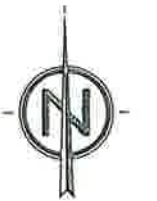
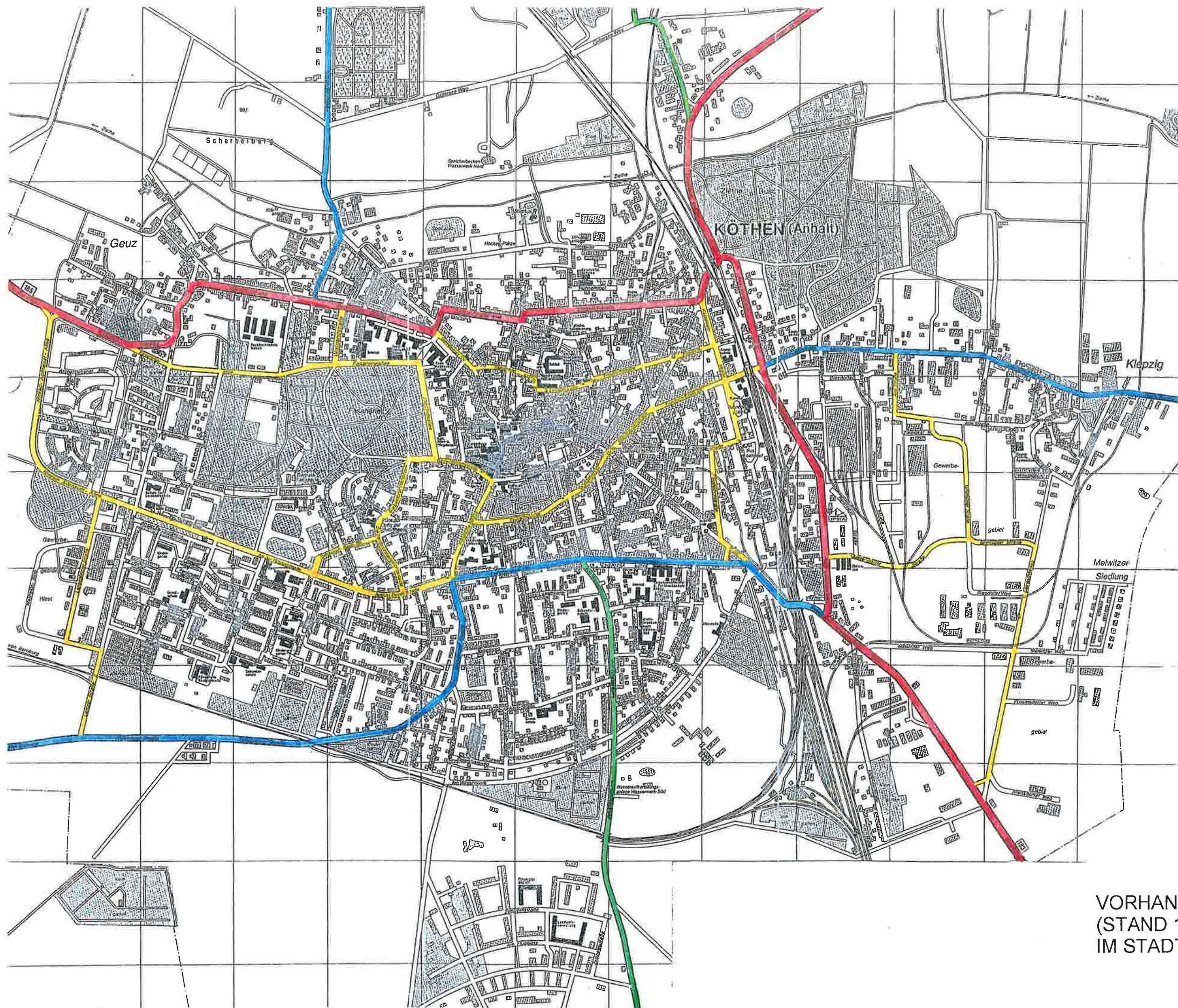
STADT KÖTHEN
VERKEHRSBEZIRKE



Maßstab
0 100 200 300m

Erläuterung:

Einteilung der Straßen
nach der Klassifizierung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- verkehrsbedeutende Stadtstraße

VORHANDENES STRASSENNETZ
(STAND 1997/ 98)
IM STADTGEBIET KÖTHEN



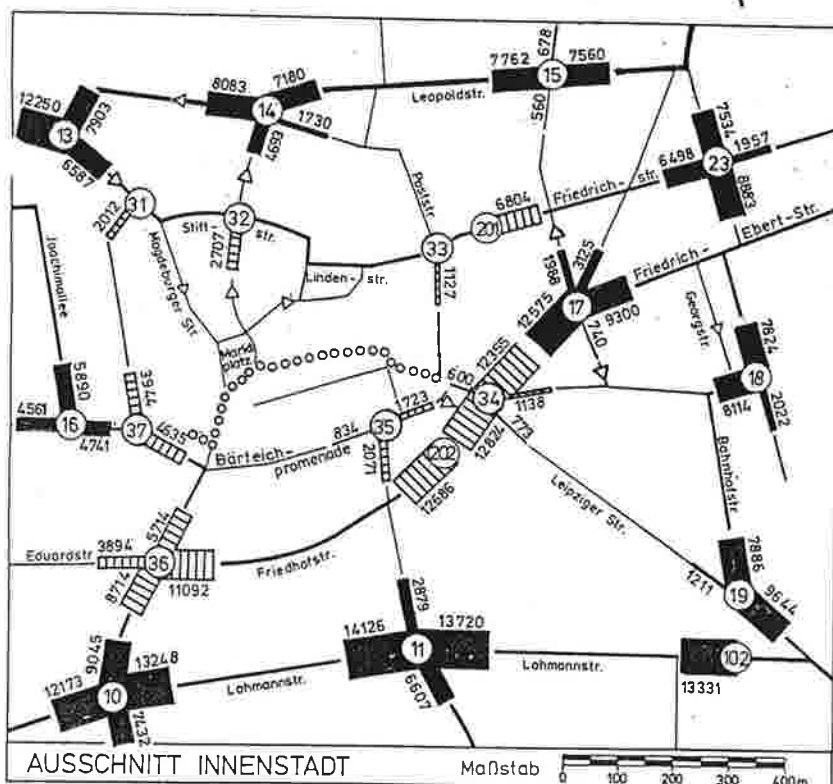
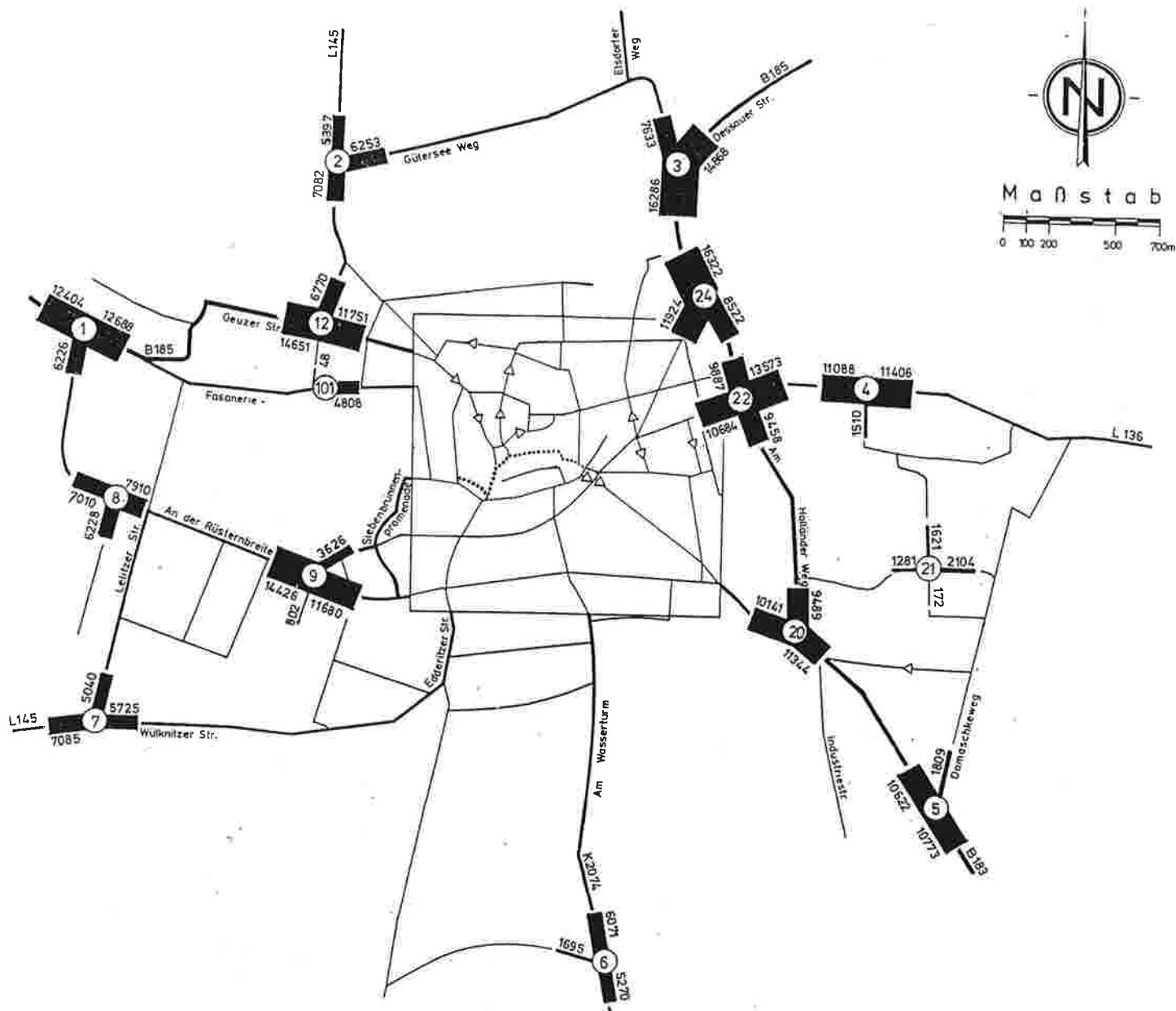
Maßstab
0 100 200 300m



Erläuterung:

- ① Knotenpunktzählstellen
- 101 automatische Zählung mit Zählplatten

STADT KÖTHEN
ZÄHLSTELLENPLAN 1997



Erläuterung:

Grundlagen: Verkehrszählungen Herbst 1996
und Sommer 1997

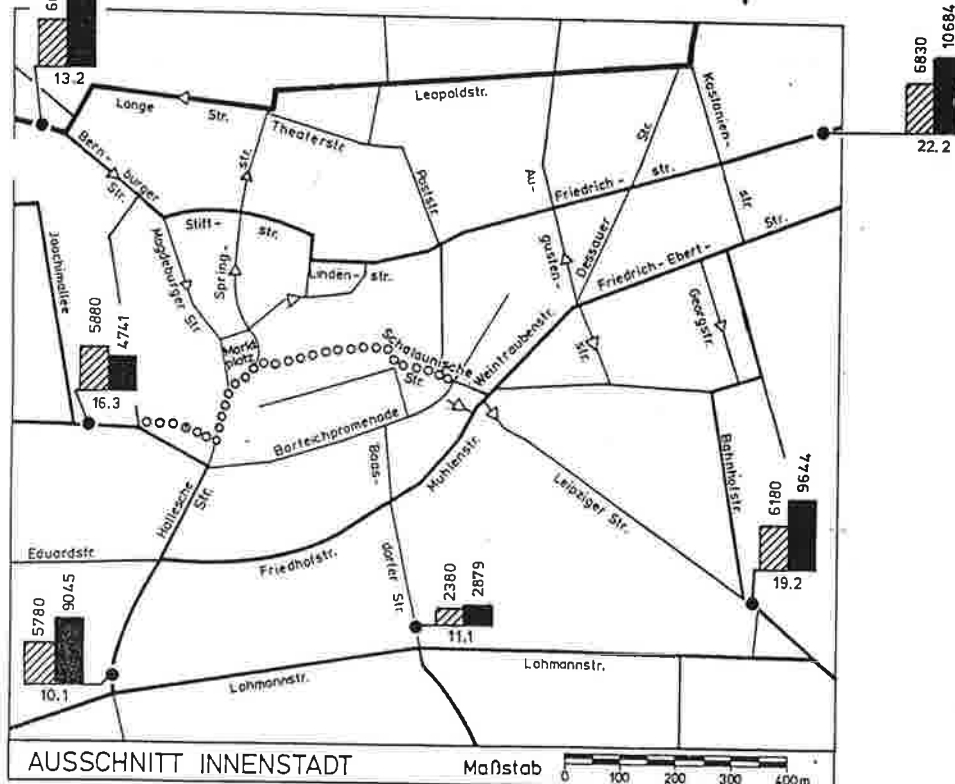
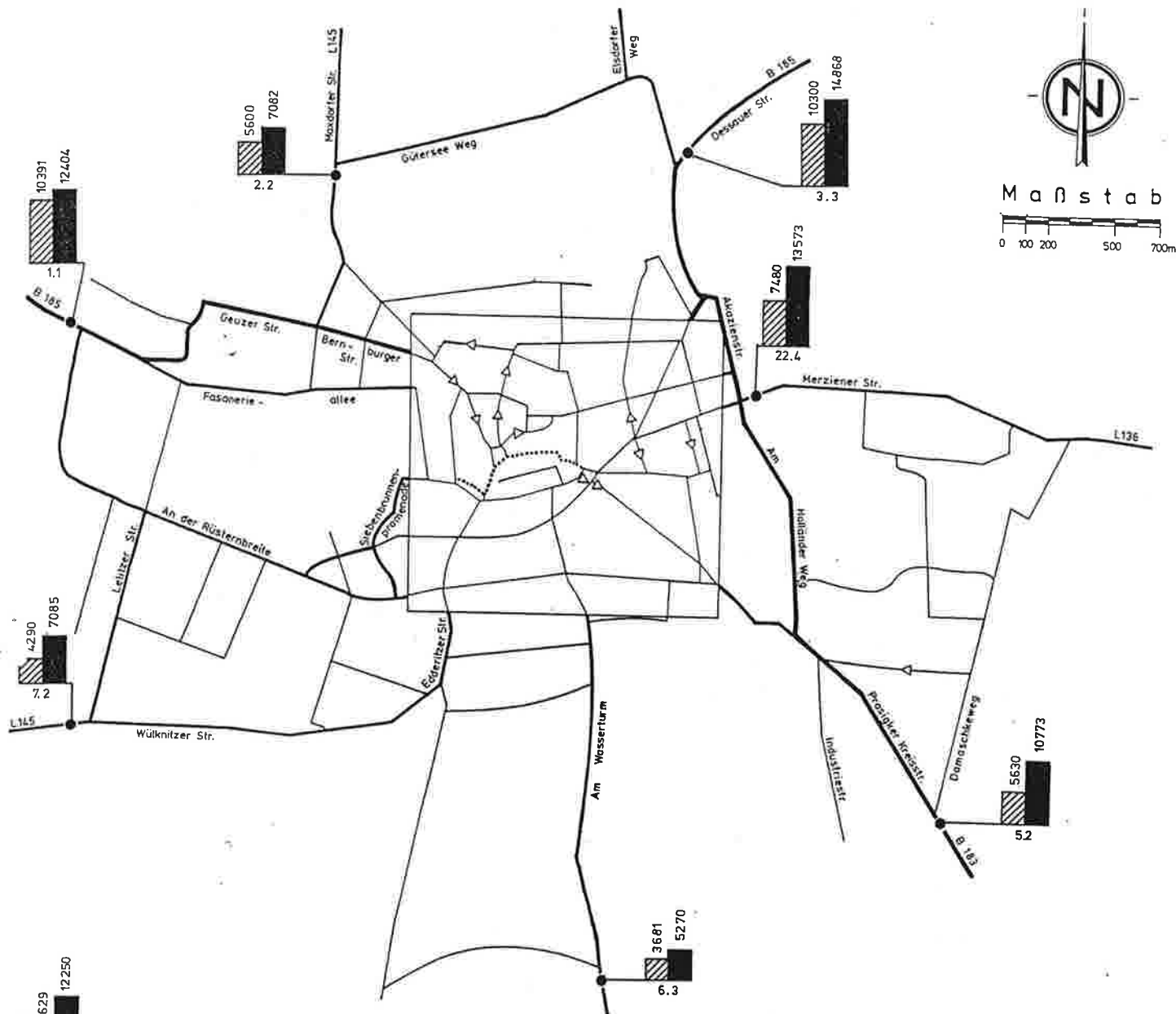
Zählungen 1997

- ① - ②④ Knotenpunktzählstellen
- ⑩① - ⑩② automatische Zählplatten

Zählungen 1996

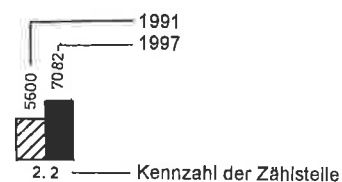
- ③① - ③⑦ Knotenpunktzählstellen
- ②① - ②② automatische Zählplatten

Querschnittsangaben in Kfz/Tag



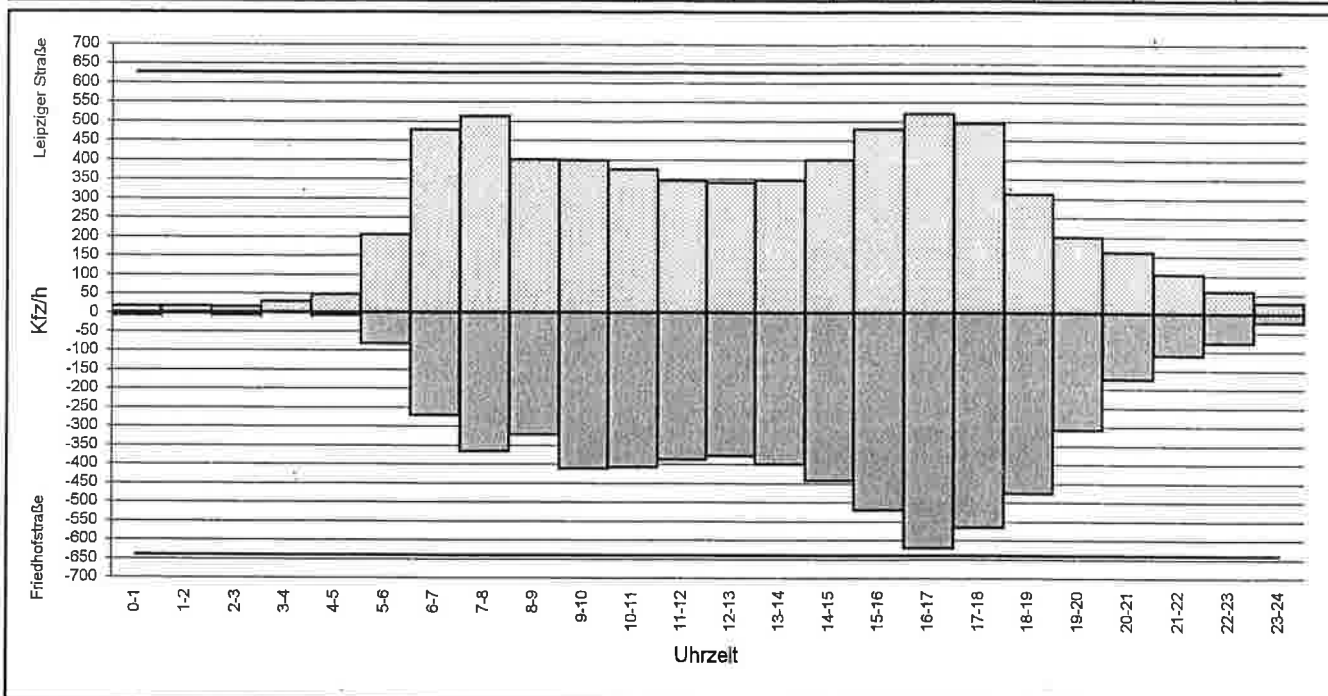
Erläuterung:

Grundlagen Verkehrszählungen von 1991 und 1997

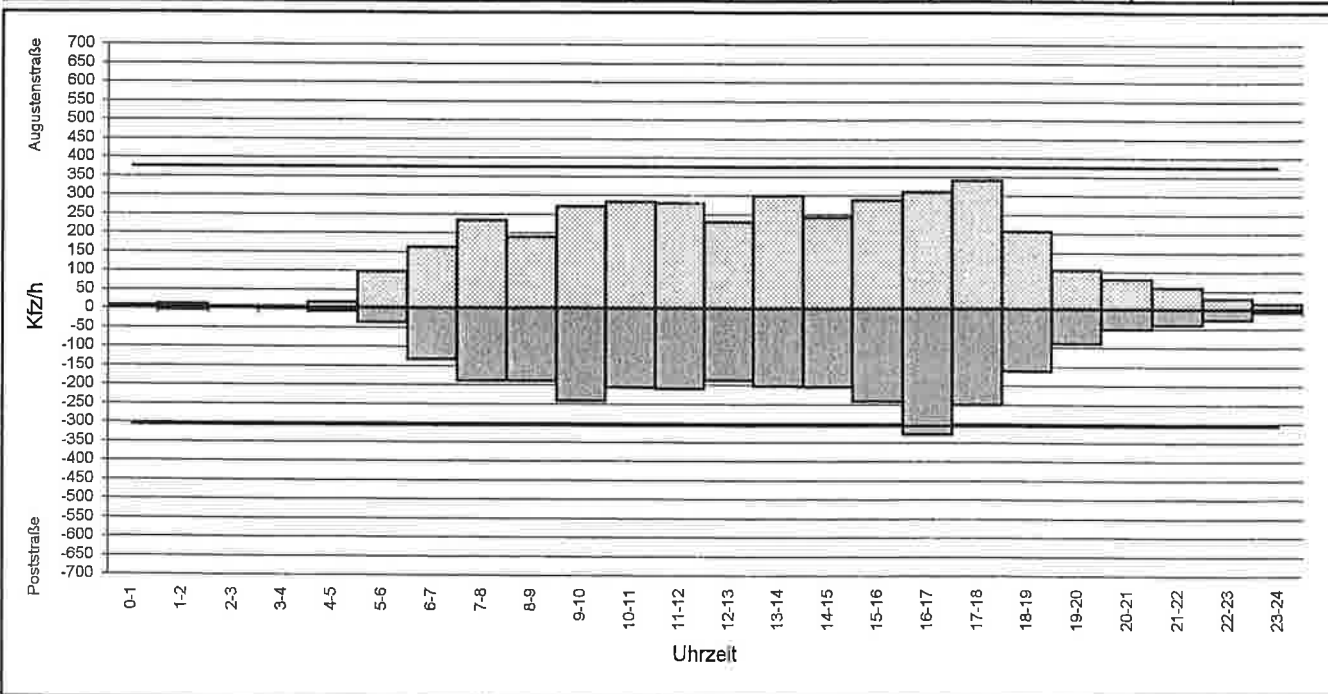


Angaben in Kfz/Tag (Querschnittsbelastungen)

Stadt Köthen Mühlenstraße (Zählstelle 202)	Tagesbelastung			Spitzenstunde			
	von Dienstag, 22.10.96			Belastung		Uhrzeit	
	Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Lkw/Bus-Anteil	Kfz	Anteil	von bis
Leipziger Straße		6.277	610	9,7 %	520	8,3 %	16:00 17:00
Friedhofstraße		6.409	613	9,6 %	622	9,7 %	16:00 17:00
Querschnitt		12.686	1.223	9,6 %	1.142	9,0 %	16:00 17:00



