



STADT DESSAU-ROSSLAU
Tiefbauamt

Verkehrsentwicklungsplan Dessau-Roßlau Vorstellung der Maßnahmenbewertung

Dirk Ohm/ Jan Schubert

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, Dresden

Gemeinsame Beratung der Ausschüsse für Bauwesen, Verkehr und Umwelt
sowie Wirtschaft, Stadtentwicklung und Tourismus am 25.10.2016



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität – Umwelt – Verkehr

Gliederung



1 Verkehrsprognose

2 Bewertungsmaßstab

3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans

4 Aufwertung City-Radiale

5 Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz

6 Weitere Maßnahmen im Hauptstraßennetz

7 Zusammenfassung und Ausblick

1. Verkehrsprognose – Ablauf des VEP-Prozesses in Dessau-Roßlau

Stufe I: Analyse und Bestandsverkehrsmodell

Zusammenstellung und Auswertung Grundlagen, synoptische Verkehrsanalyse, Defizite und Bewertung und Abgleich mit den vorhandenen Zielstellungen, Erarbeitung Bestandsverkehrsmodell

Stufe II: Verkehrsprognose

Aufarbeitung der prognostischen Strukturdaten, Beschreibung der Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung (Bevölkerungs- und Raumstrukturen, sonstige Trends), Nachfrageprognose 2035

Stufe III: Verkehrsuntersuchungen und Wirkungsanalysen im Straßennetz

Berechnung und Bewertung von Netzfällen einzeln/ in Kombination und Herausarbeitung zielführender Maßnahmen

Stufe IV: Handlungskonzept / Beschlussfassung

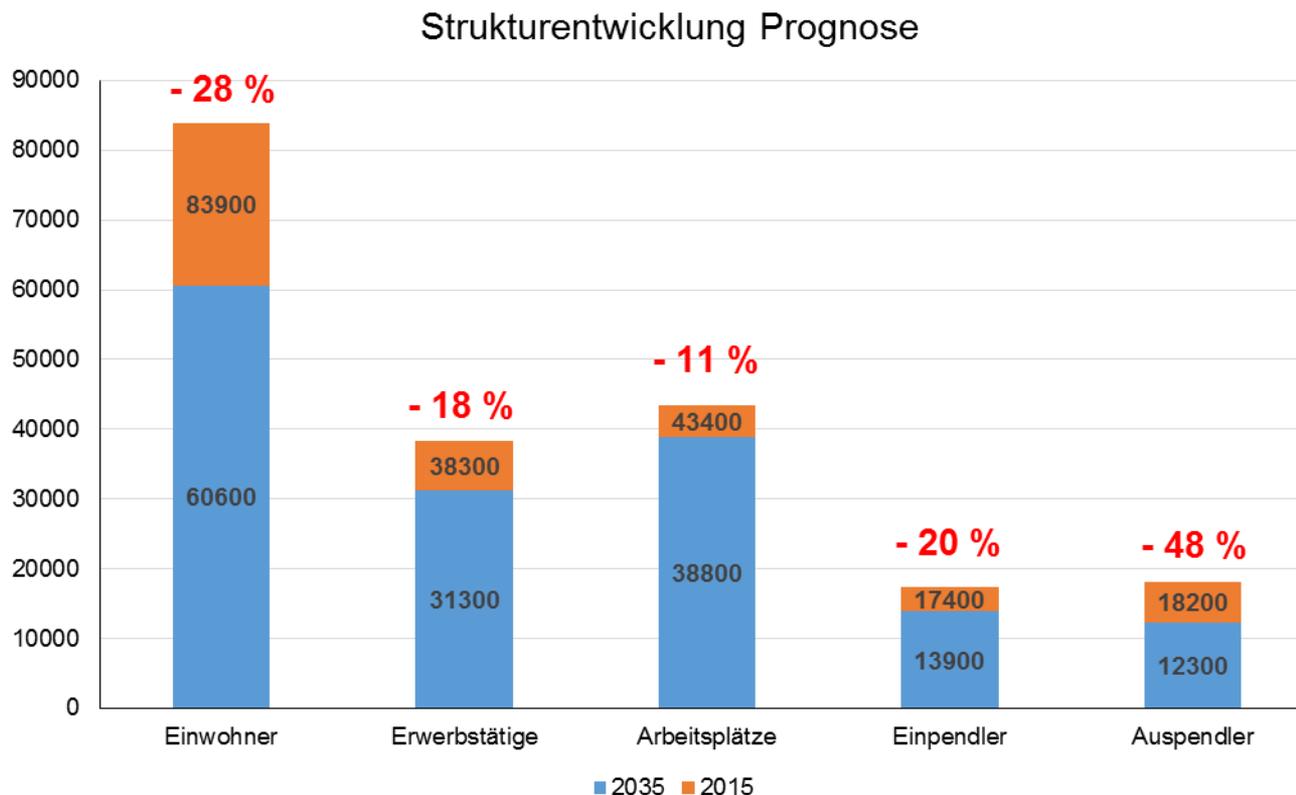
Zusammenstellung der wirksamen Maßnahmen zu einem Handlungskonzept, Ableitung von Prioritäten, kommunalpolitische Diskussion und Beschlussfassung

