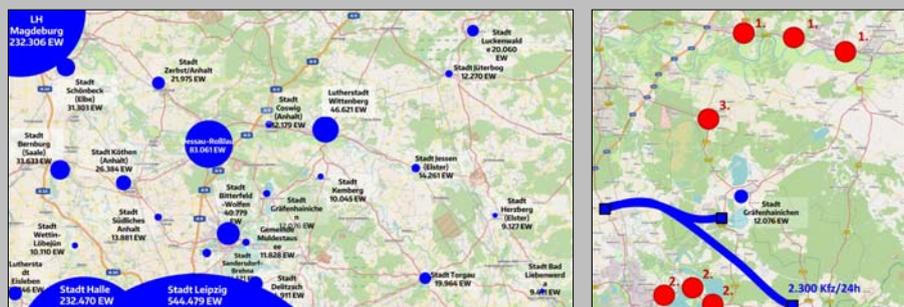


Aktionsbündnisses für den Erhalt der Muldaue und Dübener Heide ohne B 6n



Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld (SVU)

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

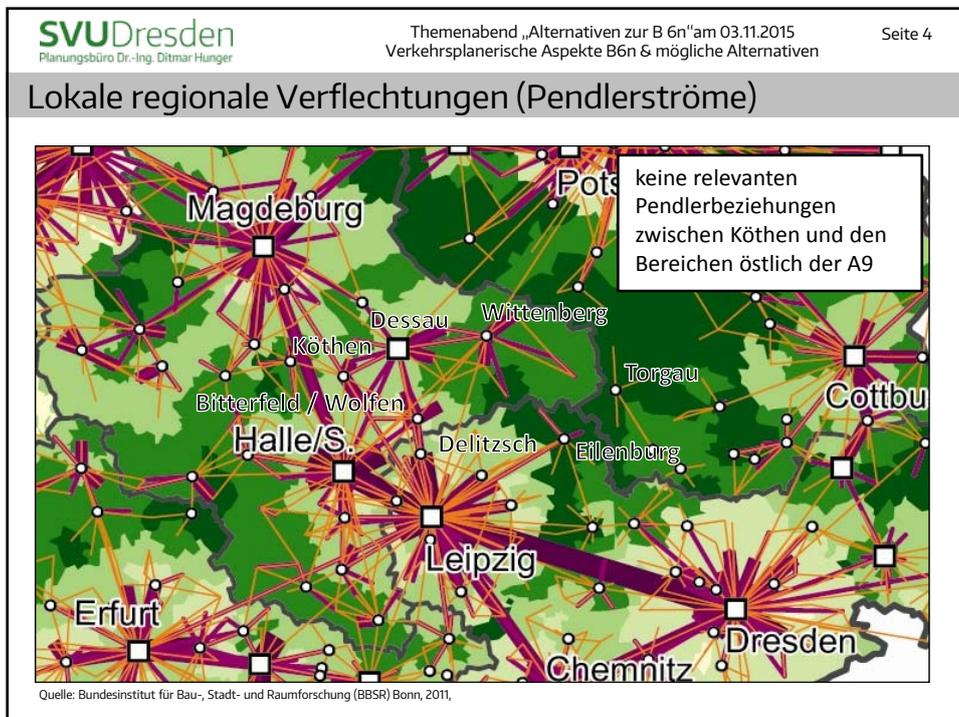
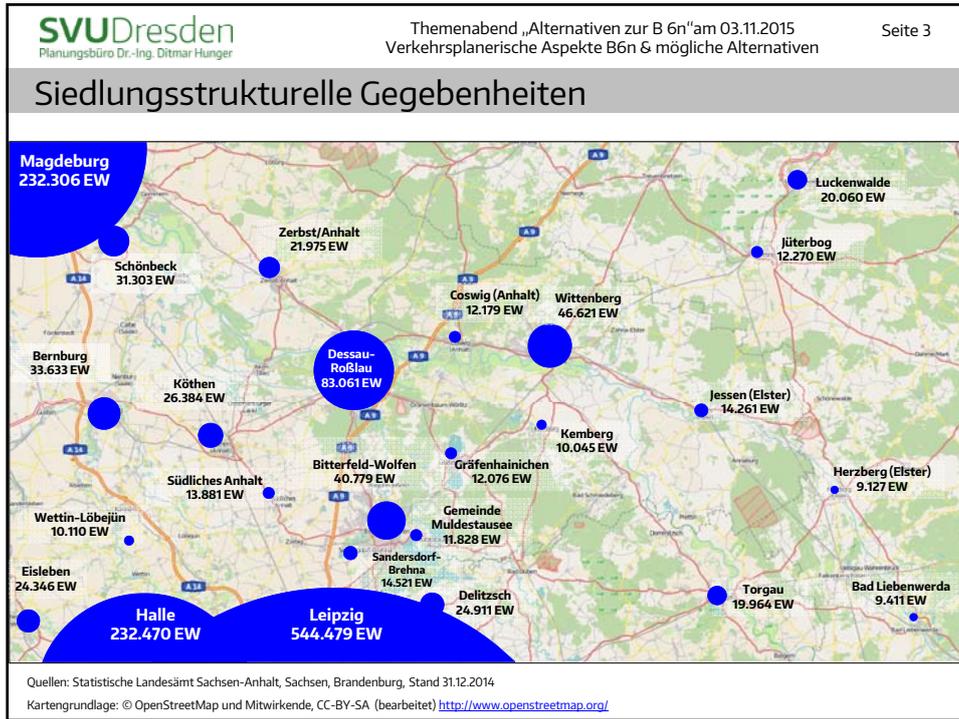
Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 2

