



Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt

4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung

Abschlussbericht



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans
Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung

Auftraggeber: Stadtverwaltung Dessau-Roßlau
Tiefbauamt
Zerbster Straße 4
06844 Dessau-Roßlau

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Jan Schubert
Dipl.-Ing. Frank Zimmermann

Status: Abschlussbericht

Stand: Dezember 2016/ letzte Überarbeitung Juli 2019

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i.A. Dipl.-Ing. Jan Schubert

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung	1
2.	Integration aktueller Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzepte	3
2.1	Vorbemerkungen	3
2.2	Leitbild, Integriertes Stadtentwicklungskonzept	4
2.3	Verkehrsentwicklungspläne Dessau und Roßlau	4
2.4	Nahverkehrsplan.....	5
2.5	Radverkehrskonzept.....	5
3.	Analyse Straßennetz	7
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	7
3.2	Entwicklung ausgewählter Mobilitätskennziffern	8
3.3	Funktionale Gliederung des Straßennetzes	10
3.3.1	Klassifizierung der Straßen und Straßenbaulast	10
3.3.2	Straßenkategorisierung nach RIN	10
3.4	Verkehrsorganisation und verkehrstechnische Ausstattung des Straßennetzes	11
3.5	Bisherige Verkehrsentwicklung im Straßennetz	12
3.6	Leistungsfähigkeitsdefizite im Straßennetz	14
3.7	Umfeldbeeinträchtigung durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe	15
3.7.1	Luftschadstoffimmissionen	15
3.7.2	Verkehrslärm	16
3.8	Verkehrssicherheit und Unfallschwerpunkte	17
3.9	Städtebauliche Defizite im Straßennetz	19
3.10	Resümee und Schlussfolgerungen.....	20
4.	Verkehrsmodell und Verkehrsprognose	22
4.1	Vorbemerkungen	22
4.2	Entwicklung der maßgeblichen Strukturdaten	22
4.3	Modal Split	25
4.4	Verkehrsentwicklung bis 2035	26
4.5	Ergebnisse der Verkehrsumlegungen im Straßennetz.....	27
5.	Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes.....	30
6.	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen.....	32
6.1	Maßstab für die Maßnahmenbewertung und Bewertungsskala	32
6.2	Maßnahmen des Lärmaktionsplanes (Planfall K1).....	32
6.2.1	Übersicht der Maßnahmen	32
6.2.2	Bewertung der Maßnahmen des LAP als Kombinationsfall	34

6.3	Maßnahmen zur Aufwertung der City-Radiale (Planfall K2).....	35
6.4	Neubaumaßnahmen im Vorfahrtstraßennetz	38
6.4.1	Neubau Ostrandstraße mit/ ohne Anbindung Walderseestraße (Planfall N1.1 und N1.2)	38
6.4.2	Neubau Ringschluss Nord	44
6.4.3	Neubau westl. Richtungsfahrbahn B 184 zwischen Junkersstraße und Weststraße (Planfall N2)	47
6.4.4	Neubau B 184, Ortsumgehung Roßlau/ Tornau (Planfall N3)	49
6.4.5	Neubau B 185 Ortsumgehung Mosigkau (Planfall N4)	52
6.5	Ergänzende Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz.....	53
6.5.1	Integration der Karlstraße und Schlachthofstraße in Tempo-30 Zone Dessau-Nord (Planfall K3)	53
6.5.2	Straßenzug Raguhner Straße – Lutherstraße – Bernburger Straße	55
6.5.3	Ausbau Innenstadtring Abschnitt Bitterfelder Straße – Elisabethstraße	57
6.5.4	Neubau des Knotenpunkts Askanische Straße/ Ludwigshafener Straße	59
6.5.5	Neubau der Ludwigshafener Straße in einem Trogbauwerk mit Grünbrücke zwischen Askanischer Straße und Friederikenplatz	61
6.5.6	Beseitigung von Unfallhäufungsstellen.....	61
6.6	Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen	63
7.	Zusammenstellung des Maßnahmenkonzepts	65
7.1	Zusammenstellung der Maßnahmen.....	65
7.2	Verkehrliche Wirkung des Zielszenarios	67
7.3	Organisatorische und bauliche Konsequenzen der Maßnahmen für das Straßennetz	69
7.3.1	Künftiges Vorrangstraßennetz und Führung klassifizierter Straßen.....	69
7.3.2	Straßenkategorisierung nach RIN im Zielnetz.....	70
7.3.3	Umbaubedarfe an Knotenpunkten.....	70
7.3.4	Auswirkungen auf die Lärmsituation.....	71
7.3.5	Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel.....	71
7.4	Fazit/ Ausblick.....	71

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Übersichtskarte Stadt und Region
Abbildung 2	Übersichtskarte Stadt und Stadtteile
Abbildung 3	Klassifiziertes Straßennetz und verkehrserzeugende Einrichtungen
Abbildung 4	Kategorisierung des Straßennetzes nach RIN
Abbildung 5	Verkehrstechnische Ausstattung und Verkehrsorganisation
Abbildung 6	Kfz-Verkehrsmengen Analyse
Abbildung 7	Kfz-Verkehrsmengen Prognosenullfall 2035
Abbildung 8	Absolute Differenz Kfz-Verkehrsmengen Analyse-Prognosenullfall
Abbildung 9	Defizitbereiche Lärm und Luftmessstelle
Abbildung 10	Zusammenfassende Defizitübersicht
Abbildung 11	Kfz-Verkehrsmengen mit LAP-Maßnahmen (K1) im Analysefall - Gesamtstadt
Abbildung 12	Differenznetz zwischen Planfall K1 und Analysefall - Gesamtstadt
Abbildung 13	Kfz-Verkehrsmengen mit LAP-Maßnahmen (K1) im Prognosefall - Gesamtstadt
Abbildung 14	Differenznetz zwischen Planfall K1 und Prognosenullfall - Gesamtstadt
Abbildung 15	Kfz-Verkehrsmengen mit Aufwertung City-Radiale und LAP-Maßnahmen (K2) im Prognosefall - Gesamtstadt
Abbildung 16	Differenznetz zwischen Planfall K2 und Prognosenullfall - Gesamtstadt
Abbildung 17	Kfz-Verkehrsmengen mit Neubau Ostrandstraße, ohne Anbindung Walderseestraße (N1.1) im Prognosefall – Ausschnitt Ostrandstraße
Abbildung 18	Differenznetz zwischen Planfall N1.1 und Prognosenullfall – Ausschnitt Ostrandstraße
Abbildung 19	Kfz-Verkehrsmengen mit Neubau Ostrandstraße, mit Anbindung Walderseestraße (N1.2) im Prognosefall – Ausschnitt Ostrandstraße
Abbildung 20	Differenznetz zwischen Planfall N1.2 und Prognosenullfall – Ausschnitt Ostrandstraße
Abbildung 21	Kfz-Verkehrsmengen mit Neubau Ostrandstraße, ohne Anbindung Walderseestraße, in Überlagerung mit LAP-Maßnahmen (K4.1) im Prognosefall – Gesamtstadt
Abbildung 22	Differenznetz zwischen Planfall K4.1 und Prognosenullfall – Gesamtstadt
Abbildung 23	Kfz-Verkehrsmengen mit Neubau Ostrandstraße, mit Anbindung Walderseestraße, in Überlagerung mit LAP-Maßnahmen (K4.2) im Prognosefall – Gesamtstadt
Abbildung 24	Differenznetz zwischen Planfall K4.2 und Prognosenullfall – Gesamtstadt
Abbildung 25	Ringschluss Nord Variante 1, Prognose-Nullfall 2035, absolute Verkehrsstärken [Kfz/ 24 h]
Abbildung 26	Ringschluss Nord Variante 1, Prognose-Nullfall 2035, Differenzdarstellung Planfall zum Prognose-Nullfall
Abbildung 27	Ringschluss Nord Variante 1, Prognose-Zielfall 2035, absolute Verkehrsstärken [Kfz/ 24 h]
Abbildung 28	Ringschluss Nord Variante 1, Prognose-Zielfall 2035, Differenzdarstellung Planfall zum Prognose-Zielfall

Abbildung 29	Ringschluss Nord Variante 2, Prognose-Nullfall 2035, absolute Verkehrsstärken [Kfz/ 24 h]
Abbildung 30	Ringschluss Nord Variante 2, Prognose-Nullfall 2035, Differenzdarstellung Planfall zum Prognose-Nullfall
Abbildung 31	Ringschluss Nord Variante 2, Prognose-Zielfall 2035, absolute Verkehrsstärken [Kfz/ 24 h]
Abbildung 32	Ringschluss Nord Variante 2, Prognose-Zielfall 2035, Differenzdarstellung Planfall zum Prognose-Zielfall
Abbildung 33	Kfz-Verkehrsmengen mit Neubau Mannheimer Straße (N2) im Prognosefall – Ausschnitt Mannheimer Straße
Abbildung 34	Differenznetz zwischen Planfall N2 und Prognosenullfall – Ausschnitt Mannheimer Straße
Abbildung 35	Kfz-Verkehrsmengen mit Neubau OU Roßlau/ Tornau (N3) im Prognosefall – Ausschnitt Roßlau-West
Abbildung 36	Differenznetz zwischen Planfall N3 und Prognosenullfall – Ausschnitt Roßlau-West
Abbildung 37	Kfz-Verkehrsmengen mit Neubau OU Mosigkau (N4) im Prognosefall – Ausschnitt Mosigkau
Abbildung 38	Differenznetz zwischen Planfall N4 und Prognosenullfall – Ausschnitt Mosigkau
Abbildung 39	Kfz-Verkehrsmengen mit Integration der Karlstraße/ Schlachthofstraße in die Tempo-30 Zone Dessau-Nord im Prognosefall, mit Überlagerung LAP-Maßnahmen und Aufwertung City-Radiale (K3) – Gesamtstadt
Abbildung 40	Differenznetz zwischen Planfall K3 und Prognosenullfall – Gesamtstadt
Abbildung 41	Maßnahmen des Zielszenarios
Abbildung 42	Kfz-Verkehrsmengen des Zielszenarios im Prognosefall – Gesamtstadt
Abbildung 43	Differenznetz zwischen Zielszenario und Prognosenullfall – Gesamtstadt
Abbildung 44	Klassifizierte Straßen, Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen im Zielnetz
Abbildung 45	Kategorisierung des Straßennetzes nach RIN im Zielnetz

Verzeichnis der verwendeten fachspezifischen Abkürzungen

16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
DTV _{w5}	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/ 24 h, Montag bis Freitag)
ESG	Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung
KP	Knotenpunkt
LAP	Lärmaktionsplan
Lfw	Lieferwagen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
Pkw	Personenkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OU	Ortsumgehung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SV	Schwerverkehr

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Dessau-Roßlau beabsichtigt eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für den Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung und Verkehrslärminderung. Grundlage dieser Fortschreibung ist die 2015 beschlossene Aufgabenstellung zur 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (BV/022/2015/VI-66). Dabei sind die aktuellen Teilkonzepte der Stadt- und Verkehrsentwicklung, wie z. B. das Leitbild Dessau-Roßlau, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept, der Lärmaktionsplan, der Nahverkehrsplan, das Radverkehrskonzept und die Verkehrsentwicklungspläne von Dessau und Roßlau zu berücksichtigen. Kernaufgabe ist die Bewertung bestehender Planungen in der Straßeninfrastruktur vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung bis 2035. Hervorzuheben sind hier die geplanten Ortsumgehungen (OU)

- Neubau der OU B184 Roßlau/ Tornau
- Neubau der Ostrandstraße (2.Muldebrücke, Ringschluss Nord)
- Neubau der OU B185 Mosigkau

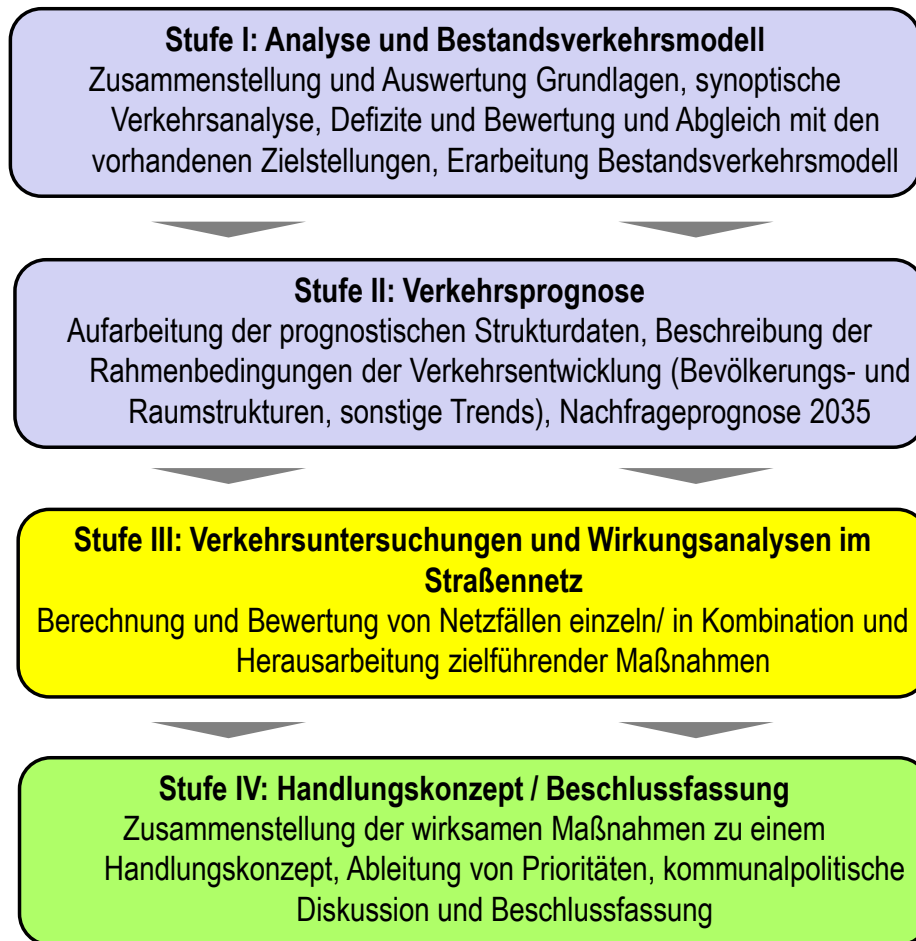
sowie die geplanten Umgestaltungsmaßnahmen zur Aufwertung der Cityradiale Kavalierstraße bis Albrechtsplatz

- Umgestaltung des 1.BA Kavalierstraße (abgeschlossen)
- Umgestaltung Neumarkt/ Kavalierstraße Nord
- Umgestaltung Albrechtsplatz.

Neben diesen Straßenbauvorhaben stehen auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen des Lärmaktionsplans im Focus der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. Darüber hinaus sollen eventuell bestehende neue Maßnahmenansätze aus geänderten Randbedingungen oder bisher ungenügend berücksichtigten Zielstellungen identifiziert werden.

Die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgt in vier Stufen (s. Grafik 1). Zunächst werden in Stufe I mithilfe einer Verkehrsanalyse Handlungsschwerpunkte in der bestehenden Straßeninfrastruktur hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Verkehrslärm und städtebaulicher Defizite herausgearbeitet sowie ein Bestandsverkehrsmodell für den Kfz-Verkehr erstellt. Die Datenbasis für die Verkehrsanalyse und das Bestandsverkehrsmodell bilden die Jahre 2013 bis 2015.

In Stufe II wird auf der Grundlage prognostizierter Struktur- und Verkehrsdaten die Verkehrsprognose 2035 ermittelt. Dabei werden insbesondere die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung sowie die im Nahverkehrsplan und im Radverkehrskonzept definierten Zielstellungen berücksichtigt.



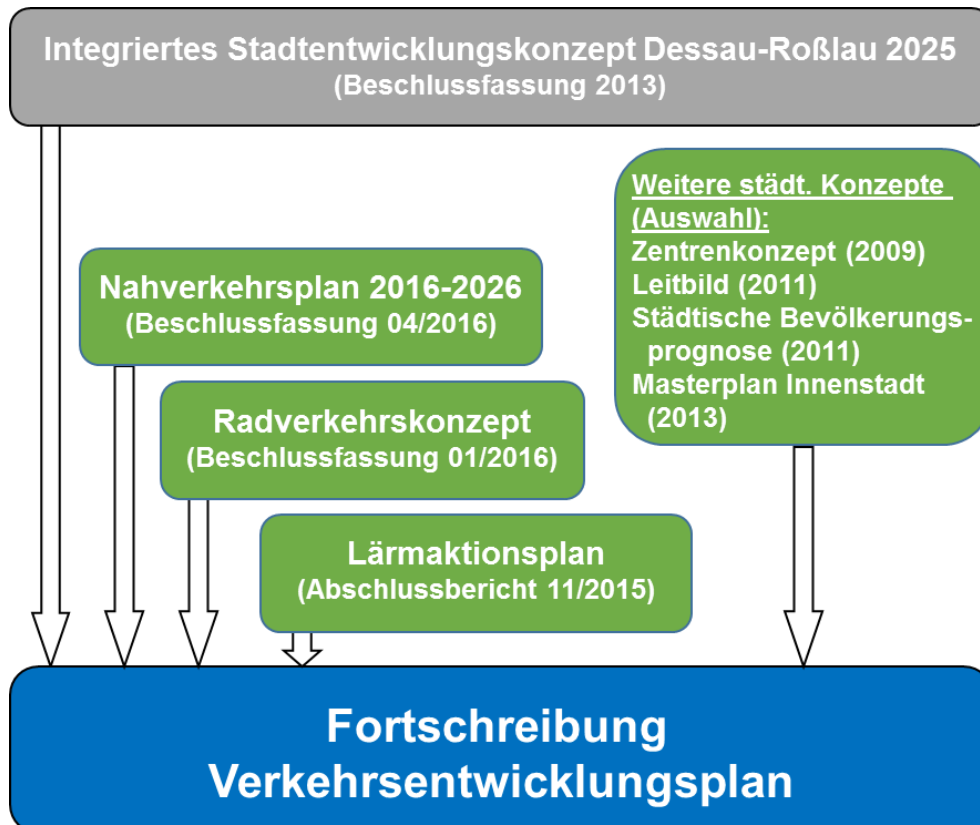
Grafik 1: Vier Bearbeitungsstufen der 4. Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplans

In den weiteren Bearbeitungsstufen III und IV des Verkehrsentwicklungsplans werden Wirkungsanalysen ausgewählter Planfälle für verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen im Straßennetz berechnet, bewertet und die Ergebnisse in einem Gesamtkonzept zusammengeführt.

2. Integration aktueller Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzepte

2.1 Vorbemerkungen

Im Rahmen der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans stehen die Fragestellungen der Straßennetzentwicklung, Verkehrsberuhigung und Verkehrslärminderung im Vordergrund. Andere Teilfelder der Verkehrsentwicklungsplanung, wie ÖPNV und Radverkehr wurden bereits in gesonderten Konzepten fortgeschrieben.



Grafik 2: Zugrunde gelegte Teilkonzepte bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes

Der Verkehrsentwicklungsplan, Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung und Verkehrslärminderung orientiert sich im Sinne eines integralen, gesamtstädtischen Planungsansatzes an den verkehrsrelevanten Zielen der aktuellen Konzepte zur Stadt- und Verkehrsentwicklung (s. Grafik 2). Die wesentlichen Aussagen dieser Konzepte sind im Folgenden kompakt dargestellt.

2.2 Leitbild, Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Das Leitbild¹ und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept² dienen als ressortübergreifende Planwerke zur Weiterentwicklung der Stadt Dessau-Roßlau. Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung können die folgenden Kernziele extrahiert werden:

Leitbild

- Dessau-Roßlau gibt Antworten auf die demografische Entwicklung.
- Die Stadt bekennt sich zu einer konsequenten Innenentwicklung und somit zu einer Verringerung der Flächeninanspruchnahme im Außenbereich.
- Der Bereich um die Kavallerstraße, die Ratsgasse und die Zerbster Straße soll als identitätsstiftender Stadtkern sowie als Kultur- und Versorgungszentrum gestärkt werden.
- Die Stadt entwickelt ihre Verkehrsinfrastruktur benutzerfreundlich und stadtverträglich weiter.
- Die Entwicklung des Straßenverkehrs berücksichtigt stadtregionale Mobilitätsbedarfe.
- Dessau-Roßlau verpflichtet sich zu einer qualitativ hochwertigen Baukultur bei Neubauten und Sanierungsprojekten und orientiert sich am historischen Stadtgrundriss.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

- Stärkung umweltfreundlicher Verkehre, insbesondere des ÖPNV
- Stärkung der Erreichbarkeit der Innenstadt und die Verknüpfung selbiger mit Versorgungsschwerpunkten, starken Ortsmitten sowie Sozial- und Freizeiteinrichtungen
- Weitere Stärkung des Radverkehrs durch Qualifizierung von Radhaupttrouten und Ausbau der Angebote für Radtouristen
- Bedarfsgerechte Stabilisierung des Hauptstraßennetzes und Vervollständigung des Tangentensystems (Neubau Ostrandstraße).
- Realisierung von Ortsumfahrungen gemäß Bundesverkehrsplanung (Mosigkau, Roßlau).
- Die Verkehrsberuhigung, die Ordnung öffentlicher Räume sowie die Gestaltung der Kavallerstraße, des Neumarkts und des Albrechtsplatzes bleiben zentrale Aufgaben für die Entwicklung der Dessauer Innenstadt.

2.3 Verkehrsentwicklungspläne Dessau und Roßlau

Die grundsätzlichen Zielstellungen der Verkehrsentwicklungspläne Dessau und Roßlau (Dessau 1999/ 2005, Roßlau 2005) gelten auch für die 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans:

¹ LeitBild Dessau-Roßlau – Wege für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt
Im Auftrag der Stadt Dessau-Roßlau
adrian.mehlin.prozessnavigation GbR, Berlin, 2011

² Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dessau-Roßlau 2025
Im Auftrag der Stadt Dessau-Roßlau
Büro für urbane Projekte, Leipzig, 2013

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

Des Weiteren wird das Parkraumkonzept der Dessauer Innenstadt (Verkehrsentwicklungsplan Dessau 1999) in der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt. Der Neubau zusätzlicher öffentlicher Parkieranlagen ist derzeit nicht geplant.

2.4 Nahverkehrsplan

Im Nahverkehrsplan 2016-2026 der Stadt wurden die Erschließungsaufgaben des ÖPNV festgelegt. Die Hauptlast im ÖPNV trägt das Straßenbahnnetz der Stadt Dessau-Roßlau, wobei die Linie zum Kreuzbergviertel 2016 aus wirtschaftlichen Gründen (zu geringe Auslastung) stillgelegt wurde. Der Betrieb der anderen beiden Linien wird aufgrund der vielfältigen aufkommensstarken Einrichtungen entlang der Strecke langfristig als gesichert angesehen.

Die Stadtbuslinien übernehmen die Funktion der flächenhaften Erschließung der Stadt außerhalb der Straßenbahnkorridore. Parallelverkehre mit der Straßenbahn sollen vermieden werden. Es wurde die Einrichtung einer neuen „Bauhauslinie“ vorangetrieben, die zwischen Kornhaus und Dessau-Süd alle Bauhausstandorte der Stadt miteinander verbindet. Darüber hinaus sind in einigen Bereichen neue Haltestellen (z. B. Schwimmbad) dazugekommen, um Erschließungsdefizite zu vermeiden. Das Nachtliniennetz wurde 2017 entsprechend der Zielstellungen des Nahverkehrsplans erweitert. Handlungsbedarf wird im Nahverkehrsplan beim weiteren behindertengerechten Ausbau der Haltestellen gesehen. Dies gilt für Haltestellen im Kernstadtbereich ebenso wie in den Ortschaften. Mit der Umgestaltung der Kavalierstraße zwischen der Askanischen Straße und der Friedrichstraße wurde der behindertengerechte Neubau der Zentralhaltestelle in der Kavalierstraße bereits umgesetzt. Der Hauptbahnhof wird jedoch unabhängig davon weiter als wichtiger Übergangspunkt der Stadtlinien untereinander und zum Regionalverkehr bestehen bleiben. Auch in Roßlau wird diese Verknüpfungsfunktion von der Haltestelle am Bahnhof übernommen, die durch alle Linien nördlich der Elbe angefahren werden soll.

Die Zielstellung des Nahverkehrsplans zur Erhöhung des Beförderungsaufkommens auf 10% am Binnenverkehr wird in der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt.

2.5 Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept 2016 der Stadt Dessau-Roßlau umfasst vier zentrale Ziele:

- Steigerung des Radverkehrsanteils mittelfristig auf 25 % und langfristig auf 30 %

- Steigerung der Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Radverkehrsbedingungen
- Senkung des Unfallrisikos beim Radfahren
- Bessere Vernetzung der Angebote im touristischen und Alltagsradverkehr in Dessau-Roßlau und seinem Umland

Als wesentliche Einflussgröße auf die Entwicklung des Kfz-Verkehrs wird die mittelfristige Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 25% in die 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans integriert.

Die schrittweise Steigerung des Radverkehrs wird im Wesentlichen durch die Umsetzung der nachstehenden Maßnahmen begründet:

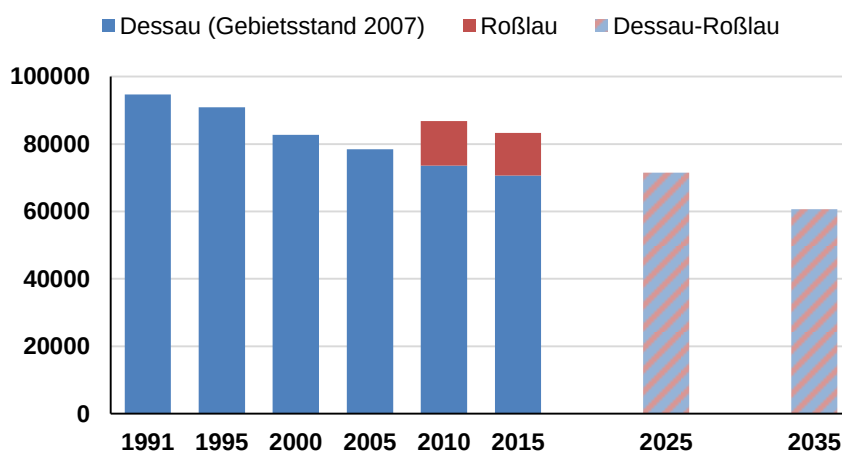
- Lückenschlüsse im Radhauptnetz vorrangig durch die Umgestaltung bestehender Anlagen und Dimensionierung dieser Anlagen entsprechend der gültigen Entwurfsrichtlinien (z. B. Albrechtstraße, Kavalierstraße, Wolfgangstraße, Elisabethstraße)
- Steigerung der Finanzmittel für die Instandhaltung von Radverkehrsanlagen
- Prüfung neuer Linienführungen radtouristischer Routen im Stadtgebiet
- Verbesserung von Radabstellanlagen insbesondere im Hinblick auf Diebstahlschutz
- Steigerung der Verkehrssicherheit durch z. B. Radschulwegpläne, Beseitigung von Unfallschwerpunkten
- Etablieren eines Ganzjahresnetzes durch Einordnung von Radverkehrsanlagen in die Abläufe des Winterdienstes

3. Analyse Straßennetz

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Dessau-Roßlau ist 2007 durch die Fusion der kreisfreien Stadt Dessau und der Stadt Roßlau (vormals Landkreis Anhalt-Zerbst) entstanden. Die Stadt ist heute neben Magdeburg und Halle (Saale) eines der drei Oberzentren im Land Sachsen-Anhalt. Dessau-Roßlau liegt zwischen den Metropolregionen Berlin und Leipzig/ Halle am Zusammenfluss von Mulde und Elbe. Die Lage der Stadt kann **Abbildung 1** entnommen werden.