abgeschlossen

in Bearbeitung

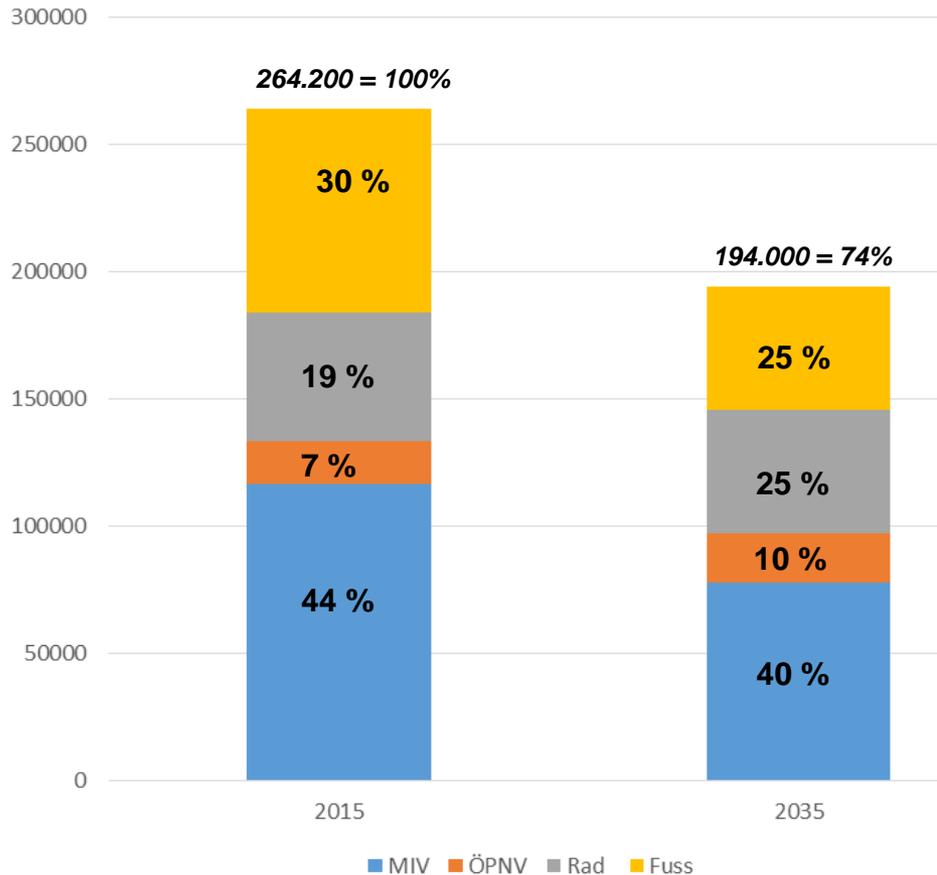
1. Verkehrsprognose – Strukturdatenprognose

- Strukturdatenentwicklung gemäß Bevölkerungsprognose als Grundlage der Verkehrsprognose



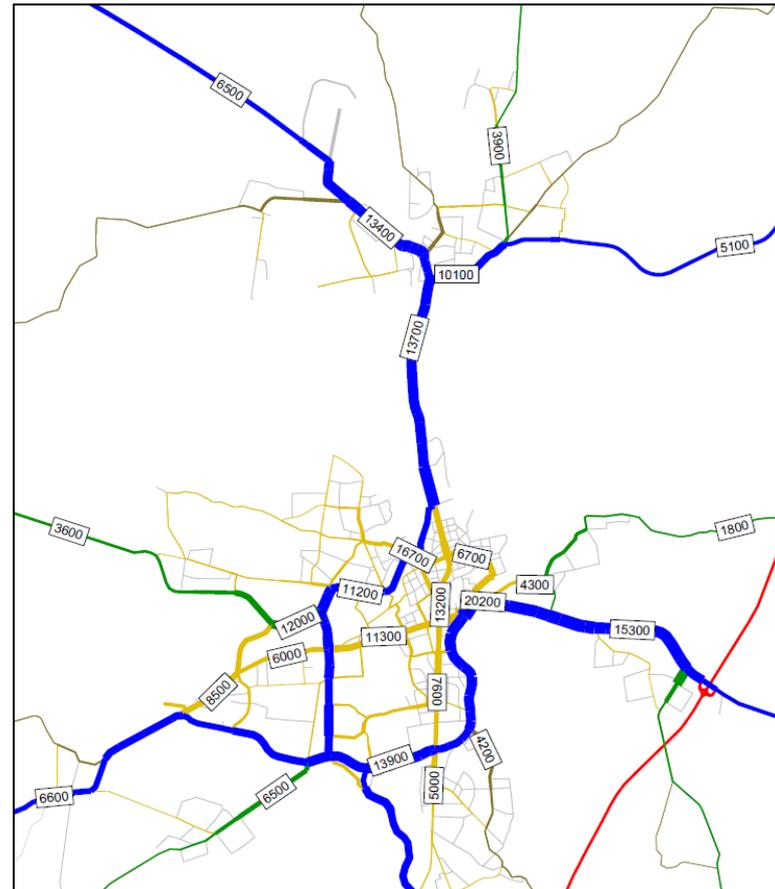
1. Verkehrsprognose – Prognose Verkehrsaufkommen und Modal Split

Binnenverkehr Analyse und Prognose



- Kfz-Fahrten im Binnenverkehr sinken um ein Drittel
- bei Erreichung des modal split-Ziels gemäß Vorgabe steigt der ÖPNV-Anteil auch absolut um 12 %
- 25 % Radverkehr in der Prognose bedeuten trotz Steigerung im modal split einen leichten Fahrtenrückgang um 4 %
- Fußwege nehmen sowohl im modal split als auch absolut deutlich ab

1. Verkehrsprognose – Prognose Verkehrsbelastung (ohne Maßnahmen)



Kfz/24h	Analyse	Prognose	Veränderung
Kavalierstraße	18.000	13.000	-5.000
Elbebrücke	22.000	14.000	-8.000
Muldebrücke	28.000	20.000	-8.000

Gliederung



1 Verkehrsprognose

2 Bewertungsmaßstab

3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans

4 Aufwertung City-Radiale

5 Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz

6 Weitere Maßnahmen im Hauptstraßennetz

7 Zusammenfassung und Ausblick

2. Bewertungsmaßstab

- Entwicklung eines Bewertungsmaßstabs auf Basis des verkehrspolitischen Leitbildes → Ableitung von 8 Zielen:
 - *Ziel 1: Sicherung stadtregioanaler Mobilitätsbedürfnisse durch leistungsfähige Einbindung der Stadt in regionale Verkehrsnetze*
 - *Ziel 2: Sicherung der Erreichbarkeit innerstädtischer Strukturschwerpunkte mithilfe eines logisch aufgebauten Straßennetzes*
 - *Ziel 3: Optimaler Betrieb des Straßennetzes zur Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit*
 - *Ziel 4: Lärmwirksame Verkehrsentslastung in sensiblen Wohnbereichen und dem Stadtzentrum*
 - *Ziel 5: Verbesserung der Verkehrsanbindung von Gewerbe und Industrie*
 - *Ziel 6: Etablierung qualitativ hochwertiger Stadträume für eine hohe Aufenthaltsqualität*
 - *Ziel 7: Verbesserung der Verkehrssicherheit*
 - *Ziel 8: Stärkung des Umweltverbundes*
- Bewertung der Zielerfüllung auf Skala von -2 (entgegen Zielstellung) bis +2 (voller Zielbeitrag)

