

Aufgabenstellung zur 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Dessau-Roßlau Teil: Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung

1. Notwendigkeit der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Teil: Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau-Roßlau – kurz VEP genannt – hat die Aufgabe alle grundsätzlichen Anforderungen unserer Stadt an ihre Verkehrsinfrastruktur für den Fußgängerverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV und den Kfz-Verkehr zu formulieren.

Gesetzliche und kommunalpolitische Rahmenbedingungen sowie konkrete Problemstellungen haben dazu geführt, dass die Entwicklung des ÖPNV und des Radverkehrs in gesonderten Teilkonzepten untersucht werden (Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau/Bearbeitung 2014-15, Radverkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau/Bearbeitung 2013-15).

Das Thema des Straßenverkehrs inklusive der damit verknüpften Teilaspekte wurde letztmalig im Jahr 2005 im VEP der Stadt Dessau und im VEP der Stadt Roßlau bearbeitet und erfordert eine Fortschreibung aus folgenden Gründen:

1. Die Kfz-Verkehrsprognose der VEP von Roßlau und Dessau mit einem Prognosehorizont 2010 für Roßlau und 2015 für Dessau bedarf der datenbasierten Fortschreibung.
2. Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dessau-Roßlau bis 2035 weist gegenüber den Annahmen der VEP Dessau und Roßlau einen höheren Bevölkerungsrückgang aus.
3. Das zur Beurteilung der Straßeninfrastruktur notwendige Verkehrsmodell des Kfz-Verkehrs existiert nur für den Stadtteil Dessau und nicht für die Gesamtstadt.
4. Aktuelle Konzeptionen zur Stadtentwicklung (Leitbild Dessau-Roßlau, Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Masterplan Innenstadt, Lärmaktionsplan, Zentrenkonzept usw.) konnten in den VEP des Jahres 2005 nicht berücksichtigt werden.
5. Die geplanten Erweiterungen des Gemeindestraßen- und des Bundesstraßennetzes (Ostrandstraße: 2.Muldebrücke/Ringschluss Nord, Ortsdurchfahrt: B184 Mannheimer Straße/BW 27, Ortsumgehungen: B184 Roßlau/Tornau, B185 Mosigkau) bedürfen einer verkehrsplanerischen Bewertung ihrer Verkehrswirkungen auf der Grundlage aktueller Struktur- und Verkehrsdaten.
6. Die in den Konzeptionen zur Stadtentwicklung sowie im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen erfordern eine verkehrsplanerische Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen dieser Maßnahmen.

Die 4. Fortschreibung des VEP Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung ist in den Jahren 2015 bis 2017 geplant und soll einen Prognosezeitraum bis 2035 erfassen. Durch die Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Dessau-Roßlau bis 2017 wird auf der verkehrsplanerischen Ebene der 2007 vollzogenen Städtefusion Dessau-Roßlau Rechnung getragen.

2. Verkehrspolitische Leitlinien

Verkehr ist kein Selbstzweck. Er entsteht aus den Strukturen Dessau-Roßlaus und des Umlands. Verkehr resultiert aus dem Mobilitätsanspruch der Einwohner in Folge der Nutzung der Arbeits-, Einkaufs-, Ausbildungs-, Tourismus- und Freizeitangebote sowie nicht zuletzt durch die wirtschaftlichen Aktivitäten im Produktions- und Dienstleistungsgewerbe. Die wirt-

schaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt Dessau-Roßlau und die Lebensqualität ihrer Einwohner hängen deshalb von der Funktionsfähigkeit ihrer Verkehrssysteme ab. Doch Verkehr ist auch beeinflussbar, beispielsweise durch die Förderung kompakter Stadtstrukturen (Stadt der kurzen Wege) und die Attraktivität der Verkehrsinfrastruktur. Aufgrund der komplexen Wirkungen des Verkehrs muss der VEP widerstrebende Ziele des täglichen Lebens und der Daseinsvorsorge in praktikablen Konzepten bündeln. Dabei spielen Umwelt-, Sicherheits- und Wirtschaftsaspekte und die Gestaltung des Stadt- und Straßenraumes eine wichtige Rolle. Der integrale Planungsansatz der Verkehrsentwicklungsplanung setzt die Berücksichtigung der verkehrsrelevanten Entwicklungsziele aktueller Strategie- und Fachkonzepte voraus. Aus dem städtischen Leitbild, dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept, dem Lärmaktionsplan sowie den Verkehrsentwicklungsplänen Dessau und Roßlau wurden deshalb die nachstehenden Zielstellungen übernommen. Sie bilden die verkehrspolitischen Leitlinien für die 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Dessau-Roßlau Teil: Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung:

