor Knotenpunkten
- Geeignete Furten
Markierung der Radfahrerfurten an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten und entlang von Vorfahrtstraßen möglichst geradlinig am Fahrbahnrand, Verschwenkung von hinter Parkständen verlaufenden Radwegen vor dem Knotenpunkt an den Fahrbahnrand (zum Schutz der Radfahrer vor rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen).
- Gesonderte Signalisierung/Grünvorlauf
für Radfahrer und Fußgänger zum Erreichen der Konfliktfläche vor den rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen
- Querungsmöglichkeiten (ggf. auch für Fußgänger) an allen Knotenarmen.

4.4 Öffentlichkeitsarbeit

Die geplanten Maßnahmen sind der Bevölkerung in geeigneter Weise zu erläutern. Dies gilt besonders bei der Umstellung der Radfahrerführung auf markierte Rad- oder Schutzstreifen oder auf Mischverkehr mit Kfz, damit die Radfahrer die neuen Radverkehrsanlagen bzw. Regelungen auch akzeptieren. Thematisiert werden sollen auch die Gefahren, denen Radfahrer sich und andere durch die Benutzung der linken Geh- und Radwege aussetzen.

Dies kann durch öffentliche Veranstaltungen, aber auch durch periodisch erscheinendes Informationsmaterial mit Beiträgen zu durchgeführten und geplanten Maßnahmen, Vorschlägen zu Radtouren usw. geschehen. Aufgrund des hohen Anteils von Schülern an den Radfahrern sollen vorrangig Veranstaltungen in den Schulen zu diesem Thema durchgeführt werden.

Die öffentliche Verwaltung soll weiterhin durch die Bereitstellung und Nutzung von Dienstfahrzeugen im Rahmen ihrer Möglichkeiten mit beispielhaftem Verhalten zur Erhöhung des Radverkehrsanteils beitragen.

5 Öffentlicher Personennahverkehr

5.1 Bestand

Der Öffentliche Personennahverkehr wird durch Stadtbuslinien und mehrere Regionalbuslinien abgedeckt, die sich in Trägerschaft

des Omnibusbetriebes Müller in Roßlau und

der DVV-Stadtwerke Dessau

befinden.

Die *räumliche* Erschließung der Stadt Roßlau durch den ÖPNV ist von guter Qualität, da der weitaus größte Teil der Wohngebiete, der Gewerbegebiete und sonstiger Arbeitsstätten sowie der Verbrauchermärkte und anderer Einzelhandelskonzentrationen in weniger als 200 m (Innenstadt) bis 300 m (Außenbereiche) Entfernung von der nächsten Haltestelle liegen. Das entspricht einer Gehzeit von drei bis fünf Minuten. Allerdings sind die Wohnbereiche Mitte-Nord sowie das Gewerbegebiet Ost (teilweise) nicht optimal vom Stadtbusverkehr erschlossen, da sie weiter von den Buslinien entfernt liegen.

Die *Bedienungshäufigkeit* ist mit Taktzeiten von 20 bis 30 Minuten (d. h. zwei bis drei Fahrten je Stunde und Richtung) für eine Stadt dieser Größenordnung gut. Jedoch bestehen nach 21 Uhr Angebotsdefizite.

Die wichtigsten Fahrtrelationen bestehen zwischen dem Stadtzentrum und Magdeburger Straße/ Biethegebiet sowie nach Meinsdorf.

5.2 Planung

Die Planung für den Stadtbusverkehr steht noch aus.

Durch die weitere Erschließung des Garnionsgeländes und den Ausbau der Streetzer Brücke werden sich Modifikationen der bestehenden Buslinienführungen oder neue Linien ergeben. Die Buslinien sind in der Regel auf den Vorbehaltsstraßen zu bündeln. Sofern wichtige Ziele dadurch besser erschlossen werden, ist eine Linienführung über Nebenstraßen möglich, wie es z.Z. an der Hauptstraße/ Karl-Liebknecht-Straße und am Akazienweg der Fall ist.

Bei der Linienführung ist auch die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn zu berücksichtigen. Die Neueinrichtung einer Haltestelle am Bahnhof Meinsdorf wird empfohlen.