Gliederung



1 Verkehrsprognose

2 Bewertungsmaßstab

3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans

4 Aufwertung City-Radiale

5 Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz

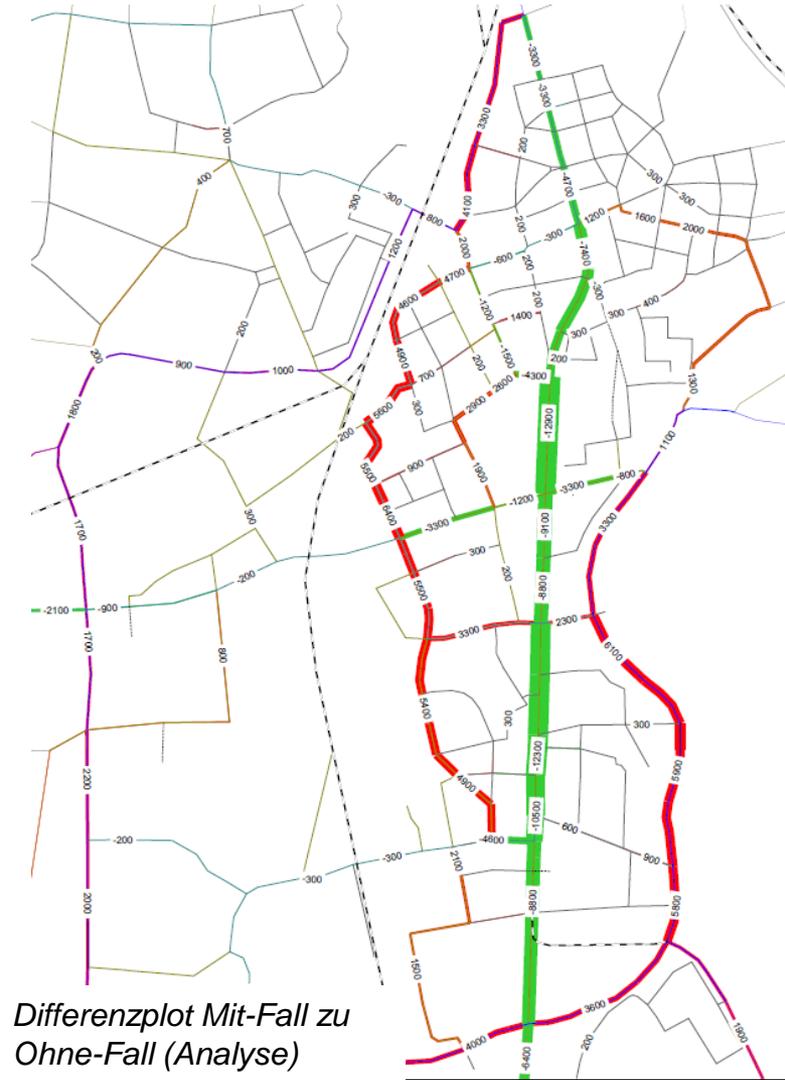
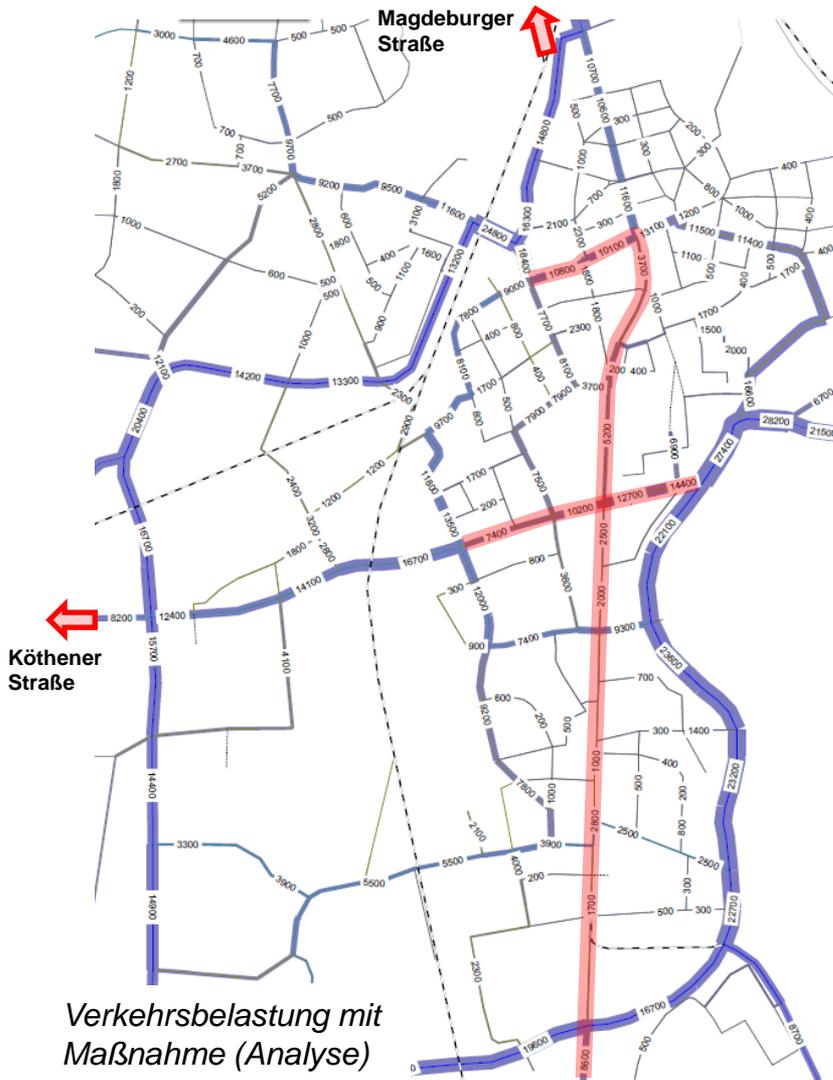
6 Weitere Maßnahmen im Hauptstraßennetz

7 Zusammenfassung und Ausblick

3. Maßnahmen des Lärmaktionsplans

- Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans:
 - Tempo 30 auf folgenden Hauptstraßen: Albrechtplatz, Kavallerstraße, Franzstraße, Askanische Straße, Wolfgangstraße, Köthener Straße, Magdeburger Straße, Luchstraße
 - Rückbau der Askanischen Straße auf zweistreifigen Querschnitt
 - Einführung neuer Abbiegeverbote am KP Kavallerstraße/ Friedrichstraße
- Wirkungsauswertung aller Maßnahmen einzeln im Analysefall (kurzfristige Umsetzung angedacht)
- Bewertung der LAP-Maßnahmen im Kombinationsfall