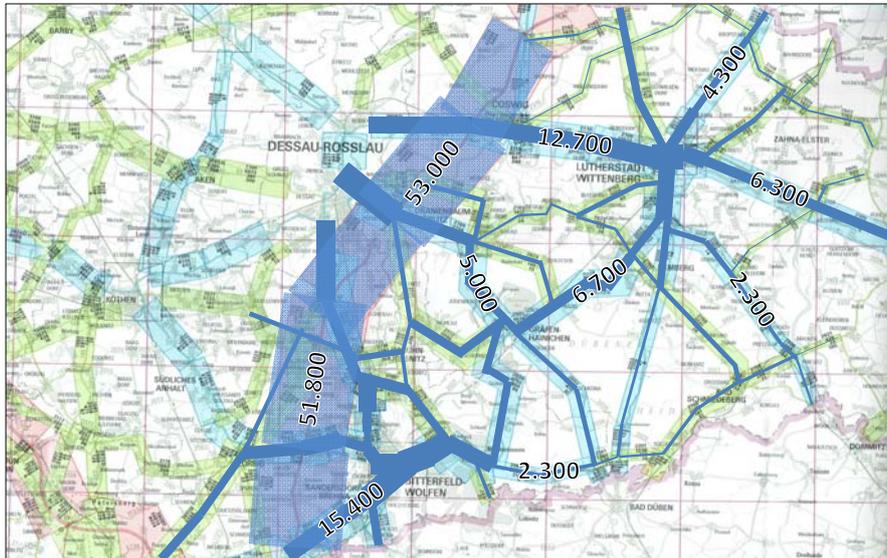
Vortragsgliederung

1. Bestandsituation
2. Verkehrliche Notwendigkeiten / Probleme
3. Alternativen / Handlungsoptionen
4. Fazit

**Wie sind die siedlungs-
strukturellen und verkehrlichen
Voraussetzungen?**

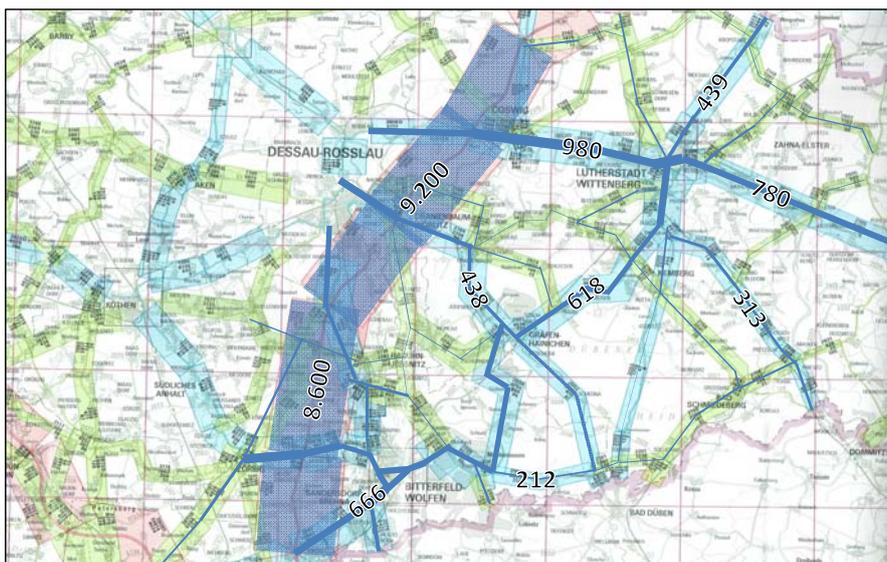


Verkehrsaufkommen im Bestand - Gesamtverkehr

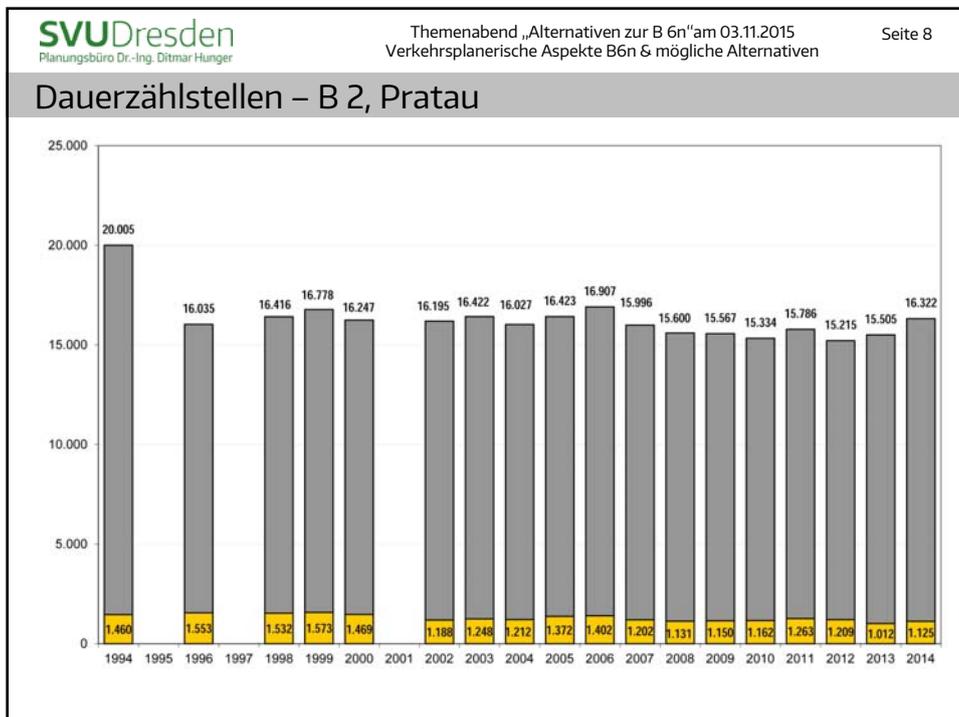
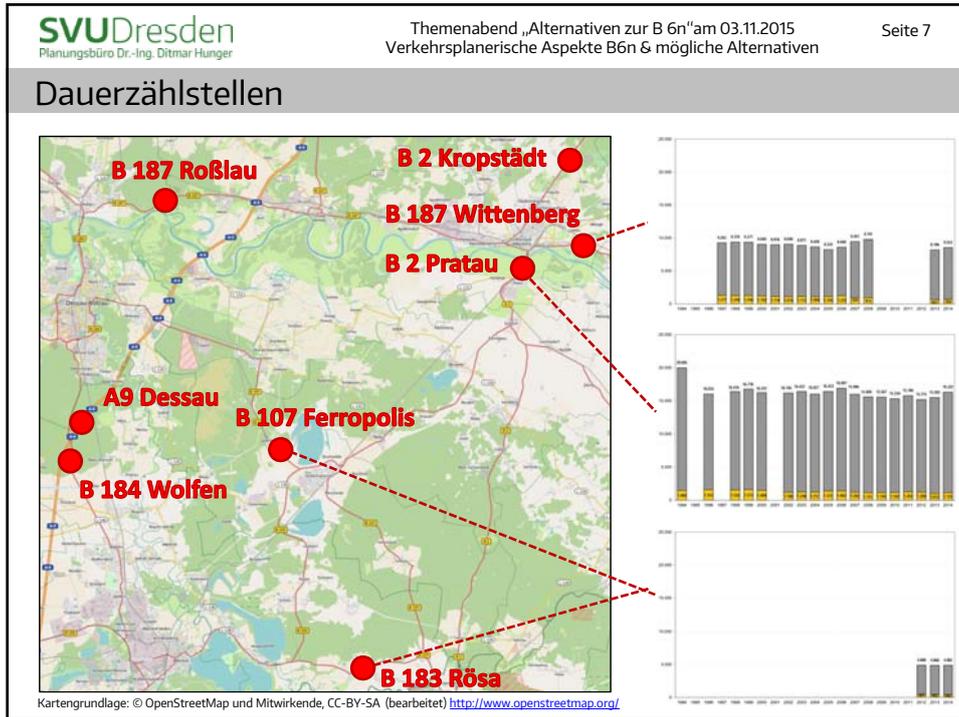


Quelle: Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt, Verkehrsmengenkarte SVZ 2010

Verkehrsaufkommen im Bestand - Schwerverkehr



Quelle: Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt, Verkehrsmengenkarte SVZ 2010



Vortragsgliederung

1. Bestandssituation
2. Verkehrliche Notwendigkeiten / Probleme
3. Alternativen / Handlungsoptionen
4. Fazit

Wie wird die B6n begründet?
 Wo liegen eigentlich die
 verkehrlichen Probleme?