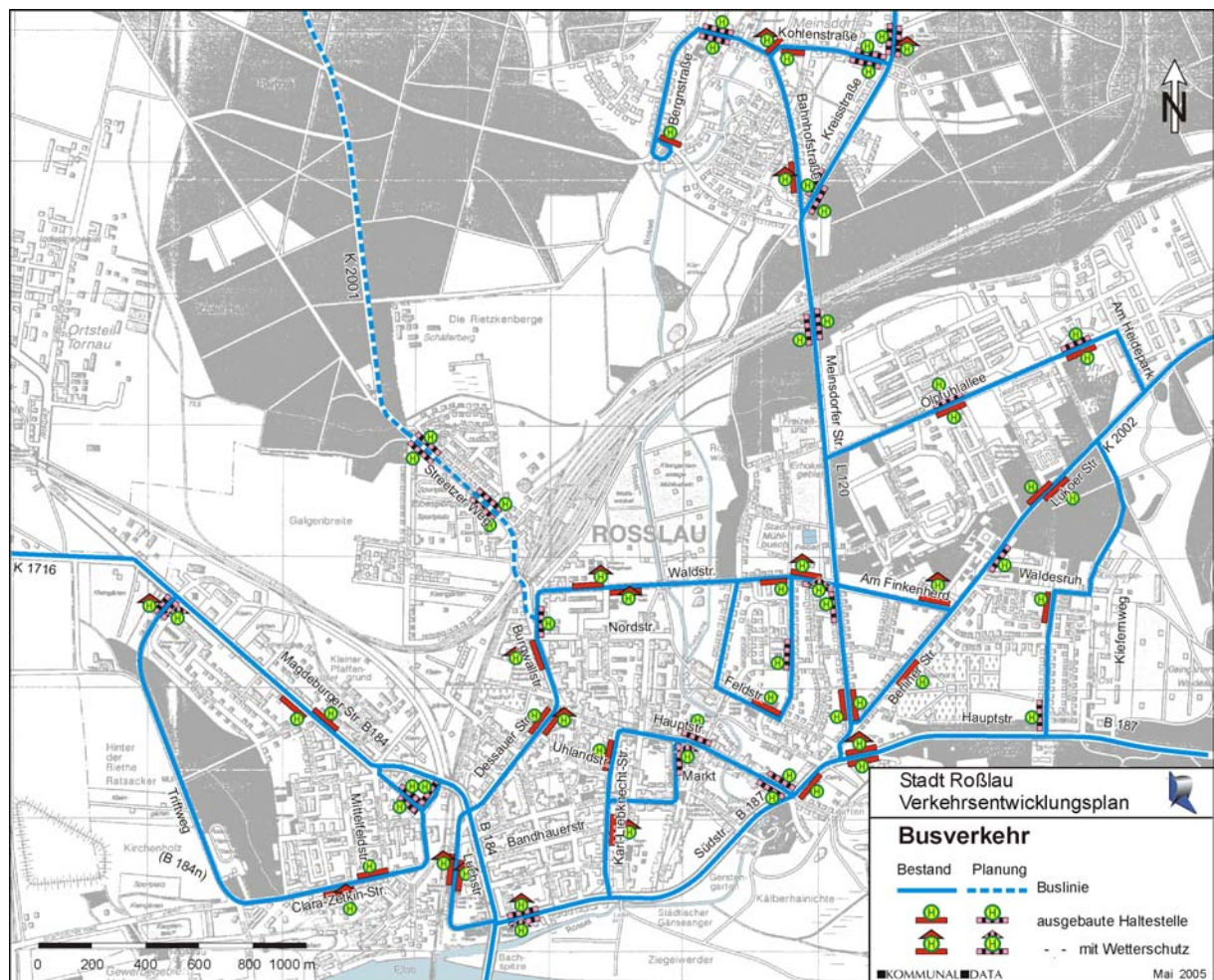
Aus der Analyse des Bestandsnetzes und einer Bedarfsermittlung, die den Schülerverkehr einschließt, soll unter Beachtung dieser Ansätze ein schlüssiges Stadtbuskonzept entwickelt werden.

Neben einem Grundangebot soll für den Berufs- und Schülerverkehr ein verdichtetes Angebot zur Verfügung stehen.

Der Regionalbusverkehr ist in dem Maße zu berücksichtigen, wie er durch Linienüberlagerung, Haltestellenlage und Umsteigebeziehungen in Wechselwirkung mit dem Stadtbus tritt.

Der Planungsstand zu Linienführung und geht aus Abbildung 5.1 hervor

Abbildung 5.1:
Buslinienführung und Haltestellenlage



6 Handlungsempfehlungen/Maßnahmenplan

Für die Fortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes wird ein Maßnahmenplan aufgestellt.

Darin sind die in den vorstehenden Kapiteln enthaltenen Maßnahmen entsprechend ihrer Bedeutung mit sehr hoher (1), hoher (2) und mittlerer Wichtigkeit (3) eingestuft. Sie sind hinsichtlich der empfohlenen bzw. voraussichtlich möglichen Realisierungszeit in die Zeitstufen 1 bis 4 eingeordnet, die sowohl für die empfohlene oder unabdingbare Reihenfolge als auch für die Zeithorizonte stehen, d. h. 1 und 2 für ‚kurzfristig‘ bzw. ‚vorrangig‘, 3 und 4 für ‚mittel-‘ und ‚langfristig‘ bzw. ‚erst nach Stufe 1 und 2‘.

Der Maßnahmenplan ist regelmäßig zu aktualisieren.