Leitbild

1. Dessau-Roßlau bündelt Kräfte und Ressourcen für eine nachhaltige und integrierte Stadt- und Wirtschaftsentwicklung.
2. Dessau-Roßlau wagt Innovationen und gibt Antworten auf die demografische Entwicklung mit den Folgen einer schrumpfenden Gesellschaft sowie den Klimawandel.
3. Die Stadt bekennt sich zu einer konsequenten Innenentwicklung und somit zu einer Verringerung der Flächeninanspruchnahme im Außenbereich.
4. Der Bereich um die Kavaliertstraße, die Ratsgasse und die Zerbster Straße soll als identitätsstiftender Stadtkern sowie als Kultur- und Versorgungszentrum gestärkt werden. Hier werden die öffentlichen Räume als wichtige Orte sozialer Begegnung und des Austausches verschiedener Nutzergruppen entsprechend gestaltet.
5. Die Stadt profiliert und qualifiziert ihre innerstädtischen Wegeverbindungen und Stadteingänge, um die Orientierung in der Stadt zu verbessern, sie an die Umgebung anzubinden und den Stadtkern und wichtige Einrichtungen zu stärken.
6. Die Stadt entwickelt ihre Verkehrsinfrastruktur benutzerfreundlich und stadtverträglich weiter.
7. Die Entwicklung des Straßenverkehrs berücksichtigt stadregionale Mobilitätsbedarfe.
8. Dessau-Roßlau verpflichtet sich zu einer qualitativ hochwertigen Baukultur bei Neubauten und Sanierungsprojekten und orientiert sich am historischen Stadtgrundriss.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

1. Mit Blick auf Mobilität und Versorgung der Dessau-Roßlauer Bevölkerung sind umweltfreundliche Verkehre und künftig insbesondere der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) weiter zu stärken. Es ist anzustreben, dass gesamtstädtisch wichtige Einrichtungen kundenfreundlich, altersgerecht und günstig über den ÖPNV erschlossen sind. Dazu werden Verkehrsanlagen und Fahrzeuge des ÖPNV barrierefrei ausgebaut.
2. Der Radverkehr soll als umweltgerechter und stadtverträglicher Verkehrsträger gestärkt und die Bedingungen zur Fahrradnutzung schrittweise verbessert werden. Das gilt sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den Fahrradtourismus. Radverkehr ist als System zu etablieren (Infrastruktur, Kommunikationsarbeit, Service), zugunsten einer höheren Radfahrermobilität und des Klimaschutzes.
3. Das Hauptstraßennetz soll bedarfsgerecht stabilisiert werden, dazu soll entsprechend auch das Tangentensystem zur Führung der Bundesstraßen und zur Entlastung innerstädtischer Bereiche geschlossen werden.
4. Das Nebenstraßennetz soll regelmäßig auf notwendige Sanierungsmaßnahmen geprüft werden. Sensible Gebiete, wie die innerstädtischen Bereiche in Dessau und Roßlau, müssen zudem mit ordnenden Maßnahmen (Tempo- und Spurenreduzie-

rung, „Herausdrücken“ des Schwerverkehrs) zugunsten der Fußgänger und Radfahrer entlastet werden. Die Stärkung der Attraktivität dieser zentralen Bereiche ist wesentliche Zukunftsaufgabe und muss durch verkehrliche Maßnahmen auch unabhängig von der Fertigstellung des Tangentensystems protegert werden.

5. Die Verkehrsberuhigung, die Ordnung öffentlicher Räume sowie die Gestaltung der Kavalierrstraße, des Neumarkts und des Albrechtsplatzes bleiben zentrale Aufgaben für die Entwicklung der Dessauer Innenstadt.