Begründung der B 6n östlich der A 9

Grundlage für Anmeldung im BVWP 2003: „Verkehrsuntersuchung für eine Fernstraßenverbindung Leipzig-Lausitz“ (kurz: VU LeiLa)

Begründung:

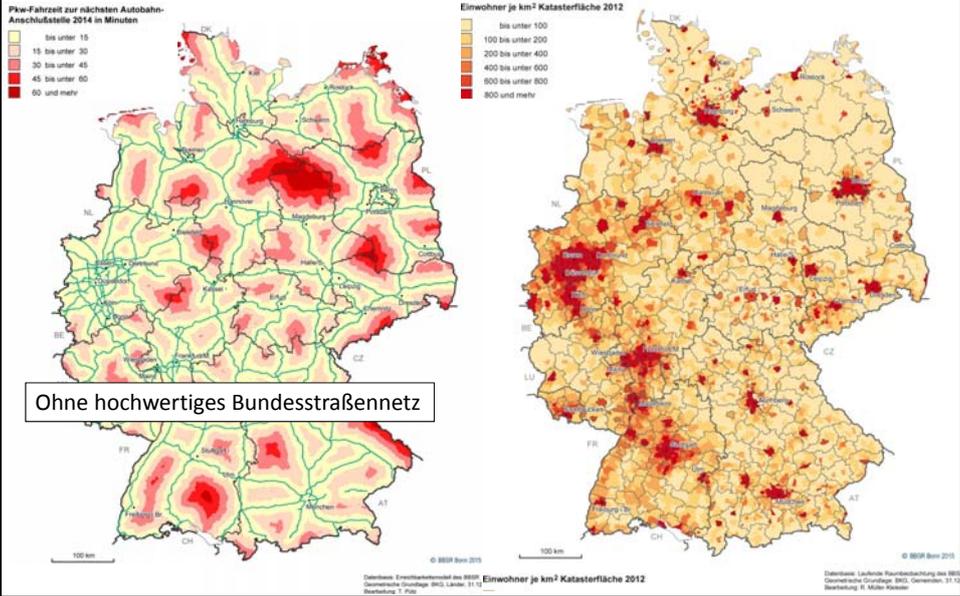
1. gemessen an der Erreichbarkeit von Autobahnen Raum verkehrlich sehr ungünstig erschlossen.
2. Bestandteil des Gesamtkonzeptes der Fernstraßenverbindung Leipzig-Lausitz
3. Östliche Verlängerung der B 6n basierte auf LeiLa-Abstimmungen zwischen Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und dem Bund
4. Trasse erreicht größten wirtschaftlichen Nutzen und höchste Einstufung bei raumordnerischer Bewertung
5. **Vorteil:** zügige und leistungsfähige Verbindung der Regionen Anhalt und Nordharz in den östlichen Raum von Sachsen-Anhalt sowie in das südliche Brandenburg und darüber hinaus.



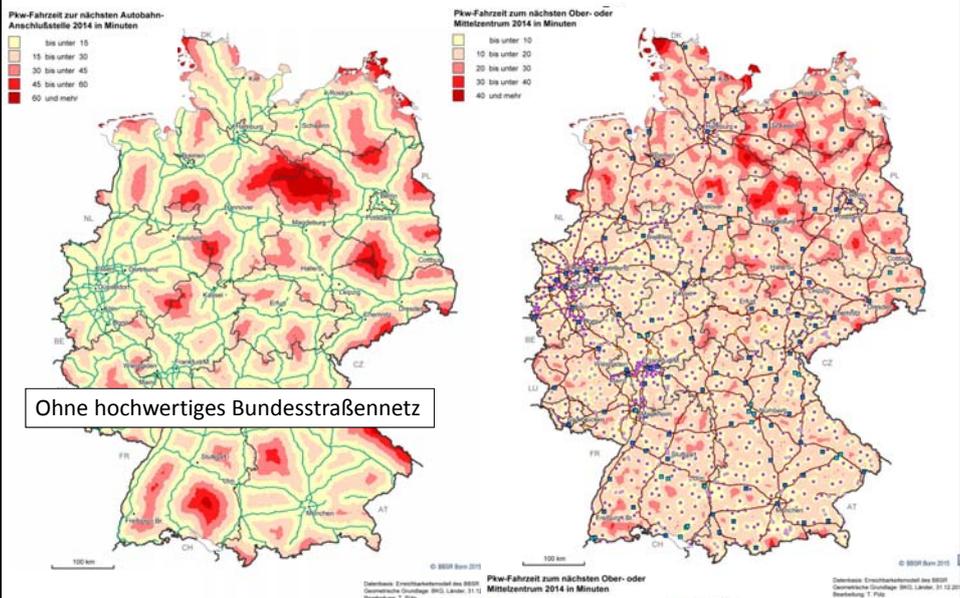
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA
 (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