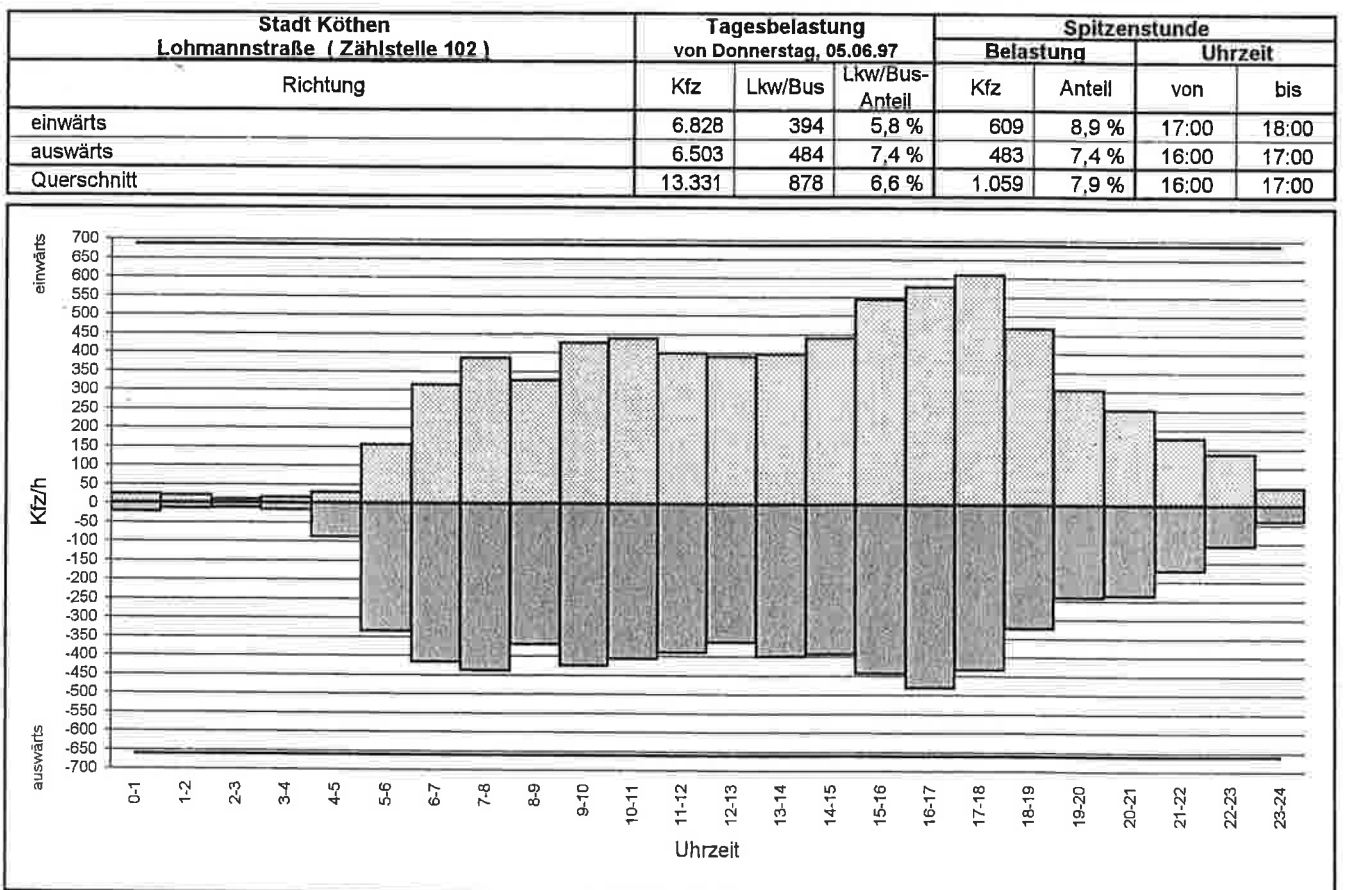
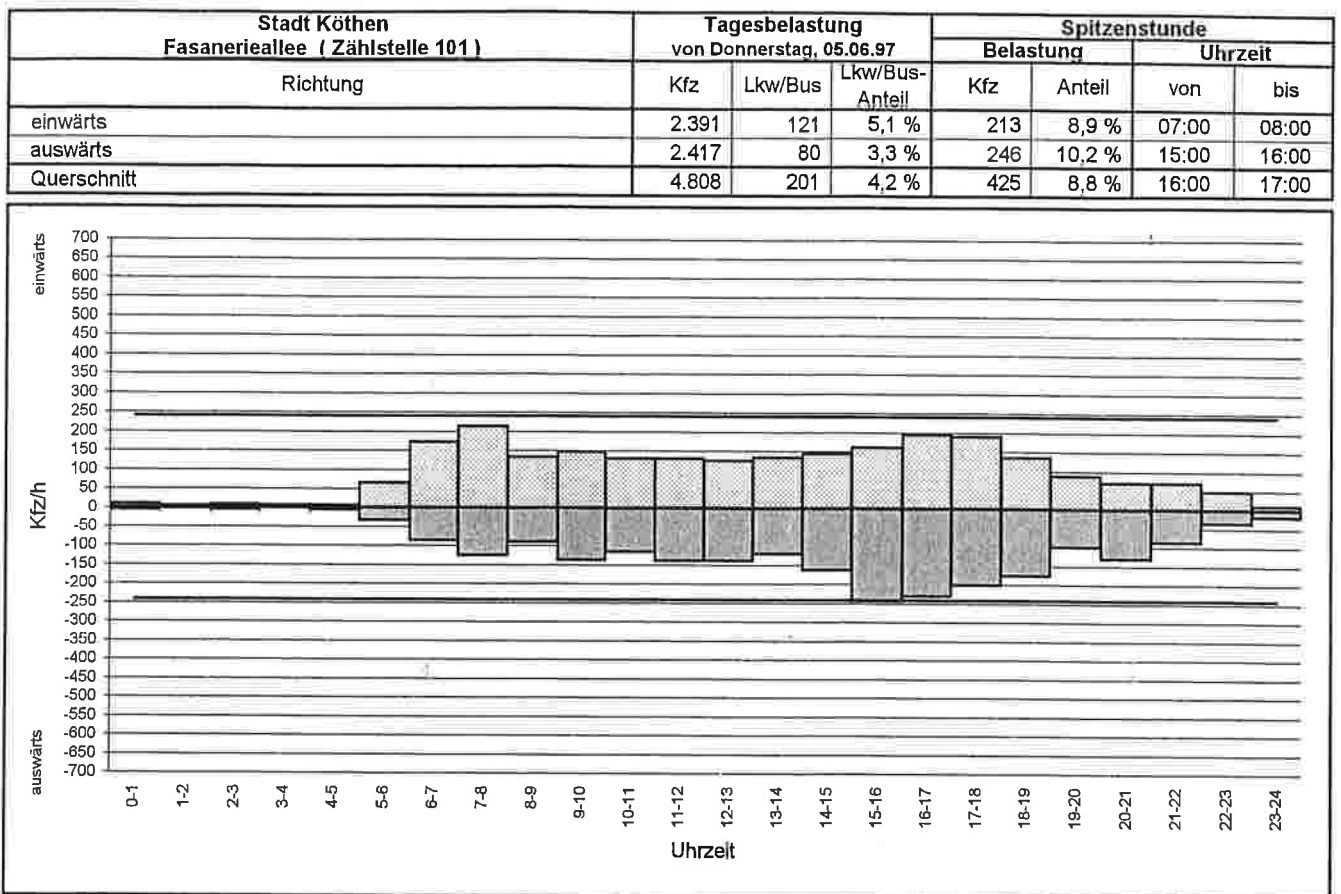
Stadt Köthen Friedrichstraße (Zählstelle 201)	Tagesbelastung			Spitzenstunde			
	von Dienstag, 22.10.96			Belastung		Uhrzeit	
	Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Lkw/Bus-Anteil	Kfz	Anteil	von bis
Augustenstraße		3.741	164	4,4 %	339	9,1 %	17:00 18:00
Poststraße		3.063	135	4,4 %	330	10,8 %	16:00 17:00
Querschnitt		6.804	299	4,4 %	639	9,4 %	16:00 17:00



Grundlage: automatische Zählung in der Zeit von 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr

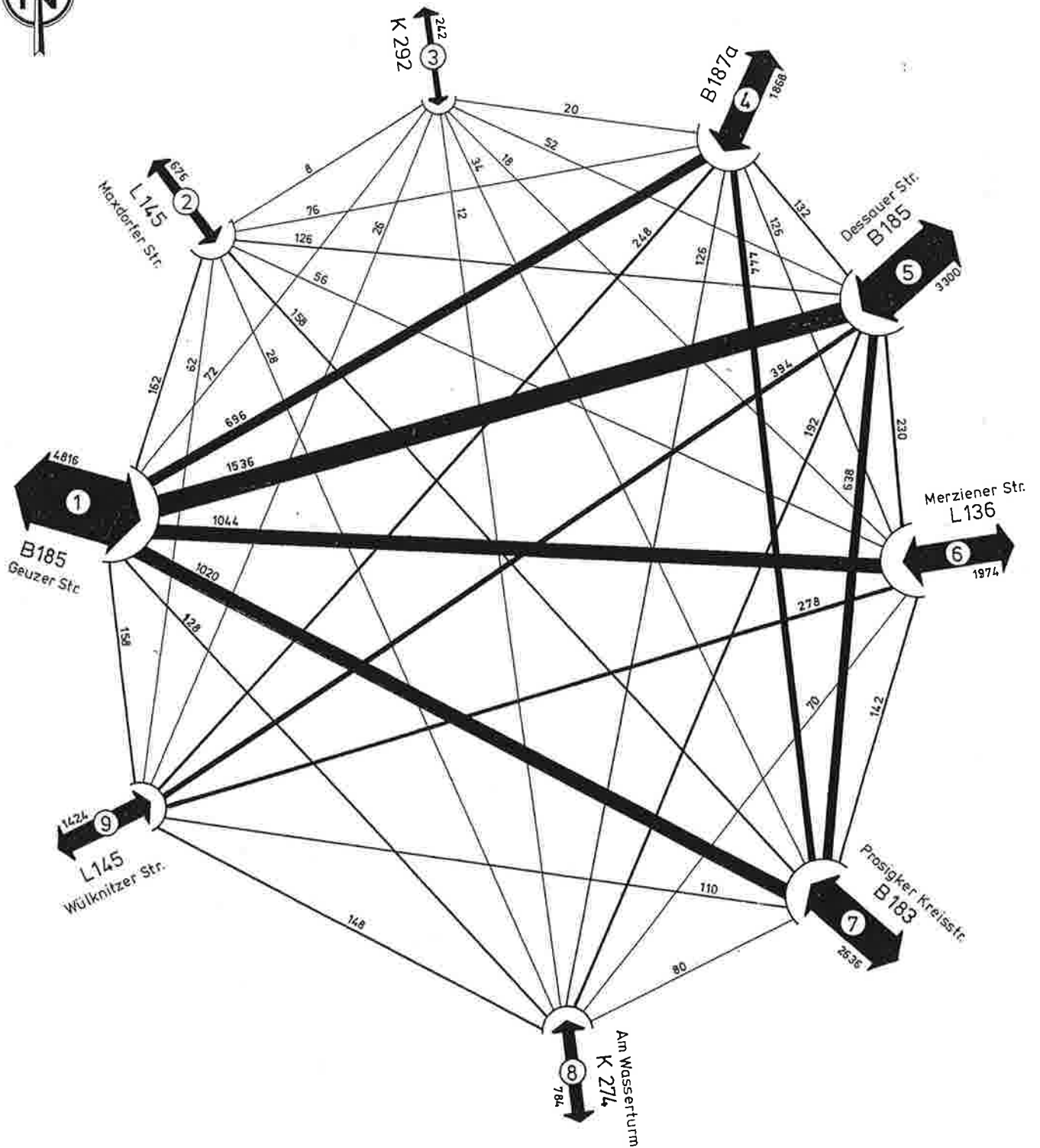
TAGGANG1.XLS, GANGGRAF

Legende: — = 10 % von (Kfz/Tag)



Grundlage: automatische Zählung in der Zeit von 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr
TAGGANG2.XLS, GANGGRAF

Legende: — = 10 % von (Kfz/Tag)



Erläuterung:

Grundlage Verkehrszählungen und
Verkehrsanalyse 1997

① Kennzahl der Außeneingabe/Zufahrtsstraße

Belastungsangaben in Kfz/Tag in beiden Richtungen

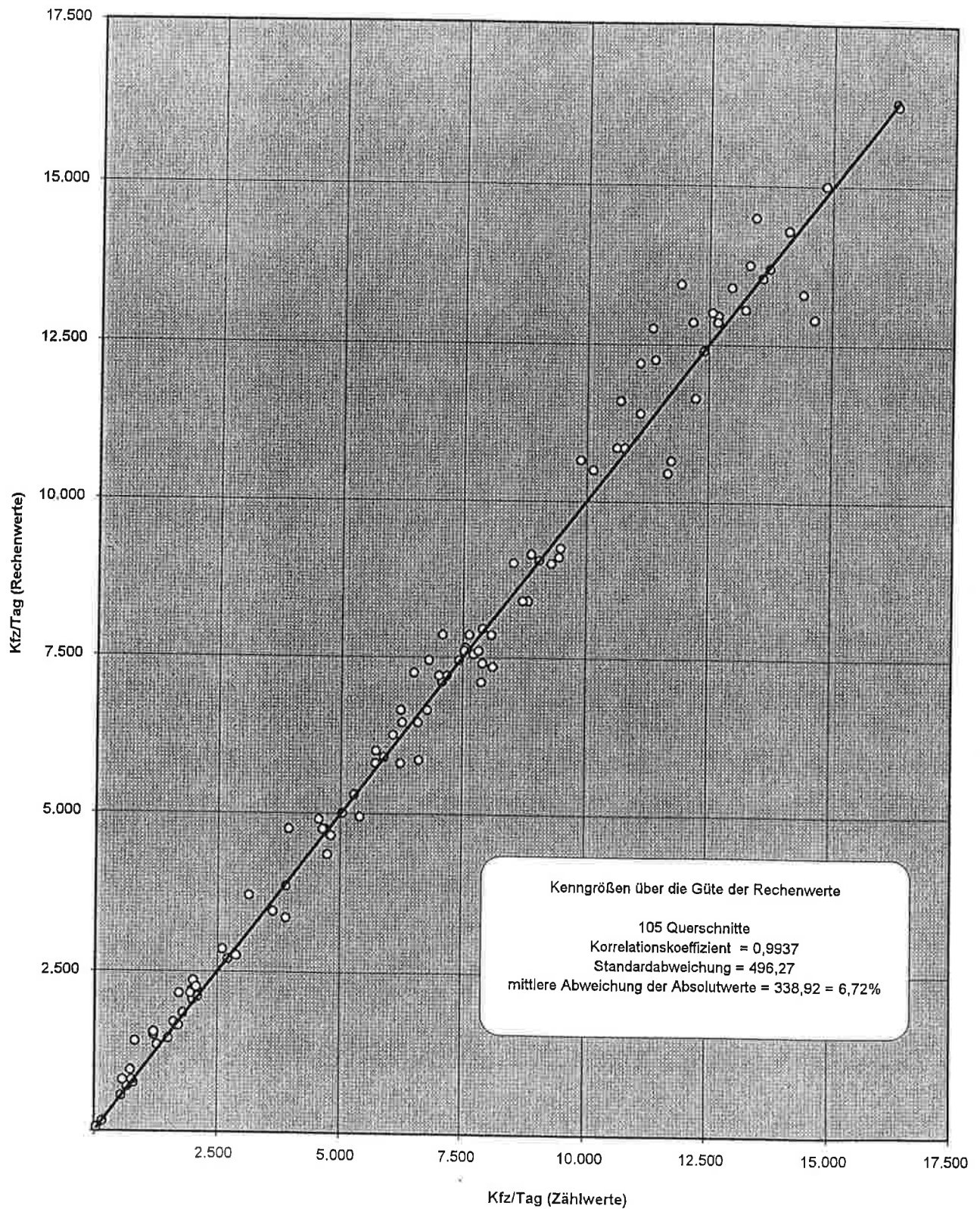
gesamter Durchgangsverkehr
= 8.860 Kfz/Tag

DURCHGANGSVERKEHR BEZIEHUNGEN ZWISCHEN DEN ZUFAHRTSSTRASSEN ZUR STADT KÖTHEN

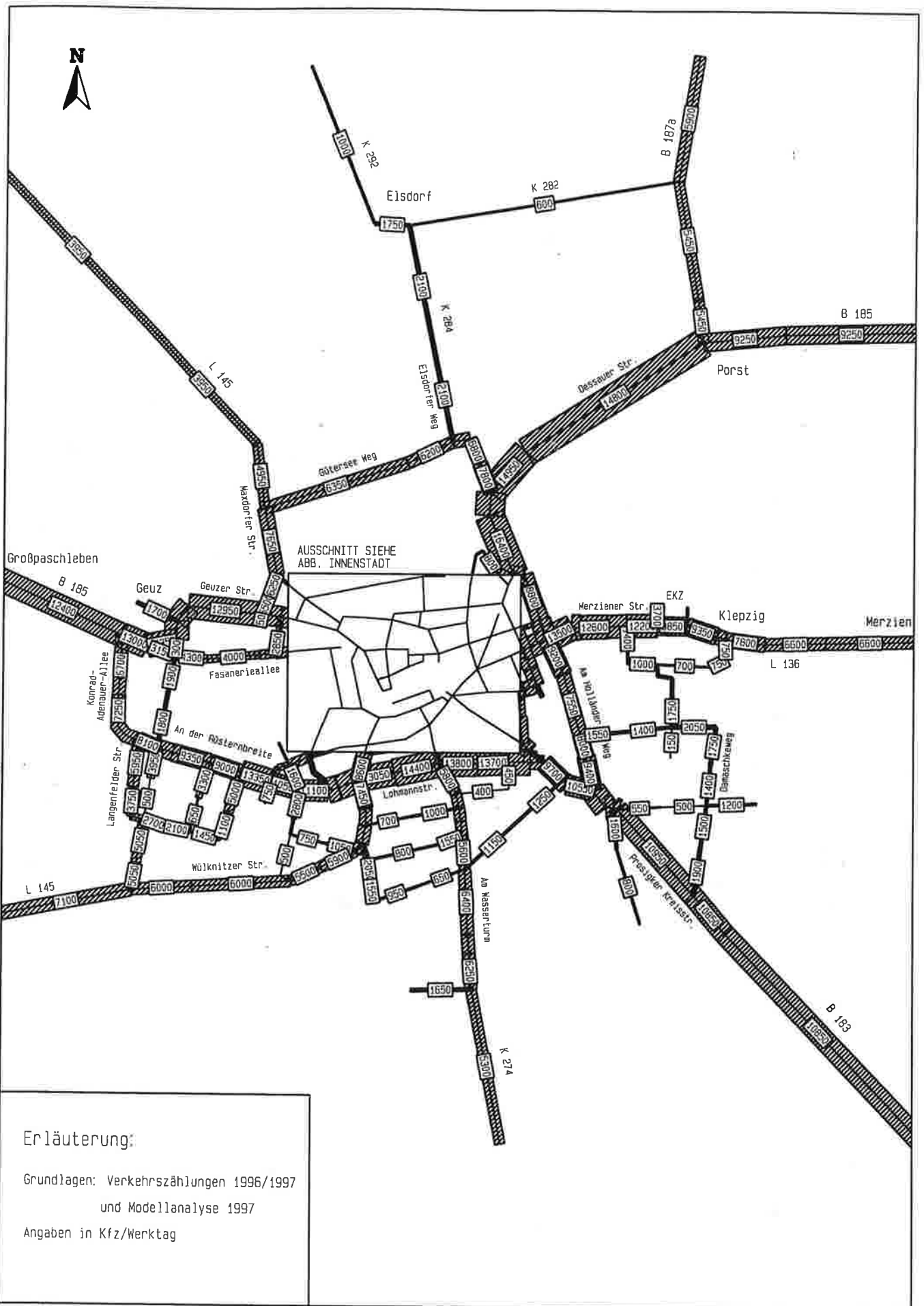


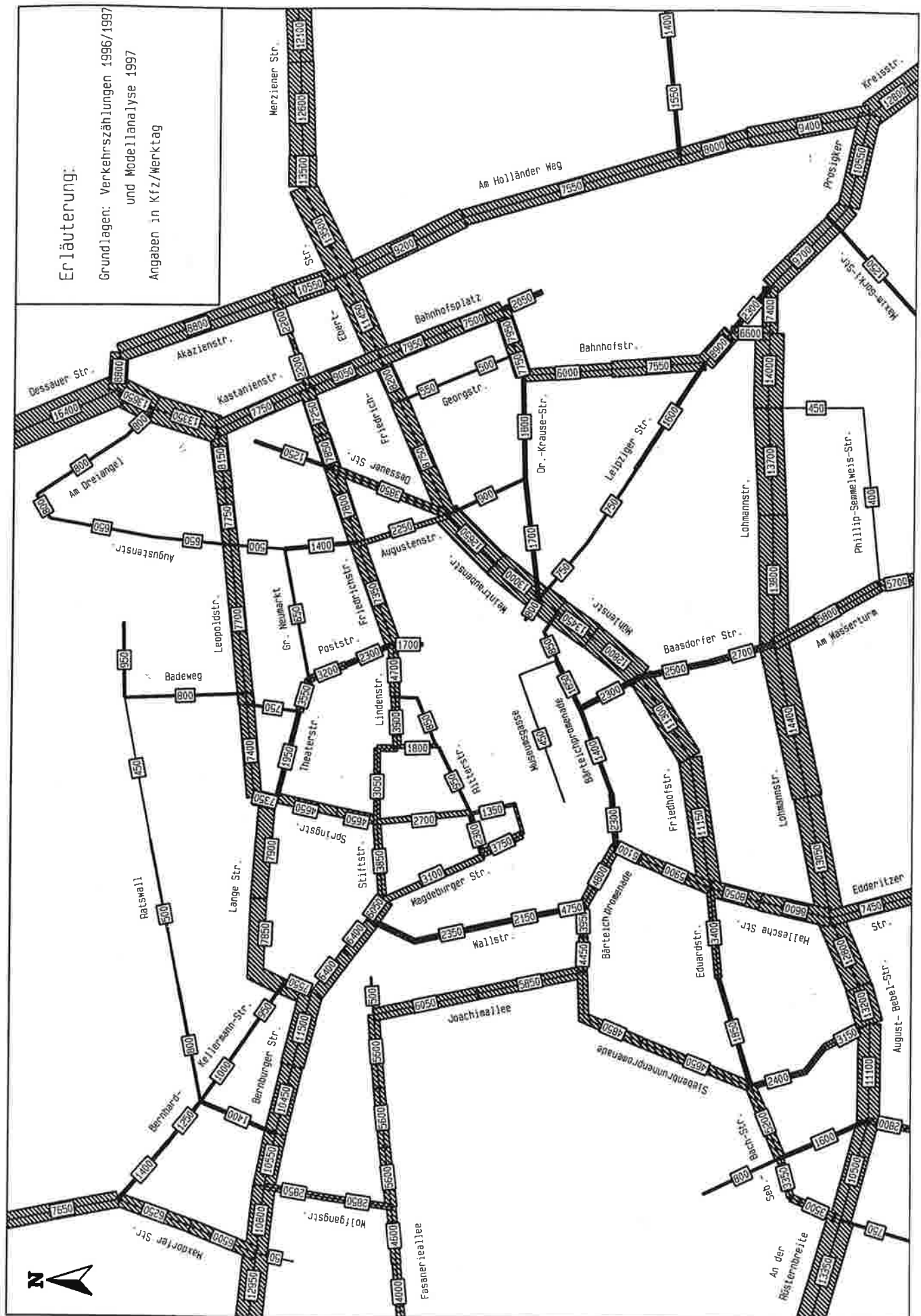
Ingenieurgesellschaft
Dr.-Ing. Schubert

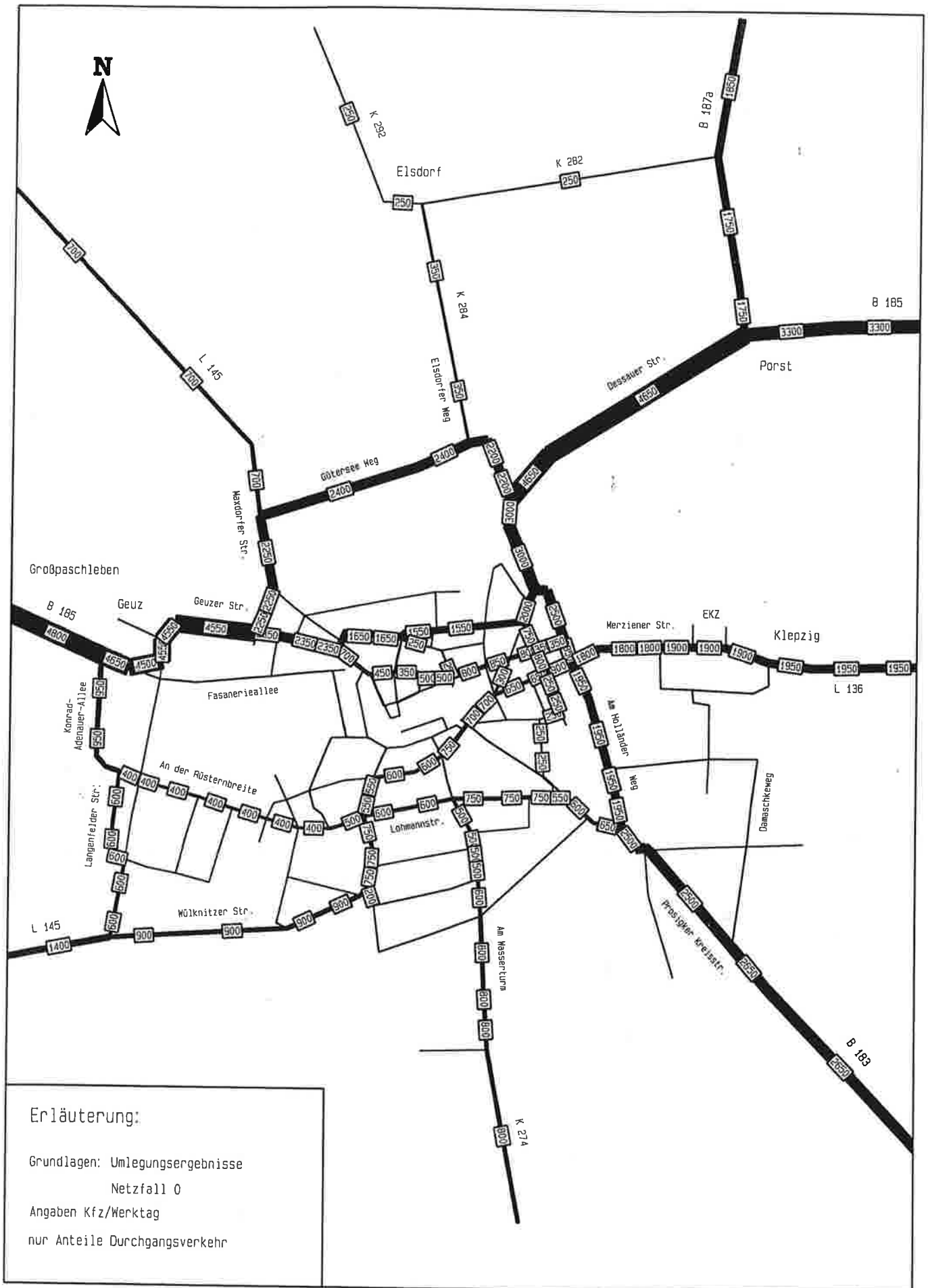
Verkehrssimulation im Straßennetz von Köthen
- Analysestand 1997 -