3. Maßnahmen des Lärmaktionsplans – Kombination aller LAP-Maßnahmen



3. Maßnahmen des Lärmaktionsplans – Bewertung

- „Achsenkreuz“ und die weiteren Lärmbrennpunkte werden entlastet, einzelne andere Straßenzüge mehr belastet (besonders stark: Heidestraße von ca. 13.000 auf teilweise nur noch 1.000 Kfz/24h → hier sind auch aus Lärmgesichtspunkten noch Reserven vorhanden)
- Die Verkehrszunahmen auf den Ausweichstrecken liegen meist in einer Größenordnung, die akustisch nicht wahrnehmbar sind. Ausnahme: Lutherstraße – hier sollte gegengesteuert werden
- Maßnahme mit günstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis

Bewertung der
Maßnahmen des LAP

1	Maßnahmen des LAP	0	-1	2	2	0	0	2	1	6
		Sicherung stadtregionaler Mobilitätsbedürfnisse	Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten	Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes	Verkehrsentlastung in Wohngebieten und Zentrum	Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe	Hochwertige Straßenraumgestaltung	Stärkung Verkehrssicherheit	Gesamtwertung	

Gliederung



1 Verkehrsprognose

2 Bewertungsmaßstab

3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans

4 Aufwertung City-Radiale

5 Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz

6 Weitere Maßnahmen im Hauptstraßennetz

7 Zusammenfassung und Ausblick

4. Aufwertung der City-Radiale – Beschreibung der Maßnahme

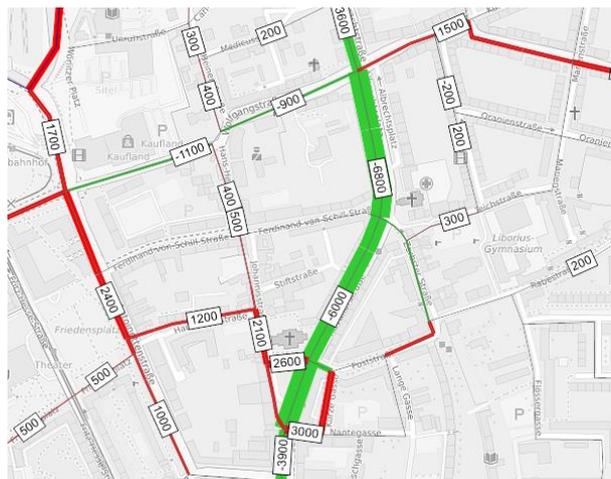
- Umbau KP Albrechtplatz/ Wolfgangstraße als Kreisverkehr und des Albrechtplatzes nach historischem Grundriss
- Umbau des KP Kavaliertstraße/ Ferdinand-von-Schill-Straße als Kreisverkehr und Umgestaltung der nördlichen Zerbster Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Rückbau der Verbindung Neumarkt – Ferdinand-von-Schill-Straße auf zweistreifige Straße mit Straßengrün
- Wiederherstellung des historischen Grundrisses am Neumarkt mit einer den Platz umlaufenden Fahrbahn
- Umgestaltung des südlichen Abschnitts der Kavaliertstraße mit einer Mischspur für Kfz und Straßenbahn je Richtung, Neubau Zentralhaltestelle (Baubeginn bevorstehend → bereits im Prognosenullfall berücksichtigt)

Gestaltungsplan
City-Radiale



4. Aufwertung der City-Radiale – Bewertung der Maßnahme

- Unterstützung der LAP-Maßnahmen zur Reduktion der Verkehrsmengen im Straßenzug, Verbesserte Erreichbarkeit innerstädtischer Quartiere durch Wegfall von Abbiegebeschränkungen (Kreisverkehr Kavalierstraße/ Zerbster Straße)
- Gestalterische Aufwertung des Straßenraums, Rücknahme von Kfz-Verkehrsflächen, Begrünung
- Stärkung Umweltverbund durch anforderungsgerechte Radwege, breite Gehwege und neue Zentralhaltestelle
- Sehr hoher Zielerreichungsbeitrag



Wirkungen und Bewertung
der Maßnahme
Aufwertung City-Radiale

		<div style="display: flex; justify-content: space-between; transform: rotate(-45deg);"> Sicherung stadtreionaler Mobilitätsbedürfnisse Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes Bessere Verkehrsanbindung in Wohngebieten und Zentrum Hochwertige Straßenraumgestaltung Stärkung Verkehrssicherheit Gesamtbewertung </div>								
2	Aufwertung City-Radiale	0	1	2	1	0	2	2	2	10

Gliederung



1 Verkehrsprognose

2 Bewertungsmaßstab

3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans

4 Aufwertung City-Radiale

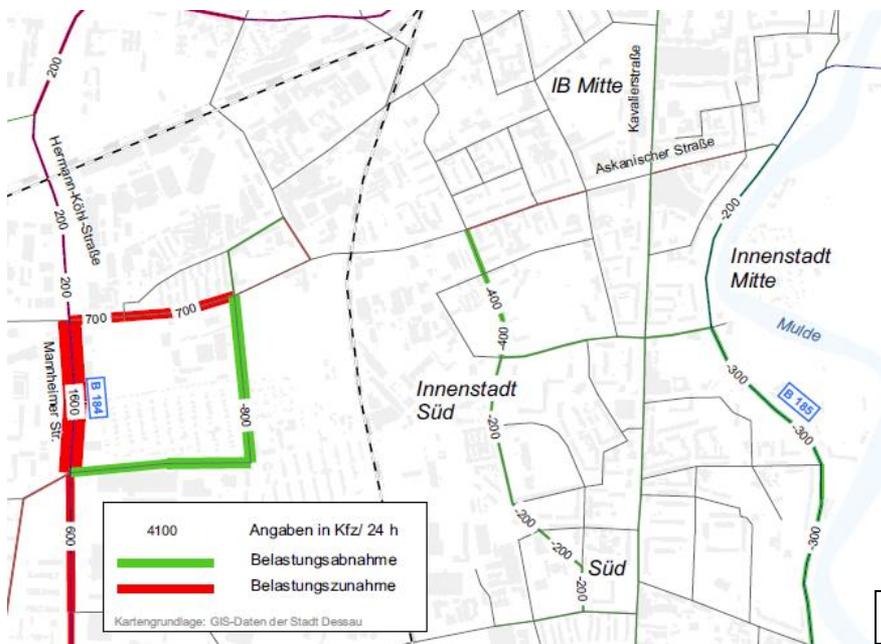
5 Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz

6 Weitere Maßnahmen im Hauptstraßennetz

7 Zusammenfassung und Ausblick

5. Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz – Ausbau Mannheimer Straße

- Vierstreifiger Endausbau zwischen Junkersstraße und Weststraße, mit KP Am Plattenwerk (Knoten mit Junkers- und Weststraße bereits vierstreifig ausgebaut)
- Kaum Verkehrsverlagerungen aus Zentrum heraus, Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbeflächen
- Beseitigung von Leistungsfähigkeitsdefiziten/ Verbesserung Verkehrsablauf (Knotenpunkte Am Plattenwerk und Junkersstraße)



Verkehrliche Wirkung und
Bewertung der Maßnahme
Neubau Mannheimer Straße

		Sicherung stadregionaler Mobilitätsbedürfnisse Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes Verkehrsentlastung in Wohngebieten und Zentrum Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe Hochwertige Straßenraumgestaltung Verbesserung Verkehrssicherheit Stärkung Umweltverbund Gesamtbewertung								
3.1	Neubau westl. Richtungsfahrbahn Mannheimer Straße	2	1	-1	1	1	0	1	0	5

5. Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz – Neubau Ostrandstraße

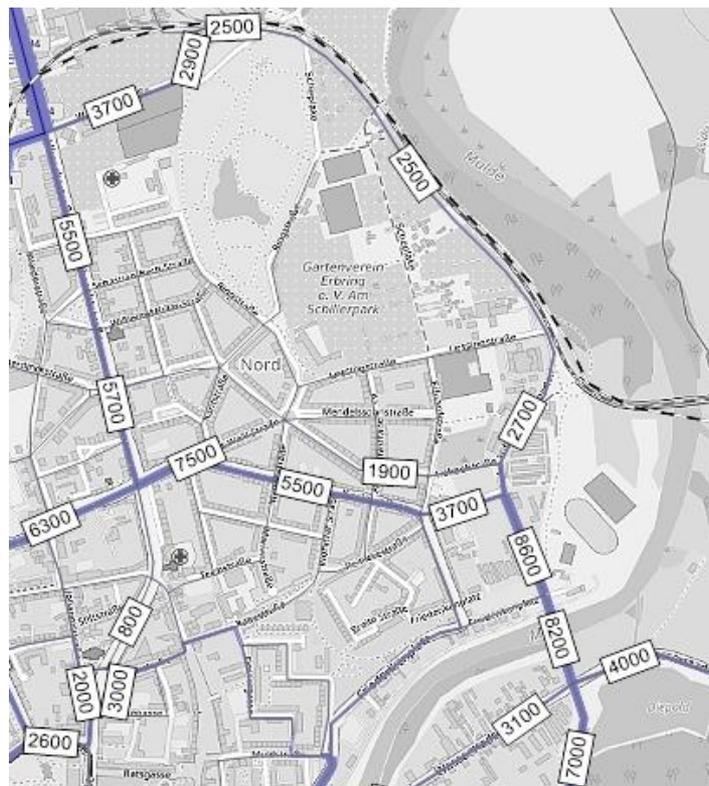
- Maßnahmenkomplex aus:
 - Neubau 2. Muldebrücke
 - Neubau Ringschluss Nord
 - Integration der Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Frederikenplatz in Tempo-30 Zone
 - Überprüfung eines möglichen Anschlusses der Walderseestraße
- Verkehrsplanerisches Ziel: Entlastung von Dessau-Nord, Kavallerstraße und Albrechtstraße



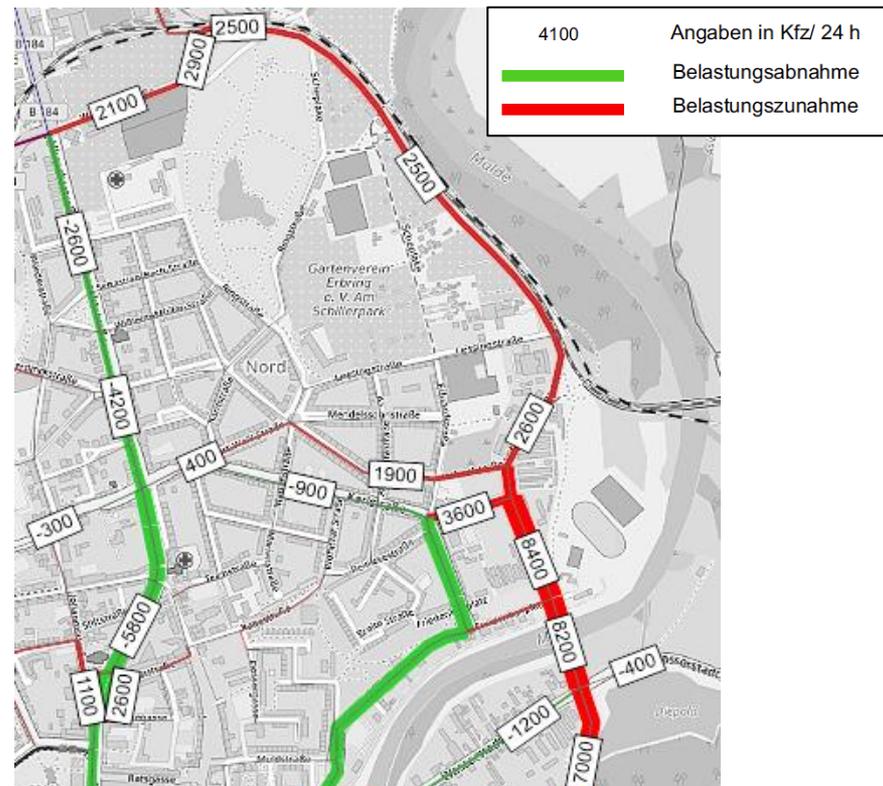
Maßnahmenkomplex Ostrandstraße

5. Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz – Neubau Ostrandstraße

- Deutliche Entlastung von Schlachthofstraße und Frederikenplatz durch zweite Muldebrücke, aber kaum Entlastung in Karlstraße (-20 %) – eher Verlagerung in Heinrich-Heine-Straße
- Ringschluss Nord sorgt mit ca. 2.500 Kfz/ 24h kaum für Entlastung in Dessau-Nord