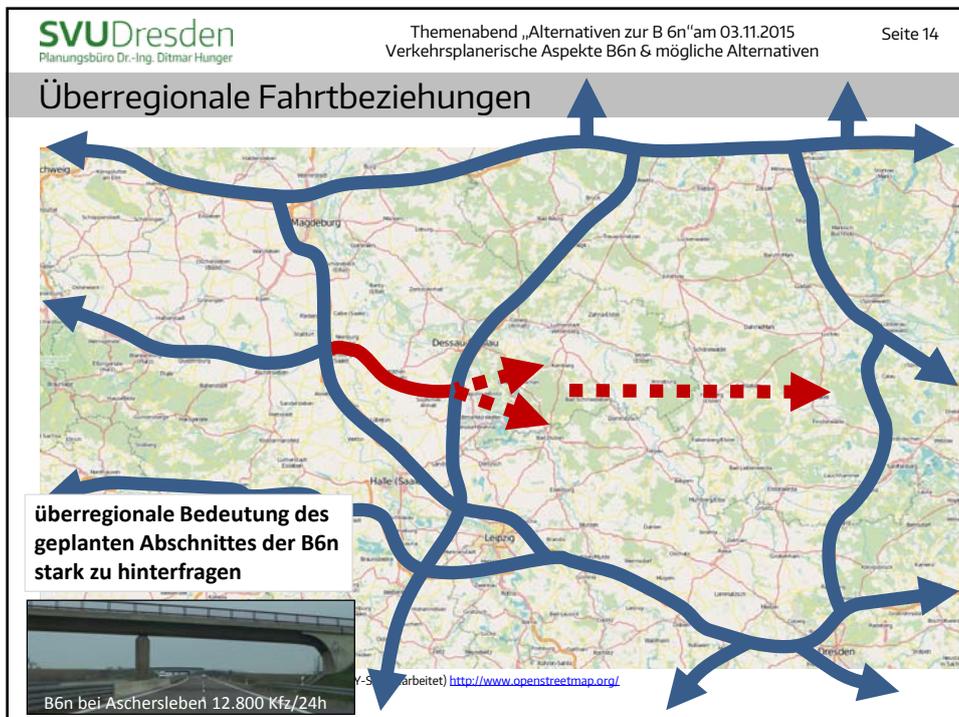
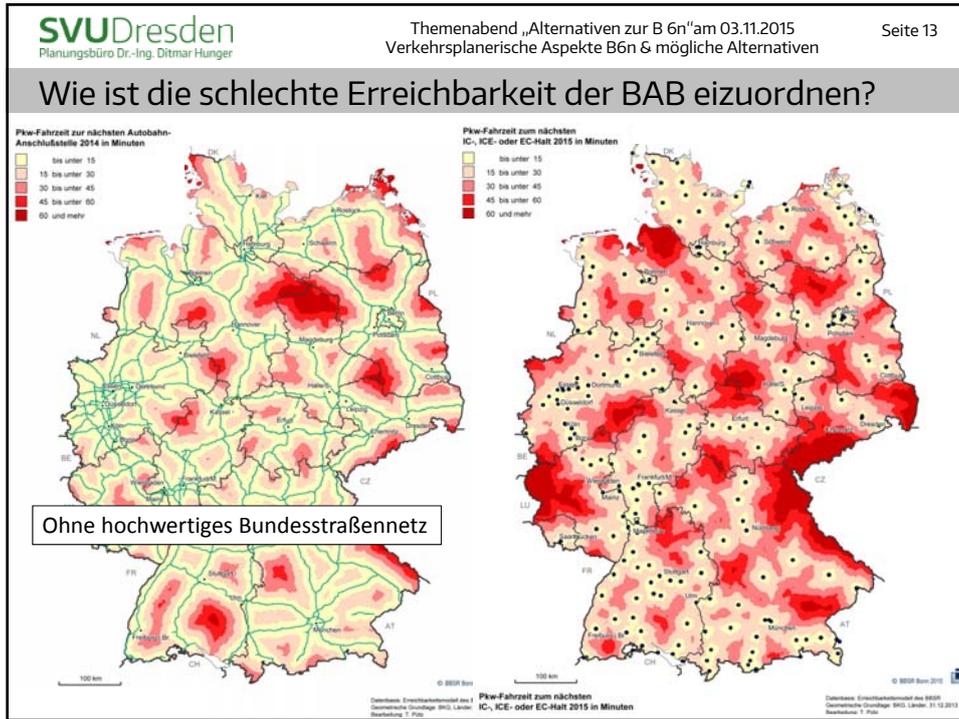
Verkehrsbelegung B 6n, A 9 - LGr. ST/SN:
 bzw. 5.000 bis 17.000 Kfz/24h

Wie ist die schlechte Erreichbarkeit der BAB euzuordnen?



Wie ist die schlechte Erreichbarkeit der BAB euzuordnen?