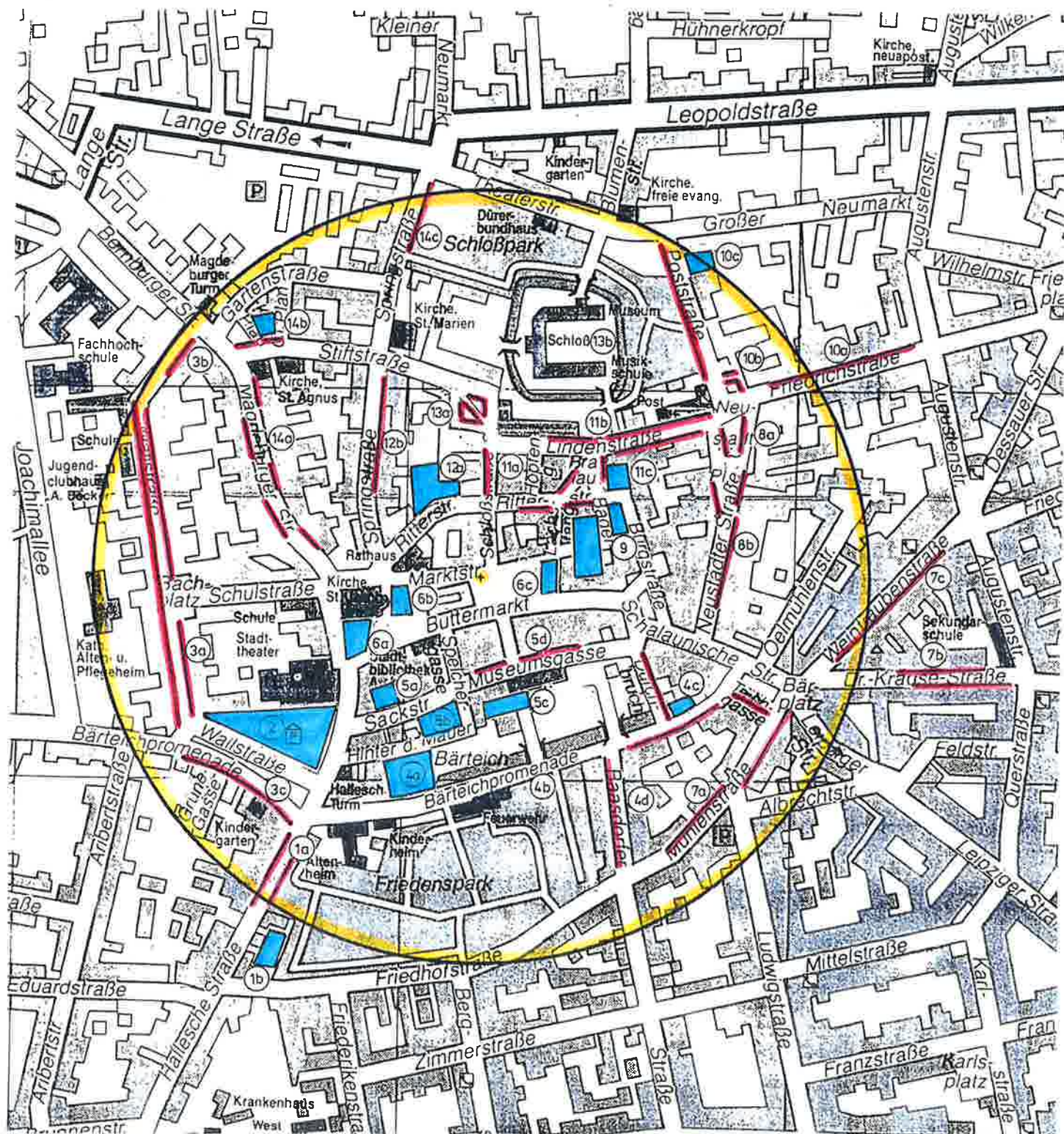


KORREL.XLS









Erläuterung:

in der Erhebung 1996 erfaßte Stellplatzbereiche,
zwischenzeitliche Änderungen sind nicht dargestellt

- Straßenrand
- Parkplatz bzw. Parkhaus
(Parken teilweise auf Brachgrundstücken)
- 400 Entfernungsbereich zum ideellen
Mittelpunkt des Zentrums
- 1a Stellplatzbereich



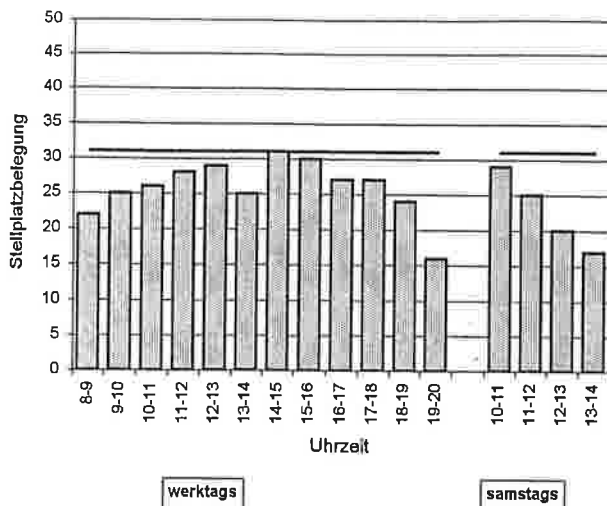
Maßstab
0 50 100m

RUHENDER VERKEHR INNENSTADT ZUM ANALYSEZEITPUNKT 1996/97 UNTERSUCHUNGSBEREICH UND STELLPLATZBEREICHE

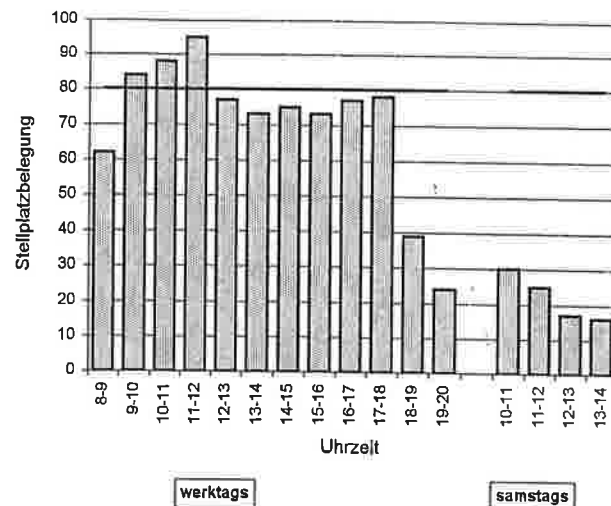


Ingenieurgesellschaft
Dr.-Ing. Schubert

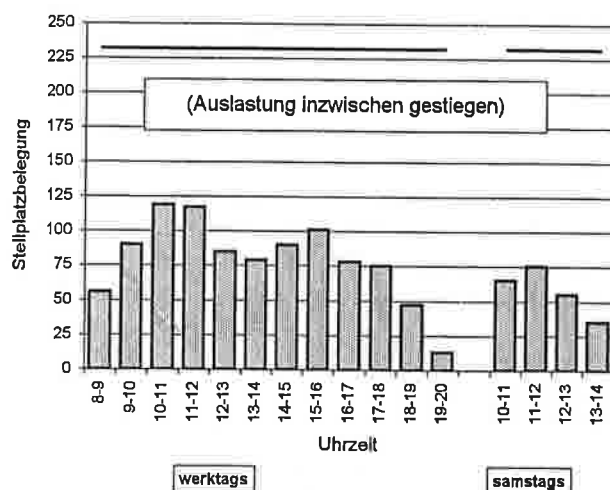
Straßenrand Hallesche Straße [1a]



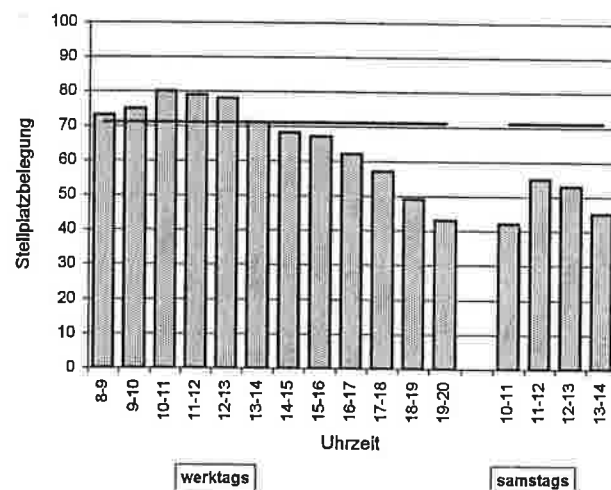
Parkplatz Friedhofstraße [1b]



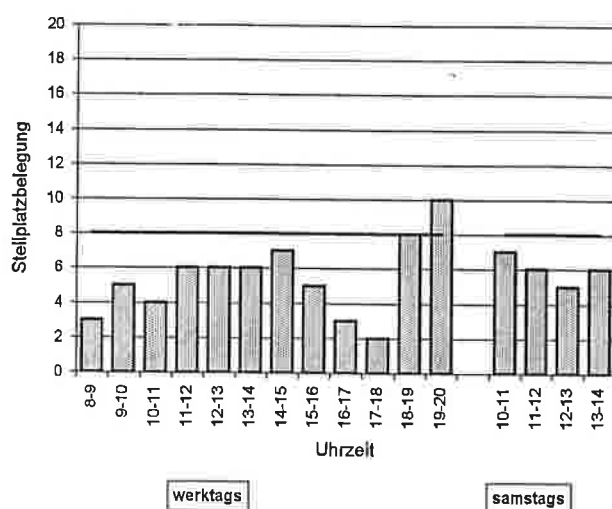
Parkhaus Wallstraße [2]



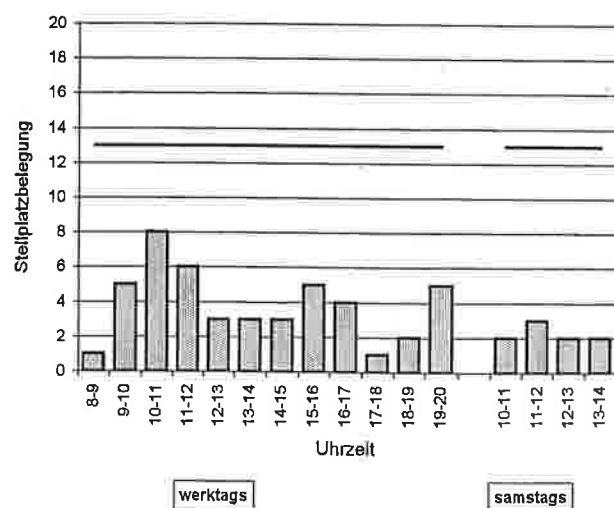
Straßenrand Wallstraße [3a]



Straßenrand Wallstraße (Nord) [3b]



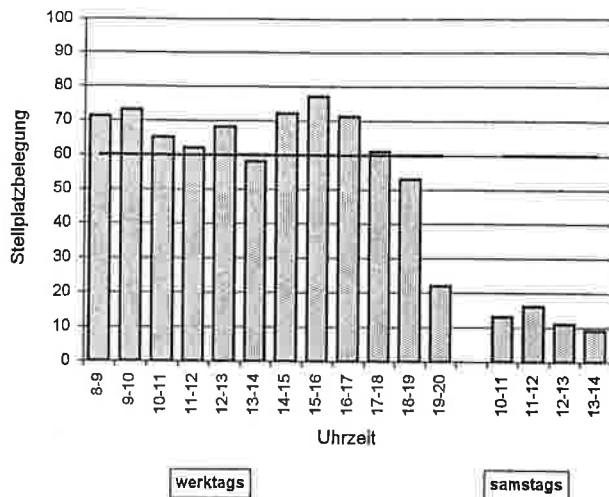
Straßenrand Bärteichpromenade (West) [3c]



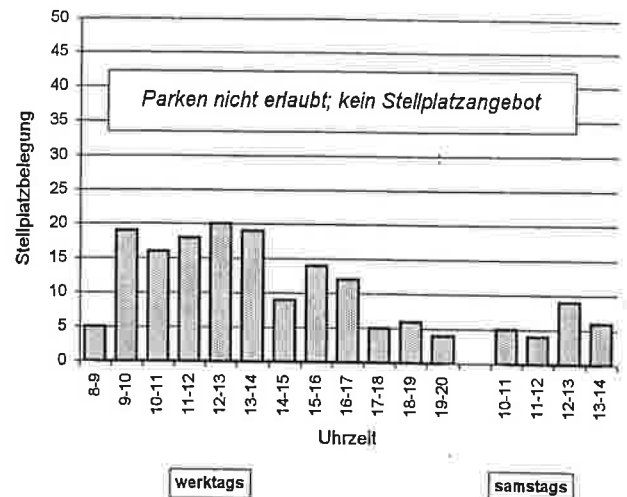
Anzahl Kfz
 Stellplatzangebot

Grundlage: Zählung vom 22.10.1996 und 26.10.1996

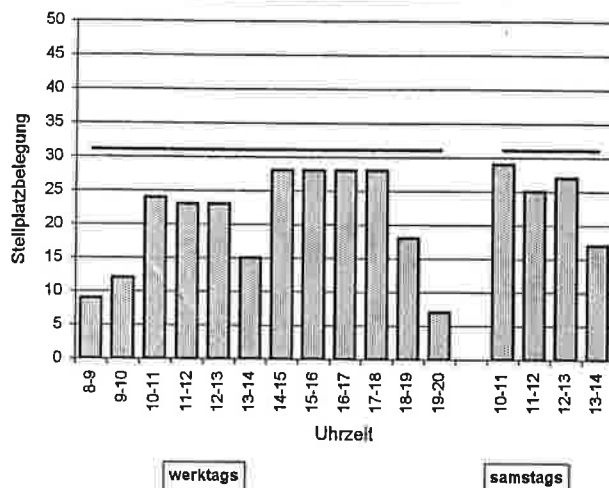
Parkplatz Bärteichpromenade [4a]



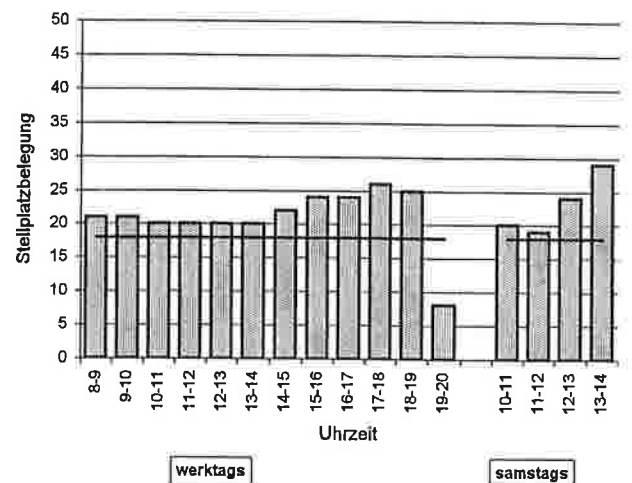
Straßenrand Bärteichpromenade (Mitte) [4b]



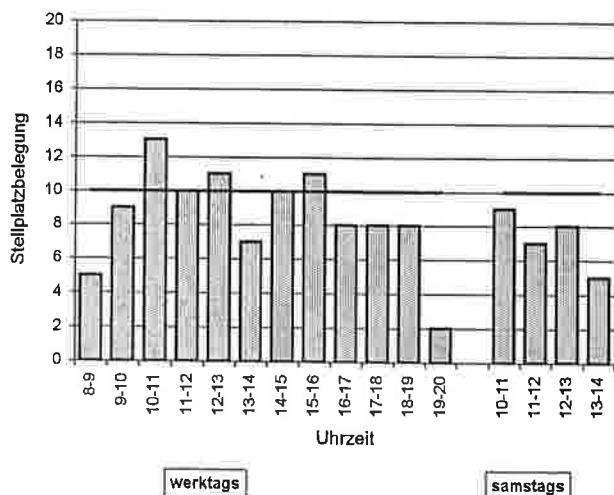
Straßenrand Durchbruch und Bärteichpromenade (Ost) [4c]



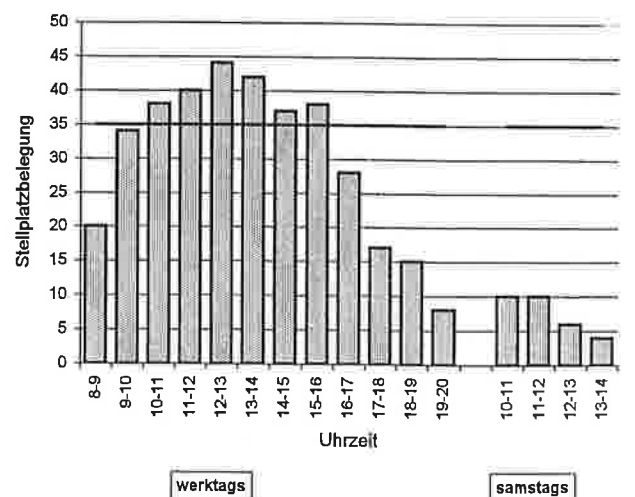
Straßenrand Baasdorfer Straße (Nord) [4d]



Parkplatz Sackstraße (Nord) [5a]



Parkplatz Sackstraße (Süd) [5b]



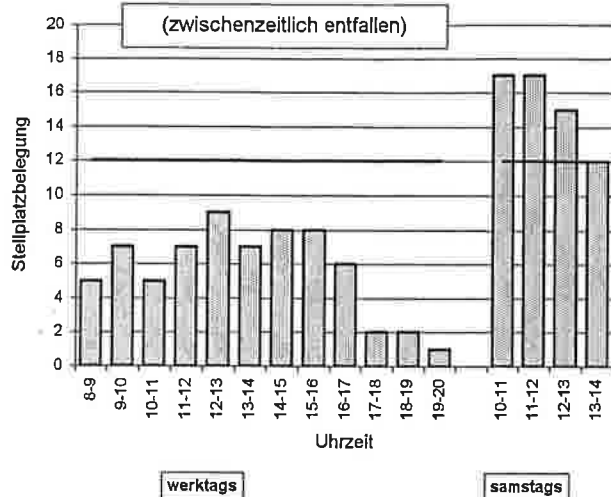
Anzahl Kfz



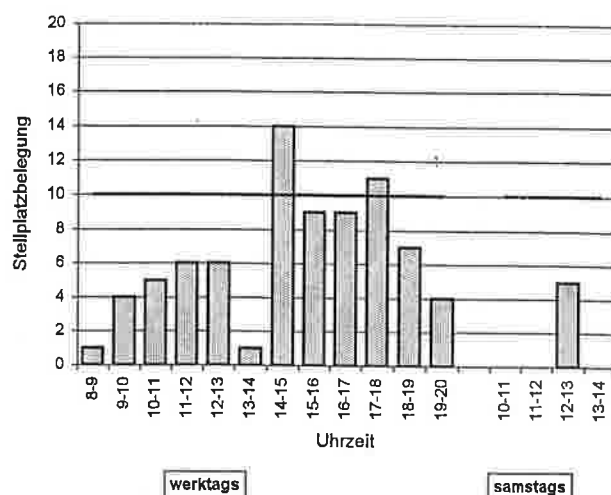
Stellplatzangebot

Grundlage: Zählung vom 22.10.1996 und 26.10.1996

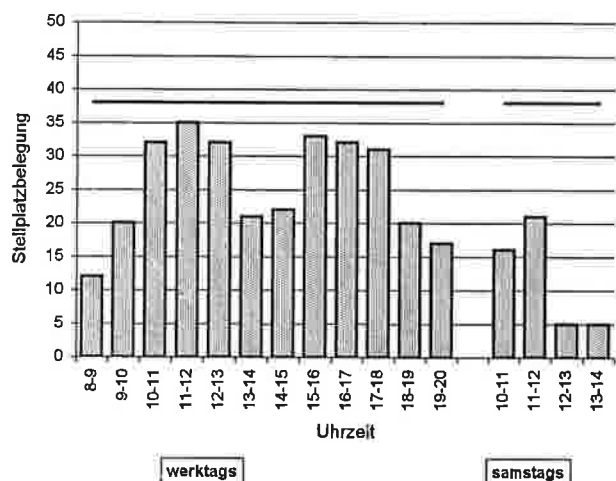
Parkplatz Museumsgasse [5c]



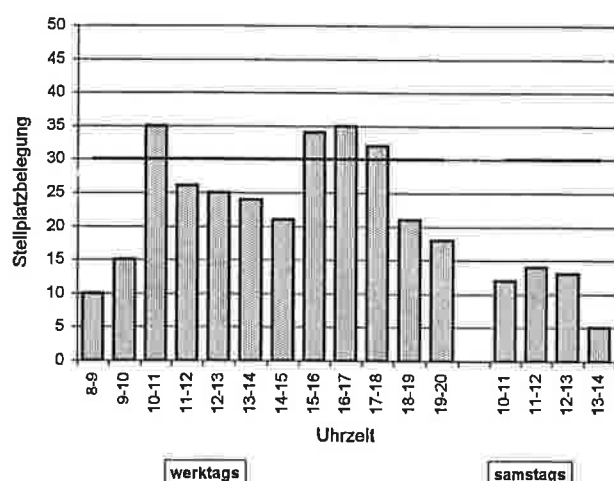
Straßenrand Museumsgasse [5d]