Mit etwa 83.000 Einwohnern im Jahr 2015 ist Dessau-Roßlau die drittgrößte Stadt des Landes Sachsen-Anhalt. Die Einwohnerzahl der Stadt war in den vergangenen Jahrzehnten von Schwankungen geprägt, die durch Schrumpfungsprozesse und Eingemeindungen beeinflusst wurden. Seine höchste Einwohnerzahl hatte Dessau in der Mitte der 1980er Jahre. Damals bewohnten fast 104.000 Einwohner die Stadt, wobei hier die Einwohnerzahl von Roßlau und einigen Ortschaften nicht enthalten ist, da diese Stadtteile erst später eingegliedert wurden. In dieser Kernstadt lebten 2015 nur noch etwa 70.000 Menschen und damit 32 % weniger als Mitte der 1980er Jahre. Eine Übersichtskarte der Stadtteile ist als **Abbildung 2** Teil dieses Berichts.



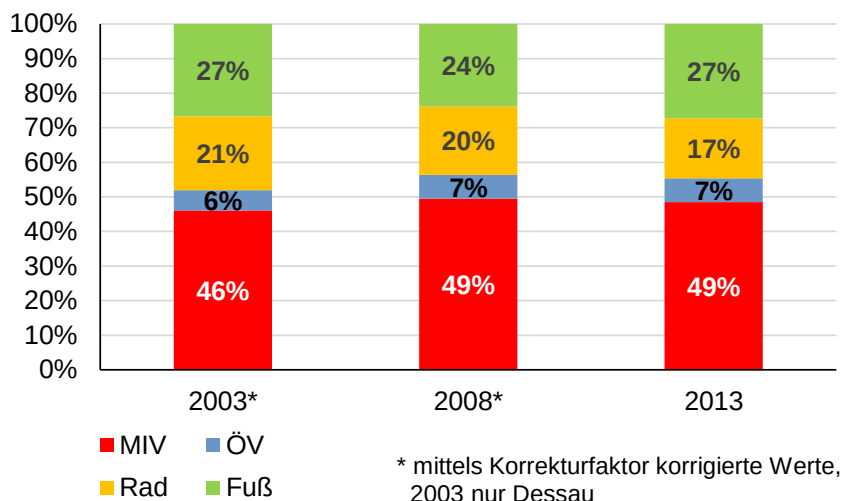
Grafik 3: Entwicklung der Einwohnerzahl zwischen 1991 und 2035

Die kommunalen Bevölkerungsprognosen sagen einen weiteren Rückgang der Einwohnerzahl von Dessau-Roßlau voraus³.

³ Analyse und Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dessau-Roßlau 1991-2010-2035
Stadt Dessau-Roßlau, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Denkmalpflege

3.2 Entwicklung ausgewählter Mobilitätskennziffern

Dessau-Roßlau nimmt an der Haushaltsbefragung „SrV – Mobilität in Städten“ teil, die das Mobilitätsverhalten der Bürger alle fünf Jahre erhebt. Als Dessau nimmt die Stadt bereits seit 1972 an dieser Befragung teil und kann daher auf ein langjähriges und fundiertes Wissen über das Mobilitätsverhalten seiner Bürger zurückblicken⁴. Seit 2008 wird im gesamten Gebiet des heutigen Dessau-Roßlau befragt.

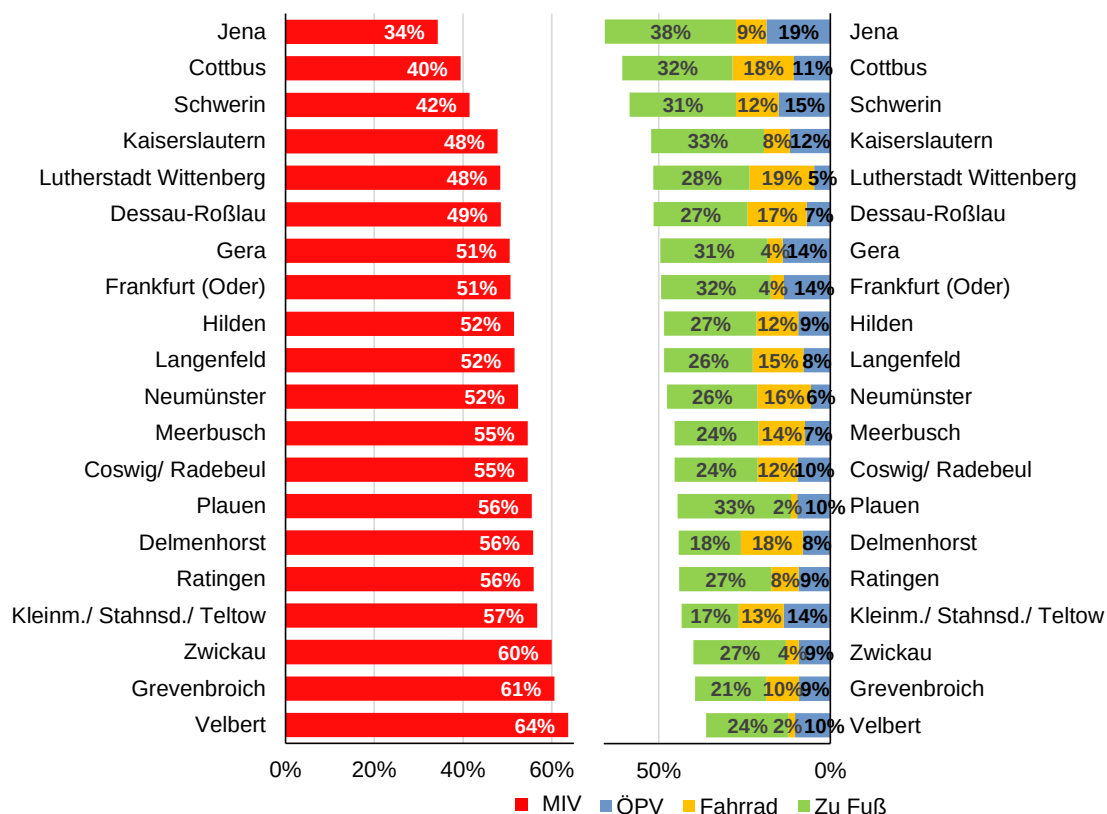


Grafik 4: Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr in Dessau-Roßlau 2003 – 2013 ⁴

In der Analyse der Verkehrsmittelwahl zeigt sich, dass die Bürger Dessau-Roßlaus im Gesamtverkehr etwa 49 % ihrer Wege mit dem Pkw zurücklegen. Gegenüber 2008 hat sich die Pkw-Nutzung damit nicht verändert. Insgesamt liegt der Verkehrsmittelmix zwischen MIV und Umweltverbund (ÖV, Fahrrad, Fuß) in Dessau-Roßlau damit etwas besser als der Durchschnitt vergleichbarer Städte.

Eine nächste Haushaltsbefragung ist in Vorbereitung, die Veröffentlichung der Daten wird erst im Jahr 2020 erfolgen.

⁴ Die Methodik des SrV wurde seit seinen Anfängen nur behutsam weiterentwickelt, um Zeitreihenbetrachtungen auf Basis vergleichbarer Zahlen zu ermöglichen. Zwischen 2008 und 2013 gab es eine Anpassung bei der Datenerhebung (Entfall Brieffragebogen, Einbindung Karte in Internetfragebogen), deren Einflüsse – insbesondere auf die Ergebnisse hinsichtlich Verkehrsmittelwahl – jedoch durch Korrekturfaktoren auch rückwirkend auf vergangene Erhebungszeiträume berücksichtigt werden können.



Grafik 5: Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr in Dessau-Roßlau und ähnlich großer Städten aus SrV 2013⁵

Der relativ hohe Anteil von Wegen, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden, wurde trotz schwieriger Umstände erreicht: Die Motorisierung stieg seit 1995 kontinuierlich an und betrug 2014 gemäß der kommunalen Statistik etwa 486 Pkw/ 1.000 EW. Auch bezogen auf die Haushalte muss festgestellt werden, dass die Pkw-Verfügbarkeit kontinuierlich zunimmt. Hatten laut SrV 2008 noch 32 % aller Haushalte keinen Pkw zur Verfügung ging dieser Anteil bis 2013 auf nur noch 23 % zurück. Auch führen Kohorteneffekte dazu, dass auch ältere Menschen immer öfter mit dem Pkw mobil sind.

Auffällig ist in Dessau-Roßlau der konstant hohe Radverkehrsanteil. Dessau-Roßlau war in der langen Tradition des SrV immer eine Stadt mit einem überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil, ohne dass dafür, wie in anderen Städten, das Vorhandensein einer überdurchschnittlich großen Rad-affinen Bevölkerungsschicht verantwortlich gemacht werden konnte und kann (z. B. Studentenstädte). Allerdings muss über die letzten drei Erhebungsjahre festgestellt werden, dass der Anteil mit dem Fahrrad zurückgelegter Wege langsam aber kontinuierlich abgenommen hat. Der Anteil des ÖPNV in Dessau-Roßlau liegt deutlich unter dem in vielen vergleichbaren Städten.

⁵ Daten aus Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ – Städtevergleich (aktualisierte Fassung vom 3.3.2016)
TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung

3.3 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

3.3.1 Klassifizierung der Straßen und Straßenbaulast

Dessau-Roßlau liegt am Kreuzungspunkt der Bundesstraßen B 184 (Magdeburg – Leipzig) und B 185 (Harzgerode – BAB A 9 Anschlussstelle Dessau-Ost), die das gesamte Stadtgebiet von Nord nach Süd und von Ost nach West durchqueren. Zusätzlich schließt die B 187 die Stadt im Norden an die Autobahn A 9 an. Des Weiteren binden die Landesstraßen L 63, L 120, L 133, L 134 und L 135 Ortschaften und umliegende Gemeinden an die Kernstadt von Dessau-Roßlau an. Von den umliegenden Landkreisen strahlen diverse Kreisstraßen in das Stadtgebiet von Dessau-Roßlau ein. Die übrigen Straßen im Gemeindegebiet sind als Gemeindestraßen klassifiziert. Von großer Bedeutung für den Quell- und Zielverkehr der Stadt, nicht jedoch für den Binnenverkehr ist die unweit der Stadt verlaufende Bundesautobahn A 9, an welche die Stadt mit vier Anschlussstellen angebunden ist: Dessau-Süd (B 184), Dessau-Ost (B185), Vockerode (L 133, bindet Waldersee an) und Coswig (B 187, bindet Roßlau und Ortschaften nördlich der Elbe an).

Abbildung 3 enthält unter anderem das Netz der klassifizierten Straßen in Dessau-Roßlau.

Aufgrund seiner Einwohnerzahl von über 80.000 Einwohnern ist Dessau-Roßlau Träger der Straßenbaulast aller innerörtlichen Straßen.

3.3.2 Straßenkategorisierung nach RIN

Dessau-Roßlau erfüllt raumordnerisch die Funktion eines Oberzentrums. Benachbarte Oberzentren sind Magdeburg, Brandenburg an der Havel, Potsdam, Halle (Saale) und Leipzig. Wichtig sind auch Verkehrsbeziehungen zur Bundeshauptstadt Berlin, die als Metropolregion eingestuft wird. Auch die beiden Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig werden raumordnerisch gemeinsam als Metropolregion betrachtet. Die benachbarten Mittelzentren sind Zerbst (Anhalt), Köthen (Anhalt), Bitterfeld-Wolfen, Lutherstadt Wittenberg und Bad Belzig.

In Dessau-Roßlau haben sämtliche Bundesstraßen eine hohe Bedeutung für regionale bzw. überregionale Verkehrsströme. Die Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen binden das direkte Umland an die Stadt an und dienen auch als Verbindungsstraßen der Stadtteile untereinander.

Konflikte aus einer besonders hohen Verbindungsfunktion und vergleichsweise intensiver Seitenraumnutzung (Kategorie HS II nach RIN) ergeben sich in Dessau-Roßlau insbesondere in den Ortsdurchfahrten von Tornau, Roßlau und Mosigkau entlang der Bundesstraßen. Innerhalb von Dessau fällt die Kühnauer Straße durch eine Überlagerung einer hohen Verbindungsfunktion und direkt angrenzender Wohnbebauung auf.

Die Kategorisierung des innerörtlichen Straßennetzes für Dessau-Roßlau ist in **Abbildung 4** dargestellt.

Zur Anbindung zentraler Parkierungseinrichtungen sind die Kavalierstraße, Steinstraße und Askanische Straße als bedeutende Erschließungsstraßen der Innenstadt hervorzuheben. Die in der Analyse festgestellte Einstufung der Verkehrszüge Kavalierstraße, Albrechtplatz, Friedrichstraße, Antoinettenstraße und Askanische Straße als innerstädtische Hauptverkehrsstraßen mit erhöhter Verbindungsfunktion steht jedoch im Widerspruch zu den stadt- und verkehrsplanerischen Zielen einer verkehrsberuhigten Innenstadt. Seitens der städtischen Verkehrsplanung (Verkehrsentwicklungsplan Dessau 1999) ist u.a. eine Verlagerung dieser Funktionen auf einen als Innenstadtring bezeichneten Straßenzug geplant, der durch die Friedhofstraße, Amalienstraße, Elisabethstraße, Bitterfelder Straße und Wolfgangstraße gebildet wird. Stadträumlich ist dieser Straßenzug durchaus geeignet, Verbindungsfunktionen zwischen den Stadtteilen aufzunehmen. Die gegenwärtig noch bestehende Attraktivität der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und der teilweise schlechte Fahrbahnzustand in der Bitterfelder Straße und in der Elisabethstraße stehen dieser Funktionsverlagerung gegenwärtig jedoch entgegen.

3.4 Verkehrsorganisation und verkehrstechnische Ausstattung des Straßennetzes

Abbildung 5 zeigt die Elemente der Verkehrsorganisation und verkehrstechnischen Ausstattung des bestehenden Straßennetzes. Zur Verkehrsberuhigung ist in den allermeisten Nebenstraßen der Stadt Dessau-Roßlau ein Geschwindigkeitslimit von 30 km/h oder weniger in Form von Zonenbeschränkungen oder verkehrsberuhigten Bereichen eingeführt worden. Ausgenommen wurden hierbei überwiegend gewerblich geprägte Straßen. Auch einige Hauptverkehrsstraßen sind zur Verringerung negativer Auswirkungen auf eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschränkt. Dazu zählen insbesondere der Streckenzug Karlstraße – Friederikenplatz und die Damaskestraße (Dessau-Süd). Auf den innerörtlich verlaufenden Strecken der Bundesstraßen sind an vielen Stellen Geschwindigkeiten von über 50 km/h zugelassen. Hier ist der Verlauf der B 185 hervorzuheben, der fast auf ganzer Länge auch innerorts mit 70 km/h befahren werden darf.

Schwerverkehre werden in Dessau-Roßlau auf Hauptverkehrsstraßen und hierbei insbesondere auf dem Bundesstraßenring gebündelt. Abkürzungs- oder Umfahrrouten durch sensible Stadtbereiche werden mithilfe von Durchfahrtsverboten für den Schwerverkehr unterbunden. Hier sind die Routen Karlstraße–Friederikenplatz, Heidestraße (Südabschnitt) und Puschkinallee-Ziebigker Straße zu nennen. Diese Straßen sind für Schwerverkehrsfahrzeuge mit Ausnahme von Lieferverkehr gesperrt. Mit der Fertigstellung der Straßenumgestaltung im Bereich des 1.BA Kavalierstraße (Askanische Straße bis Friedrichstraße) ist auch dieser Abschnitt für den Schwerverkehr gesperrt. Weitere Durchfahrtsverbote für den Schwerverkehr in Wohngebieten und der Innenstadt bestehen nicht.

3.5 Bisherige Verkehrsentwicklung im Straßennetz

Das Hauptstraßennetz der Stadt Dessau-Roßlau ist in den vergangenen Jahren grundhaft neu organisiert worden, wobei hierzu insbesondere der Neubau des Tangentennetzes der Bundesstraßen im Stadtteil Dessau beigetragen hat. Diese Tangenten liegen vornehmlich in Gewerbe- und Industriegebieten oder abseits bzw. in Randlage von Wohngebieten.

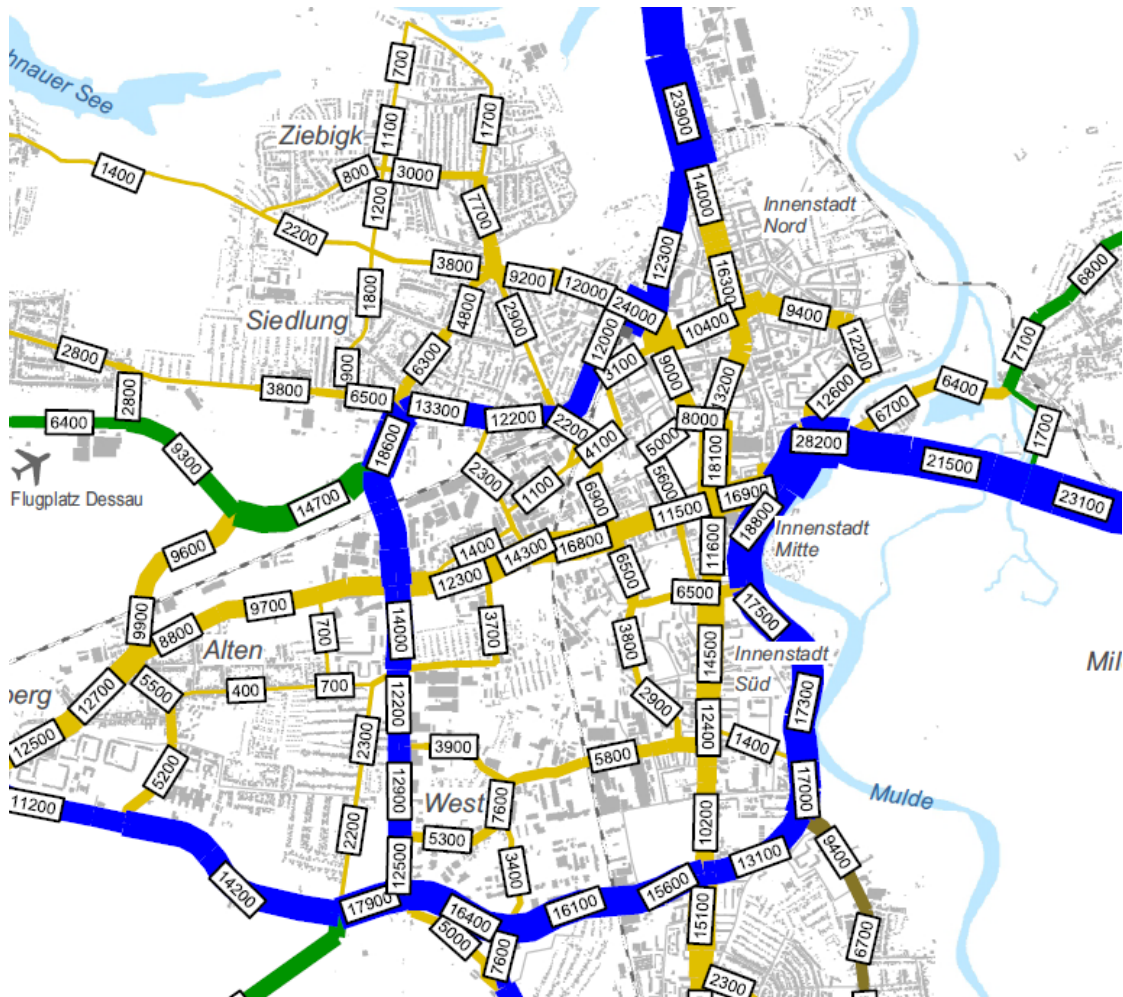
Ein Vergleich ausgewählter Straßenquerschnitte in den Verkehrsmodellen des aktuellen Verkehrsentwicklungsplans und des Vorgängerplans ergab Verkehrsrückgänge auf den meisten Strecken, die nicht maßgeblich durch die Umgestaltung des Straßennetzes sondern durch die rückläufige Einwohnerentwicklung in Dessau-Roßlau und dem Umland erklärt werden können. Die folgende Tabelle fasst die bisherige Verkehrsentwicklung zusammen.

Straße	Abschnitt	DTV 2003 [Kfz/ Tag]	DTV 2015 [Kfz/ Tag]	Veränderung
Albrechtstraße	Höhe Rosenhof	22.600	23.900	+ 6 %
Kavalierstraße	Museum - Friedrichstraße	19.800	18.100	- 9 %
Askanische Straße	Museum - Georgenstraße	16.900	15.900	- 6 %
Askanische Straße	Museum – August-Bebel-Platz	13.000	11.500	- 12 %
Franzstraße	Museum - Rennstraße	12.400	11.600	- 6 %
Ludwigshafener Straße	Heidestraße - Kreuzbergstraße	14.100	13.200	- 7 %
Ludwigshafener Straße	Gliwicer Straße – Askani-sche Straße	20.900	18.800	- 10 %
Muldebrücke		30.800	28.200	- 8 %
Willy-Lohmann-Straße	Mariannenstraße - Friedrichstraße	4.700	5.900	+ 27 %
Schlachthofstraße	Friederikenplatz - Karlstraße	12.300	12.200	- 1 %

Tabelle 1: Entwicklung von Verkehrsmengen ausgewählter Querschnitte in Dessau – Vergleich der Verkehrsmodelle der Verkehrsentwicklungspläne 2005 und 2015

Neben Rückgängen der Verkehrsmengen können teilweise auch Zunahmen festgestellt werden, die vermutlich auf Verlagerungen zwischen alternativen Routen zurückzuführen sind. So korrespondiert z. B. der Rückgang des Verkehrs in der Kavalierstraße wahrscheinlich mit dem Zuwachs in der parallel verlaufenden Willy-Lohmann-Straße.

Die Verkehrsmengen des Analysefalls 2015 sind in **Abbildung 6** zusammengestellt. Diesem Belastungsplot liegen umfassende Berechnungen des Verkehrsaufkommens, der Verkehrsverteilung und der Verkehrsumlegung in einem Verkehrsmodell zugrunde. Weitere Erläuterungen zum Verkehrsmodell sind in Kapitel 4 dieses Berichts zu finden.



Grafik 6: Ausschnitt der Analyseverkehrsmengen in Dessau

Es wird deutlich, dass durch den Ausbau des Tangentennetzes große Verkehrsmengen auf diesem weitestgehend stadtverträglichen Hauptnetz gebündelt werden konnten. Der Abschluss des Bundesstraßenrings im Bereich der Roßlauer Allee und der Heinrich-Dreist-Straße ermöglichte eine signifikante Entlastung in der nördlichen Albrechtstraße, Wolfgangstraße, Puschkinallee und Ziebigker Straße.

Auffällig hinsichtlich ihrer Verkehrsbelastung ist die Gliwicer Straße/ Friedhofstraße/ Amalienstraße (Südabschnitt), die trotz ihres sehr großzügigen Ausbaustandards nur relativ geringe Verkehrsmengen von bis zu 7.000 Kfz/ Tag bewältigen müssen. Die gemäß Verkehrsentwicklungsplan Dessau aus dem Jahr 1999 vorgesehene Funktion dieses Streckenzuges als Teil eines die Innenstadt entlastenden Stadtrings wird gegenwärtig noch nicht im vollen Umfang erreicht.

3.6 Leistungsfähigkeitsdefizite im Straßennetz

Die Leistungsfähigkeit von Verkehrsanlagen ist ein wichtiges Kriterium zur Einschätzung der Qualität der Straßeninfrastruktur einer Stadt. Für die Analysen des Verkehrsentwicklungsplanes wurde die Leistungsfähigkeit von sechs ausgewählten Knotenpunkten im Hauptverkehrsstraßennetz überschläglich bewertet, bei denen Leistungsfähigkeitsdefizite bekannt sind oder aufgrund der örtlichen Situation erwartet werden konnten.

Ein Knotenpunkt gilt üblicherweise als leistungsfähig, wenn die Qualitätsstufen A bis D erreicht werden. In Dessau-Roßlau besteht darüber hinaus das strategische Ziel, an Knotenpunkten auf Entlastungsstrecken mindestens eine Qualitätsstufe C zu gewährleisten, wenn dies die örtlichen Randbedingungen zulassen. Als Entlastungsstreckennetz gilt hierbei das in den vergangenen Jahren etablierte Tangentennetz, das die Verläufe der Bundesstraßen B 184 und B 185 aufnimmt. Ziel ist es auf diesen Netzabschnitten auch zu Spitzenverkehrszeiten einen flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten, dass Fahrzeugführer diese Routen gegenüber den kürzeren Routen durch die Wohngebiete bzw. die Innenstadt bevorzugen. Dies setzt neben der guten Verkehrsqualität an den Einzelknotenpunkten auch die Koordinierung der LSA und einen weitgehenden Verzicht auf Grundstücksanbindungen voraus.

Von den untersuchten sechs Knotenpunkten weisen zwei Knotenpunkte eine Verkehrsqualität von E oder schlechter auf und sind somit nicht leistungsfähig. Hierbei handelt es sich um den Abzweig nach Rodleben nordwestlich von Roßlau und den Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Am Plattenwerk.

Die übrigen untersuchten Knotenpunkte können grundsätzlich leistungsfähig betrieben werden. An der Kreuzung Mannheimer Straße/ Junkersstraße der B184 wird die Verkehrsqualität jedoch ebenfalls als nicht ausreichend eingeschätzt. Die relativ hohen Wartezeiten führen hier zu einer negativen Wahrnehmung des Verkehrsablaufs im Zuge der Westtangente, was ungewollte Verlagerungseffekte in das Nebennetz zur Folge haben kann. Ein ähnliches Ergebnis wurde für den Knotenpunkt B184/ B187 (Elbebrücke Roßlau/ Luchstraße/ Südstraße) ermittelt. Daher wurden vier Knotenpunkte in der folgenden Tabelle 2 als Knotenpunkte mit einem Leistungsfähigkeitsdefizit eingestuft.