Planfall (Mit-Fall) alle Maßnahmen 2035



Differendarstellung Mit-Fall zu Ohne-Fall 2035

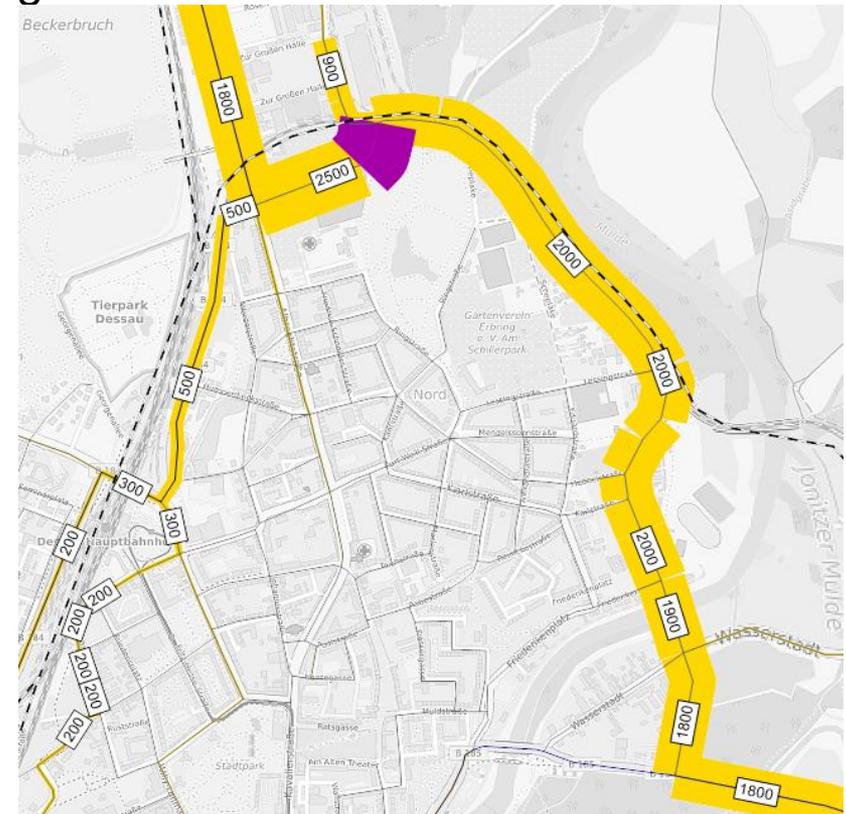
5. Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz – Neubau Ostrandstraße

- Rückgang der Verkehrswirksamkeit des Ringschlusses gegenüber bisherigen Prognosen wegen langfristiger demografischer Entwicklung

		ohne Walderseestraße	mit Walderseestraße
VEP 2005	Prognose 2015 alle Maßnahmen	6.000 Kfz/24h	
VEP 2015	Analyse 2015 Planfälle K51/K52	5.100 Kfz/24h	5.200 Kfz/24h
	Prognose 2035 Planfälle K51/K52	2.400 Kfz/24h	2.500 Kfz/24h

5. Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz – Neubau Ostrandstraße

- Anschluss Walderseestraße führt nicht zu einer Steigerung der Effizienz der Ostrandstraße – sie wird von Quell- und Zielverkehren des Gewerbegebietes und zur Umfahrung des Bahnübergangs genutzt
- Anschluss ist nicht erforderlich



Spinnendarstellung der Walderseestraße (Prognose-Planfall mit LAP-Maßnahmen und Aufwertung City-Radiale)

5. Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz – Neubau Ostrandstraße

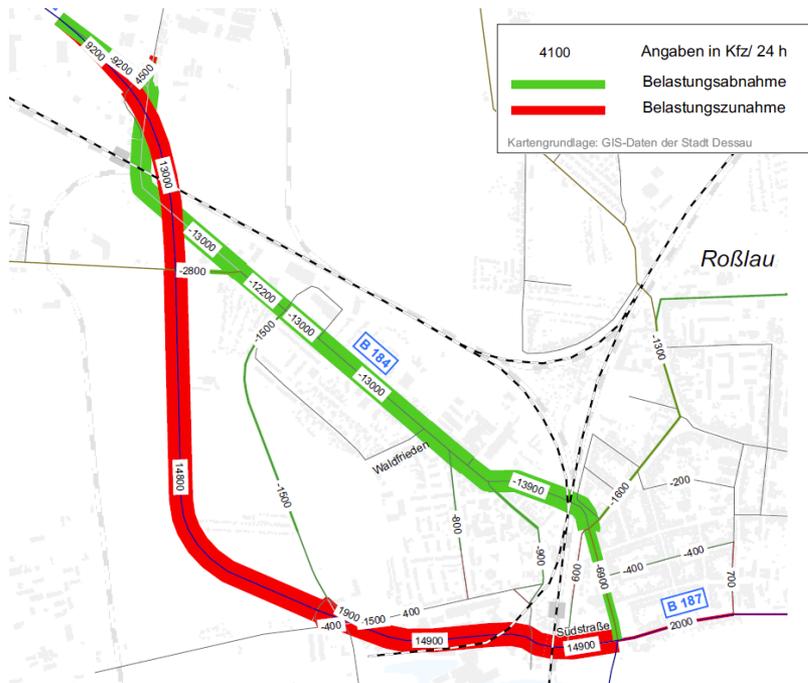
- Unabhängig vom untersuchten Planfall v.a. im dicht bebauten Teil von Dessau-Nord keine maßgebliche Entlastungswirkung nachgewiesen
- Wirkung zeigt vor allem der Abschnitt „Zweite Muldebrücke“ – diesen allein zu realisieren, würde aber das Ziel einer Verkehrsberuhigung in Dessau-Nord konterkarieren
- Sehr hohen Kosten in Bau und Unterhalt stehen geringe positive Wirkungen entgegen

Bewertung des
Maßnahmenkomplexes
Ostrandstraße

		Sicherung stadtregionaler Mobilitätsbedürfnisse	Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten	Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes	Verkehrsentlastung in Wohngebieten und Zentrum	Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe	Hochwertige Straßenraumgestaltung	Verbesserung Verkehrssicherheit	Stärkung Umweltverbund	Gesamtbewertung
3.2	Neubau der Ostrandstraße mit/ ohne Walderseestraße	1	0	-2	1	1	0	0	0	1

5. Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz – Neubau OU Roßlau/ Tornau

- Vordringlicher Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans
- Maßgebliche Entlastung der Ortslage Roßlau vom Durchgangsverkehr, verbesserte Anbindung des Pharmaparks, des Roßlauer Industriehafens etc.
- Größtenteils in Baulast des Bundes – daher günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Stadt