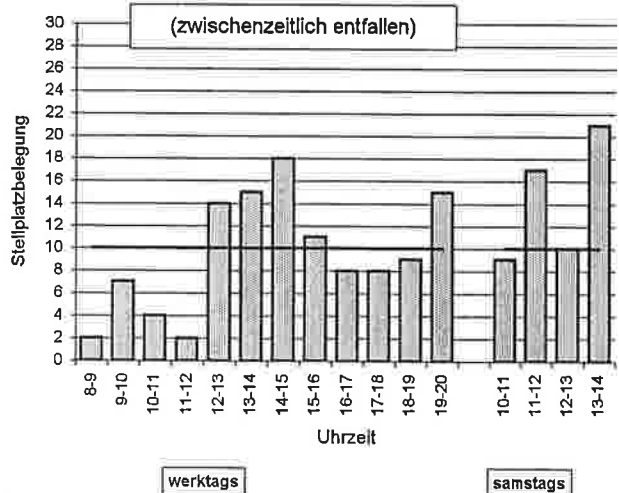
Parkplatz Marktplatz (Süd) [6a]



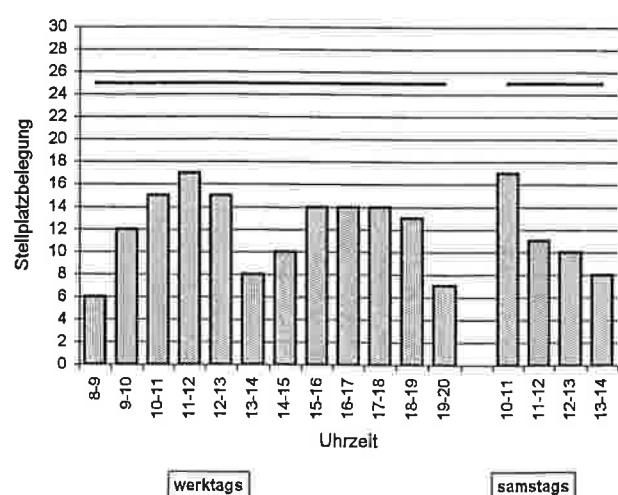
Parkplatz Marktplatz (Ost) [6b]



Parkplatz Holzmarkt [6c]



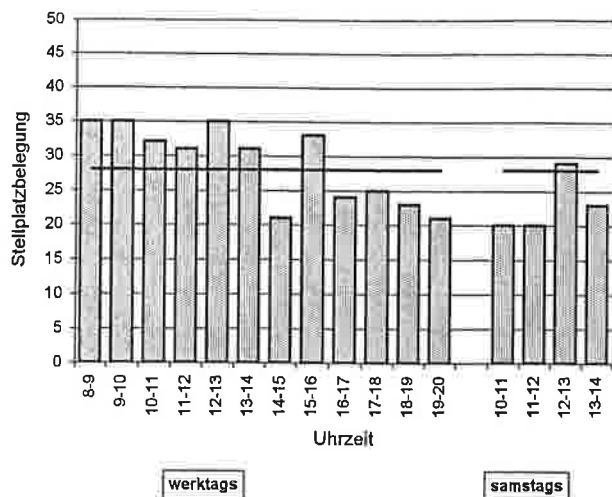
Straßenrand Teichgasse, Mühlenstraße [7a]



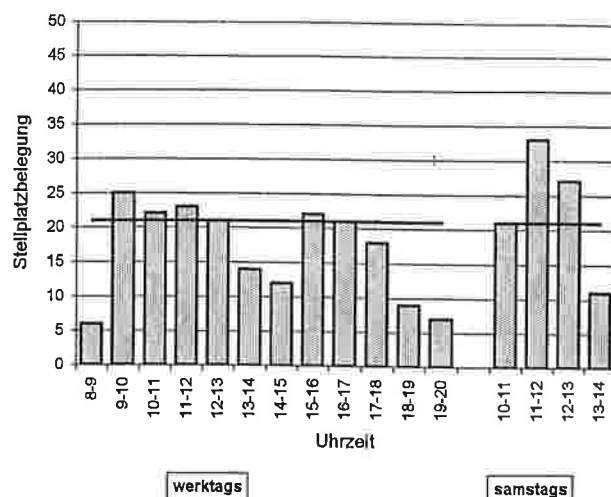
Anzahl Kfz Stellplatzangebot

Grundlage: Zählung vom 22.10.1996 und 26.10.1996

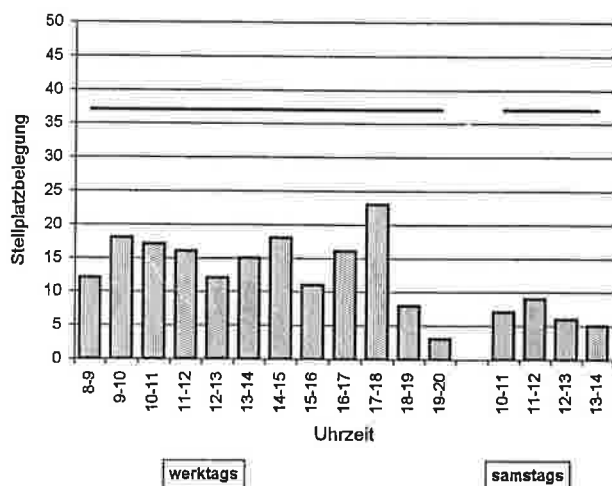
Straßenrand Dr.-Krause-Straße [7b]



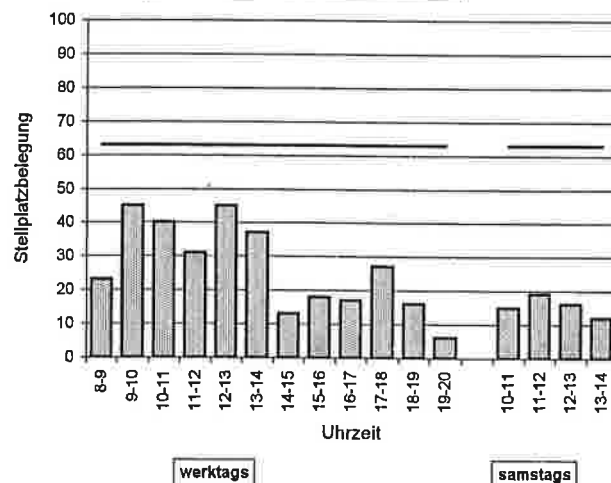
Straßenrand Weintraubenstraße [7c]



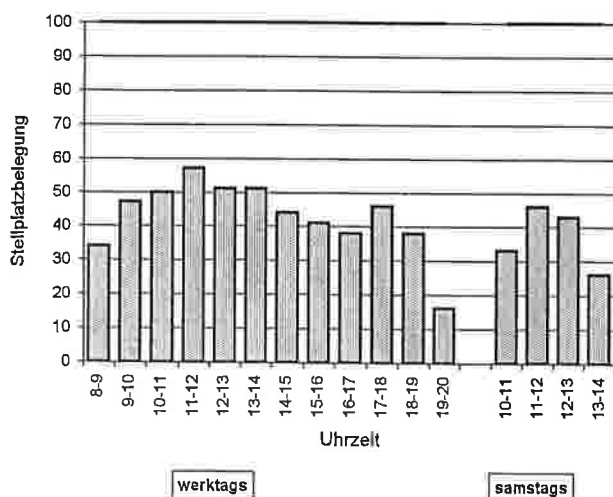
Parkplatz Neustädter Platz [8a]



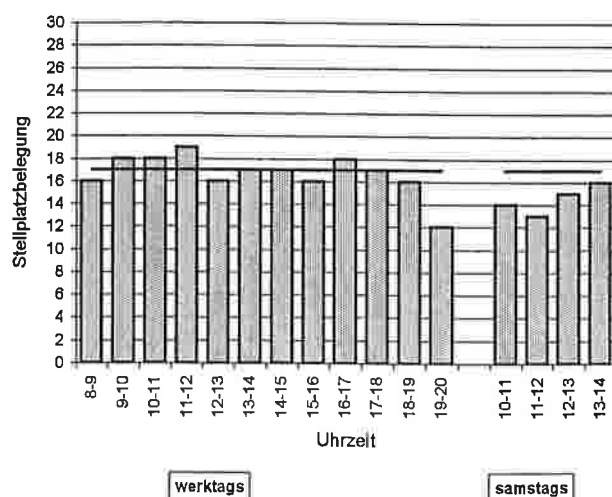
Straßenrand Neustädter Platz, Neustädter Straße [8b]



Parkplatz Burgstraße [9]



Straßenrand Friedrichstraße (West) [10a]



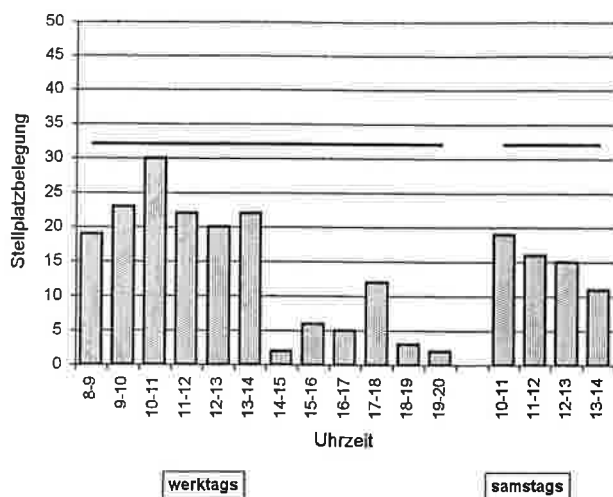
Anzahl Kfz



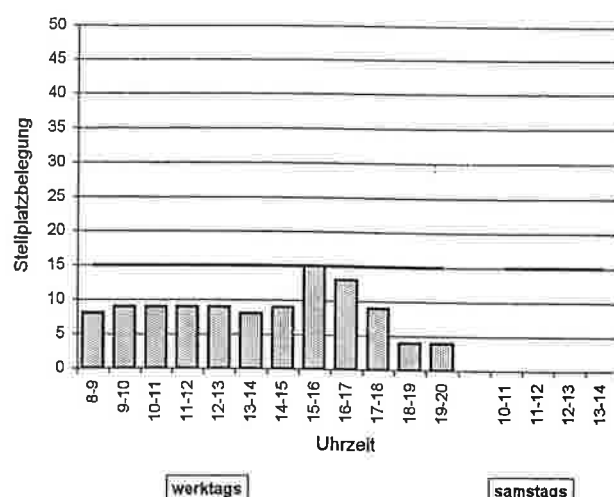
Stellplatzangebot

Grundlage: Zählung vom 22.10.1996 und 26.10.1996

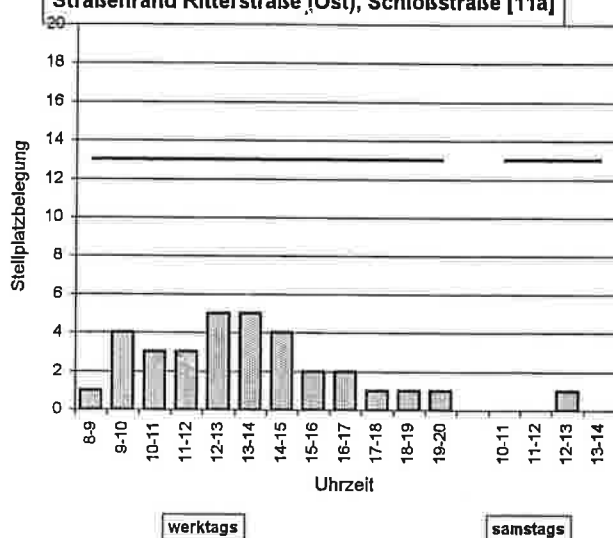
Straßenrand Poststraße [10b]



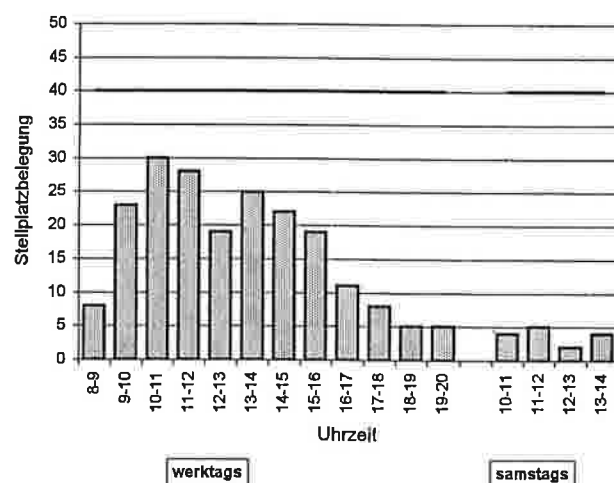
Parkplatz Poststraße [10c]



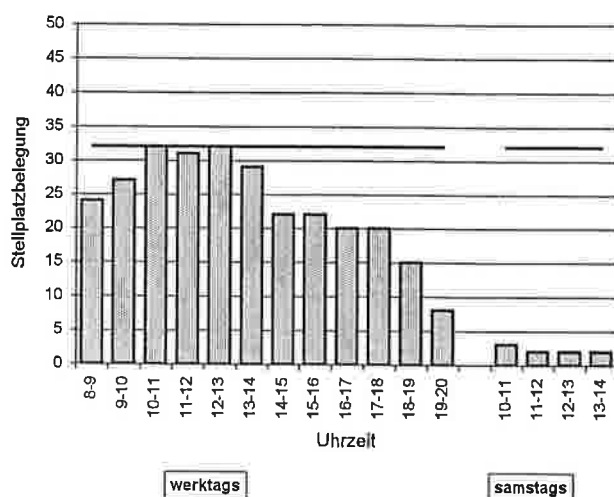
Straßenrand Ritterstraße (Ost), Schloßstraße [11a]



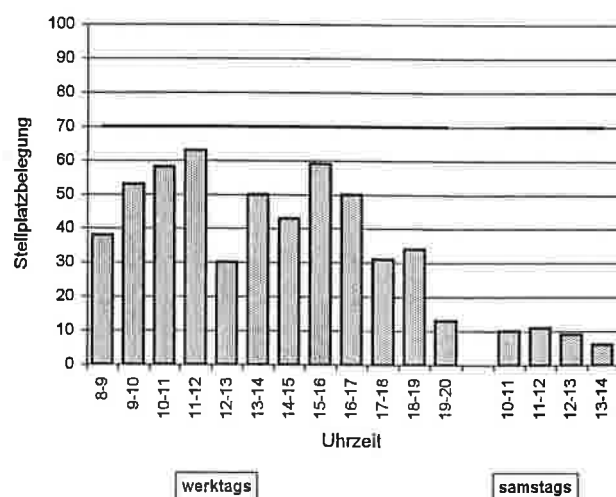
Straßenrand Lindenstraße [11b]



Parkplatz Brauhausplatz [11c]



Parkplatz Ritterstraße [12a]



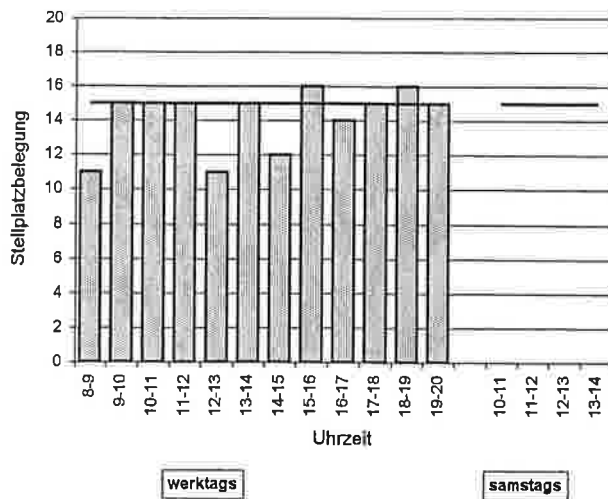
Anzahl Kfz



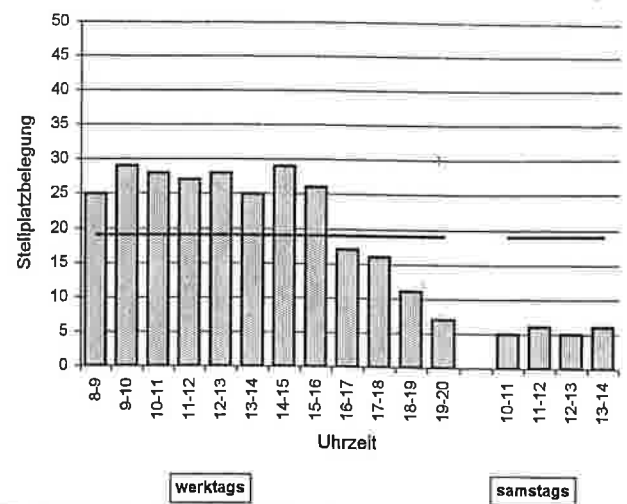
Stellplatzangebot

Grundlage: Zählung vom 22.10.1996 und 26.10.1996

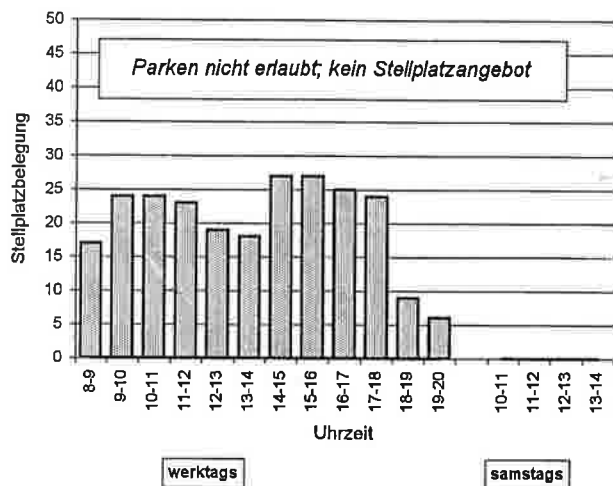
Straßenrand Springstraße (Süd) [12b]



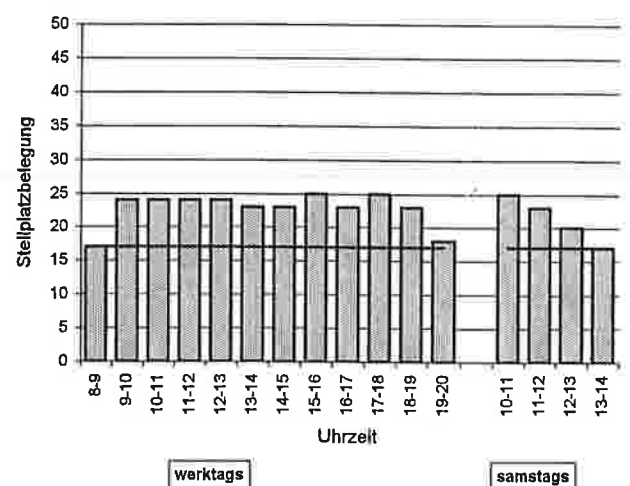
Straßenrand Schloßplatz [13a]



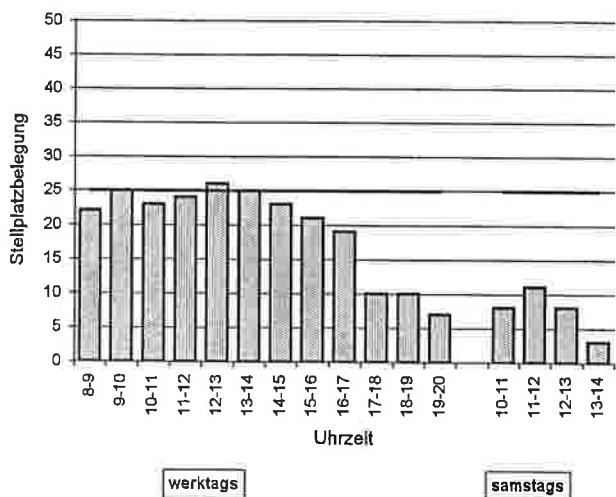
Parken auf dem Schloßvorplatz [13b]



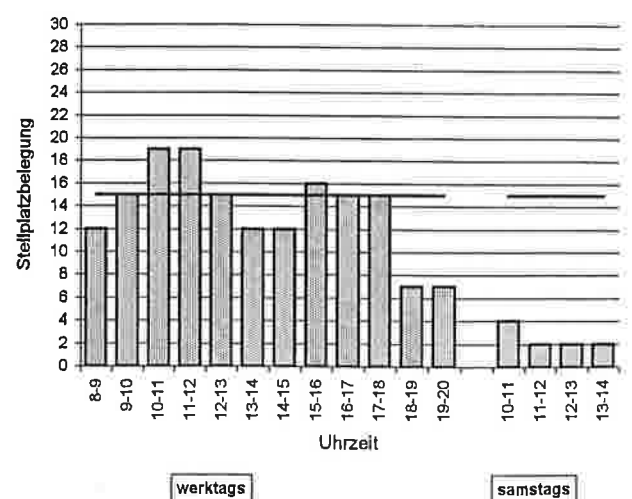
Straßenrand Magdeburger Straße [14a]



Straßenrand Stiftstraße [14b]



Straßenrand Springstraße (Nord) [14c]



Anzahl Kfz



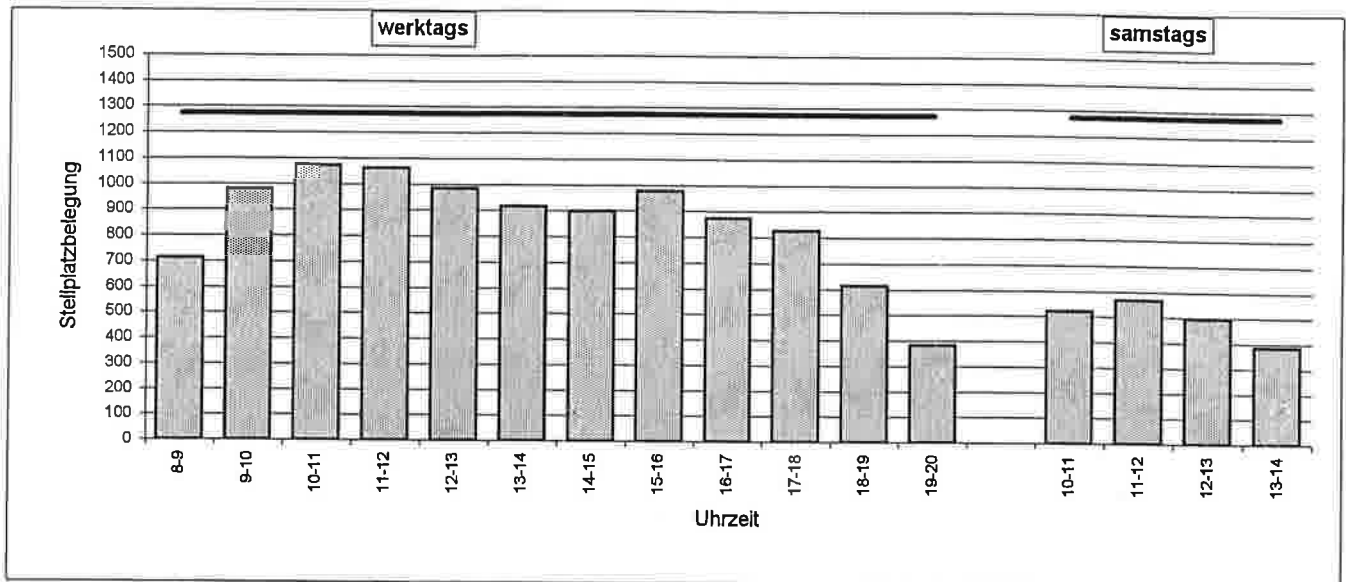
Stellplatzangebot

Grundlage: Zählung vom 22.10.1996 und 26.10.1996

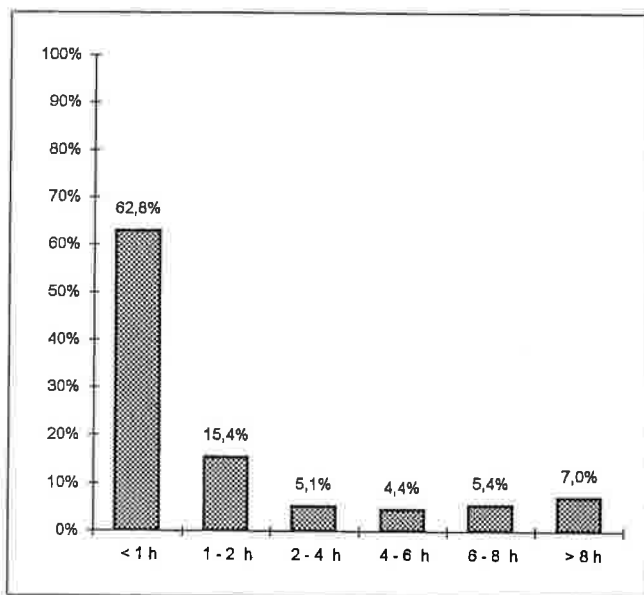
RUHENDER VERKEHR - INNENSTADT KÖTHEN

Parkplätze und Straßenrand

Parkbereich KÖTHEN Gesamt



Stellplatzangebot 1273 , davon 508 Stellplätze mit Parkzeitbeschränkung bzw. Bewirtschaftung