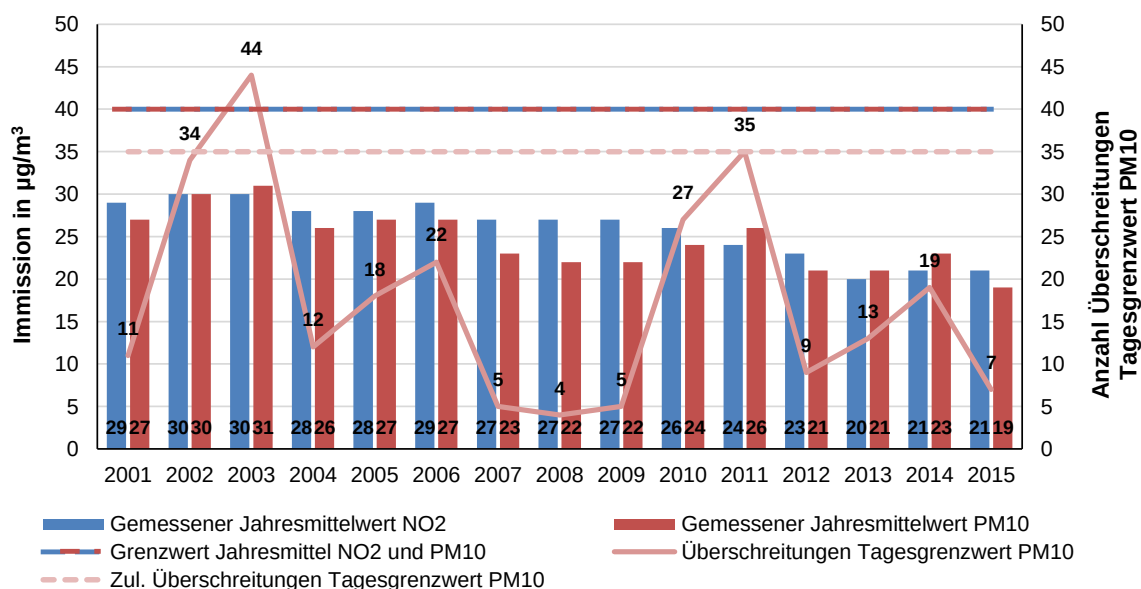
Num- mer	Knotenpunkt	Qualitätsstufe Verkehrsablauf
1	Elbbrücke Roßlau/ Luchstraße/ Südstraße	D
2	Zerbster Straße/ Roßlauer Straße/ Magdeburger Straße	F
3	Askanische Straße/ Kavalierrstraße/ Franzstraße	D
4	Heidestraße/ Ludwigshafener Straße/ Argenteuiler Straße	B
5	Mannheimer Straße/ Junkersstraße/ Hermann-Köhl-Straße	D
6	Mannheimer Straße/ Am Plattenwerk	E

Tabelle 2: untersuchte Knotenpunkte, **fett** = Knotenpunkt mit Leistungsfähigkeitsdefizit

3.7 Umfeldbeeinträchtigung durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe

3.7.1 Luftschadstoffimmissionen

Für die Stadt Dessau-Roßlau ist bisher kein Luftreinhalteplan aufgestellt worden. Hierzu bestünde nur dann Anlass, wenn in der Stadt Grenzwertüberschreitungen festgestellt wurden oder befürchtet werden. In Dessau-Roßlau ist am Albrechtsplatz eine Messstation zur Überwachung der Luftschadstoffe im städtischen Umfeld installiert worden. Zu dieser vom Land betriebenen Messstelle werden die Messdaten im Internet veröffentlicht. Für PM_{2.5} liegen keine Messwerte vor.



Grafik 7: Luftschadstoffimmissionen an der Messstelle Albrechtsplatz in Dessau-Roßlau 2001 - 2015

Aus den Daten geht hervor, dass in den vergangenen Jahren keine Überschreitungen der Jahressgrenzwerte für NO₂ und PM₁₀ festzustellen waren. Seit 2001 entwickeln sich die Jahresmittelwerte beider Messgrößen kontinuierlich rückläufig. Bei PM₁₀ war im Jahr 2003 die höchste

Belastung festzustellen. In diesem Jahr wurde auch zum einzigen Mal im betrachteten Zeitraum der Kurzzeitgrenzwert von PM10 häufiger als 35-mal überschritten. Erreicht wurde diese maximale Überschreitenszahl noch einmal 2011, ansonsten waren die Überschreitenshäufigkeiten meist deutlich niedriger.

3.7.2 Verkehrslärm

Lärm ist eines der von der Bevölkerung am stärksten wahrgenommenen Umweltprobleme. Basierend auf der Lärmkartierung aller Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/ a aus dem Jahr 2012 wurde der Lärmaktionsplan⁶ der zweiten Stufe für die Stadt Dessau-Roßlau erstellt. Hier wurden die folgenden Straßen als Lärmschwerpunkte identifiziert und untersucht.

- Askanische Straße
- Franzstraße
- Heidestraße (Dessau)
- Kurt-Weill-Straße – Karlstraße – Schlachthofstraße
- Kavalierstraße
- Köthener Straße
- Wolfgangstraße
- Magdeburger Straße – Luchstraße

In Abhängigkeit der örtlichen Situation sind für diese Straßenzüge Maßnahmen untersucht worden, mit denen die Lärmimmission reduziert werden soll. Hierzu zählten insbesondere die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit, Durchfahrtsverbote für Schwerverkehrsfahrzeuge, der Austausch schadhafter Deckschichten und die Vergrößerung des Abstandes zwischen den Gebäuden und den Fahrbahnen. Diese maßgeblichen Schwerpunkte des Verkehrslärms sind in **Abbildung 9** dargestellt.

Zusätzlich konnten auf Basis der Lärmkartierung weitere Straßenzüge identifiziert werden, in denen an relativ vielen Fassaden Lärmimmissionen berechnet wurden, die teilweise maßgeblich über den Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung liegen. Im Lärmaktionsplan wurden diese Strecken aufgrund vergleichsweise geringer Betroffenheiten nicht weiter untersucht.

⁶ Lärmaktionsplan der Stadt Dessau-Roßlau
Im Auftrag der Stadt Dessau-Roßlau, Amt für Umwelt- und Naturschutz
goritzka akustik, Ingenieurbüro für Schall- und Schwingungstechnik

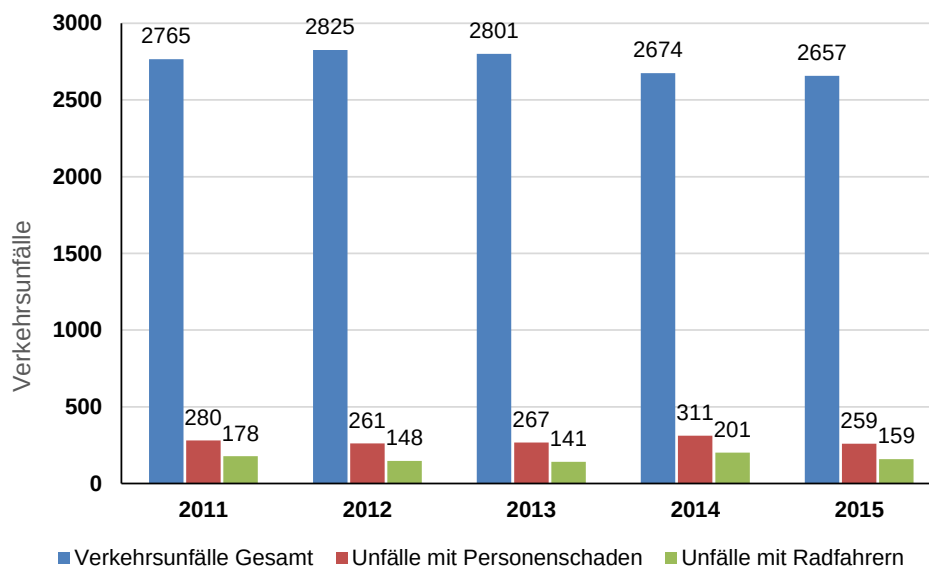
- Südstraße (Roßlau)
- Ludwigshafener Straße (Die betroffenen Gebäude befinden sich am Straßenabschnitt südlich der Gliwicer Straße und wurden erst in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre saniert. Deswegen wird davon ausgegangen, dass bereits passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.)
- Orangeriestraße (Ortsdurchfahrt Mosigkau der B 185)
- Albrechtstraße
- Altener Straße

Leicht erhöhte Lärmbelastungen können auch in Straßen auftreten, die im Rahmen der Lärmkartierung nicht berücksichtigt wurden, da die erforderlichen Verkehrsbelastungen nicht gegeben waren. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP wurden hier insbesondere Nebenstraßen mit ungenügender Qualität der Fahrbahn benannt, wie z. B. die Elballee, Junkersstraße (Ostabschnitt) und Elisabethstraße. Hier können durchaus merkliche Verbesserungen der Lärmsituation durch einen Austausch der Pflasterdeckschicht durch Asphalt erreicht werden, im Rahmen der Priorisierung der LAP-Maßnahmen sind diese Strecken aufgrund der geringen Betroffenheiten jedoch untergeordnet.

3.8 Verkehrssicherheit und Unfallschwerpunkte

In Dessau-Roßlau hat es 2015 insgesamt 2657 Unfälle gegeben. Dies sind 17 Unfälle (-0,6 %) weniger als 2014. Seit 2012, dem Jahr mit den meisten Unfällen im Betrachtungszeitraum (2011 – 2015), sank die Unfallzahl um 6 % (168 Unfälle).

2015 gab es 259 Unfälle mit Personenschaden (10 % aller Unfälle), bei denen insgesamt 300 Personen verletzt oder getötet wurden. Dies bedeutet gegenüber 2014 einen deutlichen Rückgang der Personenschäden um etwa 18 %. 2014 ist jedoch ein Jahr mit außergewöhnlich vielen Personenschäden gewesen. So stellt sich im Langzeittrend eher eine Konstanz der Unfälle mit Personenschaden dar. In Überlagerung mit den langfristig abnehmenden Gesamtunfallzahlen ergibt sich daher eine leichte Zunahme der Unfallschwere. Dieser Effekt lässt sich in vielen Städten Deutschlands beobachten.



Grafik 8: Entwicklung von Unfallkennziffern in Dessau-Roßlau 2011 - 2015

Entgegen der Entwicklung in vielen anderen Städten, ist die Unfallbeteiligung von Radfahrern seit 2011 nicht angestiegen. Vielmehr konnten erhebliche Schwankungen der Unfallzahlen zwischen etwa 150 und 200 Unfällen mit Radfahrern im Jahr festgestellt werden. Vor diesem Hintergrund stellen die Zahlen von 2015 einem durchschnittlichen Wert dar.

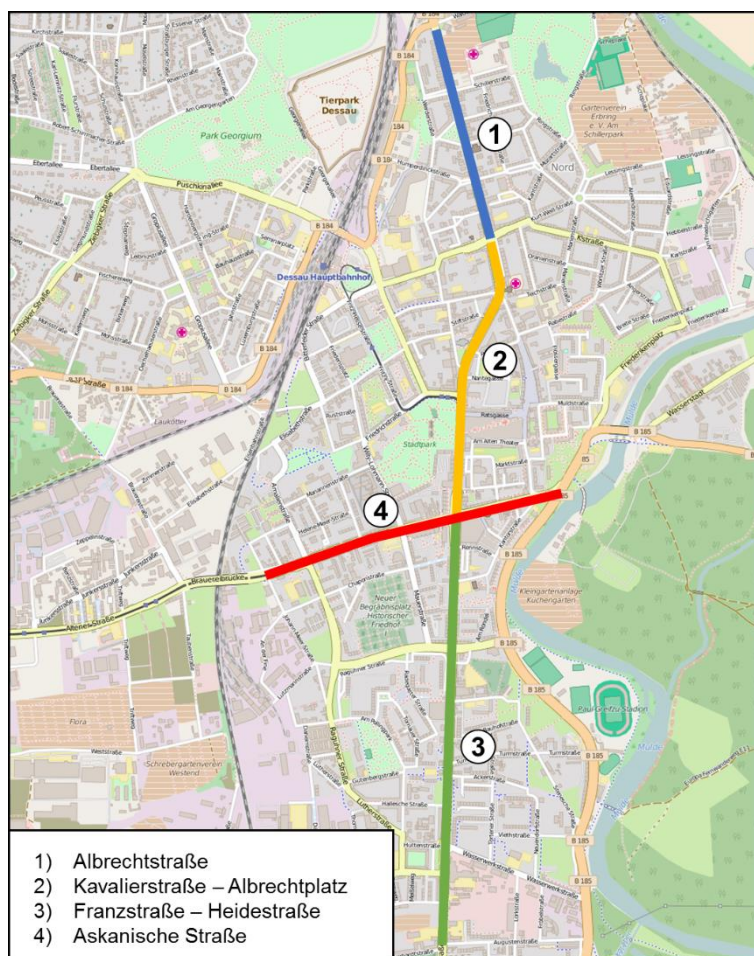
Aus den polizeilichen Statistiken lassen sich vier Unfallhäufungsstellen ableiten, die teilweise bereits seit Jahren durch die Unfallkommission beobachtet werden. Dies sind im Einzelnen:

- Herrmann-Köhl-Straße/ Mannheimer Straße/ Junkersstraße
- Mannheimer Straße/ Argenteuiler Straße
- Albrechtstraße/ Roßlauer Allee
- Museumskreuzung

Darüber hinaus gibt es weitere 12 Stellen im Straßennetz der Stadt, bei denen punktuell ein erhöhtes Unfallaufkommen festgestellt werden konnte. Die Unfallhäufungsstellen und Punkte mit erhöhter Unfallgefahr sind in **Abbildung 10** dargestellt. Typische Unfälle an diesen Punkten sind Unfälle im Längsverkehr sowie Unfälle beim Einbiegen und Kreuzen aus der untergeordneten Straße.

3.9 Städtebauliche Defizite im Straßennetz

Im Rahmen der Straßennetzanalyse werden ausgewählte, stadtbildprägende Straßenzüge anhand der ESG⁷ städtebaulich beurteilt, unter Berücksichtigung der Bedeutung des Straßenzuges für den Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Die Straßenzüge sind in Grafik 9 dargestellt. Es handelt sich ausschließlich um innerstädtische Straßen, die ihre Bundesstraßenfunktion verloren haben. Entsprechend der ESG soll der Mittelraum einer Straße (i. d. R. die Fahrbahn zwischen den Bordern) den Gesamtstraßenraum aus gestalterischer Sicht nicht dominieren. Vielmehr ist ein Verhältnis von 30 % Seitenraum – 40 % Mittelraum – 30 % Seitenraum anzustreben.



Grafik 9: Auswahl beschriebener Straßenabschnitte

Die folgenden Handlungsbedarfe konnten aus der Untersuchung abgeleitet werden:

- In der Albrechtstraße (1) werden die aus gestalterischer Sicht empfohlenen Proportionen von Seiten- und Mittelraum nicht erreicht. Die Fahrbahnbreiten nehmen teilweise über

⁷ Empfehlungen zu Straßenraumgestaltung
Forschungsgesellschaft für Verkehr und Straßenwesen, 2011

60 % der Straßenraumbreite ein. Im Südlichen Abschnitt der Straße soll im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunktes Albrechtplatz ein neuer Querschnitt mit nur noch einer Kfz-Spur je Richtung etabliert werden. Bei einer grundhaften Erneuerung der Straße wird empfohlen, diesen Querschnitt auch im nördlichen Abschnitt anzuwenden.

- Auch auf dem Streckenzug Albrechtsplatz – Kavalierstraße (2) werden die Proportionen gemäß ESG nicht erreicht. Für diesen Straßenzug liegt jedoch bereits eine Vorplanung zur grundhaften Umgestaltung vor (Grafik 17), welche die empfohlene Reduzierung der Fahrbahnbreite berücksichtigt. Mit dieser Umgestaltung wird der Straßenzug gestalterisch deutlich aufgewertet. Die Flächen des Kfz-Verkehrs sollen auf der ganzen Länge zugunsten breiterer Gehwegbereiche und mehr Stadtgrün reduziert werden.
- Die Askanische Straße (4) östlich der Kavalierstraße wirkt aufgrund des fehlenden Stadtgrüns und der ausgedehnten Verkehrsflächen öde und trist. Die Askanische Straße ist in diesem Bereich auch ein Handlungsschwerpunkt des Lärmaktionsplans. Es ist vorgesehen den Straßenraum auf einen durchgehenden Fahrstreifen je Richtung zu reduzieren und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einzuführen. Diese Umgestaltungsabsichten würden einen wesentlichen Beitrag zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraums beitragen. Sie sind in weiteren Planungen jedoch noch zu konkretisieren.

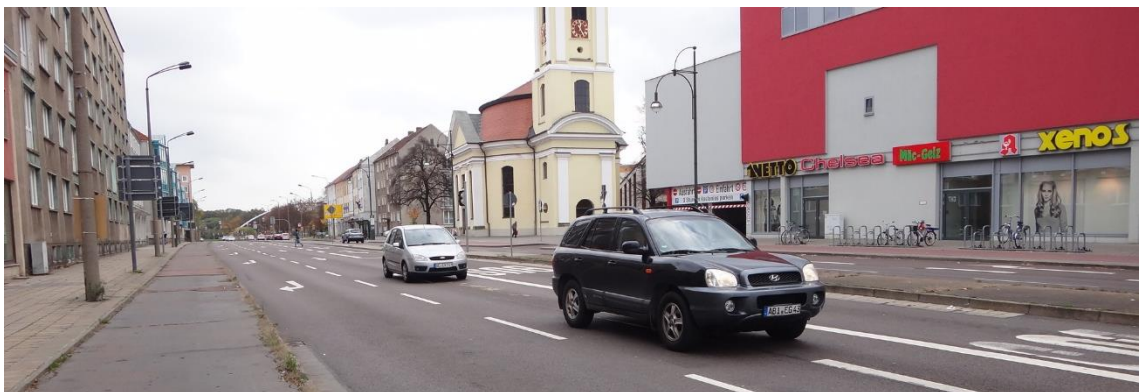


Foto: Askanische Straße östlich der Kavalierstraße

Aus stadtgestalterischer Sicht konnten in der Askanischen Straße westlich der Kavalierstraße und auf dem Straßenzug Franzstraße – Heidestraße (3) keine Handlungsbedarfe identifiziert werden.

Die Straßenabschnitte, für die in dieser Untersuchung ein Handlungsbedarf hergeleitet wurde, sind in **Abbildung 10** dargestellt.

3.10 Resümee und Schlussfolgerungen

Die Analyse des Straßennetzes zeigt, dass in der Straßeninfrastruktur der Stadt Dessau-Roßlau Defizite bestehen, die den stadt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen widersprechen.

Die örtliche Einordnung der erkannten Defizite ist **Abbildung 10** zu entnehmen.

Insbesondere die Verkehrsbelastungen in Wohngebieten und dem Dessauer Stadtzentrum führen zu hohen Verkehrslärmbelastungen und einer geminderten Aufenthalts- und Wohnqualität in sensiblen Stadtgebieten. Verkehrslärmprobleme, die unzureichende Leistungsfähigkeit von Einzelknoten im Entlastungsstraßennetz, das immer noch für den Durchgangsverkehr attraktive und städtebaulich problematische Hauptstraßenkreuz in der Innenstadt (Albrechtsplatz, Kavalierstraße, Askanische Straße) sowie die damit verbundene unzureichende Nutzung des Innenstadtrings (Gliwicer Straße, Friedhofstraße, Amalienstraße, Elisabethstraße, Bitterfelder Straße, Wolfgangstraße) sind Probleme, die einer Lösung bedürfen. Zudem fallen einige Knotenpunkte als Unfallhäufungsstellen auf, für die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes generelle Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgezeigt werden sollen.

In der Kapitel 6 sind deshalb die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen des Lärmaktionsplans sowie die Baumaßnahmen zur Komplettierung des Entlastungsstraßennetzes und zur städtebaulichen Aufwertung innerstädtischer Straßen (z.B. Cityradiale) zu bewerten. Dabei ist zu untersuchen, ob die in der Analyse erkannten Defizite auf den Gebieten Verkehrslärm, Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Stadtgestaltung mittels dieser verkehrsorganisatorischen und baulichen Vorhaben gemildert bzw. beseitigt werden können. Die Zusammenfassung der wirksamen Maßnahmen zu einem Handlungskonzept und die notwendige Ableitung von Prioritäten erfolgt in Kapitel 7.

4. Verkehrsmodell und Verkehrsprognose

4.1 Vorbemerkungen

Für die 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist ein Verkehrsmodell für die Gesamtstadt Dessau-Roßlau zu erstellen. Das bislang vorliegende Modell ist mittlerweile veraltet und umfasst nur das Stadtgebiet von Dessau. Für Roßlau lag bislang noch kein differenziertes Verkehrsmodell vor.

Somit war es erforderlich, ein neues Verkehrsmodell für die Gesamtstadt Dessau-Roßlau zu erarbeiten, welches die aktuellen Grundlagen der Stadt- und Mobilitätsentwicklung berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere

- die aktuellen Bevölkerungszahlen des Basisjahrs 2015 und ihre räumliche Verteilung im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau
- die aktuellen Verkehrsmengen und Verkehrsstrukturen, die in verschiedenen Verkehrserhebungen in den vergangenen Jahren ermittelt wurden
- aktuelle Mobilitätsdaten aus der Befragung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV 2013)

Neben dem Bestandsverkehrsmodell für das Bezugsjahr 2015 wurde auch eine neue Verkehrsprognose das Jahr 2035 erarbeitet. Nachfolgend werden die wichtigsten Eckdaten und Ergebnisse beschrieben.

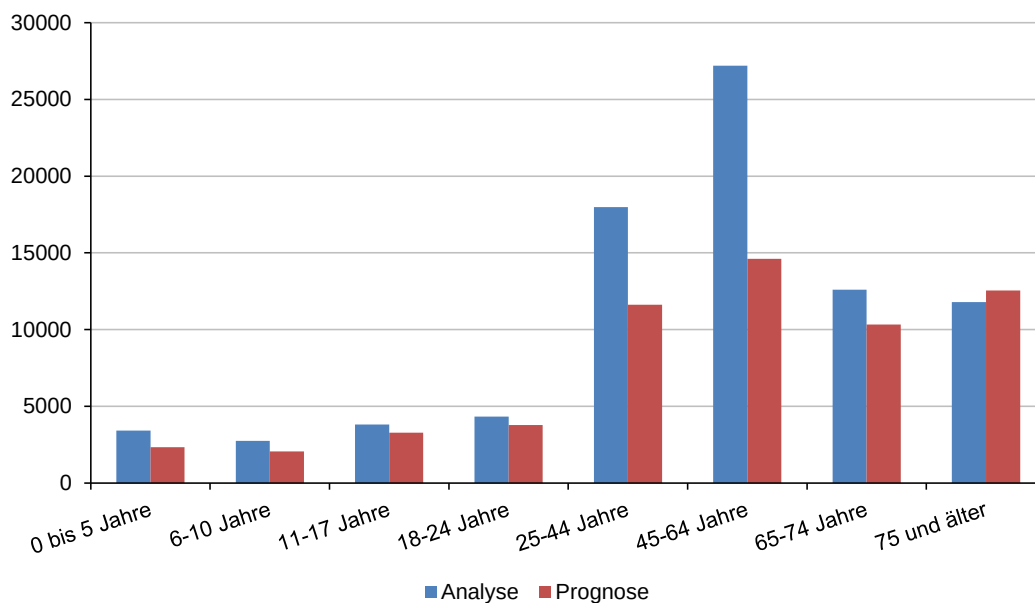
4.2 Entwicklung der maßgeblichen Strukturdaten

Ortsveränderungen sind in der Regel mit Aktivitäten an räumlich getrennten Quellen und Zielen verbunden. Eine Ortsveränderung wird beispielsweise notwendig, wenn die Aktivitäten Wohnen und Arbeiten an räumlich getrennten Orten stattfinden. Damit ist Verkehr als Ausdruck einer Ortsveränderung untrennbar mit den Strukturgrößen und ihrer Verteilung im Raum verbunden. Verkehrsmodelle berücksichtigen dies, indem die maßgebenden Strukturgrößen als Eingangsdaten in die Berechnung einfließen. Die wichtigste Einflussgröße ist die Entwicklung und räumliche Verteilung der Bevölkerung. Daran gekoppelt sind weitere Strukturgrößen wie Anzahl der Erwerbstätigen, Anzahl der Arbeitsplätze usw., jeweils in ihrer räumlich konkreten Verteilung.

Seitens der Stadt Dessau-Roßlau wurden Einwohnerzahlen auf Basis der statistischen Bezirke und für 8 Altersklassen zur Verfügung gestellt. Für die Modellrechnungen wurden diese auf die Verkehrsbezirke aufgeteilt. Die Aufteilung der Einwohner auf die Verkehrsbezirke innerhalb der statistischen Bezirke erfolgte anhand des Gebietstyps (z.B. reines Wohngebiet, Mischgebiet oder

Gewerbegebiet), dem Anteil der Gebäudegrundfläche an der Bezirksfläche und der Art der Wohnbebauung (Einfamilienhaus bis Geschößwohnungsbau).

Im Jahr 2015 betrug die Einwohnerzahl von Dessau Roßlau etwa 83.900 Einwohner. In der Prognose wird die Einwohnerzahl drastisch abnehmen. Gemäß den Prognosen der Stadt Dessau-Roßlau aus dem Jahr 2011 verliert die Stadt bis 2035 nochmals 28 % ihrer Einwohner. Verbunden mit dem Rückgang der Bevölkerung ist auch eine Verschiebung der Altersgruppen.



Grafik 10: Entwicklung der Einwohnerverteilung in Altersklassen in Dessau-Roßlau

Deutlich wird, dass der Rückgang der Bevölkerung insbesondere aus einer sehr starken Abnahme der besonders mobilen Personengruppen im Erwerbstätigenalter um ca. 45 % resultiert. Nur die Personengruppe der Senioren ab 75 Jahre nimmt absolut zu. Die Senioren legen aber deutlich weniger Wege zurück, als Personen im Erwerbstätigenalter.

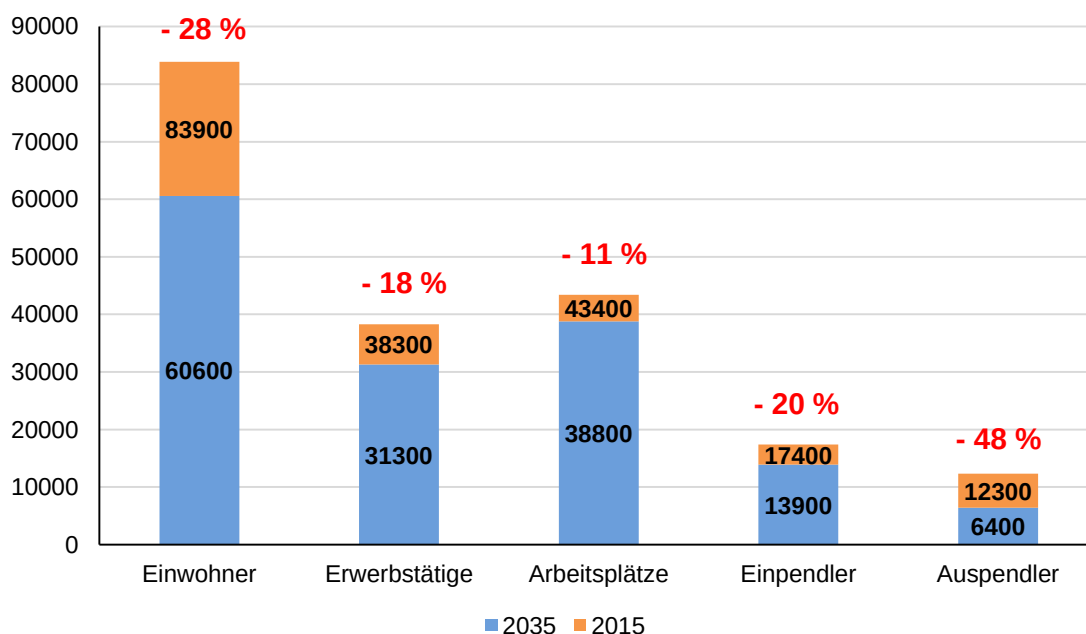
Der Rückgang der Bevölkerung betrifft das Umland ebenso wie die Stadt Dessau-Roßlau. Gemäß der 5. Bevölkerungsvorausberechnung für Sachsen-Anhalt 2030 ist mit drastischen Bevölkerungsrückgängen zwischen 21 und 24 % bis 2030 zu rechnen. Dies wird bei der Ermittlung der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs für die Prognose unverändert übernommen.