Lärmaktionsplan (Entwurf 04.12.2014)

1. Flächendeckende Minderung des Umgebungslärms, um so das Wohnumfeld und den Aufenthaltsraum der Bevölkerung zu entlasten.
2. Hauptlärmquelle ist der Straßenverkehr. Um hier wirksame Lärminderungen zu erreichen, sind folgende Strategien zu berücksichtigen:
 - Reduzierung der Lärmemission an der Quelle „Straße“ durch Verstetigung/Reduzierung der Geschwindigkeit und durch Vergrößerung des Abstands zwischen Fahrbahn und Bebauung
 - Räumliche Verlagerung der Lärmemission und Bündelung der Verkehrsbelastungen in Bereichen, in denen keine oder weniger Menschen betroffen sind
 - Vermeidung von Lärmemissionen durch die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV)

VEP (Dessau 1999/2005, Roßlau 2005)

1. Verbesserung der Verkehrserschließung von Industrie- und Gewerbegebieten
2. Entlastung des Stadtzentrums und der Wohngebiete vom Kfz-Verkehr
3. Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, des Fußgänger- und Radverkehrs
4. Umsetzung des Gestaltungsszenarios (VEP Dessau 1999) mit einem ÖPNV-Anteil von 10 % am städtischen Binnenverkehr und einer innerstädtischen Parkraumbewirtschaftung
5. Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel durch Einhaltung der ExWoSt-Selbstverpflichtung der Stadt zur langfristigen Minderung des Kfz-Anteils am städtischen Binnenverkehr auf ein Drittel und Erhöhung des Anteils vom Fuß-, Radverkehr und ÖPNV auf zwei Drittel

3. Schwerpunktaufgaben der 4. Fortschreibung des VEP Teil: Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung

3.1 Erweiterung und Aktualisierung des Kfz-Verkehrsmodells für die Ist-Situation 2015 (Ist-Nullfall) im gesamten Stadtgebiet Dessau-Roßlau und Erarbeitung des Prognose-Nullfalls für den Prognosehorizont 2035

3.2 Verkehrsuntersuchungen (Erarbeitung von Ist- und Prognose-Planfällen sowie Wirkungsanalysen) für die Neubaumaßnahmen im Vorfahrtstraßennetz gemäß VEP Dessau/Roßlau 2005 und Entwurf Bundesverkehrswegeplan 2015 (s. Anlage 3)

- PF N1: Neubau Ostrandstraße (2. Muldebrücke, Ringschluss Nord)
- PF N2: Neubau der westlichen Richtungsfahrbahn OD B184
Bereich Mannheimer Straße und BW 27 (Hermann-Köhl-Str.)
- PF N3: Neubau OU B184 Roßlau/Tornau
- PF N4: Neubau OU B185 Mosigkau

3.3 Verkehrsuntersuchungen (Erarbeitung von Ist- und Prognose-Planfällen sowie Wirkungsanalysen) für die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen gemäß Entwurf Lärmaktionsplan (s. Anlage 3)

- PF V1: Askanische Straße, Vztl. 30 km/h und zweistreifiger Straßenquerschnitt östlich Museumskreuzung
- PF V2: Franzstraße, Vztl. 30 km/h
- PF V3: Heidestraße (Dessau), Vztl. 30 km/h
- PF V4: Kavallerstraße, Vztl. 30 km/h
- PF V5: Köthener Straße, Vztl. 30 km/h
- PF V6: Wolfgangstraße, Vztl. 30 km/h
- PF V7: Magdeburger Straße/Luchstraße, Vztl. 30 km/h

3.4 Verkehrsuntersuchungen (Erarbeitung von Ist- und Prognose-Planfällen sowie Wirkungsanalysen) für die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen gemäß Bebauungsplans 147 „Schlachthof Dessau-Nord“ (s. Anlage 3)

- PF V8: Integration Karlstraße, Schlachthofstraße, Friederikenplatz in die T-30 Zone inkl. weiterer Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gem. B-Plan 147 „Schlachthof Dessau- Nord“

3.5 Verkehrsuntersuchungen (Erarbeitung von Ist- und Prognose-Planfällen sowie Wirkungsanalysen) für die Maßnahmen zur städtebaulichen Aufwertung der Cityradiale Kavallerstraße bis Albrechtsplatz gemäß Zentrenkonzept Dessau-Roßlau (s. Anlage 4)

- PF U1: Umgestaltung des 1. BA Kavallerstraße Abschnitt Friedrichstraße bis Askanische Straße (Zielbelastung Kavallerstraße: ca. 12.000 Kfz/24h)
- PF U2: Umgestaltung Neumarkt/Umgestaltung Kavallerstraße Abschnitt Nantegasse bis Ferdinand-von-Schill-Straße
- PF U3: Umgestaltung Albrechtplatz Abschnitt Ferdinand-von-Schill-Straße bis Medicusstr. inkl. Umgestaltung Zerbster Str. Abschnitt Poststr-Albrechtplatz