Kenngrößen zur Belegung

maximaler Auslastungsgrad werktags	84,1%
mittlerer Auslastungsgrad werktags	70,8%
maximaler Auslastungsgrad samstags	44,5%
Anzahl Parkvorgänge werktags (12 Std.)	4223
mittlere Parkdauer werktags	1,85
mittlerer Umschlag pro Stellplatz	3

Festgestellte Ordnungswidrigkeiten

(Anzahl Fahrzeuge)

nein	3714
ja	509

Kfz - Art

Pkw	4192
Lkw	31

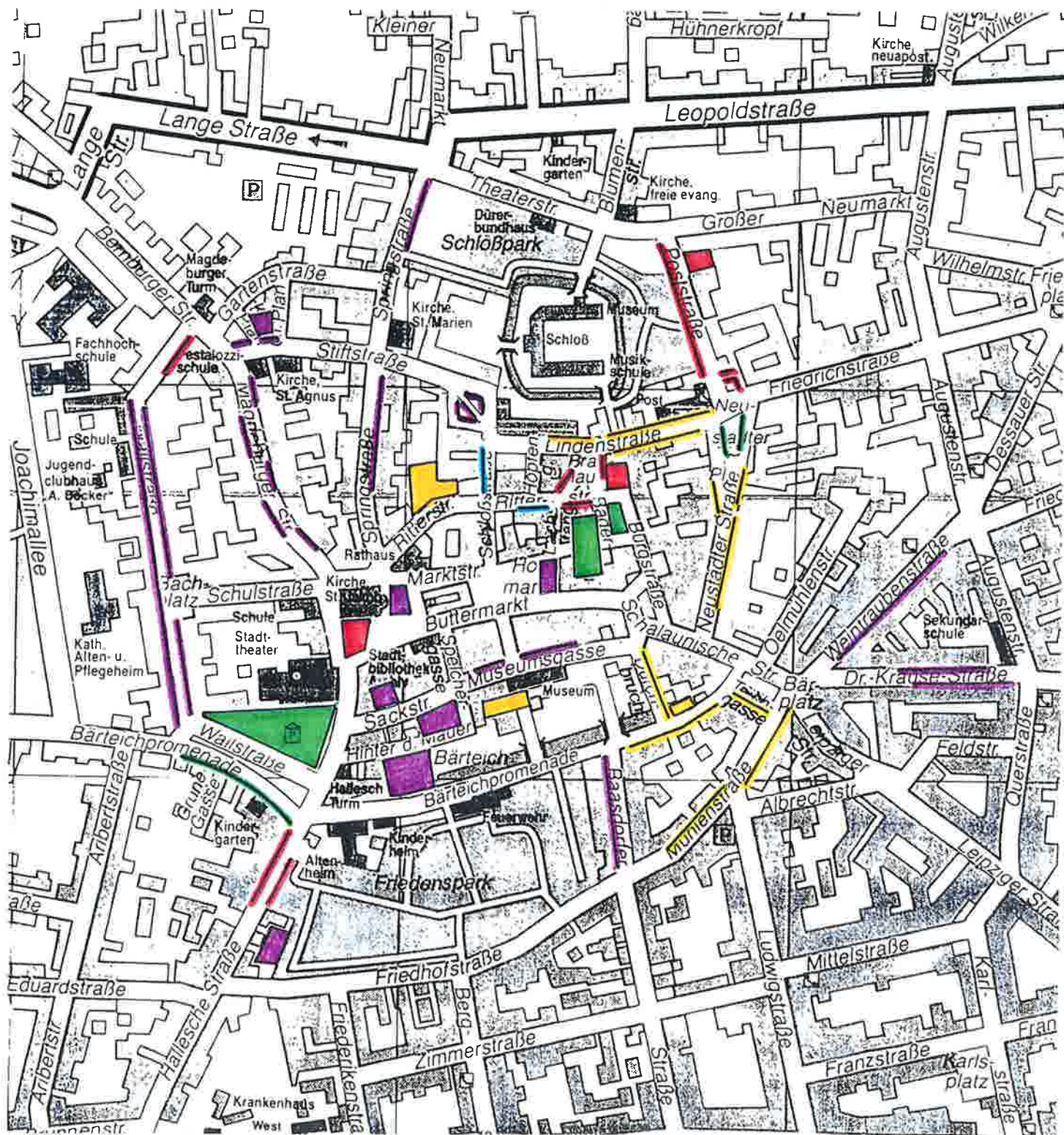
Grundlagen Verkehrserhebung von Dienstag dem 22.10.1996, 08:00 bis 20:00 Uhr
und Samstag dem 26.10.1996, 10:00 bis 14:00 Uhr

KENNKOET.XLS

KENNGRÖSSEN ZUR BELEGUNG
DER GESAMTEN PARKPLATZBEREICHE
IN DER INNENSTADT ZUM ANALYSEZEITPUNKT 1996/97



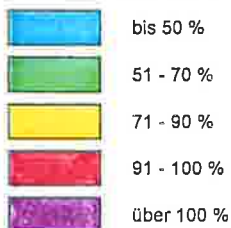
Ingenieurgesellschaft
Dr.-Ing. Schubert



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrserhebung vom 22.10.1996

Auslastung der Bereiche



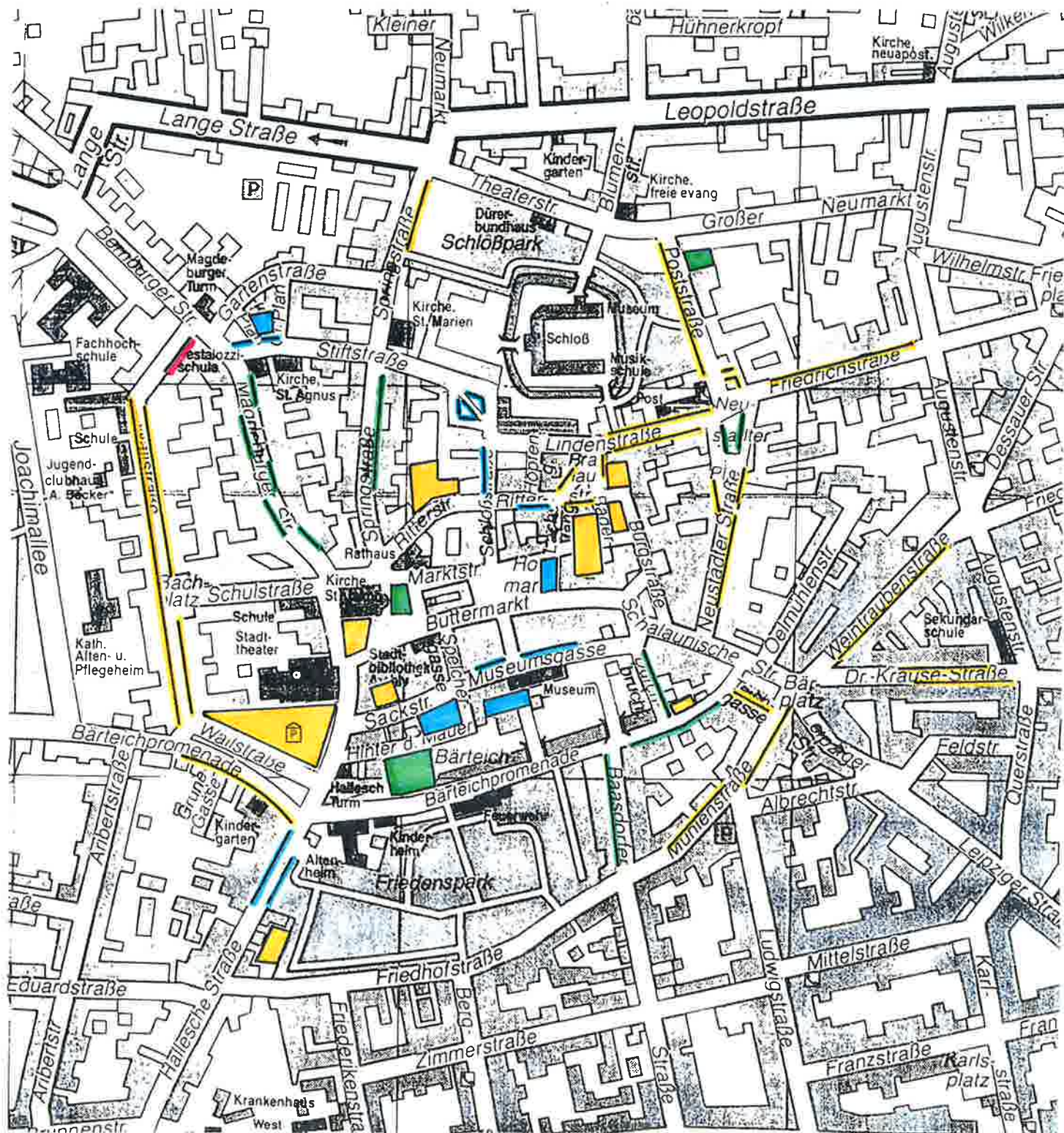
Maßstab

0 50 100m

MAXIMALE AUSLASTUNG DER STELLPLATZBEREICHE AM WERKTAG (STAND 1996)



Ingenieurgesellschaft
Dr.-Ing. Schubert



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrserhebung vom 22.10.1996

Zeitraum der maximalen Auslastung der Bereiche



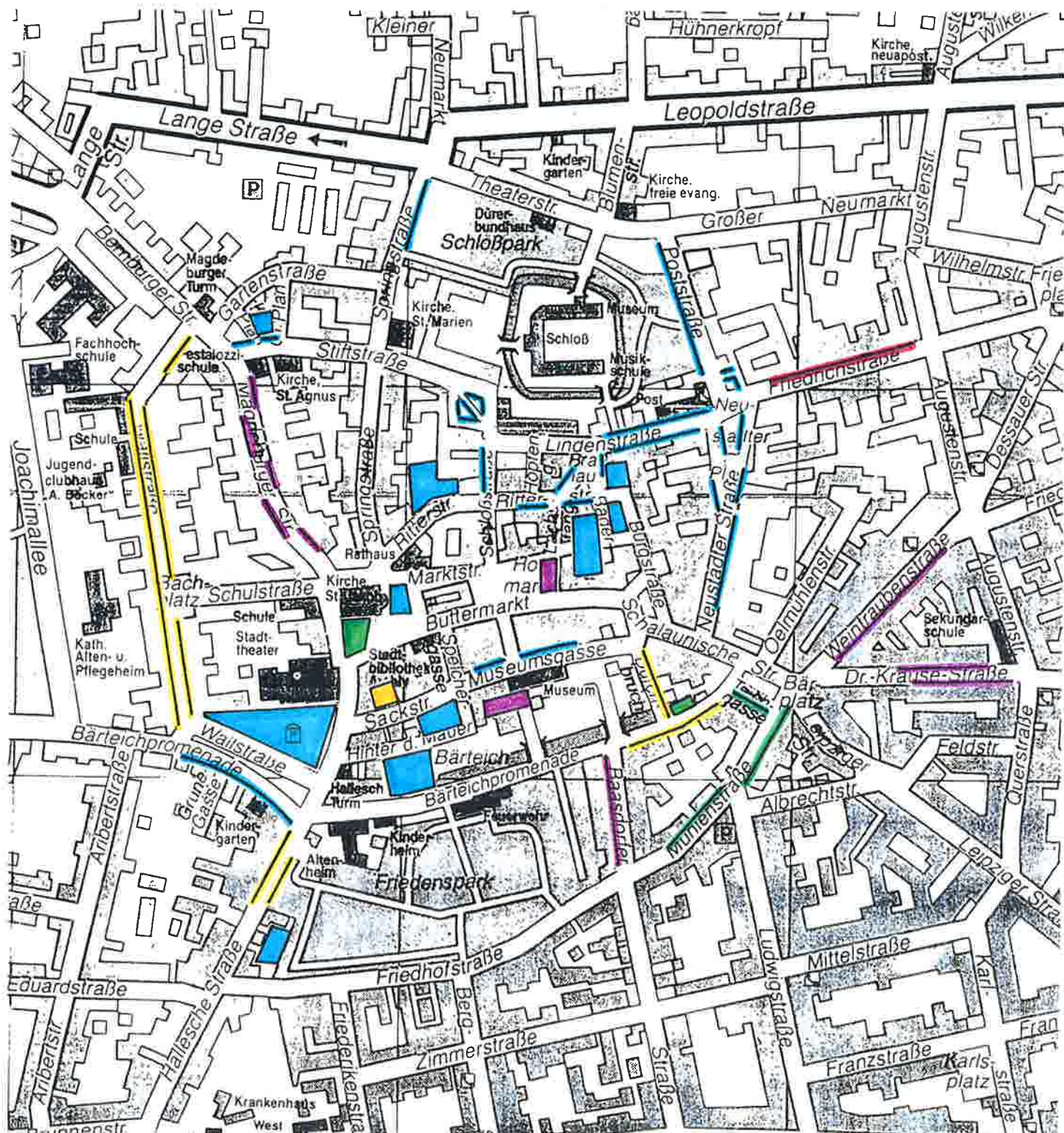
Maßstab

0 50 100m

ZEITLICHE VERTEILUNG DER MAXIMALEN AUSLASTUNG AM WERKTAG (STAND 1996)



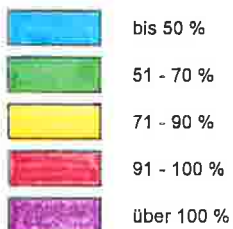
Ingenieurgesellschaft
Dr.-Ing. Schubert



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrserhebung vom 26.10.1996

Auslastung der Bereiche



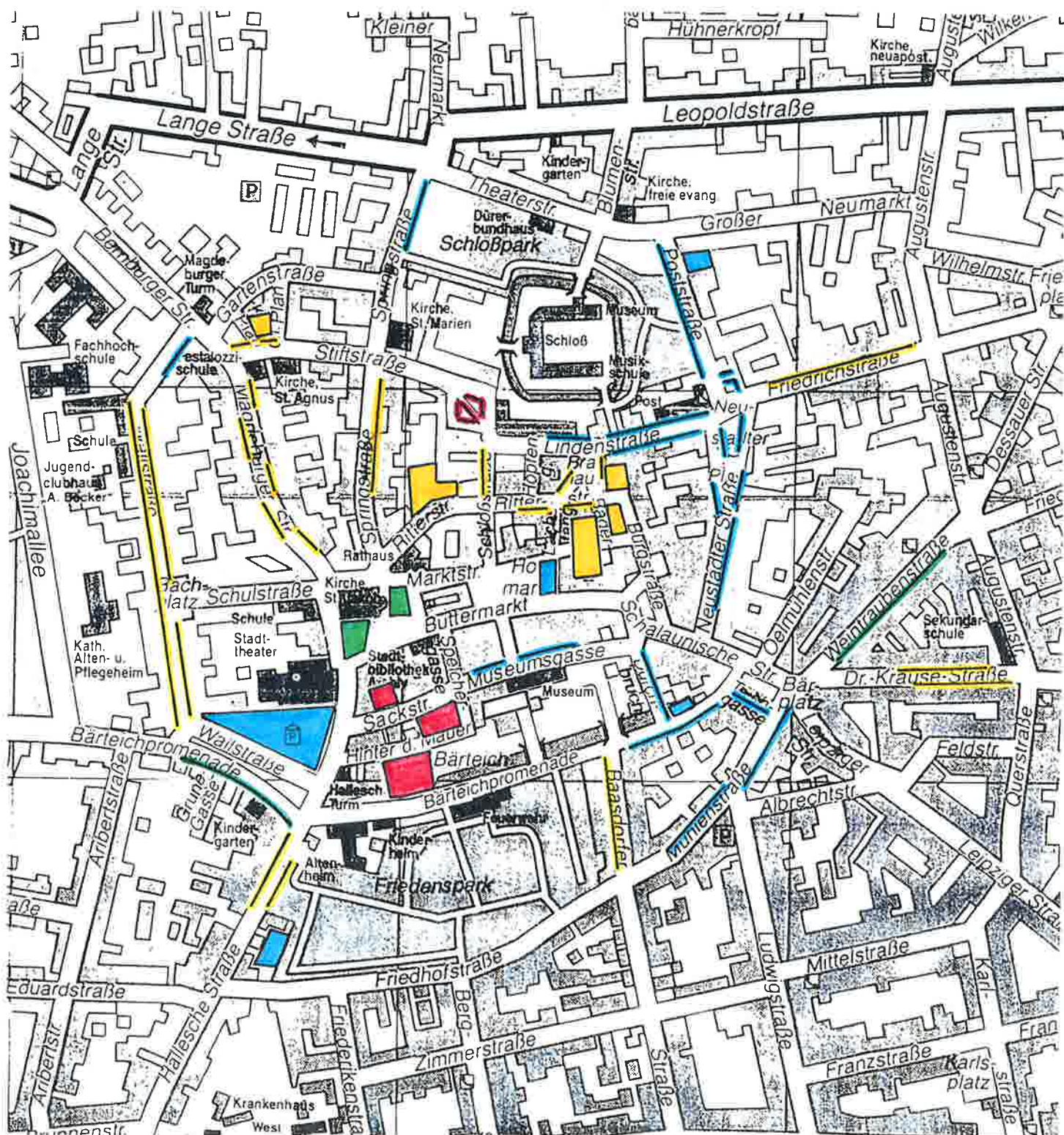
Maßstab

0 50 100m

MAXIMALE AUSLASTUNG DER STELLPLATZBEREICHE AM SAMSTAG (STAND 1996)



Ingenieurgesellschaft
Dr.-Ing. Schubert



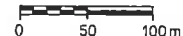
Erläuterung:

Grundlage: Verkehrserhebung vom 22.10.1996

Durchschnittliche Belegung der Bereiche



Maßstab

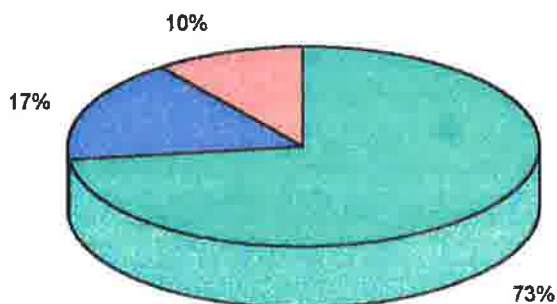


DURCHSCHNITTliche PARKDAUER IN DEN STELLPLATZBEREICHEN AM WERKTAG (STAND 1996)

RUHENDER VERKEHR - STADT KÖTHEN

Parkplätze und Straßenrand

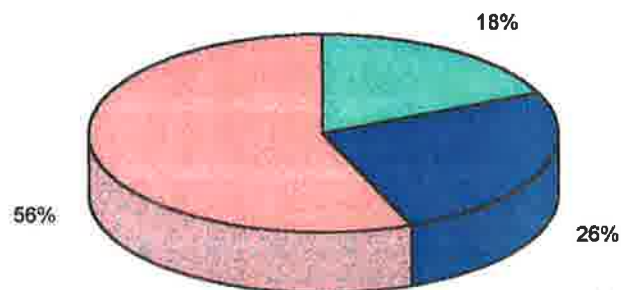
Parkplatz-Suchzeit



■ direkt angefahren ■ bis 5 Min. ■ länger als 5 Min.

Parkbereich Gesamt

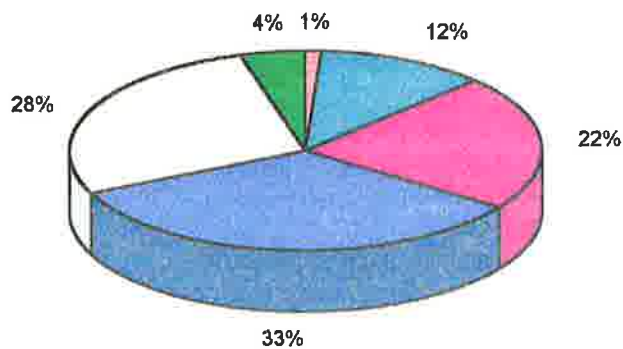
Angebotsbewertung



Parkplatzangebot ausreichend ?