Tabelle 6.1:
Maßnahmenplan

Maßnahme	Wichtig- keit	Zeitstufe	Kapitel Nr.	Kapitel Nr. VEP 99
Kfz-Verkehr - Innenstadt				6.1
Knotenumbau Streetzer Weg/Burgwallstraße	2	1	2.3.3	
Knotenumbau Meinsdorfer Straße/ Am Finkenherd	1	2	2.3.3	
Knotenumbau Magdeburger Straße/ An der Zerbster Brücke	3	4	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Eichendorffstraße	1	2	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Bandhauerstraße	1	1	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Hauptstraße östl. Gr. Marktstraße	2	2	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Hauptstraße westl. Gr. Marktstraße	2	3	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Gr. Marktstraße	2	3	2.3.3	
Verkehrsberuhigung (Bau) Mühlenstraße	3	3	2.3.3	
Beschilderung Tempo-30-Zonen	1	1	2.3.2	
Einzelausweisung Tempo-30 aus ausgewählten Abschnitten	2	2	2.3.2	
Kfz-Verkehr außerhalb der Innenstadt				6.1
Teil-Ortsumgehung B 184 (Land), Anpassung der Knotenpunkte	1	4	2.3.3	
Knotenumbau Magdeburger Straße/ Roßlauer Straße	3	3	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Triftweg	4	4	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Clara-Zetkin-Straße westl. Triftweg	3	4	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Ölpfuhlallee	3	4	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Am Heidepark	2	2	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Kiefernweg nördl. Waldesruh	2	3	2.3.3	
Fahrbahnsanierung Bergstraße	2	4	2.3.3	
Verkehrsberuhigung (Bau) Finanzrat-Albert-Straße	2	2	2.3.3	
Verkehrsberuhigung (Bau) Biethengebiet	1	1	2.3.3	
Beschilderung Tempo-30-Zonen und Einzelausweisung	2	3	2.3.2	
Ruhender Kfz-Verkehr				6.2
Parkplatz Schweinemarkt	1	2	3.3.1	
Busparkplatz Schweinemarkt	2	3	3.3.3	
Busparkplatz Luchplatz	3	4	3.3.3	
Rad- und Fußverkehr				6.3
Radwege Südstraße	3	3	4.3.1	
Tunnel Meinsdorfer Straße (Landesbetrieb Straßenwesen)	1	3	4.3.1	
Radwege Meinsdorfer Straße Süd	2	4	4.3.1	
2. Radweg Am Finkenherd östl. Meinsdorfer Str.	2	4	4.3.1	
Geh-/Radweg Ölpfuhlallee	1	2	4.3.1	
Geh-/Radweg Kreisstraße	2	2	4.3.1	
Geh-/Radweg Mühlenbuschweg südl. der Unterführung	2	3	4.3.1	
Geh-/Radweg Lukoer Straße	2	3	4.3.1	
Geh-/Radweg Streetzer Weg	2	2	4.3.1	
Geh-/Radweg Roßlauer Straße (K 1716, Landkreis)	3	4	4.3.1	
Rad-Abstellanlagen am Bahnhof Meinsdorf	1	2	4.3.2	
Rad-Abstellanlagen Hauptstraße	2	2	4.3.2	
Rad-Abstellanl. An Schulen, Verwaltungen, Veranstaltungsorten	1	1	4.3.2	
Querungshilfen Magdeburger Straße	2	4	4.3.3	
Westanbindung Bahnhof – Clara-Zetkin-Straße	1	2	4.3.3	
Geh-/Radweg Streetzer Weg	2	2	4.3.1	
Verbindung Prof.-R.-Paulick-Ring – Anhaltiner Platz	1	2	4.3.3	
Verbindung Rosselweg/ Ölmühle – Am Schlossgarten	3	3	4.3.3	
ÖPNV				6.4
Buslinie nach Streetz	1	2	5.2	
Haltestellenausbau	1	3	5.2	
Haltestellen-Wetterschutz	3	2	5.2	

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1.1:	Wichtige Quellen und Ziele im Stadtgebiet von Roßlau	7
Tabelle 1.2:	Verteilung der Einwohner	8
Tabelle 2.1:	Kfz-Verkehrsstärken ausgewählter Querschnitte an einem Werktag	11
Tabelle 2.2:	Kfz-Verkehr, differenziert nach Quelle-Ziel-Relationen	12
Abbildung 2.3:	Kraftfahrzeuge pro Werktag 2010 (Prognose-Null-Fall)	12
Abbildung 2.4:	Innenstadtumfahrungen	13
Abbildung 2.5:	Teil-Ortsumgehung B 184	14
Abbildung 2.6:	Kraftfahrzeuge pro Werktag 2010 mit Teil-Ortsumgehung B 184	15
Abbildung 2.7	Kraftfahrzeuge pro Werktag 2010: Veränderung durch Bau der Teil-Ortsumgehung B 184	16
Abbildung 2.8:	Klassifizierung des Straßennetzes nach seiner zukünftigen Funktion	17
Abbildung 2.9:	Verkehrsorganisation	20
Tabelle 2.10:	Mindest-Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr	23
Abbildung 2.11:	Baumaßnahmen	24
Tabelle 3.1:	Stellplatzbestand und –Bedarf	25
Abbildung 3.2:	Vorgeschlagene Parkregelung in der Innenstadt	28
Abbildung 4.1:	Maßnahmenvorschläge für den Rad- und Fußverkehr	34
Abbildung 5.1:	Buslinienführung und Haltestellenlage	38
Tabelle 6.1:	Maßnahmenplan	40