Gekoppelt an die Bevölkerung vollzieht sich auch die Entwicklung von Erwerbstätigkeit und Arbeitsplätzen. In Dessau-Roßlau gab es 2013 insgesamt 43.400 Erwerbstätige am Arbeitsort. Dies geht aus der Erwerbstätigenrechnung des Bundes hervor und wird auch von der Kommunalen Statistikstelle der Stadt Dessau-Roßlau unter <http://www.dessau.de/Deutsch/Wahlen-und-Statistik/Statistik/Erwerbstaetige/> veröffentlicht. Auf Grund der Einwohnerentwicklung in Dessau-Roßlau und im Umland ist davon auszugehen, dass sich die Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort

und damit die Zahl der Arbeitsplätze bis 2035 ebenfalls deutlich reduzieren wird. Um die Zahl der Erwerbstätigen und der Arbeitsplätze als Grundlage für die Modellrechnungen abschätzen zu können, mussten einige Annahmen getroffen werden:

- Von den 60.600 Einwohnern befinden sich 2035 noch 30.000 im klassischen erwerbsfähigen Altern zwischen 18 und 64 Jahren. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Anteil der Erwerbstätigen in dieser Altersgruppe erhöht. Trotzdem wird davon ausgegangen, dass ein Teil auch zukünftig nichterwerbstätig sein wird. Hinzu kommen Auszubildende und Studenten. Insgesamt wird angenommen, dass von den 30.000 Einwohnern im erwerbsfähigen Alter ca. 10 % nicht erwerbstätig sind.
- In der Gruppe der Personen ab 65 Jahre wird die Erwerbstätigkeit zunehmen. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen dazu sind mit der Rente ab 67 Jahren bereits beschlossen. Insgesamt wird abgeschätzt, dass der Anteil der Erwerbstätigen in der Altersgruppe ab 65 Jahre im Jahr 2035 ca. 19 % beträgt.
- Da die Einwohnerzahlen im Umland ebenfalls deutlich zurückgehen, ist davon auszugehen, dass sich auch die Zahl der Ein- und Auspendler reduziert. Es wird allerdings angenommen, dass sich die Zahl der Auspendler stärker reduziert als die Zahl der Einpendler, unter der Voraussetzung dass Dessau-Roßlau mit Arbeitgebern wie dem Umweltbundesamt, der Hochschule Anhalt, der bio-medizinischen Einrichtungen und Produktionsbetriebe etc. auch weiterhin ein attraktiver Arbeitsstandort bleibt. Es wird abgeschätzt, dass die Zahl der Auspendler um fast die Hälfte zurückgeht (minus 48 %) und sich die Zahl der Einpendler um 20 % reduziert.

In der nachfolgenden Grafik ist die Entwicklung maßgeblicher Eckdaten zwischen 2015 und 2035 dargestellt.

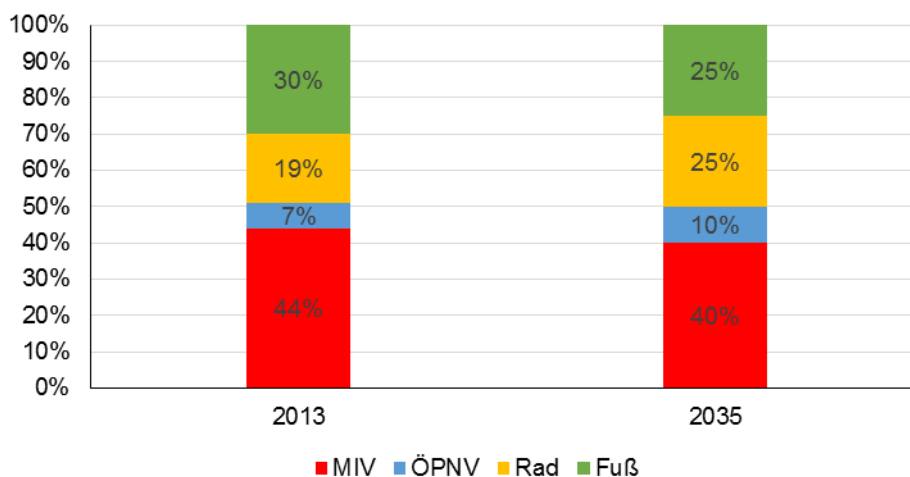


Grafik 11: Entwicklung maßgeblicher Strukturdaten in der Prognose

4.3 Modal Split

Der Modal Split zum Analysezeitpunkt wurde den Ergebnissen des SrV 2013 entnommen. Im Binnenverkehr beträgt der Anteil, des motorisierten Individualverkehrs 44 %, 56 % aller Wege sind dem Umweltverbund als Summe aller Fuß- und Radwege sowie den ÖPNV-Fahrten zuzurechnen. Für die Entwicklung des Modal Split bis zum Prognosejahr wurden mehrere Ansätze und Szenarien diskutiert. Dabei wurden die Bevölkerungsentwicklung, die demografische Entwicklung, die Verkehrsmittelverfügbarkeit und die Planungsziele der Stadt zur Förderung des Umweltverbundes einbezogen.

Im Ergebnis wird davon ausgegangen, dass der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs zunehmen wird und sich von gegenwärtig 6 % auf 10 % erhöht. Mit dieser Zielstellung sollen die Nutzerzahlen des ÖPNV trotz abnehmenden Bevölkerungszahlen weitgehend stabilisiert werden. Im Radverkehrskonzept wird langfristig eine Erhöhung des Radverkehrsanteils von gegenwärtig 19 % auf 30 % als Zielgröße angestrebt. Dies setzt neben einer deutlichen Verbesserung der Radinfrastruktur auch grundlegend veränderte Verhaltensweisen voraus. In der Verkehrsprognose mit Planungshorizont 2035 wird davon ausgegangen, dass sich der Radverkehrsanteil zukünftig erhöht, die langfristige Zielsetzung aber noch nicht erreicht wird. Der Radverkehrsanteil für die Verkehrsprognose 2035 wurde mit 25 % angesetzt.



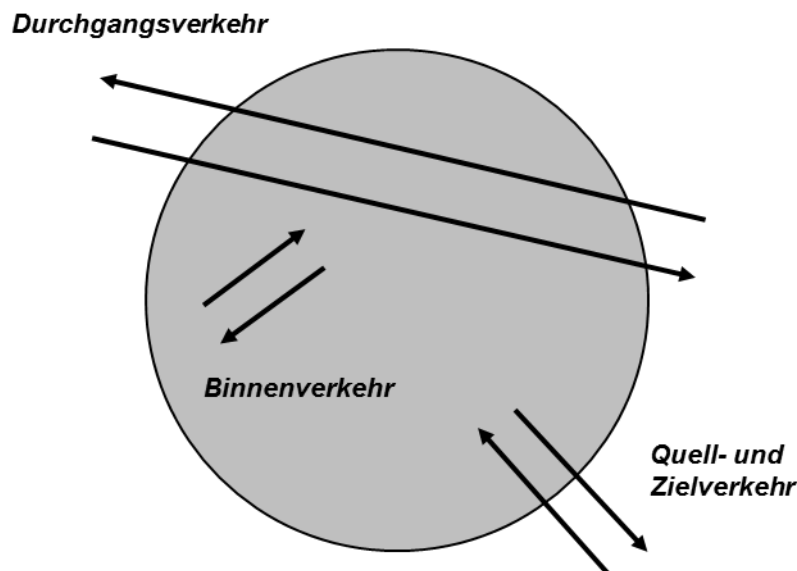
Grafik 12: Modal Split Analyse und Prognose

Die Förderung des Umweltverbundes führt zu einem Rückgang des Kfz-Verkehrs. Für die Prognose 2035 wird von einem MIV-Anteil in Höhe von 40 % ausgegangen, gegenüber 44 % im Analysejahr. Allerdings wird es auch zu einem Rückgang des Anteils an Fußwegen kommen. Im Prognosejahr beträgt der Anteil an Fußwegen im Binnenverkehr 25 %.

4.4 Verkehrsentwicklung bis 2035

Verkehrsströme werden nach der Lage der Quellen und Ziele unterschieden. Es gelten folgende Definitionen:

- ⇒ Als Binnenverkehr werden Ortsveränderungen bezeichnet, die Quelle- und Ziel im Untersuchungsgebiet haben (Stadtgebiet Dessau-Roßlau)
- ⇒ Quellverkehr sind Ortsveränderungen, die im Untersuchungsgebiet beginnen und außerhalb enden
- ⇒ Zielverkehr sind Ortsveränderungen, die außerhalb des Untersuchungsgebietes beginnen und innerhalb enden
- ⇒ Durchgangsverkehr sind Ortsveränderungen mit Quelle und Ziel außerhalb des Plangebietes, die durch das Untersuchungsgebiet führen.



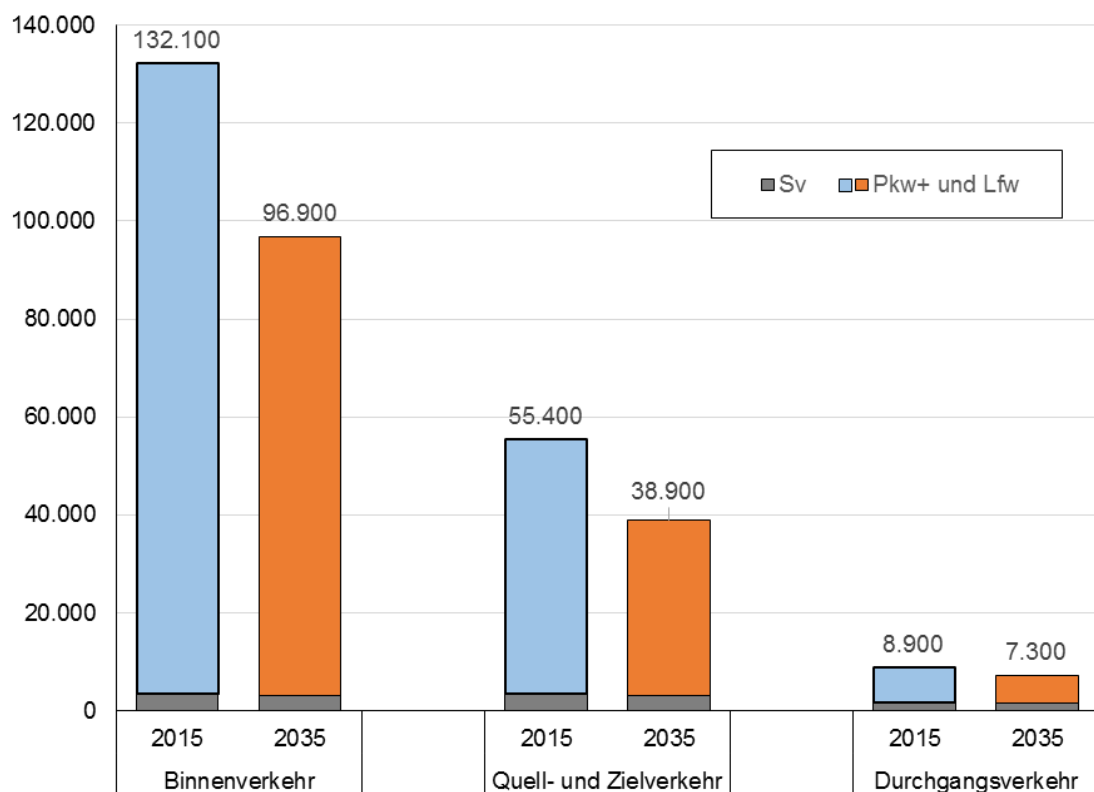
Grafik 13: Verkehrsstromarten

Angaben zum Quell- Ziel- und Durchgangsverkehrs im Bestand wurden der Erhebung 2014⁸ entnommen und entsprechend im Verkehrsmodell implementiert. Die Angaben zum Binnenverkehr im Bestand sind Ergebnis der Modellrechnungen Analyse 2015. Die Prognose der Verkehrsströme im Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs für das Jahr 2035 erfolgte auf der Grundlage der beschriebenen raumstrukturellen Entwicklungen und ist im Prognoseverkehrsmodell implementiert. Die zu erwartenden Entwicklungen können folgendermaßen beschrieben werden:

⁸ Erfassung von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr 2014 und Vergleich mit den Erhebungen der Jahre 1995, 1999 und 2003
Im Auftrag der Stadt Dessau-Roßlau, ABT Tiefbauamt
Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH & Co. KG

- Der Binnenverkehr sinkt bis 2035 um mehr als ein Viertel (-27%).
- Ein noch etwas stärkerer Rückgang ist im Quell- und Zielverkehr zu beobachten. Dieser nimmt in Summe etwa um 30 % ab.
- Der Durchgangsverkehr geht voraussichtlich weniger stark zurück als der Binnenverkehr und der Quell-Ziel-Verkehr. Gleichzeitig wurde aber auch berücksichtigt, dass es mit der Neutrasseierung der B6n im Süden von Dessau-Roßlau zwischen Köthen und der BAB A 9 zu Verlagerungen kommt, die den Durchgangsverkehr in der Stadt reduzieren. Insgesamt wird für den Durchgangsverkehr von einem Rückgang von 18 % ausgegangen.
- Über alle Verkehrsstromarten nimmt der Schwerverkehr (Lkw > 3,5 t) bis 2035 um ca. 10 % ab.

Die zu erwartenden Entwicklungen sind in der nachfolgenden Grafik nochmals dargestellt.



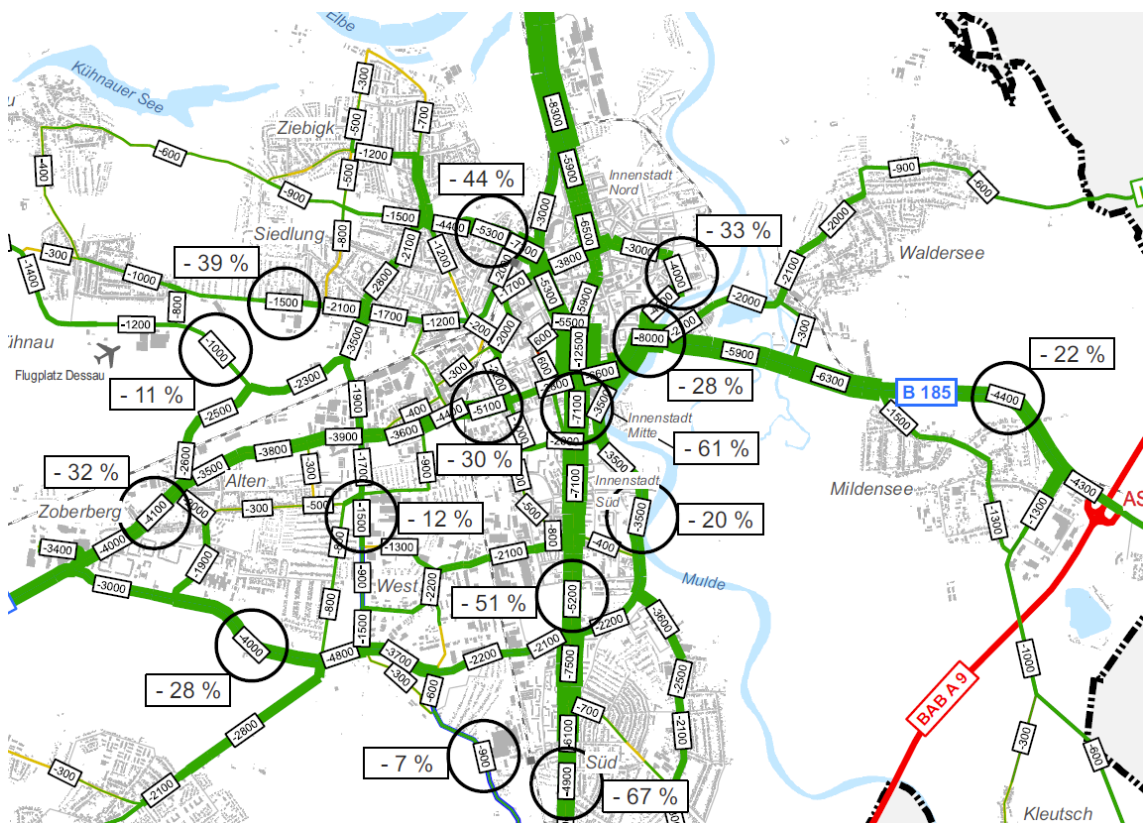
Grafik 14: Entwicklung des Gesamtverkehrs bis 2035

4.5 Ergebnisse der Verkehrsumlegungen im Straßennetz

Die Ergebnisse der Verkehrsumlegungen für den Bestandsverkehr 2015 sind in **Abbildung 6** dargestellt. Insgesamt zeigt sich eine sehr gute Übereinstimmung mit den für die Netzkalibrierung verwendeten Zählraten. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass das Verkehrsmodell

die Realität des Straßenverkehrs in Dessau-Roßlau in guter Übereinstimmung abbildet und repräsentative Ergebnisse liefert.

Die im Rahmen dieses VEP entwickelte Nullfallprognose der Verkehrsmengen berücksichtigt angebotsseitig lediglich bereits 2015 beschlossene Maßnahmen (Neubau B 6n zwischen Köthen und BAB A9, Durchbindung Flössergasse, 1. BA Kavalierrstraße, Parkplatz Bauhausmuseum)). **Abbildung 7** enthält die Ergebnisse der Verkehrsprognose für den Nullfall 2035. Es wird deutlich, dass mit dem Rückgang der Bevölkerung die Verkehrsbelastung flächendeckend um etwa 30 % zurückgeht. Nur im Bereich des Pharmaparkes im Norden von Roßlau ist aufgrund der massiven Neuanordnungen von Arbeitsplätzen mit einer Zunahme der Verkehrsmengen zu rechnen. Bereits im nahen Umfeld werden diese Zunahmen aber wiederum durch den allgemeinen Trend der Verkehrsabnahme egalisiert. Der Neubau der B 6n zeigt sich nicht durch eine überproportionale Entlastung der regional bedeutenden Straße in der West-Ost- bzw. West-Süd-Relation. Dies wird auch den Differenzdarstellungen in **Abbildung 8** deutlich.



Grafik 15: Entwicklung der Verkehrsmengen in der Innenstadt bis 2035

Mit Ausnahme der Zugangsstraßen zum Pharmapark nördlich von Tornau und der Anbindung der Flössergasse an die Muldstraße, ist im Prognosenullfall auf allen Straßen von Dessau-Roßlau mit einer Verkehrsabnahme zu rechnen – im Durchschnitt um etwa 30 %. Es fällt positiv auf, dass die

Verkehrsmengenreduktionen auf dem in den letzten Jahren etablierten Tangentennetz deutlich geringer ausfallen, als auf den benachbarten angebauten Straßen. Während auf der Heidestraße Rückgänge von 67 % zu verzeichnen sind betragen diese auf der parallel errichteten Bundesstraße B184 Wolfener Chaussee nur 7 %. Dies deutet auf eine relative Konzentration der Verkehrsmengen auf Achsen ohne größere Nutzungskonflikte hin. Einzelne Straßen, wie z. B. die Franzstraße weisen 2035 nur noch etwa 39 % ihrer heutigen Verkehrsbelastung auf.

Die Kavalierstraße, deren verkehrsberuhigte Umgestaltung im Abschnitt südlich der Friedrichstraße bereits im Prognosenullfall enthalten ist, wird 2035 nur noch von etwa 5.600 Kfz/ 24 h (- 69 % gegenüber dem Analysefall) befahren. Dies entspricht im Wesentlichen bereits der verkehrspolitischen Zielstellung, die eine Verkehrsminderung auf der Kavalierstraße auf ein Belastungsniveau von ca. 5.000 Kfz/ 24 h vorsieht.

5. Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes

Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans, Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung und Verkehrslärminderung ergeben sich direkt aus den verkehrsrelevanten Zielstellungen der in Kapitel 2 vorgestellten Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzepte Dessau-Roßlaus (Leitbild, Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Lärmaktionsplan, Nahverkehrsplan usw.). Die Bewertungen der im Verkehrsentwicklungsplan untersuchten Maßnahmen orientieren sich an diesem Zielgerüst.

Ziel 1: Sicherung stadtregiionaler Mobilitätsbedürfnisse durch leistungsfähige Einbindung der Stadt in regionale Verkehrsnetze

Eine gute regionale Erreichbarkeit Dessau-Roßlaus ist von maßgeblicher Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Die gute Anbindung ist in allen maßgeblichen Verkehrsnetzen sicherzustellen bzw. zu erhalten. Stadtregiionale Kfz-Verkehrsströme sind nach Möglichkeit auf leistungsfähigen Achsen ohne Beeinträchtigung städtischer Wohnquartiere zu bündeln.

Ziel 2: Sicherung der Erreichbarkeit innerstädtischer Strukturschwerpunkte mithilfe eines logisch aufgebauten Straßennetzes

Innerhalb des Stadtgebietes bestehen keine Defizite hinsichtlich der Erreichbarkeit von Strukturschwerpunkten im Stadtgebiet. Dies soll auch zukünftig so bleiben, wobei ein logisch strukturiertes Straßennetz weiter dazu beitragen soll, Ziele intuitiv auf konfliktarmen Wegen zu erreichen.

Ziel 3: Optimaler Betrieb des Straßennetzes zur Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit (Neubau- vs. Ausbaumaßnahmen)

Das Straßennetz von Dessau-Roßlau ist auch vor dem Hintergrund der perspektivisch rückläufigen Verkehrsmengen grundsätzlich leistungsfähig ausgebaut. Einzelne Defizitbereiche sollen durch Ausbaumaßnahmen beseitigt werden. Gleichzeitig wird es auch vor dem Hintergrund angespannter kommunaler Kassenlagen zukünftig noch wichtiger, sich auf den Erhalt der bestehenden Straßen zu konzentrieren.

Ziel 4: Lärmwirksame Verkehrsentlastung in sensiblen Wohnbereichen und dem Stadtzentrum

Ziel der städtischen Verkehrsplanung in Dessau-Roßlau ist die Reduzierung von Verkehrsbelastungen in sensiblen Stadtbereichen und verlärmten Wohngebieten. Dabei sollen Verkehre derart gebündelt oder verlagert werden, dass sich in den entlasteten Bereichen auch möglichst spürbare

lärmrelevante Verkehrsreduktionen einstellen. Von einer lärmtechnisch deutlich wahrnehmbaren Entlastung spricht man ab etwa 3 dB(A).

Ziel 5: Verbesserung der Verkehrsanbindung von Gewerbe und Industrie

Für die Sicherung von Arbeitsplätzen und den Ausbau des Wirtschaftsstandortes Dessau-Roßlau ist die Erreichbarkeit von Gewerbe- und Industriegebieten von großer Bedeutung. Es besteht daher das verkehrsplanerische Ziel die Verkehrsanbindung von Gewerbe- und Industriestandorten zu verbessern. Hierbei sind insbesondere die regionalen Verknüpfungen entlang der Bundesstraßen und zur BAB A 9 hervorzuheben.

Ziel 6: Etablierung qualitativ hochwertiger Stadträume für eine hohe Aufenthaltsqualität

Die Stadt Dessau-Roßlau hat sich zu einer qualitativ hochwertigen Baukultur verpflichtet. Straßenräume als Bühne des urbanen Lebens müssen diesem Anspruch in gleicher Weise gerecht werden. Die Stadtstruktur soll sich zukünftig wieder stärker an historischen Stadtgrundrissen orientieren. Die Forderung nach einer hohen baulichen Gestaltungsqualität betrifft hierbei nicht nur exponierte Stadträume, wie die Kavalierstraße oder den Neumarkt.

Ziel 7: Verbesserung der Verkehrssicherheit

Gerade im Verkehr muss die körperliche Unversehrtheit ein wichtiger bei Planungen zu berücksichtigender Faktor sein. Die Stadt Dessau-Roßlau setzt sich daher zum Ziel, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer nachhaltig zu erhöhen. Hierbei sind insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer hervorzuheben.

Ziel 8: Stärkung des Umweltverbundes

Die verkehrspolitische Zielsetzung Dessau-Roßlaus fordert eine modale Verlagerung von MIV-Wegen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Maßnahmen im Straßennetz sollen geeignet sein, dieses Ziel zu unterstützen.

6. Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen

6.1 Maßstab für die Maßnahmenbewertung und Bewertungsskala

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgte auf Grundlage der oben vorgestellten verkehrlichen und städtebaulichen Ziele. Jede Maßnahme wurde hierbei hinsichtlich ihres Zielerreichungsbeitrages auf einer Skala von -2 bis 2 bewertet, wobei die einzelnen Abstufungen folgende Bedeutungen haben:

- 2: Die Maßnahme steht dem Ziel vollständig entgegen, bzw. es sind maßgebliche Widersprüche zu erkennen.
- 1: Die Maßnahme steht dem Ziel in Details entgegen.
- 0: Die Maßnahme leistet keinen Beitrag zur Zielerfüllung oder positive und kritische Wirkungen heben sich auf.
- 1: Die Maßnahme leistet in Teilbereichen einen Zielbeitrag.
- 2: Die Maßnahme trägt voll zur Zielerfüllung bei.

6.2 Maßnahmen des Lärmaktionsplanes (Planfall K1)

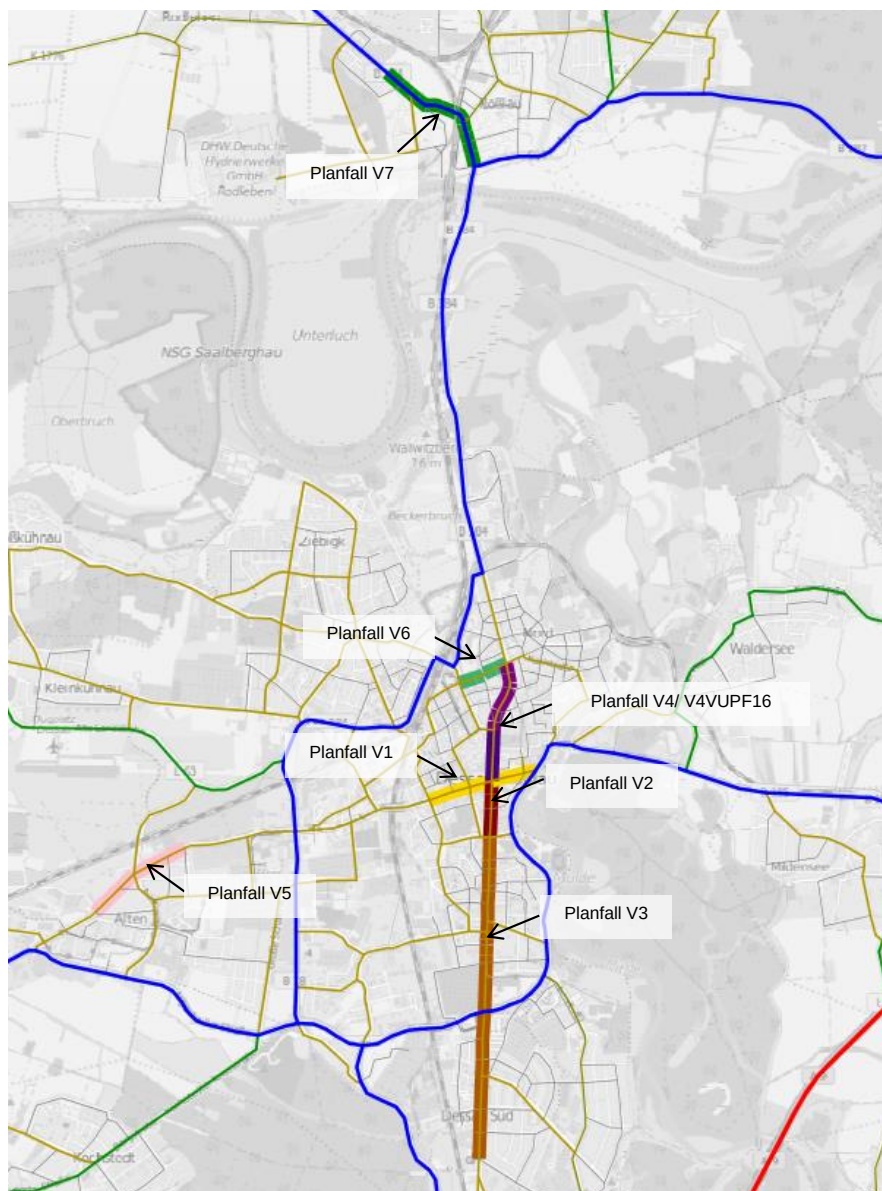
6.2.1 Übersicht der Maßnahmen

Bei den untersuchten Maßnahmen handelt es sich in der Regel um Geschwindigkeitsbeschränkungen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Ausnahme bildet Planfall V1, bei dem in einem Teilabschnitt die heute vierstreifige Fahrbahn der Askanischen Straße auf zwei Fahrstreifen reduziert wird. Nachfolgend sind die Planfälle mit den darin enthaltenen Maßnahmen aufgelistet:

- Planfall V1: Askanische Straße: Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Amalienstraße und Ludwigshafener Straße, Reduktion der 4-streifigen Fahrbahn auf eine 2-streifige Fahrbahn zwischen Kavalierstraße und Ludwigshafener Straße
- Planfall V2: Franzstraße: Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Askanischer Straße und Gliwicer Straße
- Planfall V3: Heidestraße: Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Gliwicer Straße und Tempelhofer Straße
- Planfall V4: Kavalierstraße/ Albrechtsplatz: Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Askanischer Straße und Wolfgangstraße
- Planfall V5: Köthener Straße: Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Alte Straße und Diesdorfer Straße
- Planfall V6: Wolfgangstraße: Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Antoinettenstraße und Albrechtsplatz

- Planfall V7: Magdeburger Straße/ Luchstraße: Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h in Roßlau. Der Abschnitt beginnt an der Südstraße/ B 187 und endet ca. 150 m nördlich der Einmündung Waldfrieden.