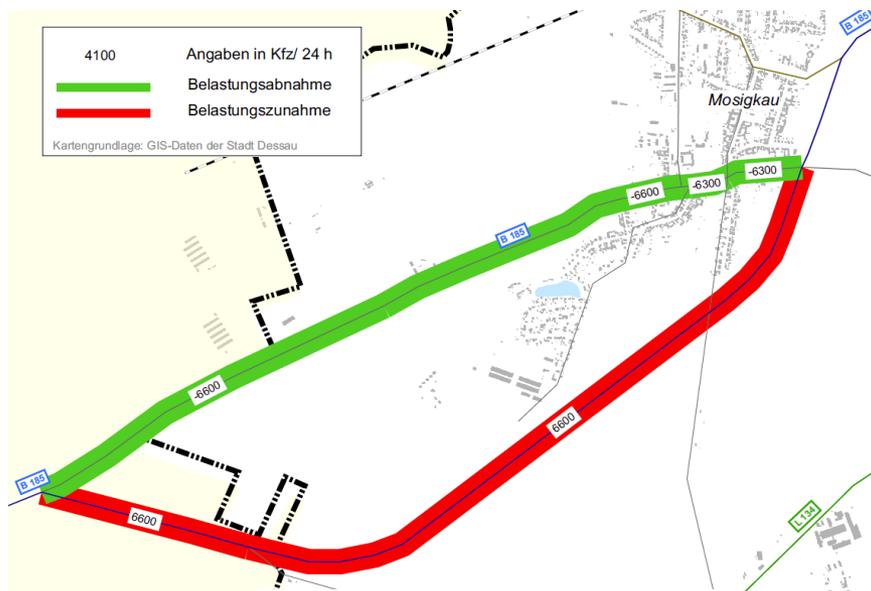


Wirkungen und Bewertung der Maßnahme OU Roßlau/ Tornau

	Sicherung stadtregionaler Mobilitätsbedürfnisse Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes Verkehrsbelastung in Wohngebieten und Zentrum Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe Hochwertige Straßenraumgestaltung Verbesserung Verkehrssicherheit Stärkung Umweltverbund Gesamtbewertung								
Neubau OU Roßlau/ Tornau	2	0	-1	2	2	1	1	1	8

5. Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz – Neubau OU Mosigkau

- Weiterer Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans
- Vollständige Entlastung der Ortslage Mosigkau vom Durchgangsverkehr
- Größtenteils in Baulast des Bundes – daher günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Stadt



Wirkungen und Bewertung der Maßnahme OU Mosigkau

Neubau OU Mosigkau	2	0	-1	2	1	1	1	1	1	7
Sicherung stadtreionaler Mobilitätsbedürfnisse										
Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten										
Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes										
Bessere Verkehrsanbindung in Wohngebieten und Zentrum										
Hochwertige Straßenraumgestaltung										
Verbesserung Verkehrsraumgestaltung										
Stärkung Umweltverbund										
Gesamtbewertung										

Gliederung



1 Verkehrsprognose

2 Bewertungsmaßstab

3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans

4 Aufwertung City-Radiale

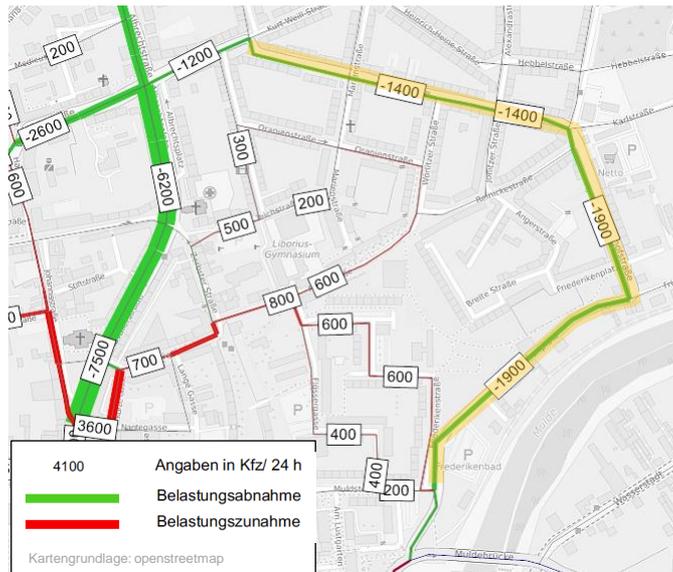
5 Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz

6 Weitere Maßnahmen im Hauptstraßennetz

7 Zusammenfassung und Ausblick

6. Weitere Maßnahmen im Hauptstraßennetz – Tempo 30 Zone Dessau-Nord

- Verkehrsmengentrückgang auf Karlstraße/ Schlachthofstraße ist akustisch nicht wahrnehmbar
- Gleichzeitig verschlechtert sich die Logik des Straßennetzes, da mit Umsetzung in einem grenzwertig großen Gebiet keine Sammelstraße als solche zu erkennen ist



Wirkungen und Bewertung der Maßnahme Tempo-30 Zone Dessau-Nord

	Sicherung stadtreionaler Mobilitätsbedürfnisse	Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten	Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes	Bessere Verkehrsbelastung in Wohngebieten und Zentrum	Hochwertige Straßenraumgestaltung	Stärkung Verkehrssicherheit	Gesamtbewertung	
4.1 Integration von Karlstraße/ Schlachthofstraße in Tempo-30 Zone	0	-1	2	1	0	0	0	2

6. Weitere Maßnahmen im Hauptstraßennetz – Lutherstraße

- Verkehrszunahmen um über 100% durch LAP-Maßnahmen
- Vorschlag: Integration des Gebietes westlich Raguhner Straße/ Lutherstraße in Tempo-30 Zone
- Wahrscheinlich wird dann Verkehr auf die Heidestraße zurückverlagert, dieser kann dort aber ohne Lärmprobleme abgewickelt werden