SVU Dresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 15

Verkehrsprognosen

Straßenbauprojekt	Verkehrsprognose		Ist-Belegung 2010 [Kfz/24h]
	Verkehrsaufkommen [Kfz/24h]	Prognosehorizont	
A 20 AK Lübeck bis AS Genin	69.700	2010	41.000
A 20 AS Greifswald bis Dersekow	15.200	2010	11.500
A 20 Pasewalk Nord bis Pasewalk Süd	16.200	2010	9.400
A 38 Göttingen – Halle (Saale)	53.300 wØ	2010	16.400 - 25.000
A 71 Erfurt – Schweinfurt	30.400 wØ	2010	11.500 - 31.300
A 71 Suhl – Sangerhausen	26.700 wØ	2010	15.000 - 24.000
A 73 Suhl-Lichtenfels	26.100 wØ	2010	12.300 - 16.400
B 6n Bad Harzburg (A396) – Bernburg (A14)	30.100 wØ	2010	13.900 - 15.000
B170 Bergstraße Dresden	42.600	2015	26.010 (2011)
B 101 Meißen	15.850	2010	7.068
B184 Dessau – Rosslau	30.500-35.100	2010	19.452 (2005)
S 289 (OU Reichenbach)	13.500 w	2015	5.600 w

w...werk tägliche Verkehrsaufkommen (Ansonsten handelt es sich um DTVMo-So)
Ø...Durchschnittswert für längere Streckenabschnitte

Tab. 1 Verkehrsaufkommen von Straßenbauprojekten (Prognose / Ist-Belegung 2011)

Probleme:

- Überschätzung überregionaler Entwicklungen (Verflechtungsprognose)
- Überschätzung von Durchgangsverkehrsanteilen
- Widerspruch zur Bündelungsstrategie
- Erhöhung von Wegelängen
- Schwächung regionaler Strukturen

SVU Dresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 16

Lokale Problemsituation (Fokus Ost-West-Fahrbeziehungen)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

1. Ortsdurchfahrten B 187 Coswig (Anhalt), Griebow, Priesteramte, Kleinwittenberg
Hauptursache: Verknüpfung Lutherstadt Wittenberg ↔ A 9
2. Ortsdurchfahrten B 183 (Bitterfeld, Mühlbeck, Pouch)
Hauptursache: Quelle-Ziel-Verkehr Bitterfeld-Wolfen
3. Ortsdurchfahrten B 107 (Oranienbaum)
Hauptursache: Quelle-Ziel-Verkehr Gräfenhainichen
4. weitere Ortsdurchfahrten kleinere Ortslagen

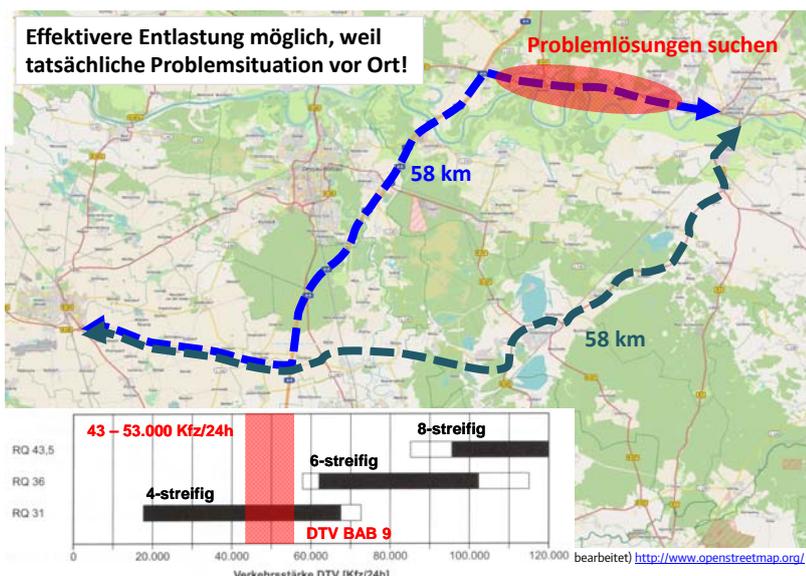
Probleme besteht zumeist weiterhin

Vortragsgliederung

1. Bestandssituation
2. Verkehrliche Notwendigkeiten / Probleme
3. Alternativen / Handlungsoptionen
4. Fazit

Was ist stattdessen zu tun?

Verbindung Köthen / B 6n – Wittenberg / östlich angrenzend



SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 19

Geplante Ortsumgehungen im Zuge der B 187

**Ortsumgehungen B 187
Coswig und Grebow im
Vordringlichen Bedarf**
(BVWP 2004)

**Ortsumgehungen B 187
Wittenberg im weiteren
Bedarf** (BVWP 2004)

Quelle: Lutherstadt Wittenberg

Probleme:

- Trassenführung zu weit von Siedlungsstrukturen (Quellen und Ziele) entfernt
- kurz- bis mittelfristig keine Entlastungen

Quelle: Stadt Coswig (Anhalt), Flächennutzungsplan

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 20

Geplante Ortsumgehungen im Zuge der B 183

**Ortsumgehungen
B 183 Bitterfeld im
vordringlichen Bedarf**
(BVWP 2004)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/>

Probleme:

- Entlastungswirkung Richtung Süden fraglich
- keine Entlastung für Mühlbeck und Puch
- kurz- bis mittelfristig keine Entlastungen

**4-streifiger Ausbau
B 100 geplant** (BVWP 2004)

Vortragsgliederung

1. Bestandssituation
2. Verkehrliche Notwendigkeiten / Probleme
3. Alternativen / Handlungsoptionen
4. Fazit

Was ist stattdessen zu tun?
Was kurz- bis mittelfristig in den Ortsdurchfahrten machbar?