Einen Sonderfall stellt der Planfall V4VUPF16 dar. Er enthält die Maßnahmen, die in Planfall 16 der Verkehrsuntersuchung „Konzept zur Teilentlastung der Kavalierstraße vom Kfz-Verkehr vor Fertigstellung der geplanten Ostrandstraße“ vom April 2014 erarbeitet wurden und untersucht die sich daraus ergebenden verkehrlichen Auswirkungen, die sich bei Berechnung mit dem aktualisierten Verkehrsmodell ergeben.



Grafik 16: Übersicht der Planfälle mit Maßnahmen des Lärmaktionsplans

6.2.2 Bewertung der Maßnahmen des LAP als Kombinationsfall

Die Maßnahmen des LAP sollen im Folgenden in Kombination bewertet werden. Eine Bewertung der Einzelmaßnahmen mit Hinweisen zur lärmtechnischen Wirksamkeit jeder Einzelmaßnahme ist in einem separaten Kurzbericht im April 2016 erfolgt.

Die **Abbildungen 11 und 12** zeigen die verkehrlichen Wirkungen aller LAP-Maßnahmen in Kombination im Analysefall 2015. Es wird deutlich, dass die verkehrsplanerische Zielstellung einer Entlastung des ehemaligen Bundesstraßenkreuzes (Albrechtplatz, Kavallerstraße, Franzstraße, Heidestraße, Askanische Straße) und eine Konzentration der Verkehre auf geeigneten Tangentialstraßen größtenteils erreicht werden kann. Die Geschwindigkeitsreduktion und teilweise auch die Reduktion der Verkehrsmengen führen zu einer akustisch wahrnehmbaren Minderung des Verkehrslärms.

Gemäß den Umlegungsergebnissen ergeben sich auch Verkehrszunahmen (**Abbildung 11**). Hier sind zwei Straßenzüge zu nennen:

- Karlstraße und Schlachthofstraße: In diesem dicht bebauten gründerzeitlichen Quartier wird das verkehrsplanerische Ziel einer Verkehrsmengenreduktion nicht erreicht. Vielmehr nimmt der Verkehr gegenüber dem Nullfall in der Analyse um bis zu 2.000 Kfz/ 24h oder ca. 20 % zu. Prognostisch wird sich im Bereich der Karlstraße in diesem Planfall jedoch eine um etwa 5% geringere Verkehrsbelastung einstellen, als die heutige Verkehrsbelastung (Analyse-Nullfall). Beide Verkehrsmengenänderungen liegen in einer Größenordnung, die akustisch nicht wahrnehmbar ist.
- Lutherplatz/ Lutherstraße: Im Bereich Lutherplatz/ Lutherstraße ist durch die Maßnahmen des LAP mit einem Verkehrszuwachs um bis zu 4900 Kfz/24h zu rechnen. Im Zusammenhang mit der abschnittsweise dichten Wohnbebauung und dem ungenügenden Fahrbahnzustand im Bereich des Lutherplatzes könnte es hier zu neuen Verkehrslärmproblemen kommen. Deshalb wird neben der Fahrbahnsanierung im Bereich Lutherplatz auch die Einbeziehung des Lutherplatzes und der Lutherstraße in die bestehende T-30 Zone empfohlen (siehe 6.5.2).

Die Maßnahmen des LAP tragen insgesamt wesentlich zur Verkehrsentslastung in Wohngebieten und dem Stadtzentrum bei. Da die Maßnahmen ohne Straßenneubau umgesetzt werden können, ist auch die finanzielle Nachhaltigkeit des Maßnahmenbündels als sehr gut einzuschätzen. Positive Wirkungen der Maßnahmen sind in den Themenfeldern Verkehrssicherheit und Stärkung des Umweltverbunds zu erwarten. Dies betrifft auch die Stärkung des ÖPNV, wenn es gelingt, die reduzierten Geschwindigkeiten nicht gleichzeitig in verlängerte Fahrzeiten münden zu lassen (z. B. Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper). Direkte Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung ergeben sich durch die LAP-Maßnahmen nicht (Ausnahme: Askanische

Straße zwischen der Kavalierstraße und der Ludwigshafener Straße). Aus Sicht der Kfz-Nutzer werden die stadtreionalen nicht und die innerstädtische Erreichbarkeiten nur gering beeinflusst. Durch die LAP-Maßnahmen bilden sich neue, stadthygienisch günstigere Fahrtrouten im Straßennetz heraus.

		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
1	Maßnahmen des LAP	0	-1	2	2	0	0	2	1	6

Tabelle 3: Bewertung der Maßnahmen des LAP

Insgesamt überwiegen die im Sinne der Ziele positiven Wirkungen der LAP-Maßnahmen die negativen Einflüsse deutlich. Dies gilt sowohl für die Analyse 2015 (**Abbildungen 11 und 12**) als auch für die Prognose 2035 (**Abbildungen 13 und 14**). Die Übernahme aller LAP-Maßnahmen in das Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans ist daher zu empfehlen.

6.3 Maßnahmen zur Aufwertung der City-Radiale (Planfall K2)

Die Umgestaltung des Straßenzuges Kavalierstraße und Albrechtplatz zwischen Museumskreuzung und Wolfgangstraße lässt sich sinnvoll nur als Maßnahmenkomplex bewerten. Der Planfall beinhaltet daher folgende Maßnahmen:

1. Umgestaltung des südlichen Abschnittes der Kavalierstraße mit einer Mischspur für Kfz und die Straßenbahn je Richtung, Zentralhaltestelle für Straßenbahn und Busse, Abbiegeverbote am Knotenpunkt Friedrichstraße für den Kfz-Verkehr (aus der Friedrichstraße darf hier zukünftig nur noch links abgebogen werden, in die Friedrichstraße soll man nur von Norden gelangen), Tonnagebegrenzung für Lkw>3,5t (Umsetzung bereits erfolgt)
2. Wiederherstellung des historischen Neumarktes durch Rückbau der diagonal verlaufenden Kavalierstraße und Einrichtung einer den Platz umlaufenden Fahrbahn
3. Rückbau der Kavalierstraße zwischen Neumarkt und Albrechtplatz auf zwei Kfz-Fahrbahnen je Richtung
4. Umbau des Knotenpunktes Kavalierstraße/ Albrechtplatz/ Ferdinand-von-Schill-Straße/ Zerbster Straße als Kreisverkehr

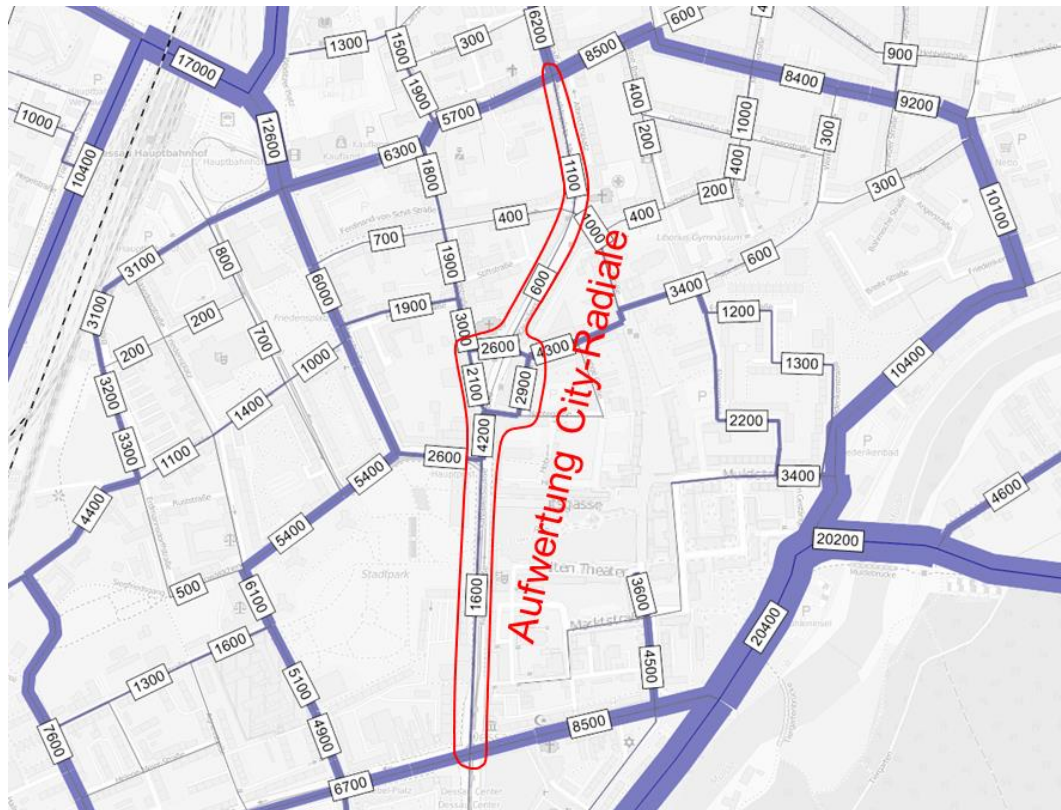
5. Umgestaltung des nördlichen Abschnitts der Zerbster Straße zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich
6. Wiederherstellung des Albrechtplatzes in historischer Form als ovale Straßenfläche mit in der Mitte liegender Parkanlage
7. Umbau des Knotenpunktes Albrechtplatz/ Albrechtstraße/ Wolfgangstraße/ Kurt-Weill-Straße als Kreisverkehrsplatz



Grafik 17: Übersichtsplan der Aufwertung der City-Radialen⁹

Die Aufwertung der City-Radiale geht einher mit einem deutlichen Rückbau der Kfz-Verkehrsflächen zugunsten einer steigenden Aufenthaltsqualität und besserer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Die Kombination der LAP-Maßnahmen und der City-Radiale bewirken eine deutliche Verkehrsreduktion auf dem Straßenzug Albrechtplatz – Kavalierstraße. Das für die Kavalierstraße formulierte Ziel einer Verkehrsentslastung wird erreicht. Die prognostizierten Verkehrsmengen für 2035 betragen in diesem Überlagerungsfall 1.600 Kfz/ 24 h in der südlichen Kavalierstraße.

⁹ Gestaltungsplan zur Umgestaltung der Cityradiale 01/2015



Grafik 18: Verkehrsstärken im Umfeld der City-Radiale 2035

Die maßgeblichen Verkehrsverlagerungen werden jedoch schon durch die Umsetzung der LAP-Maßnahmen generiert. Die in den LAP-Maßnahmen enthaltene Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h wird durch die Umgestaltung der City-Radiale baulich unterstützt.

Die **Abbildungen 15 und 16** zeigen die verkehrlichen Wirkungen des Umbaus der City-Radiale in Überlagerung mit den Maßnahmen des LAP. Die Umgestaltungsmaßnahmen im Zuge der City-Radiale ermöglichen die stadträumliche und gestalterische Aufwertung zentraler Defizitbereiche in der Innenstadt Dessau-Roßlaus. Entsprechend positiv im Sinne der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans sind die Folgen zu bewerten. Trotz des nicht unerheblichen Kostenaufwands ist die finanzielle Nachhaltigkeit der Maßnahme als sehr gut einzuschätzen, da einerseits ein Rückbau unterhaltungsintensiver Kfz-Flächen erfolgt und gleichzeitig im Bestandsnetz investiert wird. Auch zur Verkehrsentlastung in der Innenstadt trägt die Maßnahme bei. Die geplanten Maßnahmen im Bereich des Neumarkts und der Kreisverkehrsplätze stärken die innerstädtische Erreichbarkeit des Johannisviertels und des Quartiers Lange Gasse durch den Wegfall von Abbiegebeschränkungen. Im Zusammenhang mit dem Umbau der südlichen Kavalierstraße ist der Neubau einer barrierefreien Zentralhaltestelle geplant (Realisierung abgeschlossen). Diese verbessert nicht nur die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Nutzer des ÖPNV sondern stärkt den ÖPNV im Gesamtsystem.

		Sicherung stadtrationaler Mobilitätsbedürfnisse Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes Verkehrsentlastung in Wohngebieten und Zentrum Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe Hochwertige Straßenraumgestaltung Stärkung Verkehrssicherheit Gesamtbewertung								
2	Aufwertung City-Radiale	0	1	2	1	0	2	2	2	10

Tabelle 4: Bewertung der Maßnahme Aufwertung der City-Radiale

Infolge der durchgängig positiven Effekte der Maßnahmen wird die Übernahme der Aufwertung der City-Radiale in das Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans empfohlen.

6.4 Neubaumaßnahmen im Vorfahrtstraßennetz

6.4.1 Neubau Ostrandstraße mit/ ohne Anbindung Walderseestraße (Planfall N1.1 und N1.2)

Das Vorhaben Ostrandstraße besteht aus drei Bausteinen, die in der Fortschreibung des VEP als Maßnahmenkomplex betrachtet werden:

- Neubau einer zweiten Muldebrücke nordöstlich der Wasserstadt mit dem Neubau einer östlichen Umfahrung der Wasserstadt bis zur B 185
- Neubau des Ringschlusses Nord entlang der Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn zwischen Lessingstraße und Am Waggonbau (hierbei besteht die Option einer Anbindung der Walderseestraße) mit Neubau eines niveaugleichen Bahnüberganges über die Dessau-Wörlitzer Eisenbahnstrecke
- Verkehrsberuhigung in Dessau-Nord durch Integration der Karlstraße, Schlachthofstraße und Friederikenplatz in die bestehende Tempo 30 Zone



Grafik 19: Maßnahme Ostrandstraße

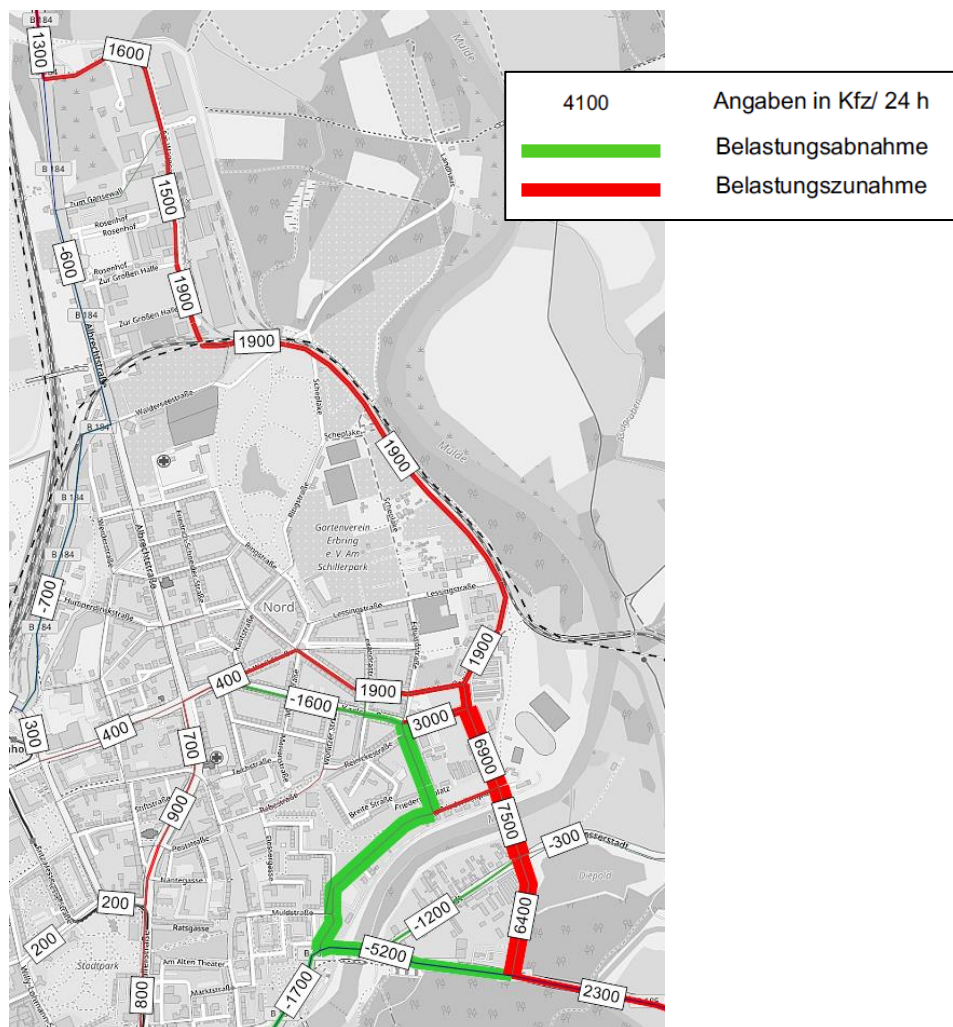
Insgesamt stellt die Ostrandstraße damit eine Komplettierung des Tangentennetzes dar, da so auch in dem nordöstlichen Quadranten des ehemaligen Bundesstraßenkreuzes eine Umfahrung der Gebiete mit Wohnbebauung besteht. Der Bau einer zweiten Muldebrücke im innerstädtischen Bereich stellt zudem sicher, dass im Fall von Baumaßnahmen oder Havariefällen eine Ausweichstrecke zur Verfügung steht.

Ohne weitere Maßnahmen, die zu einer Verdrängung von Verkehren aus der Innenstadt auf die Ostrandstraße führen, ist im Prognosejahr 2035 auf der Neubaustrecke mit 1.900 bis 7.500 Kfz/24h zu rechnen. Die Ostrandstraße ist eine attraktive Route für regionale Verkehre zwischen Roßlau bzw. dem Raum Zerbst und der A9 Anschlussstelle Dessau-Ost bzw. Oranienbaum ist. Aufgrund der räumlichen Beschränkung des Verkehrsmodells mussten für diese Verlagerungen Annahmen zur Verlagerung von Durchgangs-, Quell- und Zielverkehren auf die Ostrandstraße getroffen werden. Folgende Kerninhalte wurden berücksichtigt:

- Es erfolgte ein Verkehrsaufschlag auf den durch die Ostrandstraße gestärkten Stadtzugang im Zuge der B 185 (zwischen Sollnitzer Allee und A 9)

- Es wurden Durchgangsverkehre zwischen der B 187 westlich Roßlau und der B 184 südlich Dessau zu den folgenden Strecken berücksichtigt: B 184 nördlich Tornau, L 120 nördlich Mühlstedt, K 2002 westlich Luko, K 1255 nördlich Natho und K 1776 westlich Rietzmeck.
- Es wurden die Quell- und Zielverkehre zwischen B 187 westlich Roßlau und der B 184 südlich Dessau und den Ortsteilen nördlich der Elbe (v.a. Roßlau) berücksichtigt.
- Es wurden die Verkehrsaufkommen im Leicht- und Schwerverkehr berücksichtigt.
- Genaue Angaben zu den Verkehrsströmen auf den oben genannten Verbindungen lagen aus der Erfassung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs von 2014 vor. Die Zahlen wurden auf Basis der raumstrukturellen Veränderungen für die Prognose 2035 fortgeschrieben (Kapitel 4.4).
- Es wurde angenommen, dass jeweils 50 % der Durchgangs-, Quell- und Zielverkehre auf den oben beschriebenen Routen auf die B 185 bei Dessau-Ost verlagert werden.
- In Summe wurden so etwa 2000 Kfz-Fahrten verlagert, wobei etwa 1.100 Fahrten dem Durchgangsverkehr und etwa 900 Fahrten dem Quell- und Zielverkehr von Roßlau zuzurechnen sind.

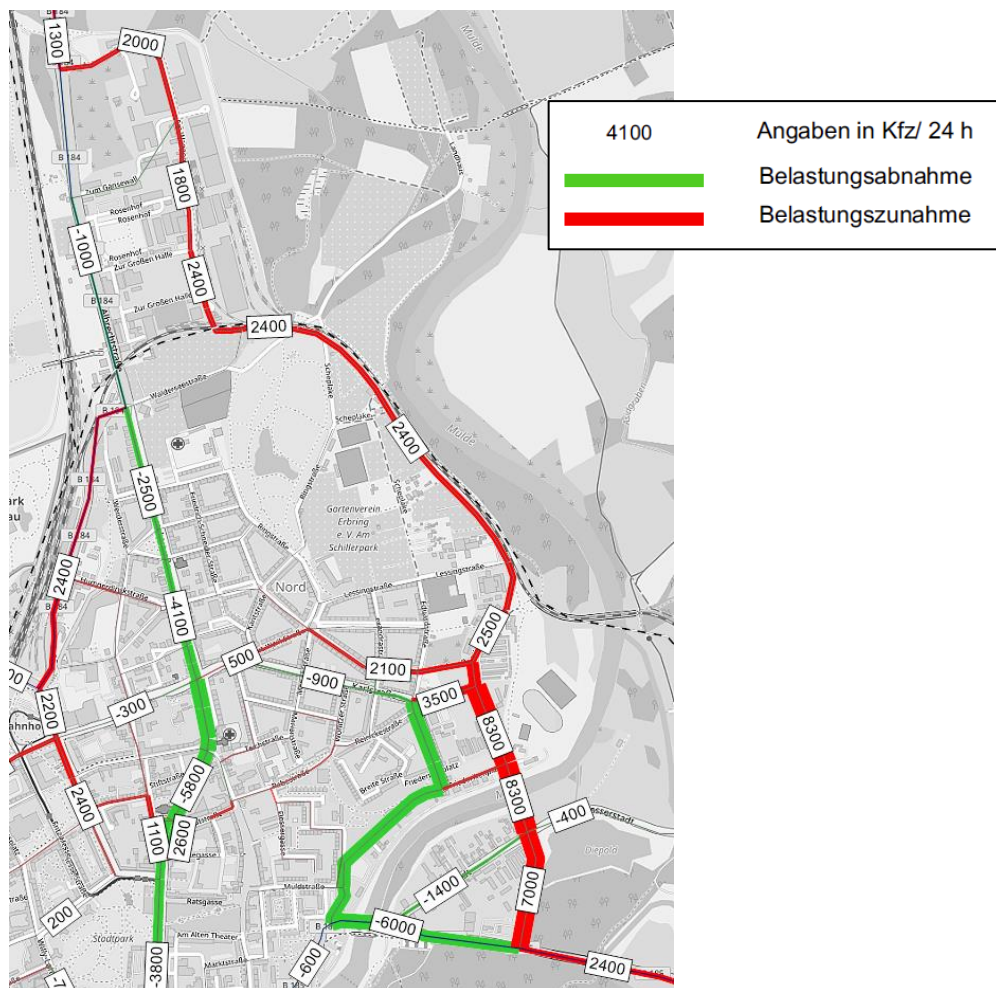
Der Abschnitt zwischen Karlstraße und B 185 (Bereich der Muldebrücke) ist am stärksten belastet. Nördlich der Lessingstraße ist die Verkehrsbelastung mit etwa 1.900 Kfz/24h deutlich niedriger. Hier nimmt die Belastung im Falle eines Anschlusses der Walderseestraße um etwa 300 Kfz/ 24h zu, im Bereich der neuen Muldebrücke ändert dieses zusätzliche Angebot nichts an den prognostizierten Verkehrsmengen. Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind in den **Abbildungen 17 und 18** (ohne Anschluss Walderseestraße) sowie **19 und 20** (mit Anschluss Walderseestraße) dargestellt.



Grafik 20: Verkehrsmengendifferenz Prognosenullfall - Planfall 2035 bei Neubau der Ostrandstraße (ohne Anschluss Walderseeestraße) und Integration der Karlstraße in die Tempo 30-Zone, ohne weitere Maßnahmen in der Innenstadt

Der Maßnahmenkomplex Ostrandstraße führt insbesondere auf der alten Muldebrücke, Friederikenplatz und Schlachthofstraße zu maßgeblichen Verkehrsreduktionen. Gegenüber dem Analysefall ist auch im Bereich der Karlstraße fast eine Halbierung der Verkehrsmenge festzustellen. Ein Großteil dieser Reduktion ist jedoch das Ergebnis allgemein rückläufiger Verkehrsmengen. Gegenüber dem Prognosenullfall nimmt der Verkehr auf der Karlstraße nur um etwa 20 % ab, was aus lärmtechnischer Sicht nicht spürbar ist. Durch die Gleichstellung der Karlstraße mit den benachbarten Straßen in einer Tempo 30 Zone kommt es auf parallel verlaufenden Straßen teilweise zu einer Verdreifachung des Verkehrs (z. B. Heinrich-Heine-Straße: Prognosenullfall 600 Kfz/24h, Planfall 1.300 Kfz/24h). Derartige Zunahmen sind in jedem Fall mit einem spürbaren Anstieg des Lärmpegels verbunden, wenngleich dieser bei einer guten Fahrbahnoberfläche noch unterhalb der gültigen Grenzwerte liegen dürfte.