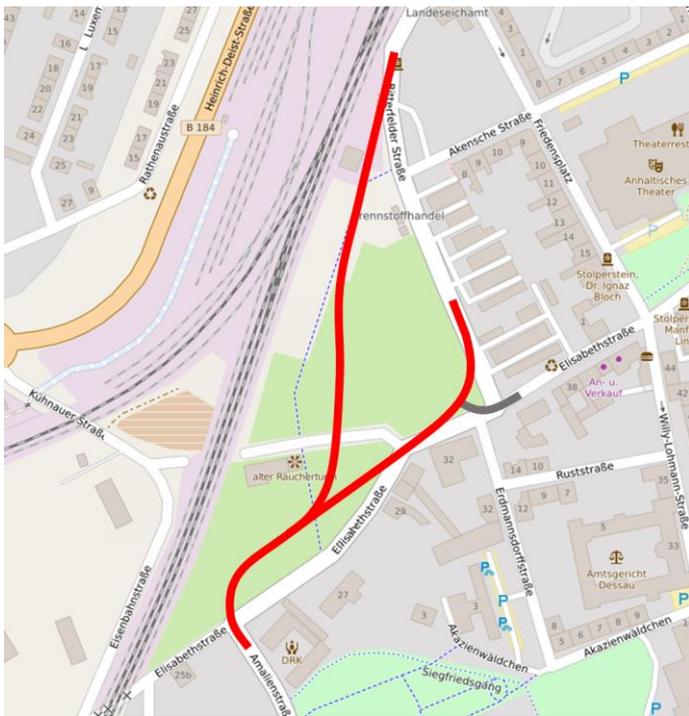


Darstellung und Bewertung
der Maßnahme
Verkehrsberuhigung
Lutherstraße

	Sicherung stadregionaler Mobilitätsbedürfnisse	Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten	Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes	Verkehrsentlastung in Wohngebieten und Zentrum	Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe	Hochwertige Straßenraumgestaltung	Stärkung Verkehrssicherheit	Gesamtbewertung	
Verkehrsberuhigung Lutherstraße	0	1	2	1	0	0	1	1	6

6. Weitere Maßnahmen im Hauptstraßennetz – Ausbau Innenstadttring

- Durch LAP-Maßnahmen wird Straßenzug Bitterfelder Straße/ Elisabethstraße/ Amalienstraße an Verkehrsbedeutung gewinnen – Ausbau soll durch Attraktivitätssteigerung die Sogwirkung der Trasse unterstützen
- Kosten-Nutzen-Verhältnis abhängig von Trassierung (bestandsnah oder großzügig neu)



Trassierungsoptionen und Bewertung der Maßnahme
Innenstadtring West

	Sicherung stadtreregionaler Mobilitätsbedürfnisse Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes Verkehrsbelastung in Wohngebieten Bessere Verkehrsanbindung und Zentrum Hochwertige Straßenraumgestaltung Verbesserung Verkehrsraumgestaltung Stärkung Umweltsicherheit Gesamtbewertung								
Innenstadtring West	1	2	-1	2	0	1	1	-1	5

Gliederung



1 Verkehrsprognose

2 Bewertungsmaßstab

3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans

4 Aufwertung City-Radiale

5 Neubaumaßnahmen im Hauptstraßennetz

6 Weitere Maßnahmen im Hauptstraßennetz

7 Zusammenfassung und Ausblick

7. Zusammenfassung und Ausblick – zusammenfassende Bewertung

- In der Gegenüberstellung zeigen einige Maßnahmen einen größeren Zielerreichungsbeitrag als andere
- Maßnahmen mit einer Bewertung von 4 und niedriger sollten nur unter bestimmten Bedingungen ins VEP-Maßnahmenkonzept aufgenommen werden

		Sicherung städtegeographischer Mobilitätsbedürfnisse	Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten	Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes	Verkehrsentlastung in Wohngebieten und Zentrum	Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe	Hochwertige Straßenraumgestaltung	Stärkung Verkehrssicherheit	Umweltverbund	Gesamtbewertung
1	Maßnahmen des LAP	0	-1	2	2	0	0	2	1	6
2	Aufwertung City-Radiale	0	1	2	1	0	2	2	2	10
3.1	Neubau westl. Richtungsfahrbahn Mannheimer Straße	2	1	-1	1	1	0	1	0	5
3.2	Neubau der Ostrandstraße mit/ ohne Walderseestraße	1	0	-2	1	1	0	0	0	1
3.3	Neubau OU Roßlau/ Tornau	2	0	-1	2	2	1	1	1	8
3.4	Neubau OU Mosigkau	2	0	-1	2	1	1	1	1	7
4.1	Integration von Karlstraße/ Schlachthofstraße in Tempo-30 Zone	0	-1	2	1	0	0	0	0	2
4.2	Verkehrsberuhigung Lutherstraße	0	1	2	1	0	0	1	1	6
4.3	Innenstadtring West	1	2	-1	2	0	1	1	-1	5

*Zusammenfassende
Bewertung aller Maßnahmen*

7. Zusammenfassung und Ausblick – zusammenfassende Bewertung

Maßnahmen mit ungünstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis:

- **Neubau der Ostrandstraße:** rückläufige Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung führt zur Schwächung der Verkehrsfunktion, Untersuchung hat keine maßgebliche verkehrsentlastende Wirkung nachgewiesen → Maßnahme nur als Flächenvorhaltung in VEP übernehmen, Anschluss Walderseestraße aus heutiger Sicht nicht erforderlich
- **Integration Karlstraße/ Schlachthofstraße in Tempo-30 Zone Dessau-Nord:** keine lärmtechnisch relevante Verkehrsentlastung nachweisbar, verschlechtert Logik des Straßennetzes, möglicherweise Verkehrsverdrängung in Nebenstraßen → falls Umsetzung dennoch angestrebt, dann nur im Zusammenhang mit detaillierter Wirkungskontrolle

7. Zusammenfassung und Ausblick – nächste Schritte

Stufe I: Analyse und Bestandsverkehrsmodell

Zusammenstellung und Auswertung Grundlagen, synoptische Verkehrsanalyse, Defizite und Bewertung und Abgleich mit den vorhandenen Zielstellungen, Erarbeitung Bestandsverkehrsmodell

Stufe II: Verkehrsprognose

Aufarbeitung der prognostischen Strukturdaten, Beschreibung der Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung (Bevölkerungs- und Raumstrukturen, sonstige Trends), Nachfrageprognose 2035

Stufe III: Verkehrsuntersuchungen und Wirkungsanalysen im Straßennetz

Berechnung und Bewertung von Netzfällen einzeln/ in Kombination und Herausarbeitung zielführender Maßnahmen

Stufe IV: Handlungskonzept / Beschlussfassung

Zusammenstellung der wirksamen Maßnahmen zu einem Handlungskonzept, Ableitung von Prioritäten, kommunalpolitische Diskussion und Beschlussfassung

abgeschlossen

in Bearbeitung



STADT DESSAU-ROSSLAU
Tiefbauamt

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme
Mobilität – Umwelt – Verkehr