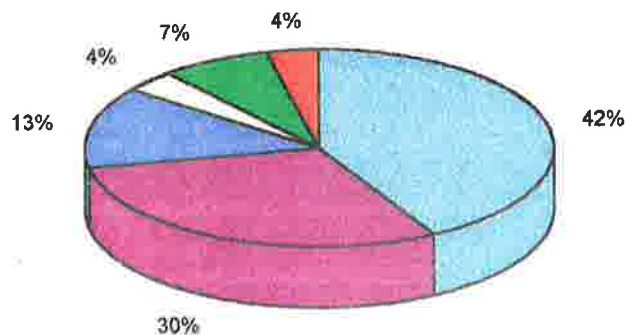
■ ja ■ teilweise ■ nein

Parkzweck



■ Wohnen ■ Arbeit/ Ausbildung ■ Dienstlich
■ Einkauf ■ Privat ■ sonstiges

Fußweglänge



■ < 100 m ■ - 200 m ■ - 300 m ■ - 500 m ■ -1000m ■ > 1000 m

Grundlagen: Verkehrserhebungen vom 22.10.1996
Erhebungszeitraum von 10:00 bis 13:00 und 15:00 bis 18:00

482 Befragungen

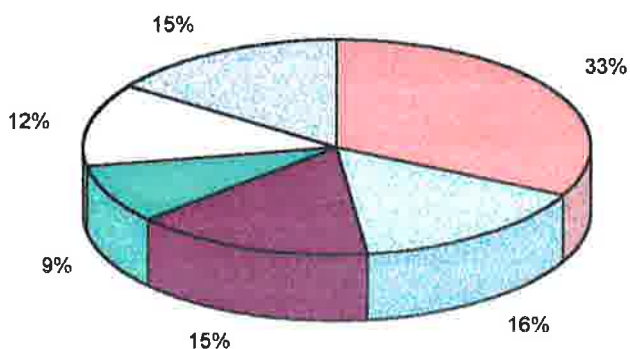
BEFAUSW1.XLS, Grafik1 Gesamt

RUHENDER VERKEHR - STADT KÖTHEN

Parkplätze und Straßenrand

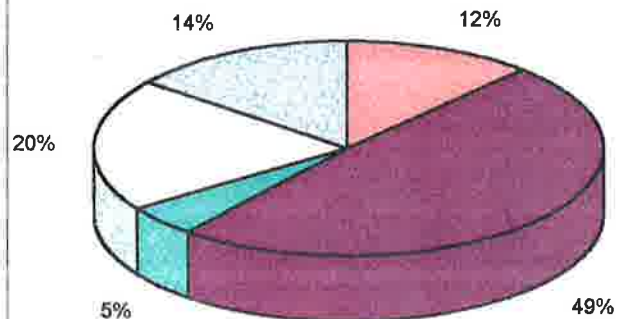
Parkbereich Gesamt

Motive gegen Benutzung des ÖPNV



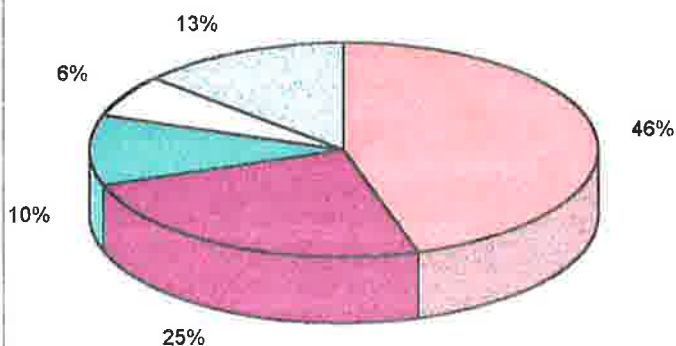
- keine Verbindung
- schlechte Verbindung
- zu zeitaufwendig
- zu teuer
- zu unbequem
- sonstiges

Motive gegen die Benutzung des Fahrrades



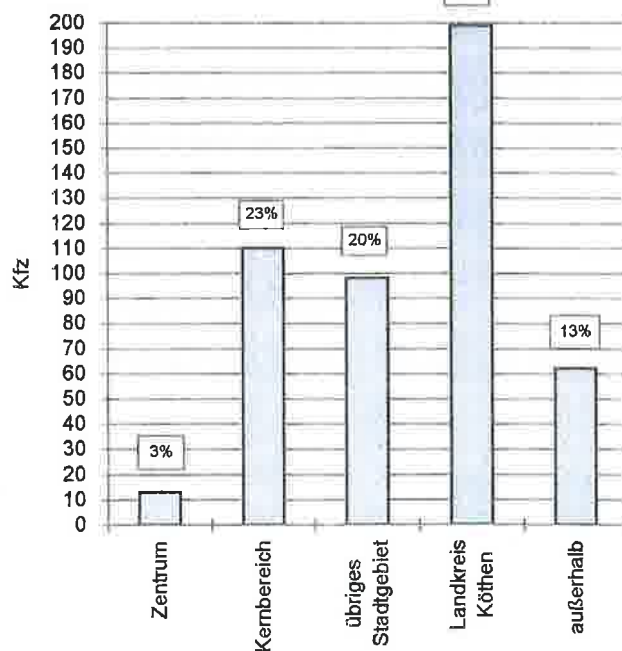
- kein Rad
- Entfernung zu groß
- zu unsicher
- zu unbequem
- Wetterverhältnisse

Maßnahmenvorschläge



- mehr Stellplätze
- mehr Langzeitparker
- Innenstadt nur Kurzparker
- unterschiedliche Tarife
- bessere Wegweisung

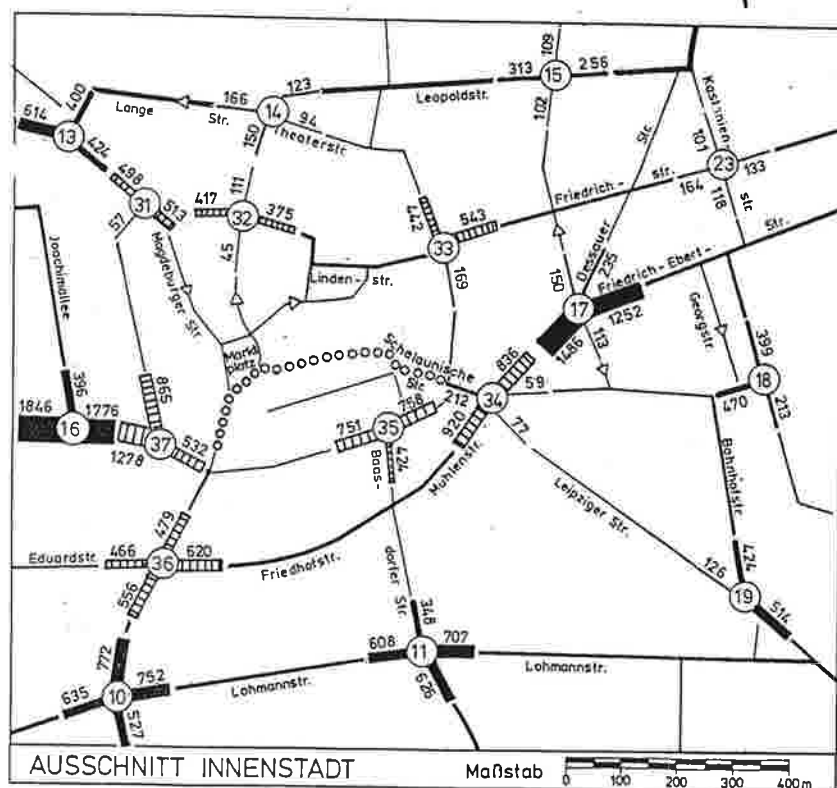
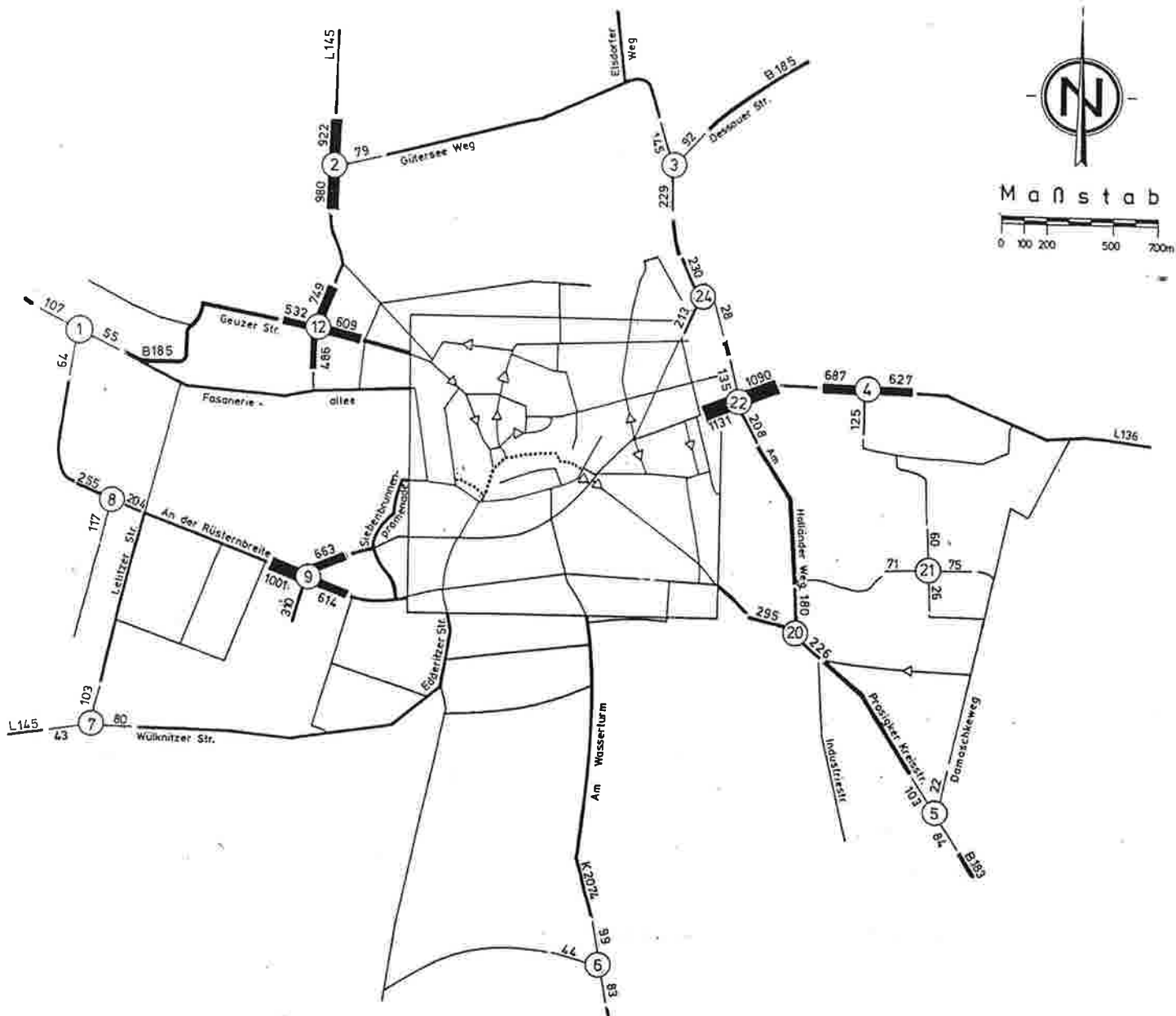
Herkunft



Grundlagen: Verkehrserhebungen vom 22.10.1996
Erhebungszeitraum von 10:00 bis 13:00 und 15:00 bis 18:00

482 Befragungen

BEFAUSW1.XLS; Grafik2 Gesamt



Erläuterung:

Grundlagen: Verkehrszählungen Herbst 1996
und Sommer 1997

Zählungen 1997

① - ②④ Knotenpunktzählstellen

Zählungen 1996

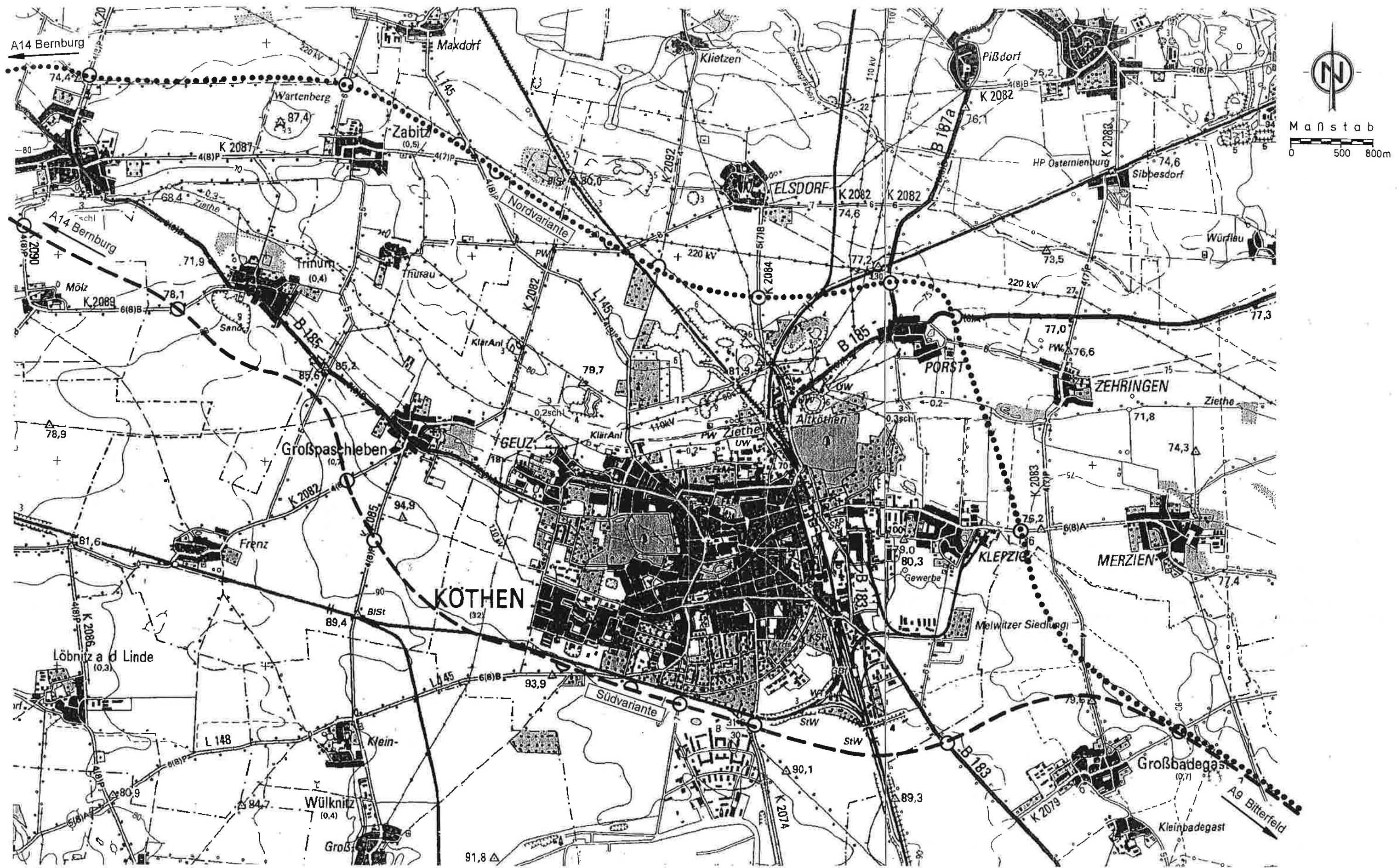
③① - ③⑦ Knotenpunktzählstellen

Querschnittsangaben in Rad/Tag

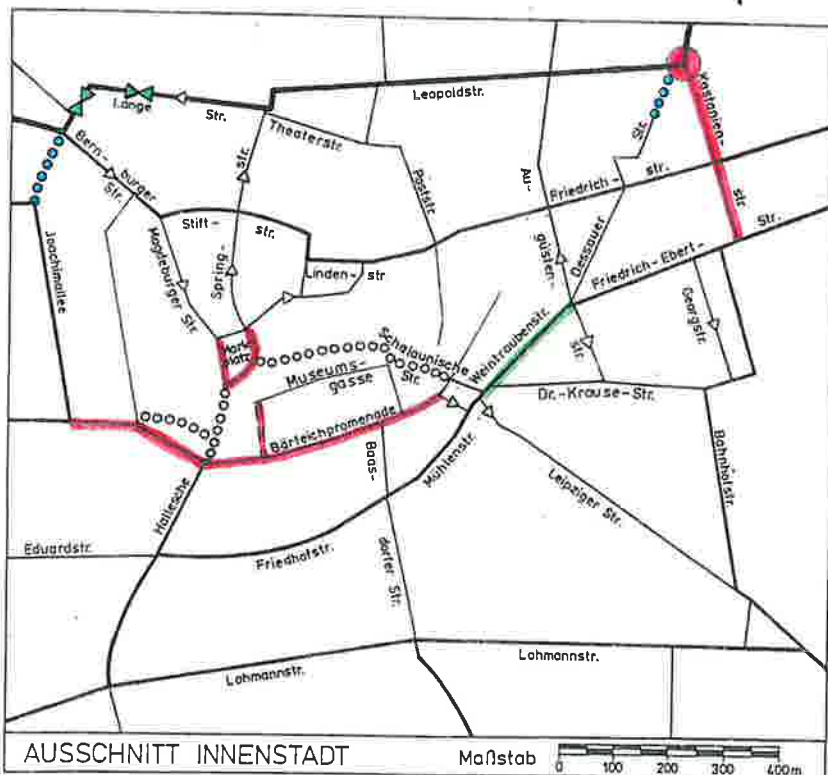
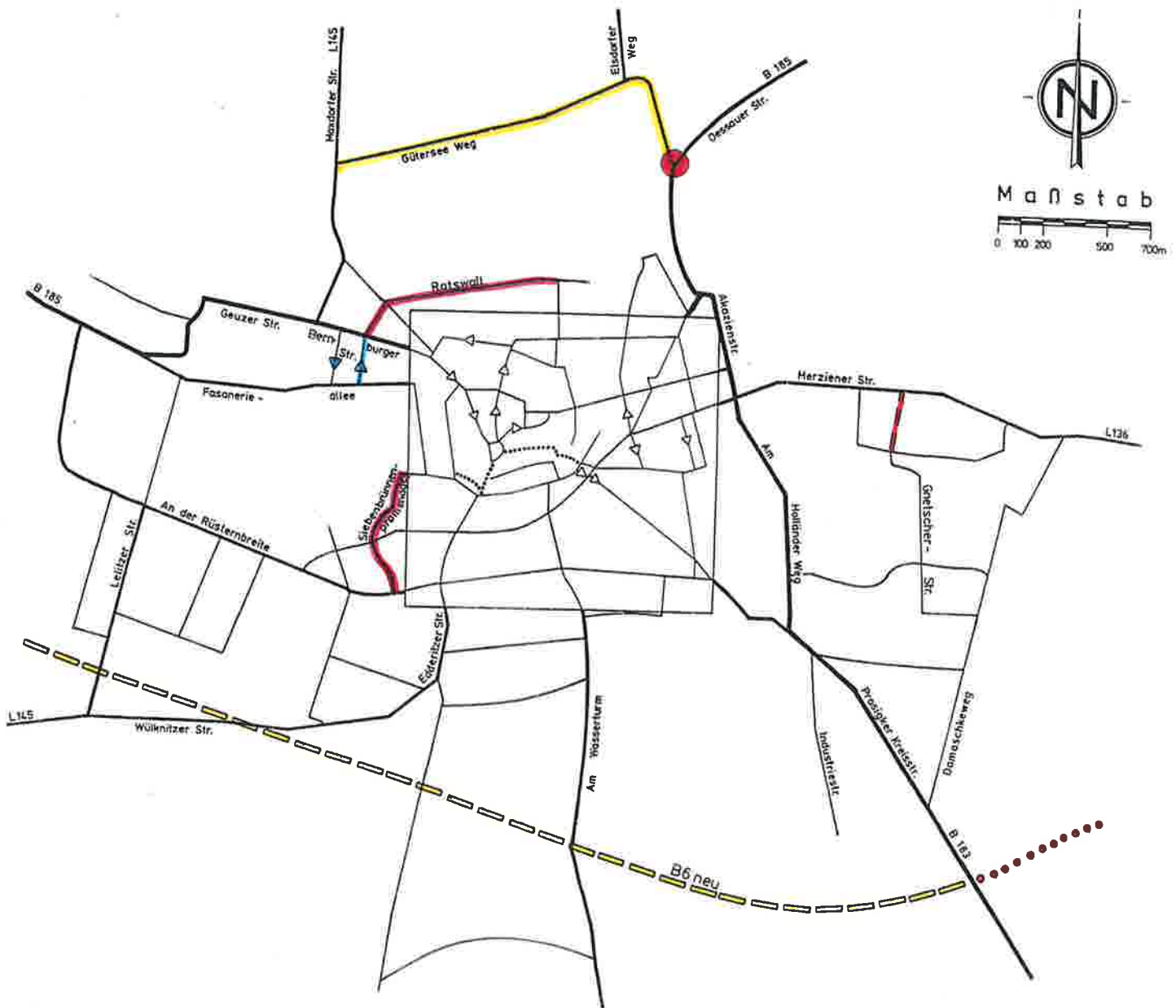
VERKEHRSAUFKOMMEN IN RAD/TAG ZÄHLERGEBNISSE 1996/97



Ingenieurgesellschaft
Dr.-Ing. Schubert



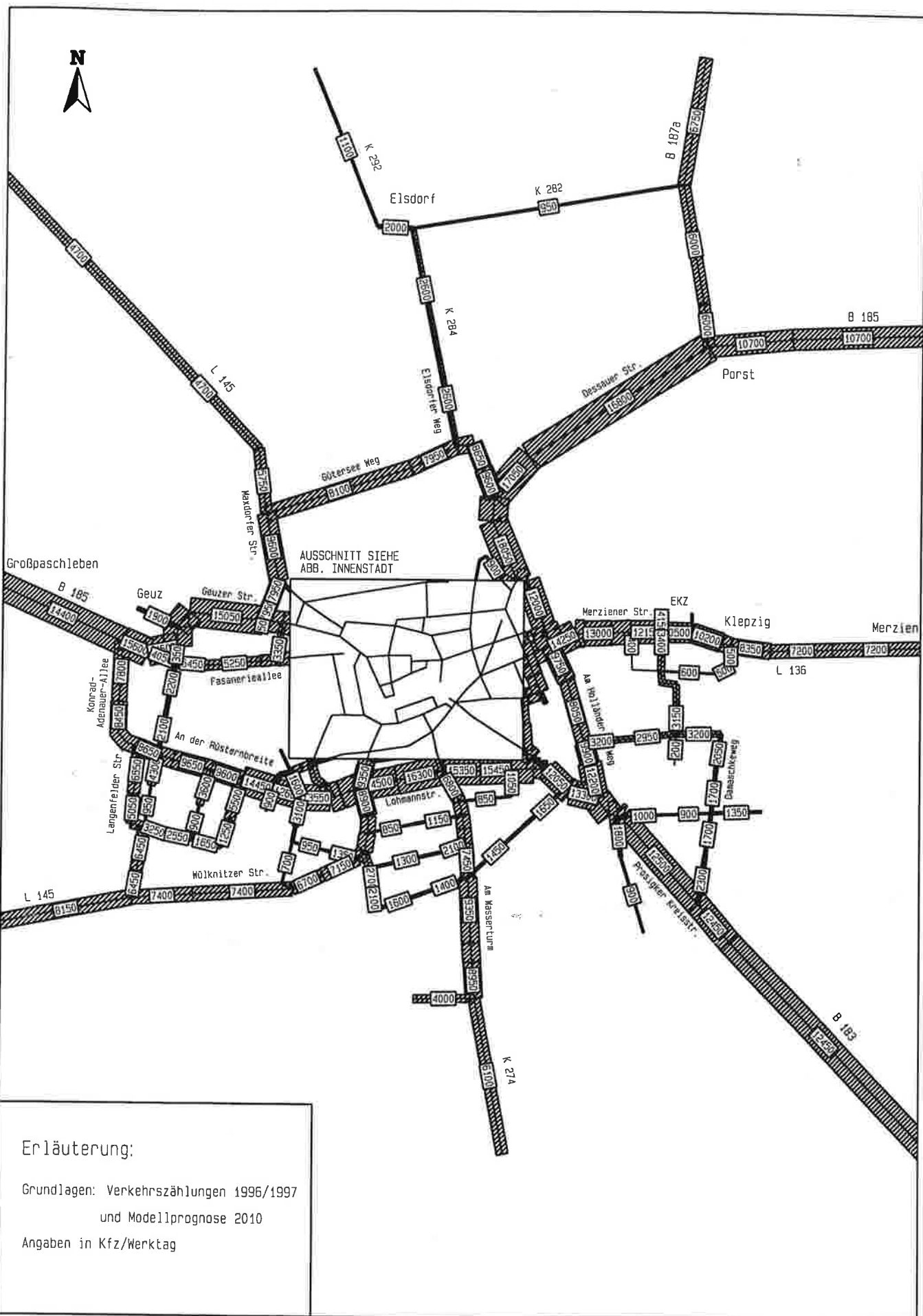
PLANUNGSVARIANTEN ZUR
B6 NEU IM RAUM KÖTHEN

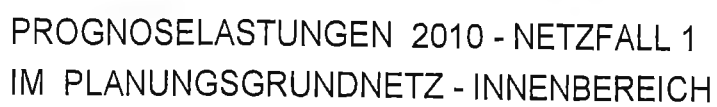


Erläuterung:

-  Netzfall 1
-  Netzfall 2
-  Netzfall 2A
-  Netzfall 3
-  Netzfall 4 (NF 7)
-  Netzfall 7 aufbauend auf Netzfall 4

Netzfall 5 + 6, Nordumgehung B6 neu sind in Abbildung "Planungsvarianten zur B6 neu im Raum Köthen" dargestellt