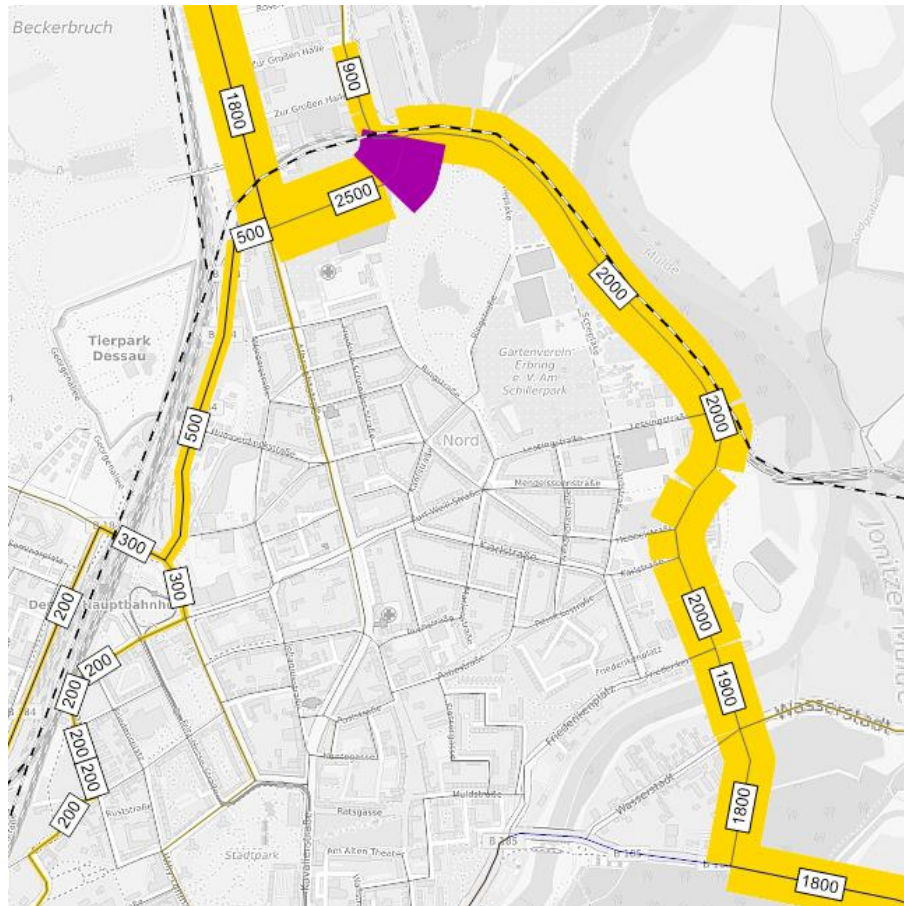
In Überlagerung des Neubaus der Ostrandstraße mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplanes und der City-Radiale kann die Bündelungsfunktion der Neubaustrecke noch erhöht werden. Die Belastung im Bereich der neuen Muldebrücke würde dann um weitere etwa 1.000 Kfz auf etwa 8.500 Kfz/24h ansteigen. Der Bereich nördlich der Lessingstraße profitiert von einer Verkehrsberuhigung der Innenstadt jedoch nur wenig. Auf dem Ringschluss Nord beträgt die prognostizierte Verkehrsmenge etwa 2.400 Kfz/ 24h ohne Anschluss der Walderseestraße bzw. 2.500 Kfz/ 24h mit diesem Anschluss. Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind in den **Abbildungen 21 und 22** (ohne Anschluss Walderseestraße) sowie **23 und 24** (mit Anschluss Walderseestraße) dargestellt.



Grafik 21: Verkehrsmengendifferenz Prognosenullfall - Planfall 2035 bei Neubau der Ostrandstraße (ohne Anschluss Walderseestraße) und Integration der Karlstraße in die Tempo 30-Zone, mit LAP-Maßnahmen und Aufwertung City-Radiale

Insgesamt ergeben sich nur geringe Unterschiede in der Verkehrsbelegung des Ringschluss Nord durch die Anbindung der Walderseestraße. Gemäß den Berechnungen im Verkehrsmodell führt ein Anschluss der Walderseestraße nicht zu Verkehr, der Dessau-Nord über den Ringschluss und die Roßlauer Allee umfährt. Hierfür sind die Umwege im Vergleich mit der Route über die Karlstraße und Wolfgangstraße zu groß. Die Walderseestraße dient vielmehr zwei Verkehrsbeziehungen:

- regionale Verkehre nutzen auf der Relation Roßlau – Oranienbaumer Chaussee nicht mehr die Straße durch das Gewerbegebiet Am Waggonbau sondern umfahren den Bahnübergang über die nördliche Albrechtstraße und die Walderseestraße
- Anteile der Quell- und Zielverkehre des Gewerbegebietes Am Waggonbau verlaufen über die Walderseestraße



Grafik 22: Spinnendarstellung der Durchgangsverkehre auf der Walderseestraße, mit LAP-Maßnahmen und Aufwertung City-Radiale (Gelb: Verkehre, die den lila markierten Straßenabschnitt befahren)

Das Ziel einer weitergehenden Verkehrsentlastung des Stadtteils Dessau-Nord wird mit einer Anbindung der Walderseestraße nicht erreicht. Vielmehr verbessert die Walderseestraße die auch im Bestand schon ausreichende Anbindung des Gewerbegebietes Am Waggonbau an die Albrechtstraße und darüber hinaus nach Südwesten.

Insgesamt trägt die Ostrandstraße zur Verkehrsentlastung in der Innenstadt bei. Den hohen Kosten für Neubau und Unterhaltung stehen jedoch vergleichsweise geringe Entlastungswirkungen gegenüber. Vor allem die Karlstraße wird wenig von ihrer derzeitigen Verkehrsfunktion verlieren, da die Verkehrsmengen gegenüber dem Prognose-Nullfall um nur ca. 20 % zurückgehen. Gleichzeitig ist bei einer Gleichsetzung der Karlstraße und ihrer Nebenstraßen durch die Ausweitung der Tempo 30 Zone in Dessau-Nord mit einem Anstieg der Verkehre in den Nebenstraßen des

Wohngebietes zu rechnen. Dem verkehrsplanerischen Gedanken einer Konzentration der Verkehrsmengen auf ausgewählten Straßen würde dies widersprechen.

Der Neubau der Ostrandstraße stellt eine Verbesserung für die stadtreionalen Verkehrsbeziehungen dar. Gleichzeitig werden – wenn auch in geringem Maße – Verkehre aus der Innenstadt bzw. dem Wohngebiet Dessau-Nord heraus verlagert. Kritisch ist die Maßnahme aus finanzieller Sicht zu bewerten, da sie in Bau und Unterhaltung mit erheblichen Kosten verbunden ist.

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

Tabelle 5: Bewertung der Maßnahme Ostrandstraße

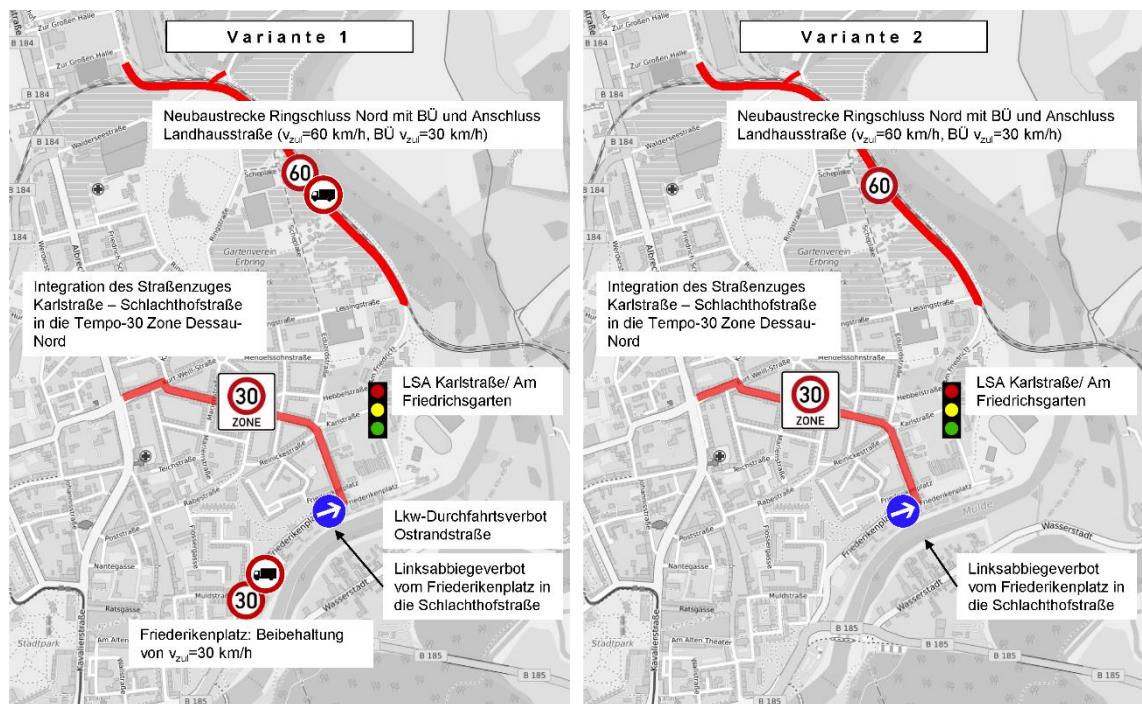
Die positiven und negativen Effekte der Ostrandstraße gleichen sich nahezu aus. Eine Übernahme der Maßnahme Ostrandstraße in das Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans wird daher nicht empfohlen. Eine Überbauung der Trasse sollte jedoch durch eine Flächensicherung verhindert werden. So steht der Korridor auch zukünftig zur Verfügung, wenn sich maßgebliche Randbedingungen ändern. Diese Bewertung der Maßnahme ist dabei unabhängig von der Anbindung der Walderseestraße. Aus heutiger Sicht erscheint die Anbindung der Walderseestraße nicht zielführend, weil in der Variantenuntersuchung nicht nachgewiesen werden konnte, dass sie die Effizienz der Ostrandstraße steigert.

6.4.2 Neubau Ringschluss Nord

Aufgrund der ungünstigen verkehrlichen Bewertung der Maßnahmen Ostrandstraße wurde eine Alternativvariante untersucht, bei der auf den aufwändigen Neubau einer Muldebrücke verzichtet wird. Hierfür wurde ein eigenständiges Kurzgutachten¹⁰ verfasst, dessen wesentliche Ergebnisse hier integriert werden sollen.

¹⁰ 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes, Teil Verkehrsuntersuchung zum „Ringschluss Nord“
im Auftrag der Stadtverwaltung Dessau-Roßlau
IVAS, 2017

In dem Gutachten wurden zwei Varianten des Ringschlusses Nord untersucht: Die Variante 1 greift gültige Stadtratsbeschlüsse auf, wodurch die bestehenden Regelungen auf der Straße Friederikenplatz grundsätzlich beibehalten werden. Der Ringschluss Nord ist in dieser Variante nicht für Schwerverkehrsfahrzeuge befahrbar. In Variante 2 werden verkehrsorganisatorische Maßnahmen ergriffen, um die Attraktivität der Ostrandstraße zu erhöhen, so z.B. Freigabe für Schwerverkehrsfahrzeuge, Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit am Friederikenplatz auf 50 km/h.



Grafik 23: Die beiden Varianten des „Ringschluss Nord“ im Vergleich

Beide Varianten wurden im Verkehrsmodell der Stadt implementiert. Dabei wurden auch die Verschiebungen der Durchgangs-, Quell- und Zielverkehre gemäß Kapitel 6.4.1 berücksichtigt. Der Prognose-Zielfall umfasst dabei alle empfohlenen Maßnahmen des VEP gemäß Kapitel 7.1. Die Ergebnisse der Umlegungen sind als Abbildungen Teil dieses Berichts:

Abbildung 25 Variante 1 im Prognose-Nullfall 2035, absolute Verkehrsstärken [Kfz/ 24 h]

Abbildung 26 Variante 1 im Prognose-Nullfall 2035, Differenzdarstellung Planfall zum Prognose-Nullfall

Abbildung 27 Variante 1 im Prognose-Zielfall 2035, absolute Verkehrsstärken [Kfz/ 24 h]

Abbildung 28 Variante 1 im Prognose-Zielfall 2035, Differenzdarstellung Planfall zum Prognose-Zielfall

Abbildung 29 Variante 2 im Prognose-Nullfall 2035, absolute Verkehrsstärken [Kfz/ 24 h]

Abbildung 30 Variante 2 im Prognose-Nullfall 2035, Differenzdarstellung Planfall zum Prognose-Nullfall

Abbildung 31 Variante 2 im Prognose-Zielfall 2035, absolute Verkehrsstärken [Kfz/ 24 h]

Abbildung 32 Variante 2 im Prognose-Zielfall 2035, Differenzdarstellung Planfall zum Prognose-Zielfall

Es können die folgenden wesentlichen verkehrlichen Wirkungen abgeleitet werden:

- In beiden untersuchten Varianten kann eine Entlastung der Karlstraße erreicht werden. Im Zielnetzfall der Variante 1 dürfte diese sogar mit einer akustisch wahrnehmbaren Lärmreduktion einhergehen (*Abbildungen 27 und 28*). Bei Variante 2 wird die Belastung der Karlstraße um etwa 40 % reduziert, was akustisch kaum relevant ist (*Abbildungen 31 und 32*). Gleichzeitig ist hier jedoch mit einer erheblich höheren Lärmbelastung im Bereich des Friederikenplatzes zu rechnen.
- Die Verkehrswirksamkeit des Ringschlusses Nord war in keiner untersuchten Varianten höher als die für die gesamte Ostrandstraße ermittelten Wirkungen (Kapitel 6.4.1). Im Vergleich zu diesen Untersuchungen fällt auf, dass aufgrund der fehlenden zweiten Muldebrücke zusätzliche Verkehre in die Innenstadt z.B. auf die Askanische Straße oder Kavalierstraße verlagert werden (z.B. *Abbildungen 26, 28 und 30*). Nur im Zielnetzfall der Variante 2 können diese Verlagerungen weitgehend vermieden werden (*Abbildungen 31 und 32*), allerdings unter Inkaufnahme der oben beschriebenen Verschlechterungen im Bereich des Friederikenplatzes (v.a. Lärmzunahme).

Aus gutachterlicher Sicht ist keine der beiden Maßnahmen geeignet, das Straßennetz von Dessau-Roßlau effizient und nachhaltig weiterzuentwickeln. Beide Ansätze sind mit den gleichen erheblichen Kosten verbunden, erzeugen jedoch nur wenige verkehrliche Verbesserungen wobei gleichzeitig auch bestehende Qualitäten (oder solche, die sich im Zielfall einstellen sollen) verschlechtert werden.

Variante 2, welche hinsichtlich der Verkehrswirkung des Ringschlusses Nord die besseren Ergebnisse im Verkehrsmodell aufwies, fußt auf einer Rücknahme beschlossener bzw. umgesetzter Maßnahmen der Verkehrsberuhigung am Friederikenplatz. Hier dürfte mit einem nicht unerheblichen Widerstand aus der Bevölkerung zu rechnen sein, wobei sich eine Umsetzung der Maßnahme kaum über die verkehrliche Wirksamkeit des Ringschlusses Nord begründen lässt. Die folgende Tabelle fasst die Bewertung der Maßnahme Neubau Ringschluss Nord zusammen.

		Sicherung stadtreionaler Mobilitätsbedürfnisse	Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten	Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes	Verkehrsentslastung in Wohngebieten und Zentrum	Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe	Hochwertige Straßenraumgestaltung	Stärkung Verkehrssicherheit	Gesamtbewertung
3.3	Neubau Ringschluss Nord	1	0	-2	0	1	0	0	0

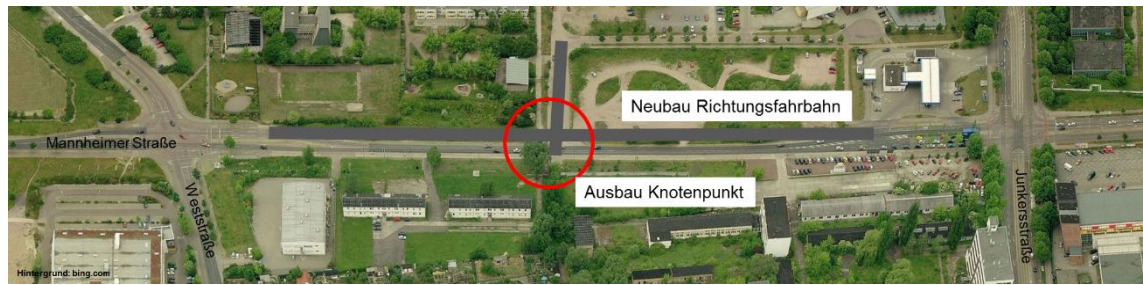
Tabelle 6: Bewertung der Maßnahme Neubau Ringschluss Nord

Es wird deutlich, dass die Maßnahmenbewertung ähnlich der zur gesamten Ostrandstraße ist. Aufgrund der ausbleibenden Entlastungswirkungen im Bereich Friederikenplatz und zusätzlichen Verkehrsverlagerungen in die Innenstadt ist der Punkt „Verkehrsentslastung in Wohngebieten und dem Zentrum“ eher schlechter als bei der Ostrandstraße zu bewerten.

Es existieren alternative Ansätze, wie die Verkehre in Dessau-Roßlau künftig auch ohne Umsetzung einer Ostrandstraße mit oder ohne Muldebrücke effizient organisiert werden können. Es wird daher nicht empfohlen, den Ringschluss Nord ohne Bau einer Muldebrücke im Maßnahmenkonzept des VEP zu berücksichtigen. Die Flächen für die Verkehrsstrasse sind jedoch weiterhin frei zu halten, damit der im Netzzusammenhang logische Korridor auch noch langfristig für eine Nutzung als Straße zur Verfügung steht.

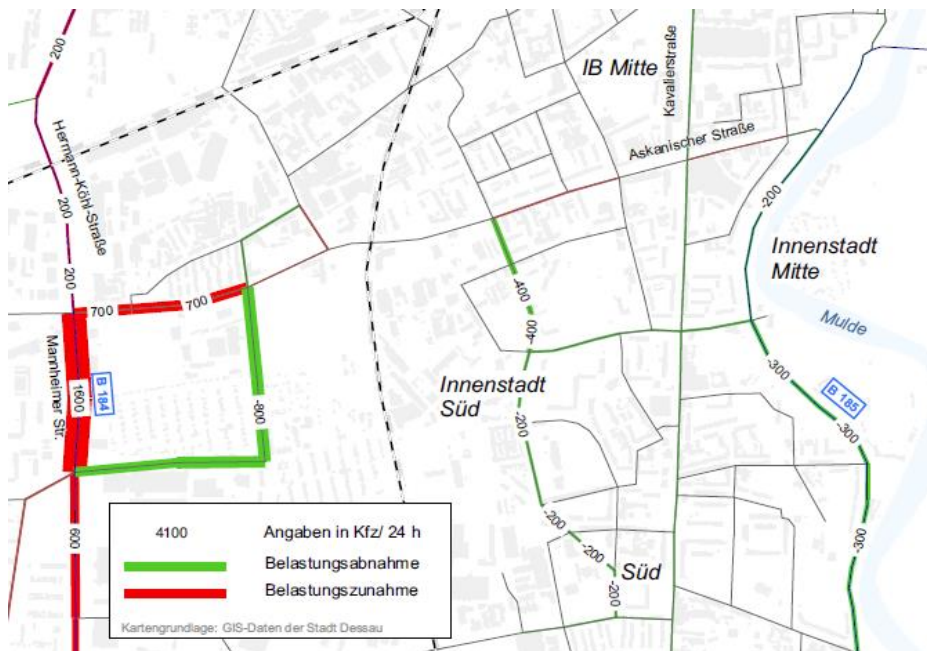
6.4.3 Neubau westl. Richtungsfahrbahn B 184 zwischen Junkersstraße und Weststraße (Planfall N2)

Mit dem Ziel ein leistungsfähiges Entlastungsstraßennetz im Zuge der wirtschaftsnah geführten Ortsdurchfahrt der B184 zu schaffen, wird bereits seit vielen Jahren der Neubau der westlichen Richtungsfahrbahn der B 184 zwischen Junkersstraße und Weststraße geplant. Gleichzeitig verspricht man sich von diesem Vorhaben eine weitere Entlastung von Wohngebieten und der Innenstadt sowie eine Entschärfung der in der Straßennetzanalyse festgestellten Leistungsfähigkeitsdefizite, vor allem an der Zufahrt zum Anhaltinischen Berufsschulzentrum und am Knoten Mannheimer Straße/ Junkersstraße.



Grafik 24: Maßnahmen im Bereich der Mannheimer Straße

Die Untersuchung dieses Planfalls im Verkehrsmodell zeigte, dass hinsichtlich der Durchgangsverkehre nur noch geringe Verlagerungen aus der Innenstadt heraus festzustellen sind, wenn dort organisatorische Maßnahmen nicht gleichzeitig die Durchfahrt erschweren.



Grafik 25: Verkehrsmengendifferenz Prognosenullfall - Planfall 2035 bei Neubau der westlichen Richtungsfahrbahn Mannheimer Straße, ohneverkehrsorganisatorische Maßnahmen in der Innenstadt

In Kombinationsnetzfällen konnte gezeigt werden, dass durch die Lärmschutzmaßnahmen V4 und V5 (Tempo 30 auf Heidestraße und Köthener Straße) durchaus Verlagerungen auf die Westtangente generiert werden können. Aufgrund der insgesamt rückläufigen Verkehrsmengen bis zum Prognosehorizont, ist jedoch gegenüber der Analyse keine Erhöhung der Verkehrsmenge festzustellen. Vielmehr wird das Analyseniveau mit etwa 14.000 Kfz/24h gehalten.

Das Ziel einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit dürfte mit der geplanten Maßnahme in jedem Fall erreicht werden. Eine maßgebliche Bündelung von zusätzlichen Verkehren auf der Mannheimer Straße über das Verlagerungspotential der LAP-Maßnahmen hinaus ist nicht nachgewiesen worden.

Die **Abbildungen 33 und 34** enthalten die verkehrlichen Wirkungen der Maßnahme in der Einzelbetrachtung ohne Berücksichtigung der Maßnahmen des LAP.

Der Neubau der westlichen Richtungsfahrbahn der Mannheimer Straße trägt in geringem Umfang dazu bei, Verkehre aus der Innenstadt oder Wohngebieten heraus zu verlagern. Bedeutender sind die positiven Effekte der Maßnahme auf die regionale Erreichbarkeit der Stadt im Allgemeinen und von Gewerbe- und Industriegebieten im Speziellen sowie die positiven Einflüsse auf die Verkehrssicherheit durch den Wegfall einer unsignalisierten, überlasteten Einmündung. Negativ zu bewerten sind hingegen die Folgen für die finanzielle Nachhaltigkeit durch die Vergrößerung der zu unterhaltenden Verkehrsflächen.

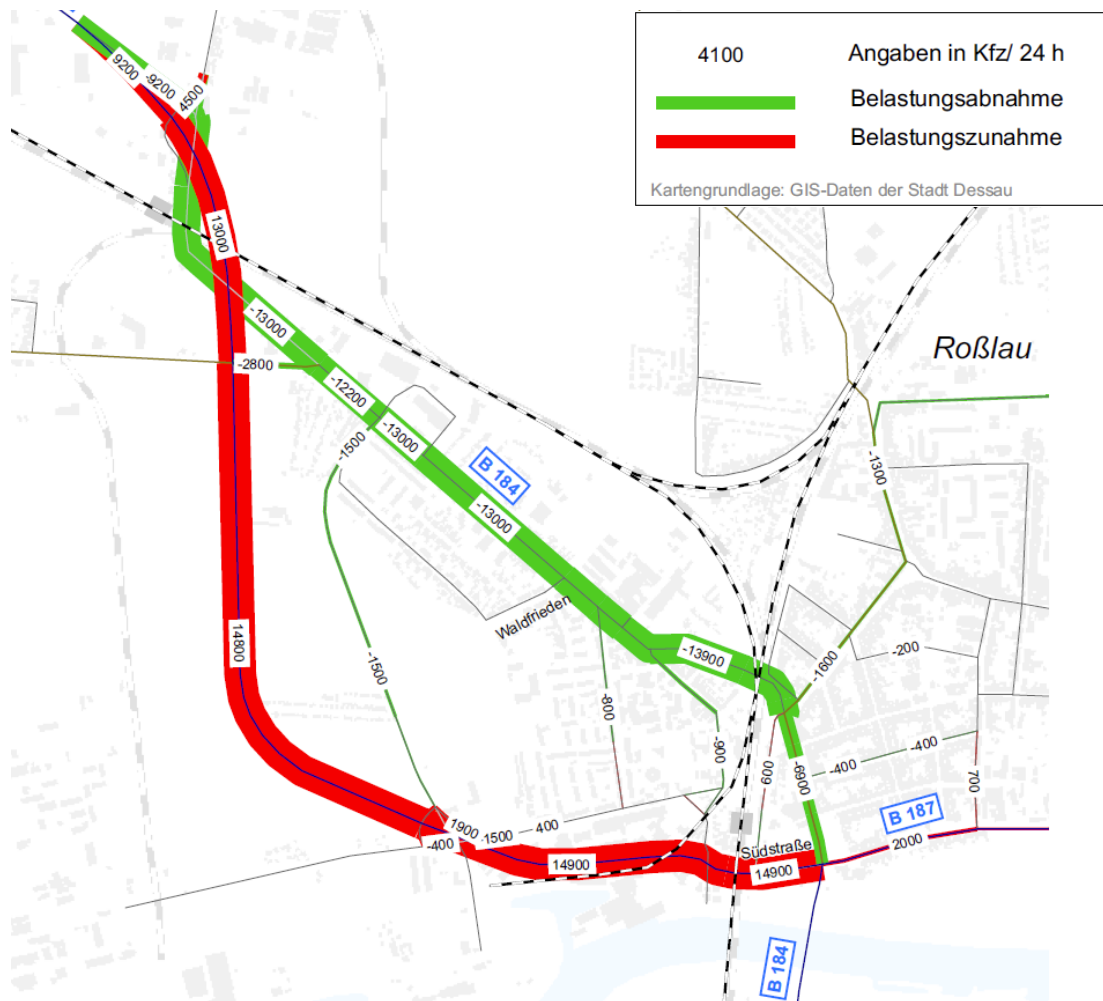
		Sicherung stadtregionaler Mobilitätsbedürfnisse	Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten	Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes	Verkehrsentlastung in Wohngebieten und Zentrum	Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe	Hochwertige Straßenraumgestaltung	Verbesserung Verkehrssicherheit	Stärkung Umweltschutz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

Tabelle 7: Bewertung der Maßnahme Neubau westliche Richtungsfahrbahn Mannheimer Straße

Den durchaus positiven Wirkungen der Maßnahme stehen die Investitionsaufwendungen und Unterhaltskosten gegenüber. Der Ausbau der Mannheimer Straße zwischen der Junkersstraße und der Weststraße ist für eine Übernahme in das Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans geeignet, besitzt jedoch nur infolge des massiven Erneuerungsbedarfs der bestehenden Verkehrsanlage eine erhöhte Priorität.

6.4.4 Neubau B 184, Ortsumgehung Roßlau/ Tornau (Planfall N3)

Die Ortslage Roßlau wird in weiten Teilen durch die hier verlaufende B 184 geprägt. Als Verbindung der Oberzentren Dessau-Roßlau und Magdeburg hat die B 184 eine große raumplanerische Funktion. Auch innerhalb der Stadt Dessau-Roßlau ist die Strecke als Anbindung des Pharmaparkes in Tornau, des Roßlauer Industriehafens etc. von großer Bedeutung. Aufgrund der Konflikte zwischen hoher Verkehrsbedeutung bzw. Verkehrsbelastung und der angrenzenden Wohnbebauung in der Magdeburger Straße und der Luchstraße (die B 184 ist ein Lärmschwerpunkt) ist bereits seit vielen Jahren der Neubau einer Ortsumgehung im Bundesverkehrswegeplan verankert. Die Ortsumgehung Roßlau/ Tornau ist im 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingeordnet.