Kfz-Verkehr , Wirkungszusammenhänge



Luftschadstoffbelastungen

Lärmbelastungen

Querungsdefizite

Trenn- und Zerschneidungswirkung

unzureichende Radverkehrsanlagen

Sicherheitsdefizite

mangelhaften Aufenthaltsqualität

mangelhaften Wohnqualität



SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 23

Tempo 30 im Hauptnetz

Berlin – Wisbyer Str. Berlin – Schildhornstr. Berlin – Beusselstr. Cottbus – Thiemstr. Cottbus – B 168

Pflanztal – B 10 Fürstenberg (Havel) – B 96 Güterfelde – L 40 / L77 Weisenfels

Magdeburg – Breiter Weg Schmölln – L 1371 Finowfurt – B 167 Jena – B 7

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 24

Reduzierung Geschwindigkeitsniveau in den Ortsdurchfahrten

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Reaktionsweg
Bremsweg
Anhalteweg
Aufprallgeschwindigkeit

Reaktionszeit 1 s
Bremsverzögerung 7 m/s²

Reduzierung von Lärmbelastungen

Statische Vorbeifahrtpegel (in 7,5 m Entfernung) in dB(A)

Nach FIGE 1995

Geschwindigkeit in km/h

Pegelreduktion um - 3 dB entspricht z. B.

20.000

↓

10.000

Verkehrsabnahme um 50 %

häufig positive Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation

- durch Verstetigung
- Reduzierung Aufwirbelung und Abrieb

positive Effekte für Fuß- und Radverkehr

- Reduzierung von Trennwirkungen und Querungsdefiziten
- bessere Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn

positive Effekte für angrenzende Nutzungen

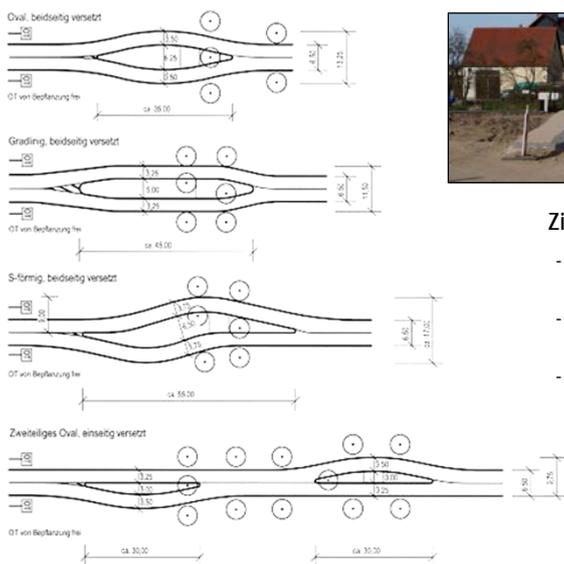
- Erhöhung der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Widerherstellung der Möglichkeiten zur Kommunikation
- Vorteile für Vermietbarkeit bzw. für Handel & Gewerbe

Rechtliche Rahmenbedingungen für Tempo 30

- Anordnung „Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“ gemäß § 45 StVO Verkehrseinrichtungen und Verkehrseinrichtungen möglich
- **Orientierungswerte** entsprechend Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (**Lärmschutz-Richtlinien-StV**) vom 23.11.2007 bilden Grundlage für die Bewertung
- Umsetzung insbesondere dort, wo folgende Beurteilungspegel überschritten werden

	tags	nachts
• In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)
• In Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
• In Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)
- ausschlaggebend **ermessensgerechte Einzelfallentscheidung** der zuständigen Verkehrsbehörde unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs und der Lärmbetroffenheiten im konkreten Fall
- Bundesverwaltungsgericht, Urteil 7 C 76/84 vom 4.6.1986 bei geringere Lärmeinwirkungen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Ermessen der Behörde (Einzelfallentscheidung) möglich

Ortseingangsgestaltung



Ziele / Effekte:

- Gewährleistung eines ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus
- Vermeidung der Verschleppung der Außerortsgeschwindigkeit
- Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen

Quelle: FGSV-Verlag, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASI 2006)

Verkehrsüberwachung

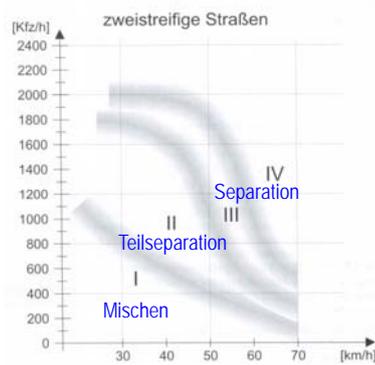


Ziele / Effekte:

- Gewährleistung eines ortsträchtigen Geschwindigkeitsniveaus
- Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen

Beispiele für Motivanzeigen im Zuge der B 2 (Krostitz, Hohenossig)

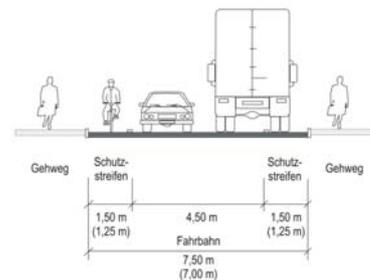
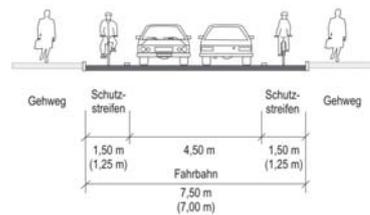
Markierung von Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen)



Quelle: FGSV-Verlag, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Ziele / Effekte:

- Angebot / Schutzraum für den Radverkehr
- optische Einengung des Straßenraumes
→ Harmonisierung / Verstetigung Verkehrsfluss
→ Gewährleistung angemessener Geschwindigkeiten
- Vergrößerung Abstand fließender Verkehr - Bebauung



SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 29

Markierung von Schutzstreifen - Beispiele

Dresden - Chemnitzer Straße



Freital - Rabenauer Straße (S193)



SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 30

Straßenraumgestaltung / Förderung des Umweltverbundes

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten



Straßenraumbegrünung



Sicherung und Verbesserung Alternativangebote im ÖPNV



Bessere Radverkehrsangebote für Alltags- und Stadt-Umland-Verkehr



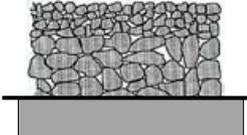
Quelle: <https://www.starker-nahverkehr.de>

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 31

Lärmarmes Asphalt / Lärmarme Fahrbahneinbauten





offenporiger Asphalt

- ein- und zweischichtig möglich (OPA bzw. ZWOPA)
- **nicht** für innerörtlichen Einsatz geeignet (Entwässerung, Zusetzen der Poren, Lebensdauer etc.)

„Düsseldorfer Asphalt“ (LOA 5D)

- seit 2008 in der Erprobung
- klassischer Split-Mastix-Asphalt mit optimierten Eigenschaften (Korngrößenverteilung, kleines Größtkorn, modifizierte Bindemittel, konkave Oberflächentextur)

lärmarme Schachtdeckel

- Asphalt statt Metalloberfläche
- besondere Lagerung (Ebenheit)

Lärmmessungen der BAST:
bis zu 5 dB(A) bei Tempo 50

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 32

Best-Practice-Beispiel: B 5 OD Lietzow / OD Berge



ca. 11.000 Kfz/24h





SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 33

Best-Practice-Beispiel: B 5 OD Lietzow / OD Berge

Maßnahme	B 5 OD Lietzow	B 5 OD Berge	Übliche OD
Tempo 30 nachts	X	X	
Tempo 30 ganztags	X		
stationäre Geschwindigkeitsüberwachung		X	
Motivanzeigetafeln			
lärmmilder Asphalt	X		
Ortseingangsgestaltung	X	X	
Querungsstellen / Mittelinseln	X	X	
Straßenraumbegrünung	X	X	
durchgehende Radverkehrsanlagen	X	X	
Schutzstreifen		X	

Entwicklungs-
-potenzial

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Themenabend „Alternativen zur B 6n“ am 03.11.2015
Verkehrsplanerische Aspekte B6n & mögliche Alternativen

Seite 34

Vortragsgliederung

1. Bestandssituation
2. Verkehrliche Notwendigkeiten / Probleme
3. Alternativen / Handlungsoptionen
4. Fazit

Zusammenfassung

1. Es bestehen keine relevanten Pendlerbeziehungen zwischen Köthen und den Bereichen östlich der A9.
2. Die überregionale Bedeutung des geplanten Abschnittes der B6n ist stark zu hinterfragen bzw. nicht erkennbar.
3. Im BVWP wurden mehrere parallele Neubautrassen angemeldet (B 6n, B 187, B 183).
4. Die tatsächliche Probleme sind eher kleinräumig.
5. Lokale Umgehungstrassen sind effektiver, aber ebenfalls hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit kritisch zu prüfen bzw. zu optimieren.
6. Für die Ortsdurchfahrten ist die Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Effekte des Kfz-Verkehrs zu empfehlen.
7. Diese Maßnahmen sind auch mit Neubautrasse notwendig.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
 Fon: 0351 – 422 11 96
 Fax: 0351 – 422 11 98
 Mail: schoenefeld@svu-dresden.de
 Web: www.svu-dresden.de

SVU Dresden
 Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
 Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
 Gottfried-Keller-Straße 24
 01157 Dresden