3.6 Verkehrsuntersuchungen (Erarbeitung von Ist- und Prognose-Planfällen sowie Wirkungsanalysen) zu 6 Maßnahmenkombinationen

- PF K1: Alle Maßnahmen aus Punkt 3.3 und PF U1
- PF K2: Alle Maßnahmen aus Punkt 3.3 und Punkt 3.5
- PF K3: Alle Maßnahmen aus Punkt 3.3 und Punkt 3.5 sowie PF V8
- PF K4: PF K3 und PF N1
- PF K5: Alle Maßnahmen der Punkte 3.2, 3.3, 3.4, 3.5
- PF K6 (Bedarfsposition): PF K5 und zusätzlich notwendige Maßnahmen der Verkehrsorganisation zur Absenkung der Verkehrsbelastung in der Kavallerstraße auf ca. 5.000 Kfz/24h

3.7 Zusammenfassung der Ergebnisse der Untersuchungen gemäß der Punkte 3.1 bis 3.6 in einem Endbericht mit Darstellung und Begründung eines Zielkonzepts für das Straßennetz der Stadt Dessau-Roßlau unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Leitlinien inkl. Rangfolge der empfohlenen Maßnahmen in den Bereichen Verkehrsorganisation/Verkehrsberuhigung/Verkehrslärminderung, Neubau- und Umbauvorhaben, Vorfahrtstraßennetz und LSA-Knotenpunkte/Kreisverkehre

3.8 Kommunalpolitische Diskussion des Endberichts VEP Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung im Wirtschafts- und Bauausschuss

3.9 Offenlagebeschluss (Bürgerbeteiligung, TÖB) der Ergebnisse des VEP Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung durch den Bauausschuss und Durchführung der Offenlage über einen Zeitraum von 4 Wochen

3.10 Abwägungsbeschluss der Hinweise aus der Offenlage des VEP Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung durch den Bauausschuss

3.11 Einarbeitung des Abwägungsbeschlusses in den VEP und Beschluss der 4. Fortschreibung des VEP Teil Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung im Stadtrat

4. Datenbasis der Fortschreibung des VEP Teil Straßennetz und Verkehrsberuhigung

Grundlage der Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes ist die Analyse und Prognose der verkehrsrelevanten Daten der Stadtstruktur (Einwohner, Arbeitsplätze, Einzelhandel usw.) sowie des Stadt- und Umlandverkehrs. Durch die im Rahmen der Kommunalstatistik, der Stadtplanung und der Verkehrsplanung kontinuierlich erfassten Struktur- und Verkehrsdaten liegt der folgende Datenpool bereits vor bzw. wird im Rahmen der Fortschreibung des VEP erarbeitet:

Einwohner (EW): Analyse gemäß Kommunalstatistik, Prognose gemäß Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dessau-Roßlau 1991-2010-2035
verantwortlich: Amt 07, Amt 61

Arbeitsplätze (AP): Analyse und Prognose gemäß Kommunalstatistik/Bauleitplanung/Wirtschaftsförderung
verantwortlich: Amt 80

Einzelhandel/ Gesundheit/ Tourismus/Schulen/ Freizeit:

Analyse und Prognose gemäß Kommunalstatistik/Bauleitplanung/Wirtschaftsförderung/Schul-, Sport-, Gesundheits- und Kulturverwaltung
verantwortlich: Amt 80, Amt 40

EW-Verkehr: System repräsentativer Verkehrsbefragung SrV 2013
verantwortlich: Amt 66

D-,Q-, Z-Verkehr: Erhebung des Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrs der Stadt Dessau-Roßlau aus dem Jahr 2014
verantwortlich: Amt 66

Verkehrsströme: Auswertung des Verkehrsleitrechners (Schleifendaten) sowie Knoten- und Straßenquerschnittszählungen
verantwortlich: Amt 66

5. Vorläufiger Zeitplan

Jahr	Leistungserbringung lt. Punkt 3	Bemerkungen
2015	3.1; 3.2; 3.3; 3.5; 4	HH-Genehmigung im I. Quartal 2015
2016	3.6; 3.7; 3.8;	
2017	3.9; 3.10; 3.11	