Grafik 26: Belastungsänderungen beim Neubau der OU Roßlau/ Tornau im Prognosefall

Die Wirkung der B184 Ortsumgehung Roßlau/ Tornau wurde im Verkehrsmodell untersucht und die Bedeutung der Maßnahme für die Stadt bewertet. Es hat sich gezeigt, dass mit dem Neubau der Ortsumgehung die Verkehrsmengen auf der alten Trasse der B184 drastisch reduziert werden können. Auf der Magdeburger Straße sinken die Verkehrsmengen im Durchschnitt um 90 %, die Straße wird folglich ausschließlich von Anwohnern und Kunden der Einzelhandelseinrichtungen genutzt. Auch in der Luchstraße werden die Verkehrsmengen um mehr als 50 % reduziert. Auf beiden Straßen ist daher mit einer deutlich spürbaren Abnahme der Lärmimmissionen zu rechnen, erst recht, wenn zusätzlich das im Lärmaktionsplan geforderte Tempolimit von 30 km/h eingeführt wird. Gleichzeitig führt die neue Trasse weitgehend durch unbebautes Gebiet oder gewerblich genutzte Flächen, wodurch die Verlärmung anderer Wohnstandorte vermieden wird.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung werden zwei Knotenpunkte, an denen unzureichende Verkehrsqualitäten festgestellt wurden, umgebaut. Der Abzweig der B 184 nach Rodleben wird durch einen neuen Knotenpunkt etwas weiter westlich ersetzt. Der Kreuzungspunkt zwischen B 184, B 187 und der Elbebrücke wird umgebaut, da hier die Ortsumgehung als

vierter Knotenarm ergänzt wird. Vor dem Hintergrund einer prognostizierten Verkehrsbelastung des Knotenpunkts von etwa 23.000 Kfz/ 24h könnte die Einrichtung eines Kreisverkehrs untersucht werden. Unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen könnte so an dieser Stelle nicht nur eine sichere Knotenpunktform etabliert werden, sondern auch der Verkehrsablauf verbessert werden.

In den **Abbildungen 35 und 36** sind die Kfz-Verkehrsmengen im Prognose-Mitfall und das Differenznetz zum Prognosenullfall dargestellt

Insgesamt trägt die Maßnahme besonders zur Verbesserung der stadtreionalen Verkehre und zur Anbindung von Gewerbeflächen an leistungsfähige Verkehrsachsen bei. Hierbei ist besonders der nördlich von Tornau liegende Pharmapark hervorzuheben, der in den kommenden Jahren erheblich erweitert werden soll. Darüber hinaus ist mit einer wesentlichen Entlastung der Siedlungsbereiche von Roßlau vom Verkehrslärm zu rechnen. Da die Strecke weitestgehend außerhalb geschlossener Ortschaften verlaufen wird, ist der Bund Baulastträger. Somit sind die Investitions- und Unterhaltskosten überwiegend durch den Bund zu tragen.

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

Tabelle 8: Bewertung der Maßnahme Ortsumgehung Roßlau/ Tornau

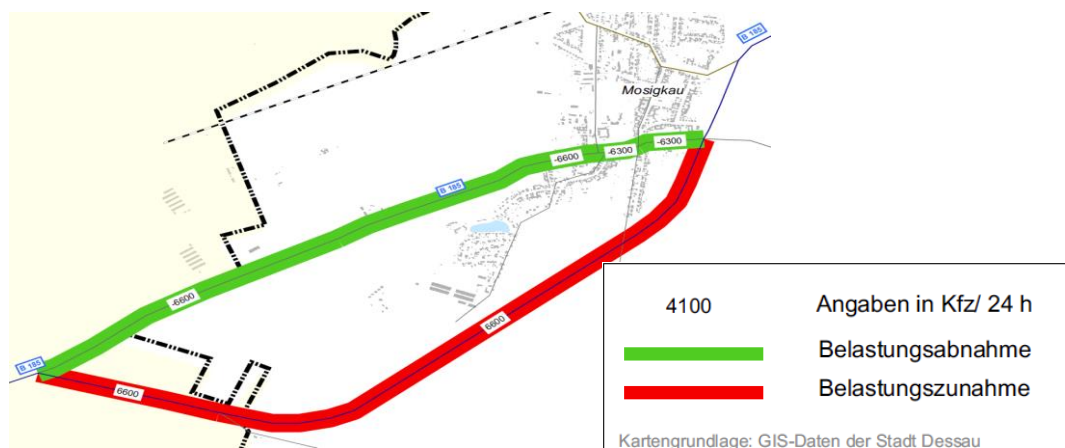
Der Neubau der OU Roßlau/ Tornau wird zur Übernahme ins Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans empfohlen. Die Stadt sollte sich daher weiter dafür einsetzen, dass die vom Bund gestarteten Planungen baldmöglichst in eine Umsetzung der Maßnahme münden.

Bis dahin ist seitens der Stadt mit geeigneten Maßnahmen den erkannten Defiziten im Bereich Roßlau entgegenzuwirken. Der LAP sieht hier bereits eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen vor. Am Knotenpunkt Magdeburger Straße/ Roßlauer Straße sollte die Unfallsituation detailliert beobachtet werden. Falls sich hier aufgrund der hohen Knotenpunktauslastung eine Unfallhäufung zeigen sollte, ist die Errichtung einer Lichtsignalanlage bis zum Umbau des Knotenpunktes im Zuge des Neubaus der Ortsumgehung in Betracht zu ziehen.

6.4.5 Neubau B 185 Ortsumgehung Mosigkau (Planfall N4)

Die B 185 verbindet Dessau-Roßlau mit den Mittelzentren Köthen (Anhalt) und Bernburg (Saale) und darüber hinaus über die B6n mit dem Harz und dem südlichen Niedersachsen. Derzeit ist die B 185 daher Teil einer wichtigen Ost-West-Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 7, A 14 und A9. Perspektivisch dürfte jedoch die südlich von Dessau-Roßlau geplante B 6n als Verbindung zwischen Köthen (Anhalt) und der A 9 nördlich von Wolfen diese Verbindungsfunktion abdecken. Als Verbindung zwischen Dessau-Roßlau und Köthen (Anhalt) wird die B 185 aber ihre Verbindungsfunktion behalten. Durch die engen Pendlerverflechtungen zwischen beiden Städten rechnet man auch in der Prognose noch mit einer Verkehrsbelegung von etwa 6.600 Kfz/ 24 h in der Ortsdurchfahrt Mosigkau (- 27 % gegenüber der Analyse).

Die Ortsumgehung von Mosigkau ist Bestandteil des 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplanes, wo sie im weiteren Bedarf eingeordnet ist. Im Rahmen des VEP wurden die Wirkungen noch einmal im Verkehrsmodell geprüft und die Maßnahme hinsichtlich ihrer Bedeutung für Dessau-Roßlau bewertet.



Grafik 27: *Belastungsänderungen beim Neubau der OU Mosigkau im Prognosefall*

Durch die Ortsumgehung kann die Ortslage von Mosigkau vollständig vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Hierdurch eröffnen sich Möglichkeiten, den Straßenraum verträglicher zu gestalten und besser ins Ortsbild einzupassen.

In den **Abbildungen 37 und 38** sind die Kfz-Verkehrsmengen im Prognose-Mitfall und das Differenznetz zum Prognosenullfall dargestellt.

Mit dem Bau der Ortsumgehung wird die Straßenverbindung zwischen Dessau-Roßlau und seinem südwestlichen Umland gestärkt. Da die Neubautrasse ausschließlich außerorts verlaufen wird, ist der Bund zuständiger Baulastträger. Somit sind die Investitions- und Unterhaltskosten überwiegend durch den Bund zu tragen.

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

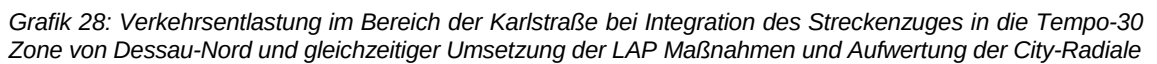
Tabelle 9: Bewertung der Maßnahme Ortsumgehung Mosigkau

Der Neubau der OU Mosigkau wird zur Übernahme ins Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplanes empfohlen. Die Stadt sollte sich daher weiter dafür einsetzen, dass die vom Bund zu veranlassenden Planungen begonnen werden. Sollte sich die Maßnahme auf nicht absehbare Zeit verschieben, ist seitens der Stadt zu prüfen, ob eine Ausweitung der Tempo-30 Strecke in Mosigkau auf alle angebauten Abschnitte der Ortsdurchfahrt die Defizite im Lärmschutz beheben kann.

6.5 Ergänzende Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz

6.5.1 Integration der Karlstraße und Schlachthofstraße in Tempo-30 Zone Dessau-Nord (Planfall K3)

Die Integration der Karlstraße und der Schlachthofstraße in die Tempo-30 Zone von Dessau-Nord ist im Zusammenhang mit dem Neubau der Ostrandstraße bereits verkehrlich untersucht worden. Durch die Betrachtung einer Integration der Karlstraße und Schlachthofstraße in die Tempo-30 Zone Dessau-Nord ohne den Neubau der Ostrandstraße wird untersucht, ob diese Maßnahme einen Beitrag zur Verkehrsentslastung in Dessau Nord als Einzelmaßnahme leisten kann. Gegenüber dem Prognosenullfall und in Überlagerung mit den Maßnahmen der Verkehrsverdrängung aus der Innenstadt heraus kann durch die Integration der Karlstraße, Schlachthofstraße und Friederikenplatz in die Tempo-30 Zone die Verkehrsstärke auf dem Straßenzug um 1.400 bis 1.900 Kfz/ 24h reduziert werden. Dies entspricht einem Rückgang von max. 30 % gegenüber dem Prognosenullfall. Ein derartiger Rückgang ist aus lärmtechnischer Sicht für das menschliche Ohr jedoch nicht wahrnehmbar.



In den **Abbildungen 39 und 40** sind die Kfz-Verkehrsmengen im Prognose-Mitfall und das Differenznetz zum Prognosenullfall dargestellt.

Die Integration der Karlstraße und Schlachthofstraße kann einen kleinen Beitrag zur Verkehrsentslastung des Straßenzugs leisten. Gegenüber dem Rückgang aufgrund der demografischen Entwicklung der Stadt, hat dieser Beitrag aus lärmtechnischer Sicht aber kaum eine Wirkung. Die finanzielle Nachhaltigkeit der Maßnahme ist als positiv einzuschätzen, da die mit der Umsetzung

verbundenen Kosten sehr gering sind und keine neuen laufenden Unterhaltskosten anfallen. Ungünstig könnte sich die Maßnahme auf die Begreifbarkeit des Straßennetzes auswirken. Auch mit Umsetzung der Maßnahme ist die Verkehrsbelastung auf der Karlstraße deutlich höher als in den umliegenden Straßen. Sie wird daher weiterhin als eine höherwertige Sammelstraße im Gebiet wahrgenommen. Die Leistungsfähigkeitsgrenzen für Rechts-vor-Links-Knotenpunkte werden zwar noch nicht erreicht, mit spürbaren Wartezeiten für einige Verkehrsteilnehmer ist aber zu rechnen. Im ungünstigsten Fall kann sich dies sogar negativ auf die Verkehrssicherheit an den Knotenpunkten auswirken.

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

Tabelle 10: quantitative Bewertung der Maßnahme Integration der Karlstraße/ Schlachthofstraße in die Tempo-30 Zone von Dessau-Nord

Es sind sehr geringe positive Wirkungen zu verzeichnen, denen die Verschlechterung der Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele und der Begreifbarkeit des Straßennetzes gegenüberstehen. Die Maßnahme wird für eine Übernahme in das Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans nicht empfohlen.

6.5.2 Straßenzug Raguhner Straße – Lutherstraße – Bernburger Straße

Durch die Maßnahmen des LAP können maßgebliche Lärmschwerpunkte eliminiert werden. Durch die Einführung von Tempo 30 auf der Heidestraße sank die Verkehrsstärke auf dem Straßenzug im Verkehrsmodell um bis zu 90 %. Die Fahrzeuge wurden dabei insbesondere auf die parallel verlaufenden Bundesstraßen (Mannheimer Straße und Ludwigshafener Straße) verdrängt. Etwa ein Drittel der Verkehre von der Heidestraße werden aber auch auf den Straßenzug Raguhner Straße – Lutherstraße – Bernburger Straße verlagert, der sich in Abschnitten durch eine gründerzeitliche Wohnbebauung auszeichnet. Hier ist mit Verkehrszunahmen zu rechnen, die zu einer akustisch wahrnehmbaren Steigerung des Verkehrslärms führen.



Grafik 29: Vorgeschlagene Maßnahmen im Bereich Raguhner Straße – Lutherstraße – Bernburger Straße

Zur Vermeidung zusätzlicher Lärmbelastungen im oben genannten Straßenzug wird empfohlen, den Lutherplatz, die Lutherstraße, die Melanchtonstraße und die südliche Bernburger Straße in die bestehende Tempo-30 Zone zu integrieren. Darüber hinaus wird empfohlen die Raguhner Straße nördlich der Melanchtonstraße linienhaft mit Tempo 30 zu beschildern. Diese Maßnahmen dürften zu einer Verlagerung von Verkehren auf die Friedhofstraße und die Heidestraße führen, die dort verträglich abzuwickeln sein dürften. Angesichts des guten Ausbaustandes der Straßen ist auch nicht damit zu rechnen, dass gesetzliche Lärmgrenzwerte wieder überschritten werden.

Die Erweiterung der Tempo-30 Zone im Bereich der südlichen Bernburger Straße und der Lutherstraße/ Lutherplatz sowie die linienhafte Tempo 30 Beschilderung auf der nördlichen Raguhner Straße trägt zur Entlastung der Wohngebiete südlich der Friedhofstraße bei. Gleichzeitig kann dadurch auch die Bündelungsfunktion des Innenstadtrings im Bereich der Friedhofstraße gestärkt werden. Die finanzielle Nachhaltigkeit ist aufgrund der geringen Kosten der Maßnahme als positiv einzuschätzen.

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

Tabelle 11: Bewertung der Maßnahme Verkehrsberuhigung Lutherstraße

Die positiven Effekte der Maßnahme überwiegen, weshalb eine Übernahme in das Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans empfohlen wird. In einer detaillierten verkehrsplanerischen Untersuchung sollten die konkreten Verlagerungswirkungen überprüft werden.

6.5.3 Ausbau Innenstadttring Abschnitt Bitterfelder Straße – Elisabethstraße

Für regionale Verkehre und innerstädtische Tangentialverkehre ist mit dem Tangentennetz ein leistungsfähiges und weitgehend konfliktfreies Hauptverkehrsnetz geschaffen worden. Im Binnenverkehr konzentriert sich noch viel Verkehr auf dem ehemaligen Bundesstraßenkreuz. Mit den Maßnahmen des LAP sowie der Umgestaltung der City-Radiale werden bereits Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehren in weniger konfliktträchtige Straßenräume geplant. Einer dieser Straßenzüge ist der Innenstadttring, welcher aus Bitterfelder Straße, Elisabethstraße, Amalienstraße, Friedhofstraße und Gliwicer Straße gebildet wird. Durch die oben genannten Maßnahmen wird seine Verkehrsbedeutung deutlich gestärkt, was auch an steigenden Verkehrszahlen zu erkennen ist.

Im derzeitigen Zustand sind Teile der Strecke nicht geeignet als Innenstadttring zu fungieren. Hier ist insbesondere der nördliche Abschnitt mit der Elisabethstraße und Bitterfelder Straße hervorzuheben. Ein schlechter Fahrbahnbelag sowie eine kurvige Linienführung machen ein zügiges Vorankommen, wie es von Fahrzeugführern auf Hauptnetzstraßen erwartet wird, nur schwer möglich. Es wird daher empfohlen die in den letzten Jahren frei gewordenen Flächen in der Nähe des alten Räucherturms für eine Neutrassierung des Stadtringes zu nutzen. Der Fokus sollte dabei auf einer direkteren Linienführung und einer reduzierten Zahl von Anliegern liegen. Folgende Grafik illustriert grundsätzlich mögliche Linienführungen.



Grafik 30: Trassierungsoptionen des Innenstadtrings im Bereich des Alten Rächerturms

Die Trasse sollte dabei weiterhin Anschlüsse zur westlichen und östlichen Elisabethstraße behalten. Nur so kann sie ihre Aufgabe, Quell- und Zielverkehre des Zentrums effektiv aufzunehmen und zu verteilen, erfüllen.

Die positiven Wirkungen des Ausbaus des Innenstadtringes West überwiegen insgesamt die ungünstigen Aspekte der Maßnahme. Die Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele wird deutlich verbessert. Darüber hinaus unterstützt der Ausbau die Ansätze zur Verlagerung von Verkehren aus der Innenstadt heraus durch die Bereitstellung einer leistungsfähigen Alternativtrasse. Eine Aufwertung des Stadtraums zwischen Innenstadt und Bahntrasse durch den Bau der Straße könnte auch ein Impuls für eine städtebauliche Entwicklung der westlichen Quartiere des Theaterviertels sein.

		Sicherung stadtrögender Mobilitätsbedürfnisse Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes Verkehrsentlastung in Wohngebieten und Zentrum Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe Hochwertige Straßenraumgestaltung Stärkung Verkehrssicherheit Gesamtbewertung								
4.3	Innenstadtring West	1	2	-1	2	0	1	1	-1	5

Tabelle 12: Bewertung der Maßnahme Innenstadtring West

Der Ausbau des Innenstadtrings im Abschnitt Bitterfelder Straße – Elisabethstraße wird zur Übernahme in das Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans empfohlen. In einer detaillierten städtebaulichen und verkehrsplanerischen Untersuchung sollten geeignete Trassenvarianten sowie deren Vernetzung mit dem bestehenden Straßennetz untersucht werden.

6.5.4 Neubau des Knotenpunkts Askanische Straße/ Ludwigshafener Straße

Im Rahmen der Bewerbung zur Landesgartenschau 2022 hat die Stadt Dessau-Roßlau eine städtebauliche Aufwertung des Übergangs zwischen dem Stadtzentrum Dessaus und der Mulde vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist die südliche Verlagerung der Einmündung Askanische Straße/ Ludwigshafener Straße geplant.

Der bestehende Knotenpunkt Askanische Straße/ Ludwigshafener Straße betont die Fahrbeziehung zwischen der Innenstadt und der nördlichen Ludwigshafener Straße und fördert damit das Durchfahren des Stadtzentrums auf der Askanischen Straße. Gleichzeitig ist die Anbindung der Innenstadt an dieser Stelle aber unerlässlich, da im Osten der Innenstadt kein adäquater alternativer Anschlusspunkt des Zentrums besteht. Entweder werden erhebliche Umwege erforderlich (Route Franzstraße – Gliwicer Straße) oder sensible Wohnbereiche auf engen Wohnstraßen durchquert (Route Muldstraße – Schloßplatz).

Mit einer Verlegung des Knotenpunktes nach Süden und einem Abkröpfen der Askanischen Straße vom Knotenpunkt Steinstraße an, könnten zahlreiche verkehrliche und städtebauliche Ziele erreicht werden:

- Erhalt der östlichen Anbindung der Innenstadt
- Rückbau der Fahrbahnflächen auf das erforderliche Maß



Grafik 31: Anbindungsoption der Askanischen Straße an die Ludwigshafener Straße

- Attraktivitätsverlust der Askanischen Straße für den Durchgangsverkehr
- Stärkung des südlichen Innenstadtrings (Friedhofstraße)
- Betonung der Innenstadtanbindung mit Durchführung der Steinstraße
- Schaffung städtebaulicher Entwicklungsflächen südlich des Stadtschlusses (Johannbau)
- Gewährleistung der erforderlichen Baulänge für die geplante Unterführung der Ludwigshafener Straße (B 185) im Bereich Johannbau/ Mühleninsel

		Sicherung stadtreionaler Mobilitätsbedürfnisse Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes Verkehrsbelastung in Wohngebieten und Zentrum Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe Verbesserung Straßenraumgestaltung Stärkung Umweltsicherheit Gesamtbewertung								
4.4	Abkröpfen Askanische Straße	0	0	1	1	0	2	1	0	5

Tabelle 13: Bewertung der Maßnahme Knotenpunkt Askanische Straße/ Ludwigshafener Straße

Die Umsetzung der Maßnahme kann einen wirksamen Beitrag zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt leisten und exponierte städtebauliche Entwicklungspotentiale für eine Aufwertung des Stadteingangs Ost freimachen.

6.5.5 Neubau der Ludwigshafener Straße in einem Trogbauwerk mit Grünbrücke zwischen Askanischer Straße und Friederikenplatz

Die Bewerbungsunterlagen zur Landesgartenschau 2022 in Dessau-Roßlau sehen als ein zentrales Element eine Aufwertung des Zugangs vom Zentrum der Stadt zur Mulde vor. Derzeit verläuft durch den hierfür am besten geeigneten städtischen Raum zwischen Schloss und Mulde die Ludwigshafener Straße (B 185) als vierstreifige Straße mit einer Verkehrsbelastung von fast 30.000 Kfz/ 24h. Da an der grundsätzlichen Lage der Straße an dieser Stelle nichts geändert werden kann, sind Optionen für eine möglichst verträgliche Eingliederung der Trasse diskutiert worden. Im Ergebnis entstand die Idee, die Ludwigshafener Straße zwischen Friederikenplatz und Askanischer Straße über eine möglichst lange Strecke in ein Trogbauwerk zu verlegen, dass im Bereich der Sichtachsen zwischen Mulde und Schloss eine Grünbrücke erhalten soll. So entsteht oberflächlich ein Stadtraum, der ein ungestörtes Erreichen der Mulde von Zentrum aus gewährleisten soll. Gleichzeitig wird die Bundesstraße im Tunnel in ihrer auch zukünftig unverändert hohen Verkehrsfunktion nicht beeinträchtigt. Der Bau dieses Trogbauwerkes bedingt die Umverlegung des bestehenden Knotenpunktes der Askanischen Straße nach Süden (Kapitel 6.5.4).

Aus verkehrlicher Sicht besteht im betrachteten Bereich kein akuter Handlungsbedarf, sodass die Maßnahme ausschließlich durch städtebauliche Aspekte begründet ist. Eine detaillierte verkehrliche Bewertung der Maßnahme, wie dies für die anderen Maßnahmen im Rahmen des VEP gemacht wurde, ist vor diesem Hintergrund nicht sinnvoll. Die Verlegung der Ludwigshafener Straße in ein Trogbauwerk mit Grünbrücke wird daher aufgrund ihrer hohen städtebaulichen Bedeutung für die Übernahme ins Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplanes empfohlen.

6.5.6 Beseitigung von Unfallhäufungsstellen

Im Rahmen der Analyse sind vier Unfallhäufungsstellen identifiziert worden, an denen über mehrere Jahre ein deutlich erhöhtes Unfallgeschehen festzustellen war. Für die **Museumskreuzung** wird mit der Aufwertung der City-Radiale und der Umsetzung der LAP-Maßnahmen ein deutlicher Verkehrsrückgang erwartet. Hier wird durch die Unfallkommission weiter zu beobachten sein, inwiefern diese Maßnahmen bereits zur Unfallreduktion beitragen.

An der Kreuzung **Mannheimer Straße/ Junkersstraße** fallen Unfälle im Längsverkehr auf. Hier ist im Rahmen des VEP eine Leistungssteigerung des Knotenpunktes durch den vierstreifigen

Ausbau der Mannheimer Straße bis zur Weststraße geplant. Die damit verbesserte Verkehrssqualität in der nördlichen Knotenpunktzufahrt könnte zur Minderung der Unfälle im Längsverkehr beitragen.

Am Knotenpunkt **Mannheimer Straße/ Argenteuiler Straße** geschahen 2015 zahlreiche Unfälle im bis dahin frei geführten Rechtsabbieger von Norden nach Westen. Dieser Abbieger ist 2016 in die Signalisierung integriert worden, was zu einem Rückgang der Unfallzahlen führen sollte. Außer der Fortführung der Beobachtung des Knotenpunktes durch die Unfallkommission sind hier im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zunächst keine Maßnahmen erforderlich.

Der **Abzweig der Roßlauer Allee von der Albrechtstraße** im Norden von Dessau hat sich als Unfallhäufungsstelle herausgestellt. Neben Unfällen im Längsverkehr in der nördlichen Albrechtstraße kommt es auch häufig zu Unfällen zwischen parallel nach links abbiegenden Fahrzeugen aus der Roßlauer Allee in die Albrechtstraße. Die langfristige Umgestaltung des Knotenpunkts in einen kleinen Kreisverkehr mit Bypass von Norden nach Westen war bereits in der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans verankert. Aufgrund ihrer positiven Effekte für die Verkehrssicherheit an dieser Unfallhäufungsstelle ist eine erneute Verankerung dieser Maßnahme in das Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans zu empfehlen.

Zu den übrigen Kreuzungen oder Strecken mit erhöhter Unfallhäufigkeit lagen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes keine ausreichend detaillierten Daten zum Unfallgeschehen vor, um konkrete Maßnahmenansätze zu entwickeln. Die auffälligen Bereiche sollten weiterhin durch die Unfallkommission beobachtet werden um wirksame Maßnahmen zur Unfallvermeidung entwickeln zu können. Eine differenzierte Bewertung der Maßnahmen zum Abbau von Unfallhäufungsstellen erscheint vor dem Hintergrund der hohen Wertigkeit der Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht zielführend. Vielmehr sollten die Maßnahmen generell in das Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans übernommen werden.

6.6 Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen

Im Abgleich der Maßnahmen untereinander zeigt sich, dass einzelne Maßnahmen stärker zur Erreichung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans beitragen als andere.

		Sicherung stadtregionaler Mobilitätsbedürfnisse Sicherung innerstädtischer Erreichbarkeiten Finanzielle Nachhaltigkeit des Straßennetzes Verkehrsentlastung in Wohngebieten und Zentrum Bessere Verkehrsanbindung Gewerbe Hochwertige Straßenraumgestaltung Stärkung Verkehrssicherheit 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 Ringschluss Nord	1	0	-2	0	1	0	0	0	0
3.4	Neubau OU Roßlau/ Tornau	2	0	-1	2	2	1	1	1	8
3.5	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
4.4	Abkröpfen Askanische Straße	0	0	1	1	0	2	1	0	5
4.5	Trogbauwerk Ludwigshafener Straße	0	0	-2	0	0	2	0	1	1

Tabelle 14: Bewertung aller Maßnahmenansätze des Verkehrsentwicklungsplans in der Übersicht

Die Maßnahmen des LAP und der Neubau der B184-Ortsumgehung von Roßlau/ Tornau tragen überdurchschnittlich zur Erreichung der Zielstellungen des Verkehrsentwicklungsplans bei. Besonders positiv stellt sich auch die Aufwertung der City-Radiale dar, durch deren Umsetzung zahlreiche städtebauliche und verkehrliche Defizitbereiche in der Innenstadt beseitigt werden. Bei den übrigen Maßnahmen mit einer Gesamtbewertung von 5 oder besser überwiegen die positiven Effekte die kritischen Wirkungen derart, dass eine Übernahme ins Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplans sinnvoll erscheint. Die Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen werden aufgrund ihrer hohen gesellschaftlichen Bedeutung unabhängig von einer differenzierten Bewertung ins Maßnahmenkonzept übernommen. Gleiches gilt für die städtebaulich begründete Maßnahme der Unterführung der Ludwigshafener Straße im Bereich der Mühleninsel.

Ungünstige Bewertungen mit Gesamtbewertungen deutlich unter 4 haben sich bei den folgenden Maßnahmen ergeben. Im Maßnahmenkonzept sollte wie folgt mit diesen Maßnahmen verfahren werden:

- Neubau der Ostrandstraße mit/ ohne Anbindung der Walderseestraße und Neubau Ringschluss Nord: Vor dem Hintergrund insgesamt rückläufiger Verkehrszahlen in der Prognose konnte die entlastende Wirkung der Ostrandstraße bzw. des Ringschluss Nord für Dessau-Nord nicht mehr nachgewiesen werden. Der Streckenneubau sollte daher aus heutiger Sicht nicht weiter verfolgt werden. Eine Flächenfreihaltung ist jedoch zweckmäßig, sodass die Trasse auch zukünftig zur Verfügung steht, falls sich maßgebliche Randbedingungen ändern, und die Bewertung der Ansätze positiver ausfällt.
- Integration der Karlstraße/ Schlachthofstraße in die Tempo-30 Zone Dessau-Nord: Diese Maßnahme verfolgt das Ziel den dicht bebauten Stadtteil Dessau-Nord von Verkehr/ Verkehrslärm zu entlasten. Im Verkehrsmodell konnten jedoch weder maßgebliche Verkehrsverlagerungen aus dem Wohngebiet Dessau-Nord noch lärmtechnisch relevante Entlastungen durch die Maßnahme nachgewiesen werden.