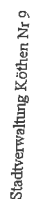


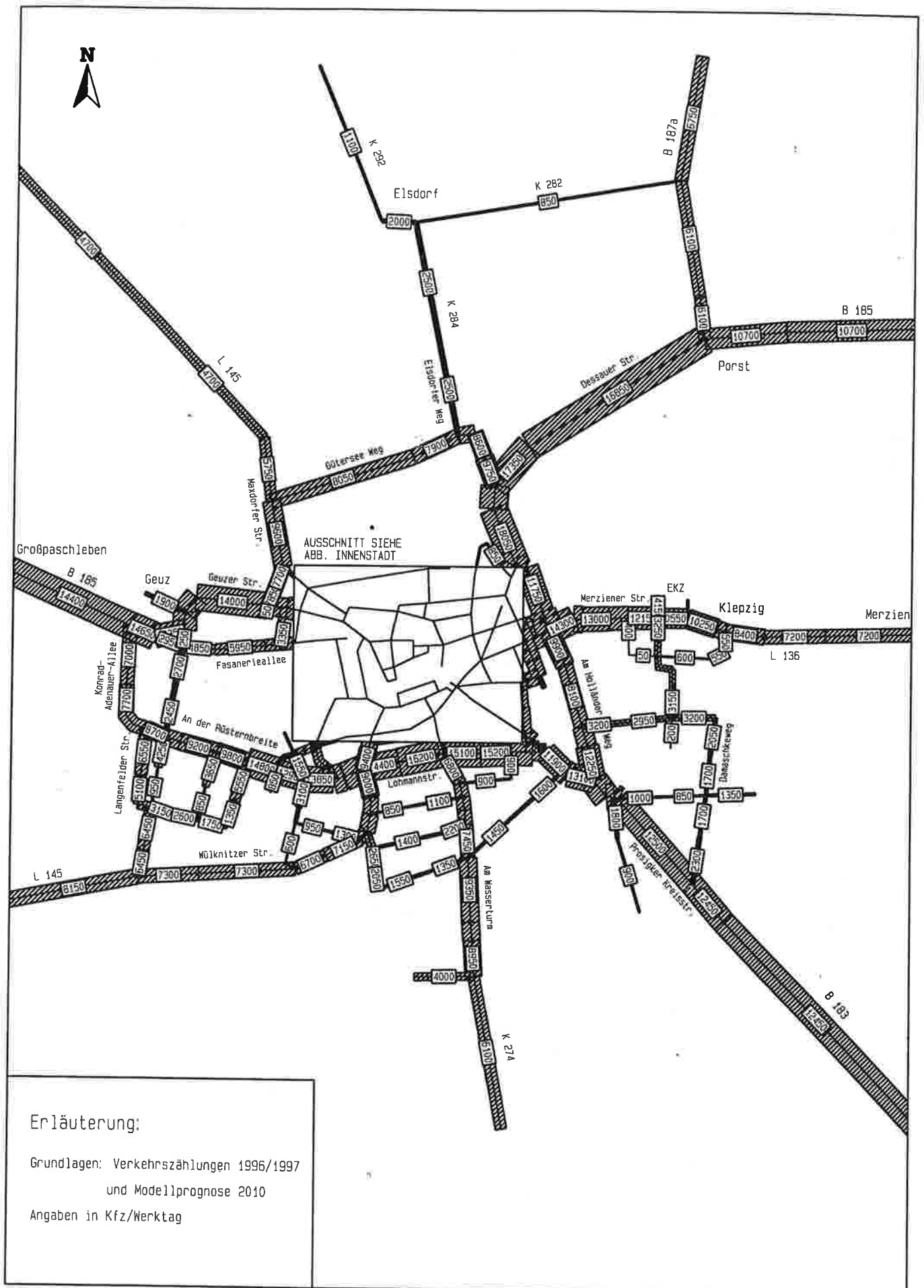


Erläuterung:

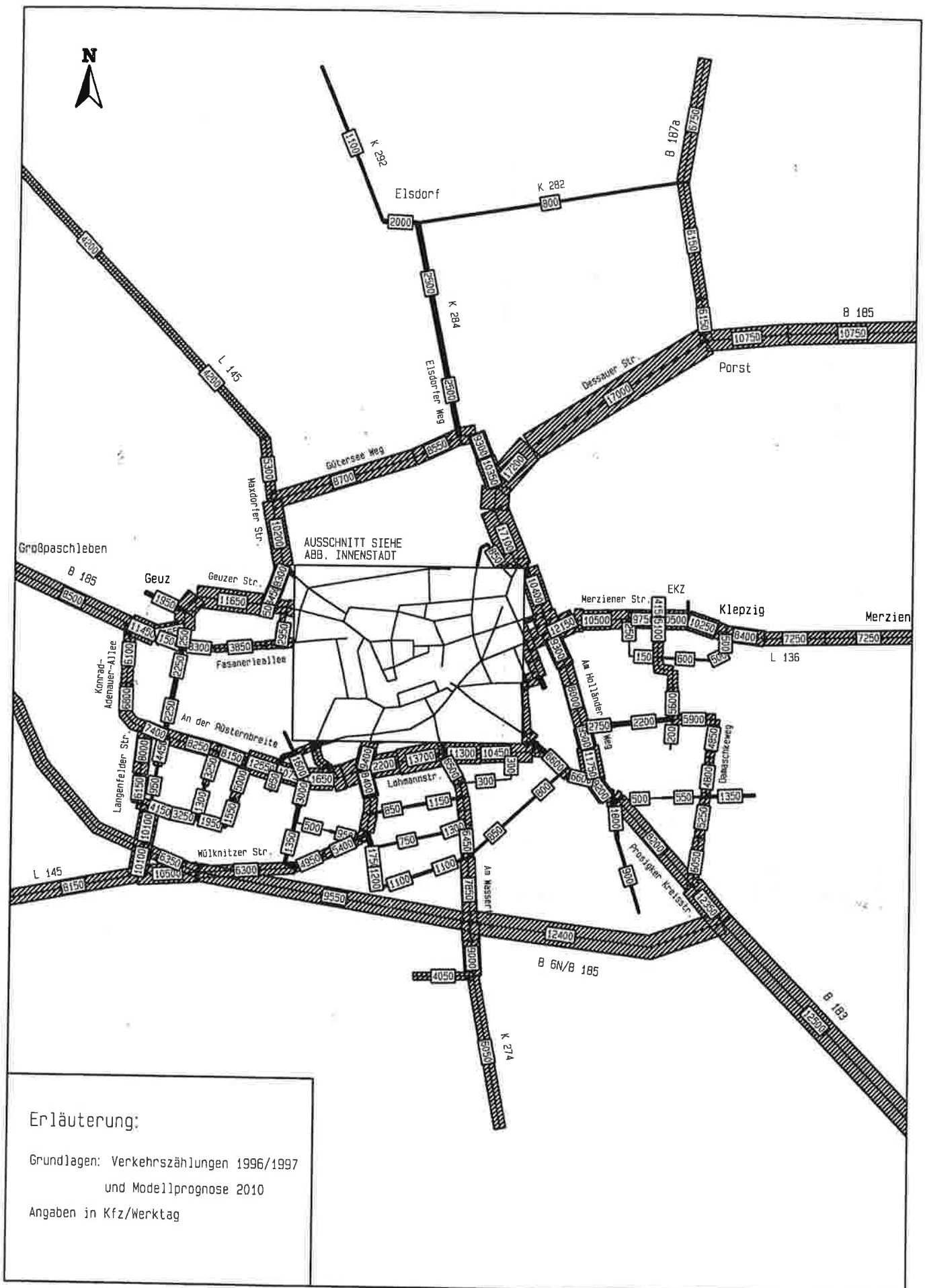
Grundlagen: Verkehrszählungen 1996/1997
und Modellprognose 2010

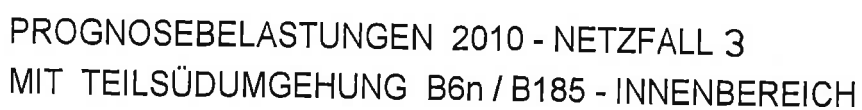
Angaben in Kfz/Werktag











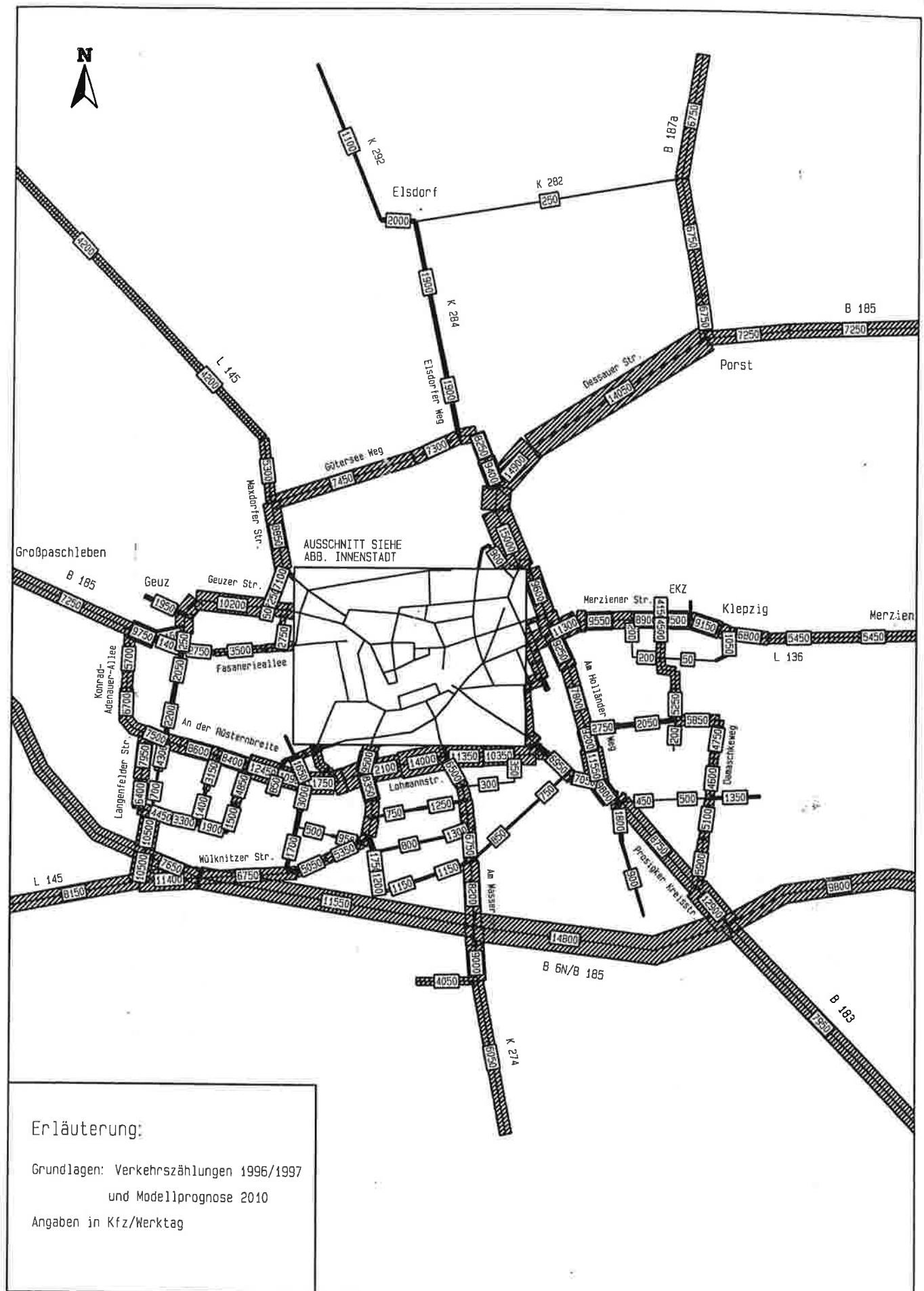
Grundlagen: Umlegungsergebnisse

Netzfälle 3 und 2A

Angaben in Kfz/Werktag

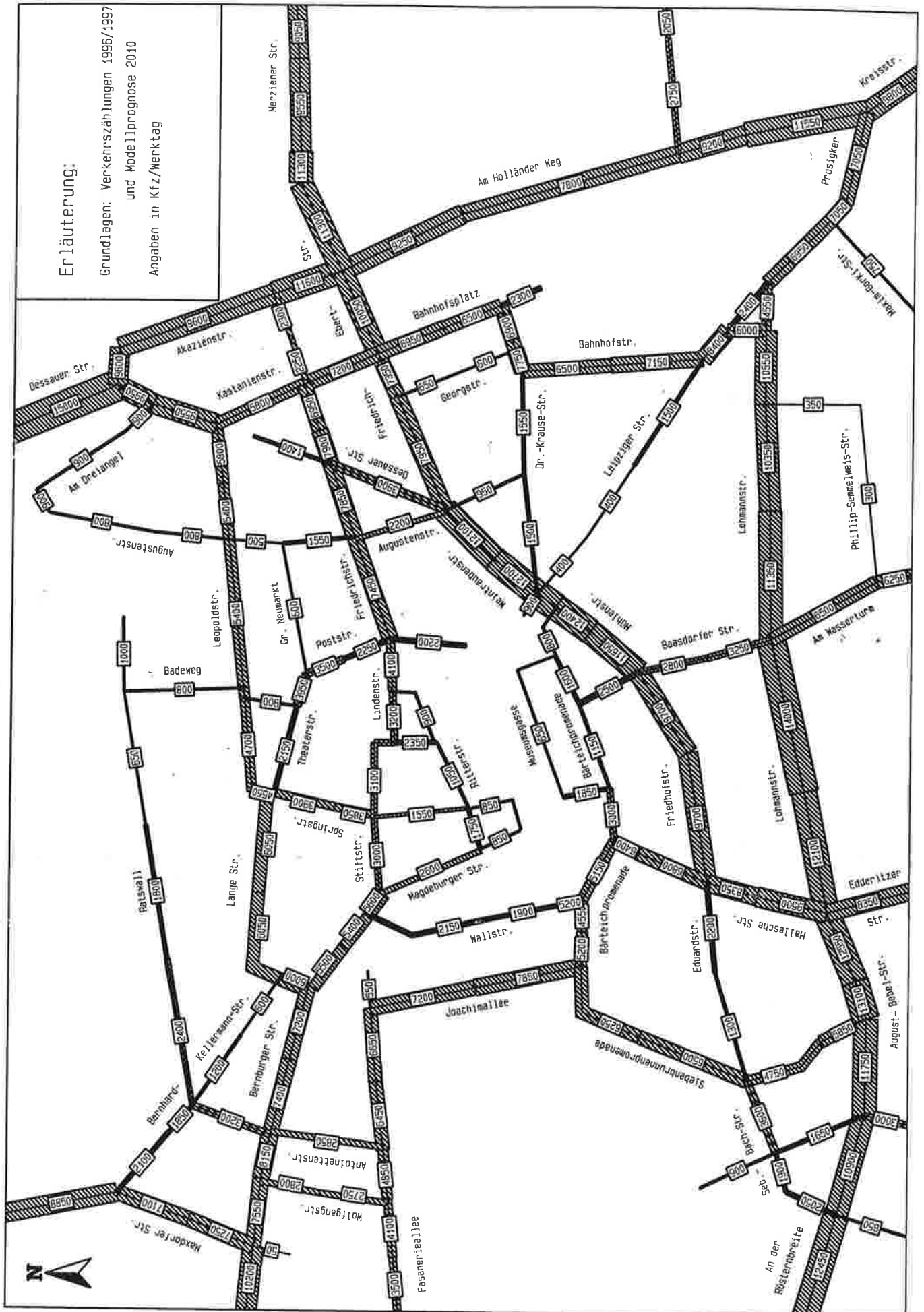
		Belastungszunahme
		Belastungsabnahme





Erläuterung:

Grundlagen: Verkehrszählungen 1996/1997
und Modellprognose 2010
Angaben in Kfz/Werktag

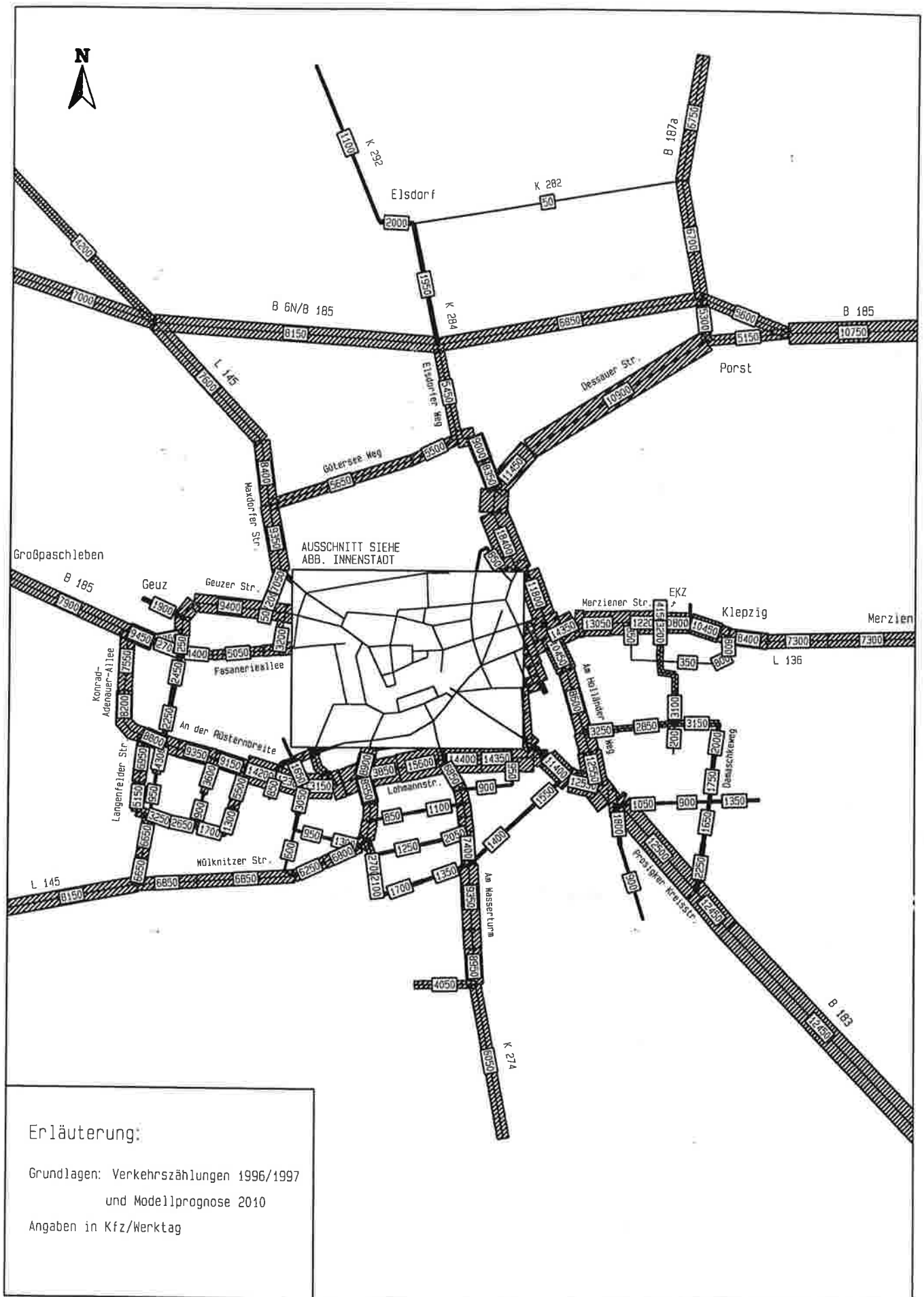




DIFFERENZBELASTUNGEN ZWISCHEN NETZFALL 4 UND NETZFALL 2A

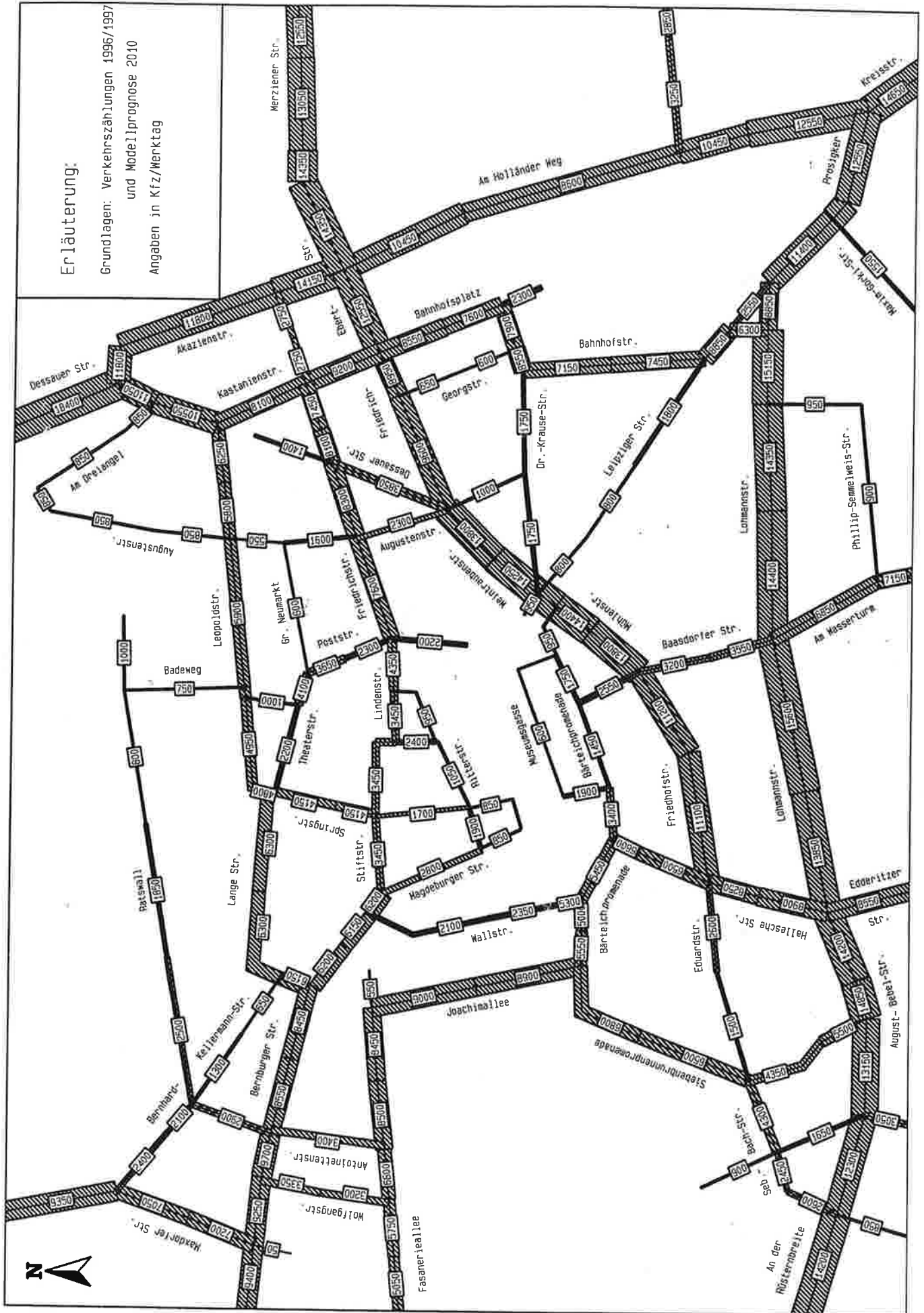


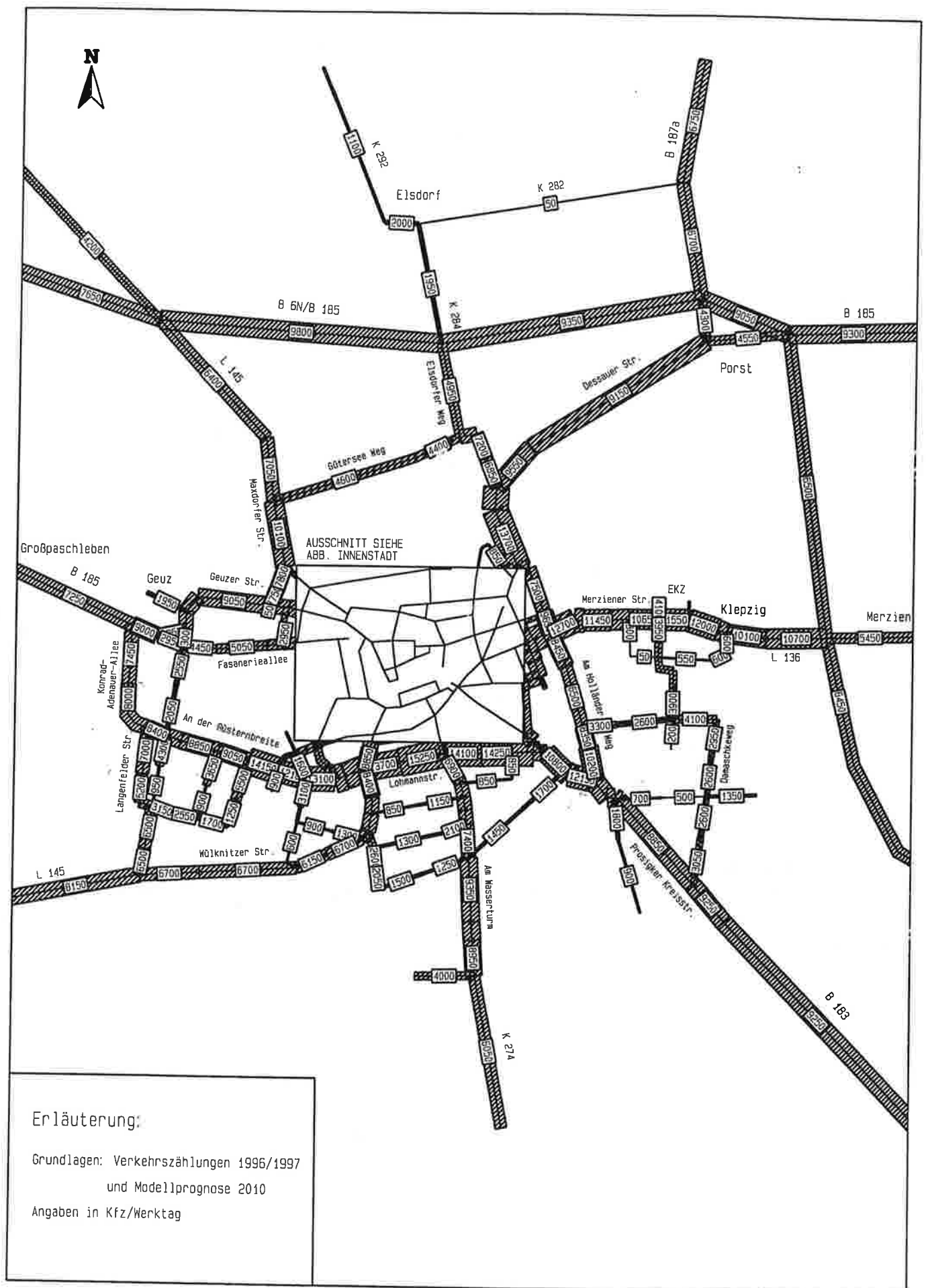
Ingenieurgemeinschaft
 Dr.-Ing. Schubert