7. Zusammenstellung des Maßnahmenkonzepts

7.1 Zusammenstellung der Maßnahmen

Im Rahmen der Maßnahmenbewertung konnten zahlreiche Maßnahmen identifiziert werden, die geeignet sind die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans, Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung zu erfüllen. Die Priorität der zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen resultiert aus den folgenden Umsetzungshorizonten, die sich aus ihrer verkehrlichen Wirksamkeit und der baulich oder politisch begründeten Dringlichkeit ergeben.

Num- mer	Maßnahme	Umset- zungshori- zont	Anmerkung
1.1	Einführung Tempo 30 auf der Askanischen Straße zwischen Kavallerstraße und Ludwigshafener Straße	Kurzfristig	Lärmaktionsplan
1.1.1	Rückbau der Askanischen Straße zwischen Kavallerstraße und Ludwigshafener Straße auf eine durchgehende Fahrspur je Richtung, Ausbau anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen, Verbesserung Querungssituation für Fußgänger und Stadtbegrünung	Kurzfristig	Lärmaktionsplan
1.1.2	südliche Verschiebung des Knotenpunkts Askanischen Straße/ Ludwigshafener Straße	Mittelfristig	Revitalisierung Stadteingang Ost
1.2	Einführung Tempo 30 auf der Franzstraße	Kurzfristig	Lärmaktionsplan
1.3	Einführung Tempo 30 auf der Heidestraße zwischen Gliwicer Straße und Tempelhofer Straße	Kurzfristig	Lärmaktionsplan
1.4	Einführung Tempo 30 Kavallerstraße und Albrechtsplatz	Kurzfristig	Lärmaktionsplan
1.5	Einführung Tempo 30 Köthener Straße zwischen Alte Straße und Diesdorfer Straße	Kurzfristig	Lärmaktionsplan
1.6	Einführung Tempo 30 Wolfgangstraße	Kurzfristig	Lärmaktionsplan
1.7	Einführung Tempo 30 Magdeburger Straße/ Luchstraße zwischen Südstraße und 150m nördlich Waldfrieden	Kurzfristig	Lärmaktionsplan
2	Aufwertung der City Radiale – Grundhafter Ausbau der Kavallerstraße und Albrechtsplatz mit Rückbau der Kfz-Flächen	Kurz- bis Mit- telfristig	Umfeldgestaltung Bauhausmuseum (2018/2019 realisiert)/ Revitalisierung Innenstadt
3.1	Neubau westliche Richtungsfahrbahn Mannheimer Straße zwischen Junkersstraße und Weststraße mit Neubau eines LSA-Knotenpunktes an der Einmündung Am Plattenwerk	Kurzfristig	zeitl. Koordinierung mit Sanierung der östlichen Richtungsfahrbahn

3.3	Neubau der Ortsumgehung Roßlau/ Tornau – Einwirkung der Stadt auf schnelle Umsetzung durch den Bund	Kurz- bis Mittelfristig	Bundesverkehrswegeplan/ vordringlicher Bedarf
3.4	Neubau der Ortsumgehung Mosigkau - Einwirkung der Stadt auf schnelle Umsetzung durch den Bund	Mittel- bis Langfristig	Bundesverkehrswegeplan/ weiterer Bedarf
3.5	Neubau der B 185 Ludwigshafener Straße zwischen Friederikenplatz und Askanischer Straße in Trog- bzw. Tunnelbauwerk mit Überführungen für Fuß- und Radverkehr – städtebauliche Verbesserung des Muldezugangs vom Zentrum	Langfristig	Revitalisierung Stadteingang Ost
4.2	Erweiterung der Tempo 30-Zone auf die südliche Bernburger Straße, Lutherstraße, Lutherplatz und Melanchtonstraße, Einführung Tempo 30 Raguhner Straße	Kurzfristig	Folgemaßnahme der LAP-Maßnahme Heiðestraße
4.3	Ausbau des Innenstadtrings im Abschnitt Amalienstraße – Bitterfelder Straße mit verbesserter Linienführung	Mittel- bis Langfristig	Realisierung bei grundhaften Ausbaubedarf Bitterfelder Str.
5	Umbau des Knotenpunktes Roßlauer Allee/ Albrechtstraße zu einem kleinen Kreisverkehrsplatz mit Bypass	Mittel- bis Langfristig	Realisierung bei grundhaften Ausbaubedarf des LSA-Knotens

Tabelle 15: Zusammenstellung der Maßnahmen

Die Umsetzungshorizonte in obenstehender Tabelle sind dabei so zu verstehen:

- Kurzfristig: verkehrlich wirksam in bis zu 5 Jahren
- Mittelfristig: verkehrlich wirksam in 5 – 10 Jahren
- Langfristig: verkehrlich wirksam in 10 – 20 Jahren

Alle Maßnahmen des vorliegenden VEP sind in **Abbildung 41** dargestellt. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind gegenseitige Abhängigkeiten und wirtschaftliche Aspekte zu beachten, die im Folgenden erläutert werden sollen:

- Die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes entfalten ihre positive Wirkung vor allem in der Kombination aller Maßnahmen. Es wird jedoch eine schrittweise Umsetzung empfohlen, da dies sich auf die Abwicklung der Genehmigungsverfahren und auf die Akzeptanz der Maßnahme bei den Verkehrsteilnehmern günstig auswirkt.
- Die Einführung von Tempo 30 auf der Askanischen Straße zwischen der Kavalierstraße und der Ludwigshafener Straße sollte zeitgleich mit der Umgestaltung der Askanischen Straße erfolgen, um eine erkennbare Einheit zwischen Straßenanlage und Verkehrsorganisation zu sichern.

- Die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Erweiterung der Tempo 30-Zone auf die südliche Bernburger Straße, Lutherstraße, Lutherplatz und Melanchtonstraße sowie die Einführung von Tempo 30 auf der Raguhner Straße sind im Zusammenhang mit der Maßnahme des Lärmaktionsplans im Bereich der Heidestraße umzusetzen, da es sonst zu lärmtechnisch relevanten Verkehrszunahmen im Wohngebiet am Lutherplatz kommt.
- Der extrem schlechte bauliche Zustand der Mannheimer Straße (östliche Fahrbahn) zwischen der Weststraße und der Junkersstraße erfordert kurzfristig eine grundhafte Straßensanierung dieses Abschnitts der B184. Der Neubau der westlichen Fahrbahn sollte zeitlich vor der Straßensanierung eingeordnet werden, um aufwendige Umleitungsführungen für den Bundesstraßenverkehr zu vermeiden.
- Der Ausbau des Innenstadtrings im Abschnitt zwischen Bitterfelder Straße und Amalienstraße unterstützt die Maßnahmen zur Verdrängung von Verkehren aus der Innenstadt. Im Sinne eines wirtschaftlichen Straßenbaus sollte die Realisierung des Trassenneubaus (verbesserte Linienführung) jedoch erst erfolgen, wenn damit der grundhafte Ausbau der bestehenden Bitterfelder Straße/ Elisabethstraße vermieden werden kann.
- Eine Umgestaltung des Knotenpunktes Roßlauer Allee/ Albrechtsstraße zu einem Kreisverkehr ist erst zum Zeitpunkt einer Grunderneuerung der gegenwärtigen Verkehrsanlage zu empfehlen. Voraussetzung hierfür ist, dass die bestehenden Verkehrssicherheitsdefizite durch Maßnahmen der Verkehrsorganisation gemindert werden können.

7.2 Verkehrliche Wirkung des Zielszenarios

Alle empfohlenen Straßennetzmaßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurden im Zielszenario zusammengefasst und im Verkehrsmodell in ihrer summarischen verkehrlichen Wirkung bewertet. Die erwarteten werktäglichen Verkehrsmengen im Prognosefall dieses Szenarios sind in **Abbildung 42** zusammengefasst. Die Differenzen der Kfz-Verkehrsmengen zum Prognose-nullfall sind in **Abbildung 43** dargestellt.

In der Auswertung der Modellrechnungen zeigt sich, dass die verkehrsplanerischen Ziele einer Konzentration von Verkehren auf den klassifizierten Straßen und damit eine Entlastung sensibler Wohnbereiche und der Innenstadt weitgehend erreicht werden können. Auch im Bereich der Schlachthofstraße/ Karlstraße/ Friederikenplatz ist gegenüber der Analyse mit rückläufigen Verkehrsmengen zu rechnen, wenngleich diese in einem akustisch kaum wahrnehmbaren Bereich liegen. In der Maßnahmenbewertung hat sich jedoch gezeigt, dass auch der bisher geplante Bau der Ostrandstraße hier in weiten Bereichen keine entscheidende Verbesserung herbeigeführt hätte, weswegen diese Maßnahme nicht für das Maßnahmenkonzept empfohlen wurde. In den Straßen Kurt-Weill-Straße, Karlstraße, Schlachthofstraße und Friederikenplatz ist es deshalb wei-

terhin erforderlich, dass die Verkehre möglichst umfeldverträglich abgewickelt werden (Beibehaltung der Tonnagebeschränkung). Dazu gehört im Fall der Schlachthofstraße auch eine Oberflächenanierung mit Einbau eines Asphaltbelags anstelle des Betonpflasters.

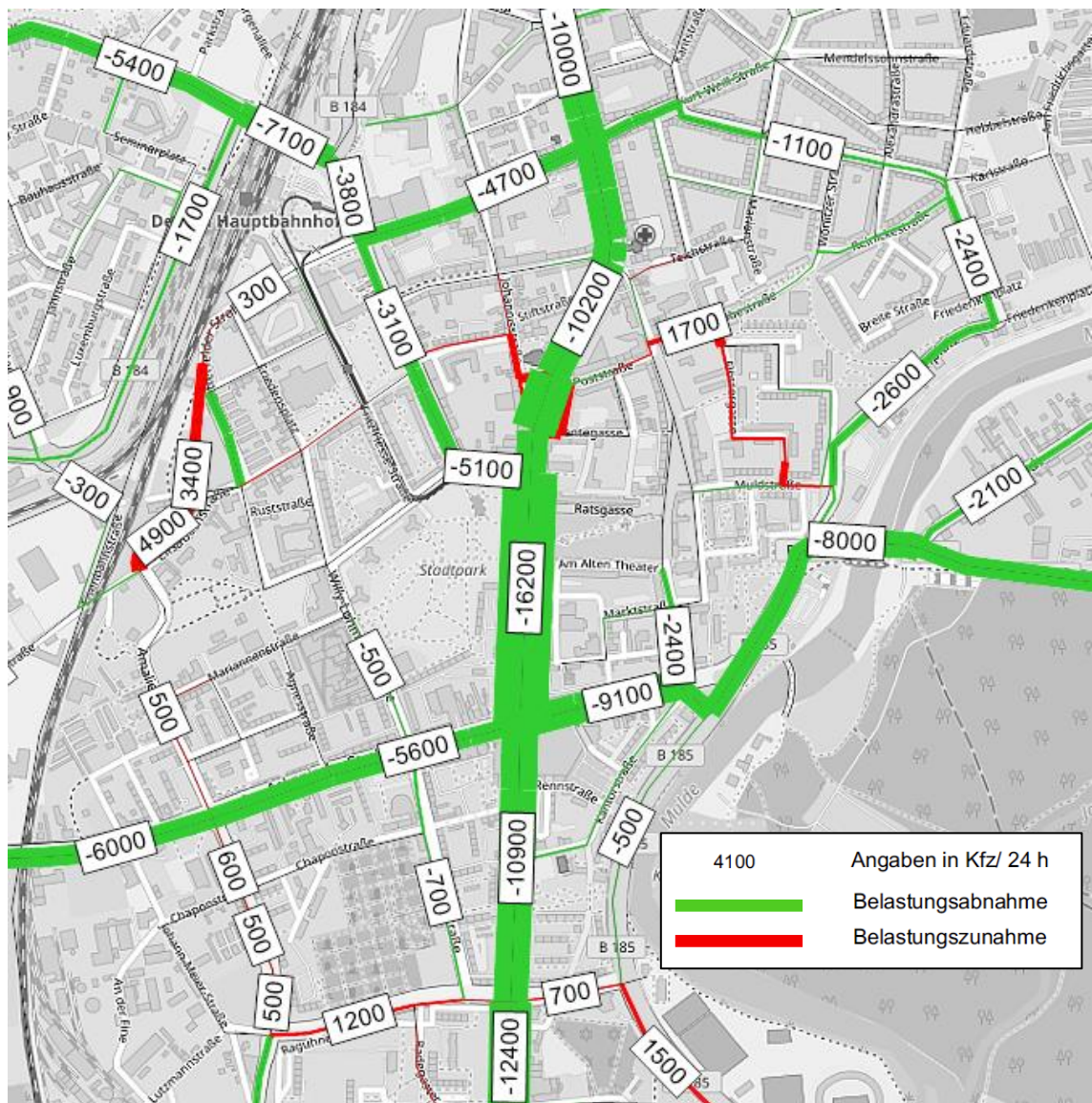
Positiv sind die deutlichen Verkehrsentlastungen im Bereich des ehemaligen Bundesstraßenkreuzes zu bewerten. Das verkehrsplanerische Ziel einer Entlastung der Kavalierrstraße im Bereich Friedrichstraße – Askanische Straße auf maximal 5.000 Kfz/ 24 h wird erreicht. Im Zielszenario werden auf dieser Trasse noch etwa 1.900 Kfz/ 24 h erwartet. Die Erschließung der Innenstadt verlagert sich von der Achse Kavalierrstraße/ Albrechtplatz auf weiter außen liegende Hauptsammelstraßen (z.B. Antoinettenstraße, Willy-Lohmann-Straße, Bitterfelder Straße, Amalienstraße) und führt von dort radial ins Zentrum. Die Rabestraße und Poststraße gewinnen perspektivisch an Verkehrsbedeutung, wenngleich die erwarteten Verkehrsmengen deutlich unter 5.000 Kfz/ 24 h liegen werden.

Die angestrebte Bündelungsfunktion des Innenstadtrings (Bitterfelder Straße, Amalienstraße, Friedhofstraße und Gliwicer Straße) wird durch das Maßnahmenkonzept des Zielszenarios verbessert. Der empfohlene Neubauabschnitt der Bitterfelder Straße parallel zu den Eisenbahngleisen erhöht die Attraktivität des Innenstadtrings. Darüber hinaus wird auch der weiter außen liegende Ring der Stadt, der aus den Bundesstraßen gebildet wird, gestärkt. Vor allem Ludwigshafener Straße, Mannheimer Straße und Roßlauer Allee gewinnen teils deutlich Verkehre gegenüber dem Prognosenullfall. Gegenüber der Analyse fallen die Zuwächse aufgrund der im Prognosenullfall bereits enthaltenen flächenhaften Verkehrsrückgänge durch die Bevölkerungsverluste der Stadt deutlich geringer aus. Sie heben sich teilweise auf oder überschreiten 10 % Zuwachs nicht. In den folgenden Hauptverkehrsstraßen ist einer absoluten Zunahme des Verkehrs gegenüber dem Analysefall zu rechnen:

- Ludwigshafener Straße (max. + 1.500 Kfz/ 24 h (+ 10 %))
- Amalienstraße (max. + 500 Kfz/ 24 h (+ 10 %))
- Friedhofstraße/ Gliwicer Straße (max. + 1.200 Kfz/ 24 h (+ 50 %))
- Mannheimer Straße (max. + 1.000 Kfz/ 24 h (+ 7 %))

In den Straßen Wolfener Chaussee, Roßlauer Allee, Bitterfelder Straße, Friedrichstraße (westlich Antoinettenstraße), Willy-Lohmann-Straße (nördlich Askanische Straße), Polysiusstraße und Seemannstraße bleiben in ihren Verkehrsbelastung nahezu unverändert

Die geplanten Ortsumgehungen der B184 in Roßlau/ Tornau und der B185 in Mosigkau führen zu einer Verkehrsentlastung der gegenwärtig stark belasteten Wohngebiete um ca. 60 bis über 90% im Verlauf der bisherigen Ortsdurchfahrten.



Grafik 32: Verkehrsmengendifferenzen zwischen Zielszenario 2035 und Analyse 2015 in der Innenstadt von Dessau-Roßlau

Im übrigen Straßenhauptnetz ist mit einem flächenhaften Verkehrsrückgang von mindestens 10 % gegenüber der Analyse zu rechnen. Auf der Kavalierstraße südlich der Friedrichstraße ist sogar von einem Verkehrsrückgang von bis zu 90 % auszugehen. Hier überlagern sich Verkehrsrückgänge durch Bevölkerungsverluste und die geplanten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung.

7.3 Organisatorische und bauliche Konsequenzen der Maßnahmen für das Straßennetz

7.3.1 Künftiges Vorrangstraßennetz und Führung klassifizierter Straßen

Das bei Umsetzung des Zielszenarios sich ergebende Netz der Hauptverkehrs- und Hauptschließungsstraßen ist in **Abbildung 44** dargestellt. Im Bereich der neugebauten Ortsumgehungen von Roßlau/ Tornau und Mosigkau werden die ehemaligen Bundesstraßenverläufe innerhalb

der Ortschaften zugunsten der Ortsumgehungen in Gemeindestraßen zurückgestuft. Die Veränderung von verkehrlichen Funktionen innerhalb der auch bisher schon als Gemeindestraßen klassifizierten Strecken wird im folgenden Abschnitt erläutert.

7.3.2 Straßenkategorisierung nach RIN im Zielnetz

Durch die Maßnahmen des Zielszenarios ergeben sich Änderungen einzelner Straßenabschnitte in der Klassifizierung nach RIN. Diese sind in **Abbildung 45** dargestellt. Es wird deutlich, dass die verkehrliche Funktion zentraler Achsen, wie der Kavalierstraße und der Askanischen Straße weiter reduziert werden kann und diese Trassen perspektivisch ausschließlich der Erschließung innerstädtischer Quartiere und Einkaufszentren dienen. Regionale und innerstädtische Verbindungsfunktionen können weiter auf dem Hauptverkehrsstraßennetz, das im Wesentlichen durch die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gebildet wird, gebündelt werden. Die verkehrliche Funktion des Innenstadtrings (Bitterfelder Straße, Amalienstraße, Friedhofstraße und Gliwicer Straße) wird weiter gestärkt. Diese geänderten Verkehrsfunktionen sollten auch durch eine angepasste Wegweisung unterstützt werden. An den Knotenpunkten des Innenstadtringes sollen die Routen hinein ins Zentrum nur noch zum Zentrum als solches oder zu speziellen Zielen im Zentrum hinweisen. Routen in benachbarte Stadtteile sind über den Innenstadtring zu führen.

7.3.3 Umbaubedarfe an Knotenpunkten

Durch die Maßnahmen des VEP im Straßennetz ergeben sich auch Verschiebungen in der Verkehrsverteilung an Knotenpunkten, die nicht direkt durch Maßnahmen des Zielszenarios betroffen sind:

- KP Magdeburger Straße/ Luchstraße/ Dessauer Straße: Die Hauptstromrichtung der Verkehre wandelt sich nach Eröffnung der OU B 184 Roßlau/ Tornau zugunsten der Relation Luchstraße – Dessauer Straße. Eine Prüfung der Knotengeometrie und der Notwendigkeit der LSA wird empfohlen.
- KP Bitterfelder Straße/ Wolfgangstraße/ Antoinettenstraße: Der Über-Eck-Verkehr zwischen der nördlichen Antoinettenstraße und der Bitterfelder Straße wird an Bedeutung gewinnen. Eine Prüfung der Signalprogramme wird empfohlen.
- KP Amalienstraße/ Askanische Straße: Während heute die Askanische Straße deutlich als Straße mit höheren Verkehrsmengen hervortritt, ist perspektivisch eher mit ausgeglichenen Belastungen in allen Zufahrten zu rechnen. Eine Prüfung der Signalprogramme wird empfohlen.

Maßgebliche Änderungen in der Verkehrsverteilung sind auch an den Knotenpunkten der Friedhofstraße und der Gliwicer Straße zu erwarten. Die Signalprogramme sollten perspektivisch an die neuen Anforderungen angepasst werden.

7.3.4 Auswirkungen auf die Lärmsituation

Ein wesentliches Ziel des Verkehrsentwicklungsplans ist eine wirksame Lärminderung in den im Lärmaktionsplan festgestellten Konfliktbereichen, insbesondere in Wohngebieten und dem Stadtzentrum. Dieses Ziel wird im Zielszenario flächendeckend erreicht. Neue Lärmschwerpunkte bzw. lärmtechnisch wirksame Erhöhungen von Verkehrsmengen in bisher unbelasteten Bereichen konnten in den Maßnahmenuntersuchungen nicht festgestellt werden bzw. wurden durch flankierende Maßnahmen kompensiert.

7.3.5 Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel

Um nachteilige Auswirkungen der Maßnahmen des Zielszenarios auf andere Verkehrsmittel zu vermeiden sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten aus Lärmschutzgründen darf nicht zulasten der ÖPNV-Attraktivität gehen. Auf Strecken mit eigenem Gleiskörper ist der Straßenbahn weiterhin eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h einzuräumen. Auf Strecken ohne eigenen Gleiskörper sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, damit die reduzierten Geschwindigkeiten nicht zu wesentlich längeren Fahrzeiten führen (Straßenbahn als Pulkführer, sofortige Bedienung von ÖPNV-Anforderungen an Knotenpunkten). Diese Maßnahmen gelten auch für den Busverkehr.
- Bei Um- und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz sind in jedem Fall anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen und Gehwege vorzusehen. Nur so können die Ziele beim Wandel der Verkehrsmittelwahl erreicht werden.
- Bei der Überarbeitung von Lichtsignalprogrammen sind die Belange des Rad- und Fußverkehrs hinsichtlich ausreichend langer Freigabezeiten und möglichst kurzer Sperrzeiten zu berücksichtigen.

7.4 **Fazit/ Ausblick**

Die im Rahmen der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung im Zielszenario zusammengefassten verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen sichern eine bedarfsgerechte Anpassung der Straßeninfrastruktur an den demografischen Wandlungsprozess. Die nachgewiesene Konzentration des Kfz-Verkehrs auf wirtschaftsnahen Hauptnetzstraßen und die damit einhergehende Verkehrsentlastung von Wohngebieten und der Innenstadt ermöglichen die leistungsfähige Erschließung der wichtigen Industrie- Gewerbe- und Handelsstandorte sowie eine Verkehrsführung überwiegend außerhalb sensibler Stadtgebiete.

Der integrale Planungsansatz der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt die verkehrsrelevanten Ziele der aktuellen Stadtentwicklungskonzepte (Leitbild, Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Lärmaktionsplan usw.) der Stadt Dessau-Roßlau und bildet die auf den Kfz-Verkehr wirkenden Verkehrsverlagerungen ab, die sich aus den Zielen des Nahverkehrsplans und des Radverkehrskonzepts ergeben. Dies und die verkehrlichen Entlastungen, welche aufgrund des Bevölkerungsrückgangs in Dessau-Roßlau und der Region bis 2035 prognostiziert wurden, lassen eine Reduzierung des bisherigen Ausbauprogramms im Straßenhauptnetz zu. Durch die empfohlene Rückstellung des Neubaus der 2. Muldebrücke und des Ringschluss Nord wird die Straßeninfrastrukturentwicklung mit der erwarteten Verkehrsnachfrageentwicklung bis 2035 harmonisiert. Dies verbessert die wirtschaftlichen Spielräume der Stadt für die Umsetzung der weiterhin als notwendig erkannten Infrastrukturmaßnahmen.

Es konnte gezeigt werden, dass auch die Strecken, auf denen Kfz-Verkehre konzentriert werden, kaum stärker belastet werden, als bereits im Bestand. Deshalb sind weitere Ausbaumaßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßenhauptnetzes nur noch punktuell notwendig (Mannheimer Straße). Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Straßenhauptnetz in Dessau-Roßlau den künftigen Leistungsanforderungen gerecht wird, unter der Maßgabe einer Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Ortsumgehungen B184 Roßlau/Tornau und B185 Mosigkau.

Die Verkehrsentwicklung unterliegt vielfältigen Einflüssen (Wirtschafts- und Energiepreisentwicklung, Änderung der Immissionsgesetzgebung usw.), die außerhalb kommunalpolitischen Handelns liegen. Deshalb ist eine kontinuierliche Erhebung wichtiger Indikatoren des Stadtverkehrs für eine Erfassung der Verkehrsentwicklung (z.B. durch SrV-Befragungen und Verkehrszählungen) auch weiterhin eine Voraussetzung für die Erfolgskontrolle der Infrastrukturmaßnahmen des Zielszenarios.

Das langfristige Ziel eines klimaneutralen Stadtverkehrs wird jedoch nicht allein durch die Umsetzung des Zielszenarios erreichbar sein. Über die im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Maßnahmen hinaus sind auch diverse nicht-investive Maßnahmen geeignet, weitere Potentiale der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu aktivieren. Insbesondere verkehrsverträgliche Standortentscheidungen oder eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit bzw. ein verstärktes Mobilitätsmanagement sind hier hervorzuheben. Dies setzt neben einer konsequent umweltfreundlichen Ausrichtung der Kommunalpolitik auch eine entsprechende personelle und finanzielle Ausstattung der Verwaltung voraus. Neben diesen Aspekten wird die Substitution der konventionellen Fahrzeugflotte durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in den nächsten Jahren eine immer größere Bedeutung erlangen. Mit der Elektromobilität werden dabei große Hoffnungen verbunden. Auch wenn die Elektromobilität im Segment der Pkw und Lkw gegenwärtig noch in den Kinderschuhen steckt, wird sie zunehmend

einen Beitrag zur Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität sowie zur Eindämmung von Emissions- und Lärmbelastungen auch in Dessau-Roßlau leisten können.

Das 2015 beschlossene Gesetz zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge bei der Nutzung von Straßen lässt ein konzeptionelles Vordenken für eine wirksame Förderung der Elektromobilität schon heute zu. Deshalb sollte die kommunalpolitische Diskussion zu den Fragen der Elektromobilität eine Aufgabe der nächsten Jahre sein, die in konkrete Konzeptionen münden kann, wie beispielsweise in ein Ladeflächenkonzept für Elektromobile oder in eine städtische Verkehrsorganisation zur Förderung der Elektromobilität. Denn die Kombination der sich am demografischen Wandel ausrichtenden Verkehrsinfrastrukturplanung mit der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist ein weiterer Baustein zur umweltgerechten Gestaltung des Verkehrs in Dessau-Roßlau.

Konzeptionellen Nachholbedarf besitzt auch der Fußverkehr, dessen Förderung durch die konsequente Umsetzung hoher Qualitätsstandards im Fußwegenetz große Chancen besitzt. Die Vorzüge des umweltfreundlichen Zufußgehens liegen auf der Hand. Fußgängerinnen und Fußgänger beleben öffentliche Räume. Sie tragen zur Attraktivität und Sicherheit der Straßen und Plätze bei und schaffen Standortvorteile für Einzelhandel und Gastronomie. Zu Fuß gehen erhält die Gesundheit. Um ein zunehmend fußgängerfreundliches Verkehrsklima zu schaffen sollte die Erarbeitung eines Fußwegekonzeptes stärker in den verkehrspolitischen Focus gerückt werden.