Erläuterung:

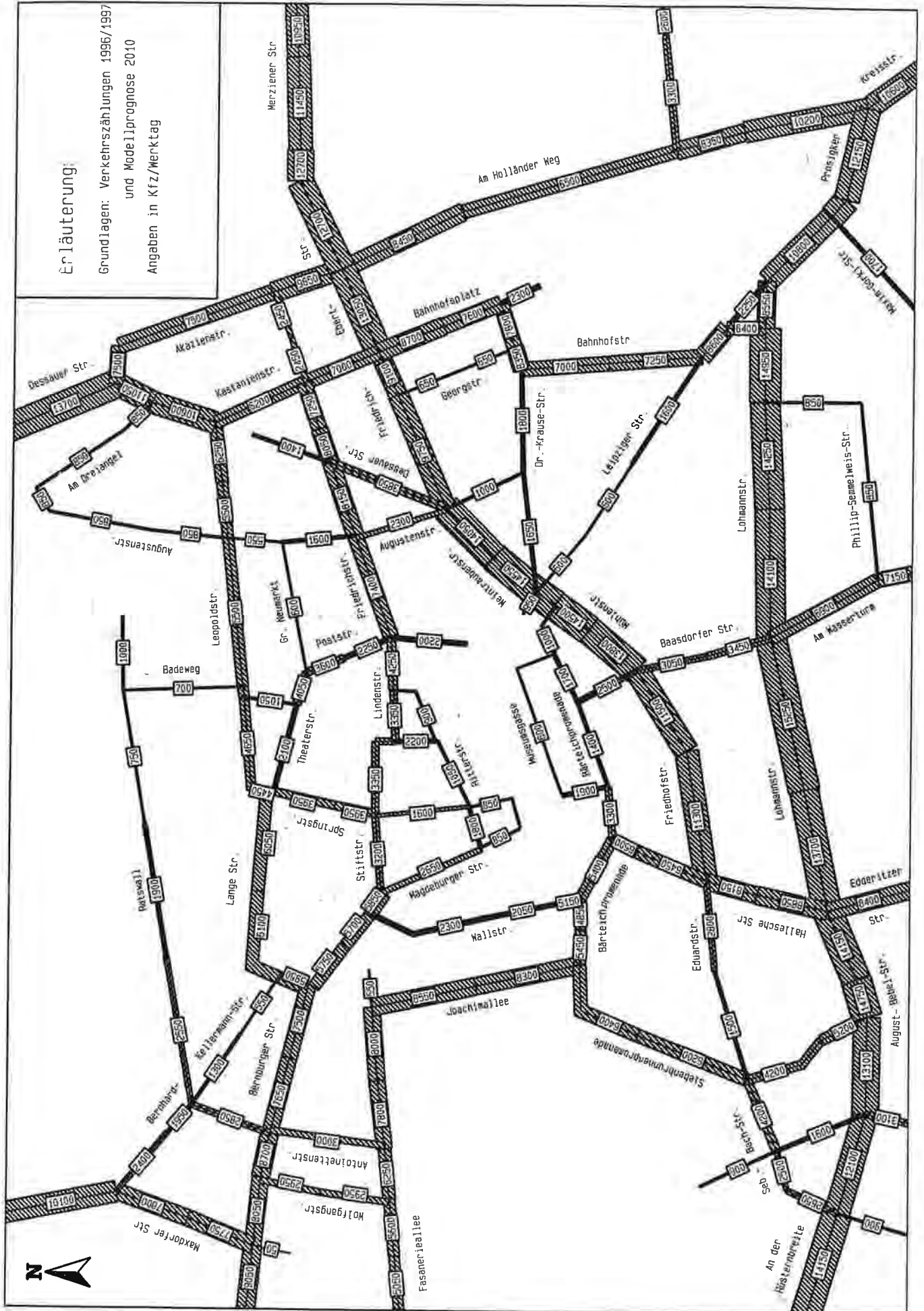
Grundlagen: Verkehrszählungen 1996/1997
und Modellprognose 2010
Angaben in Kfz/Markttag

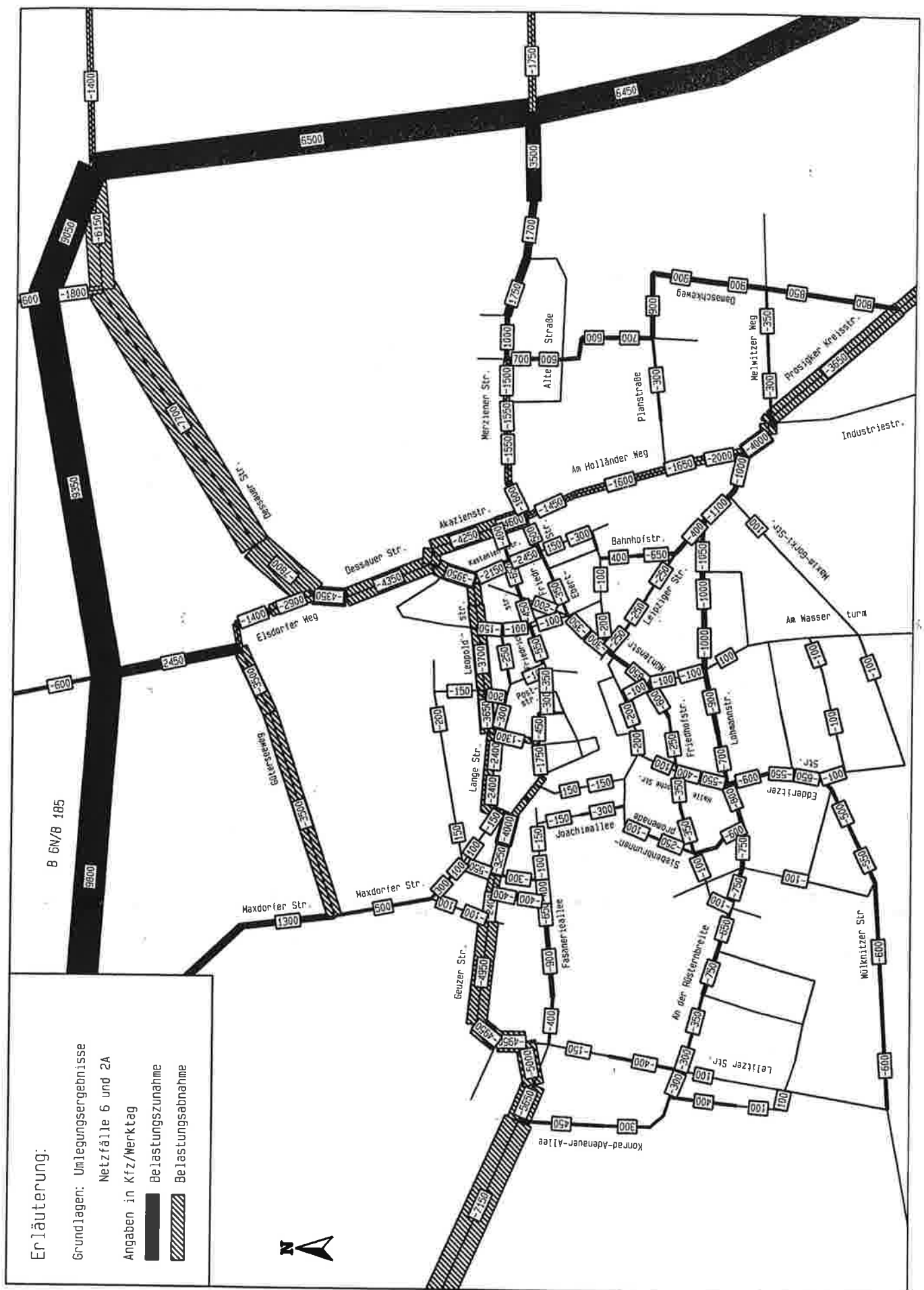




Erläuterung:

Grundlagen: Verkehrszählungen 1996/1997
und Modellprognose 2010
Angaben in Kfz/Werktag

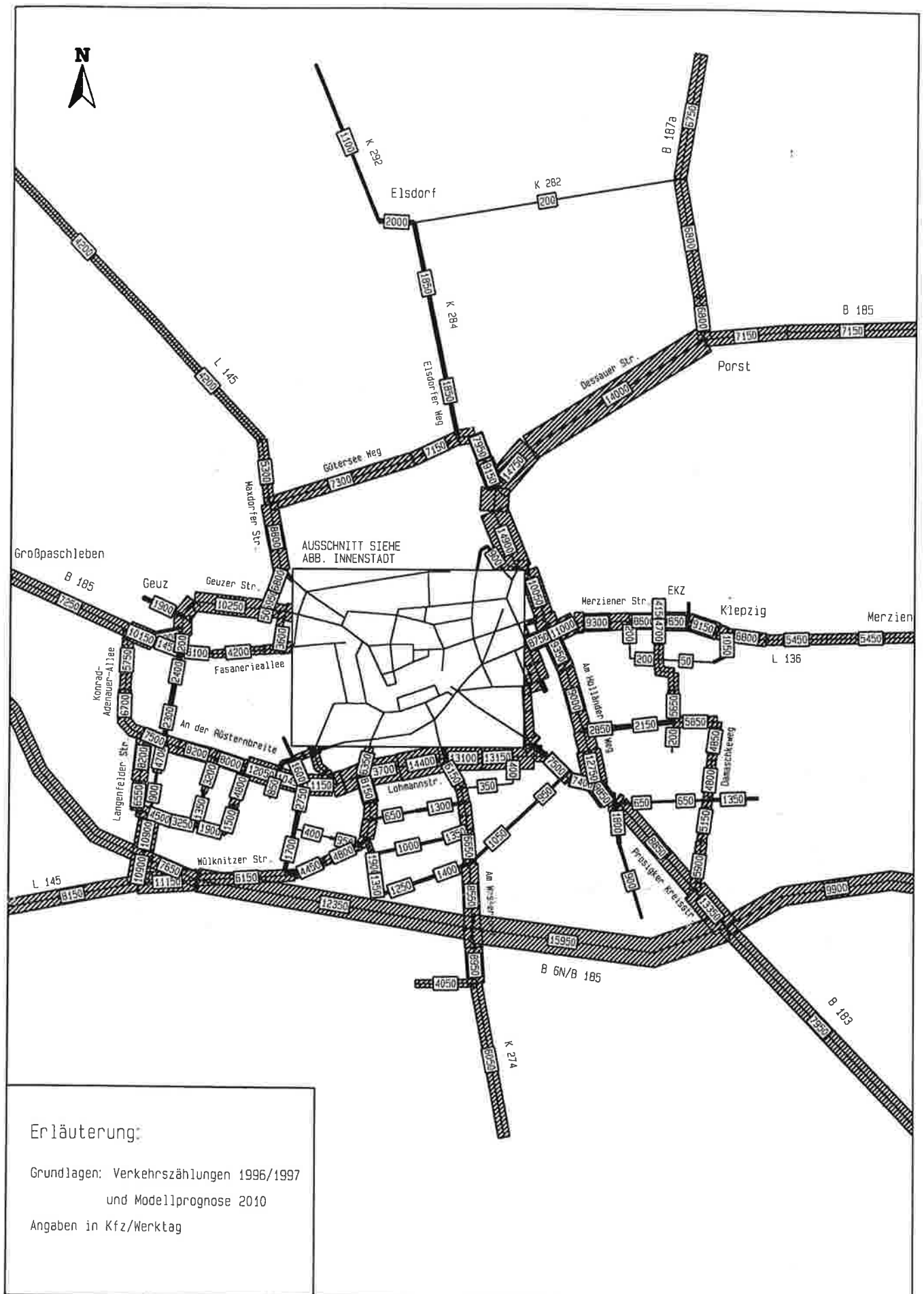




DIFFERENZBELASTUNGEN ZWISCHEN NETZFALL 6 UND NETZFALL 2A



Ingenieurgesellschaft
 Dr.-Ing. Schubert

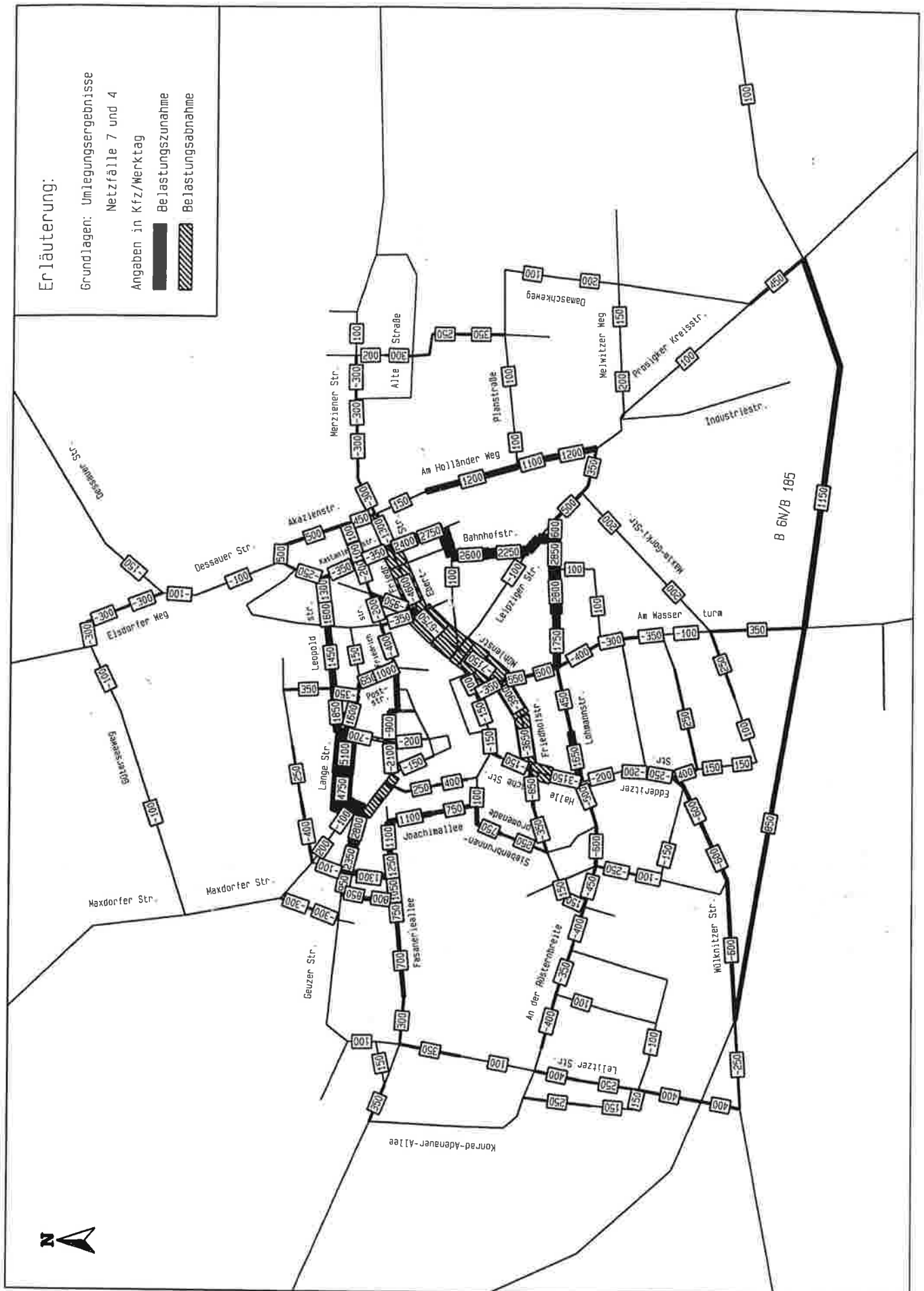


Erläuterung:

Grundlagen: Verkehrszählungen 1996/1997
und Modellprognose 2010
Angaben in Kfz/Werktag



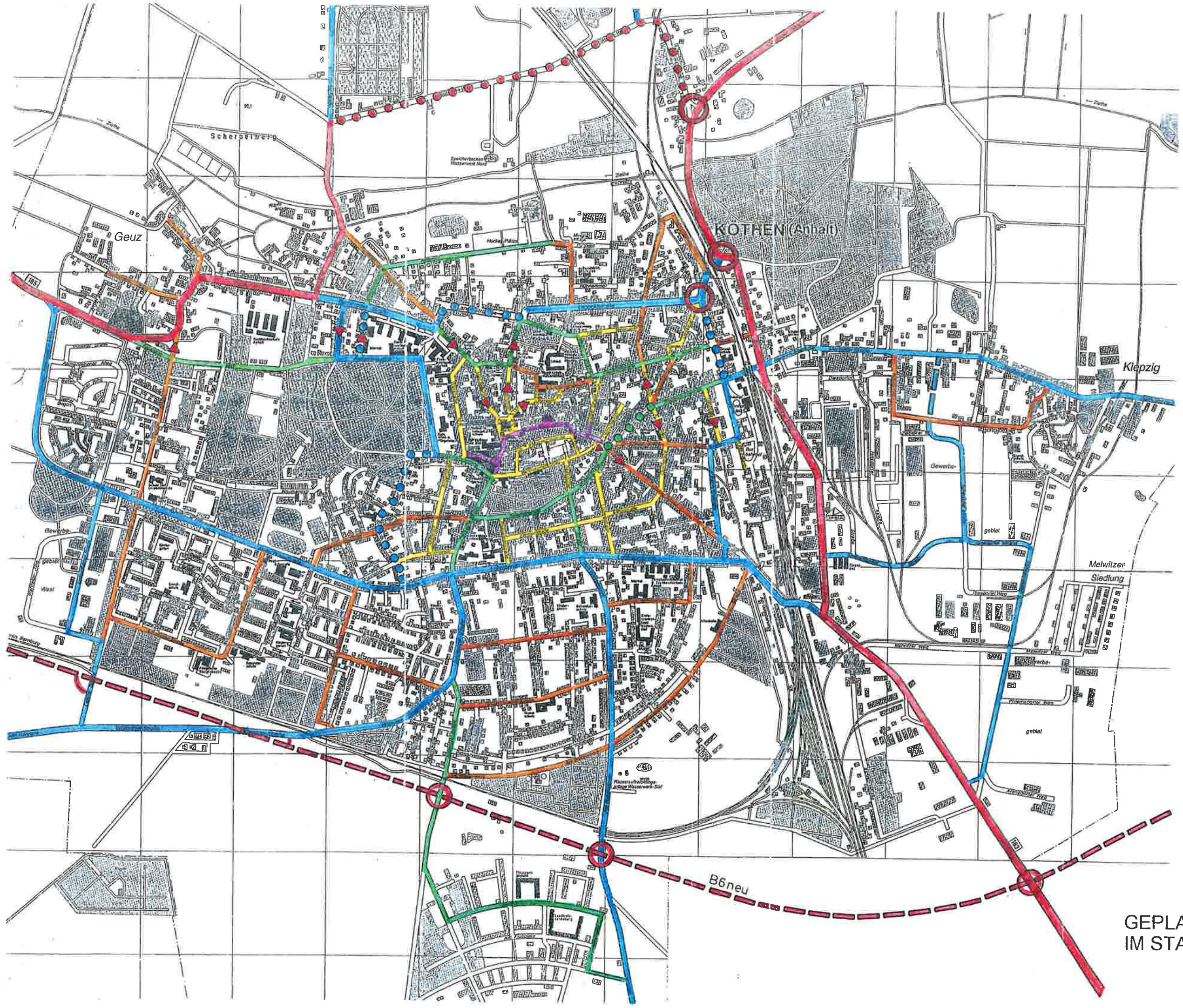
Belastungsabnahme



Belastungsabnahme



DIFFERENZBELASTUNGEN ZWISCHEN NETZFALL 7 (AUSBAUNETZ) UND NETZFALL 1 (PLANUNGSGRUNDNETZ)



Maßstab
0 100 200 300m

Erläuterung:

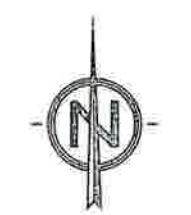
Straßennetzfunktionen:

-  übergeordnete Hauptverkehrsstraße (Bundesstraße)
-  Hauptverkehrsstraße (Landes-, Kreis-, Stadtstraßen)
-  verkehrswichtige innerörtliche Straße
-  nachgeordnete Sammel-, Verbindungsstraße
-  Erschließungsstraße im Bereich der Innenstadt (nicht vollständig)
-  Fußgängerzone

Planungsmaßnahmen und Verkehrsführung:

-  Einbahnrichtung
-  Neubau
-  Ausbau bzw. Umgestaltung
-  Knotenumgestaltung
-  gepl. Anschlußknoten B6 neu

GEPLANTES STRASSENNETZ IM STADTGEBIET KÖTHEN



Maßstab
0 100 200 300m

Erläuterung:

Trennung des Kfz- und Radverkehrs auf Grundlage der Änderung der StVO "Fahrradnovelle"

- erforderlich
- gegebenenfalls erforderlich, anzustreben bzw. beizubehalten
- nicht erforderlich

RADVERKEHRSFÜHRUNG IM STRASSENRAUM



Maßstab
0 100 200 300m

Erläuterung:

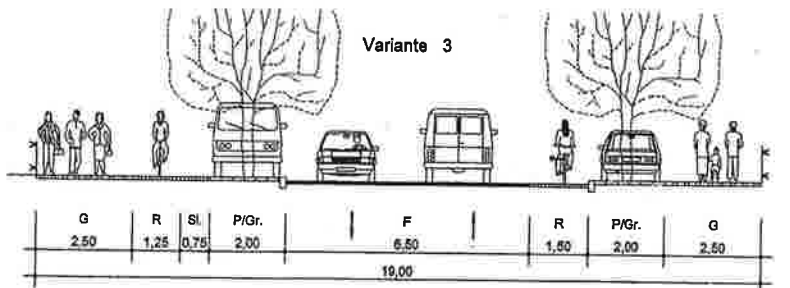
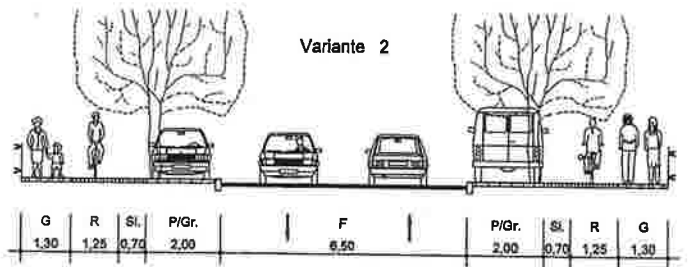
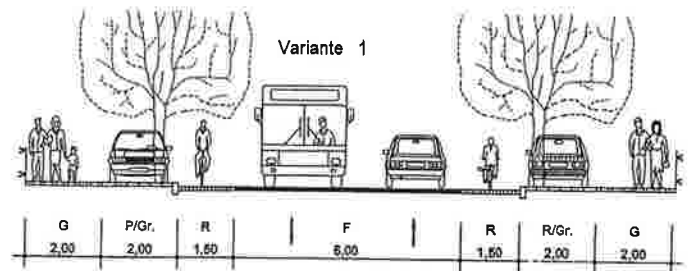
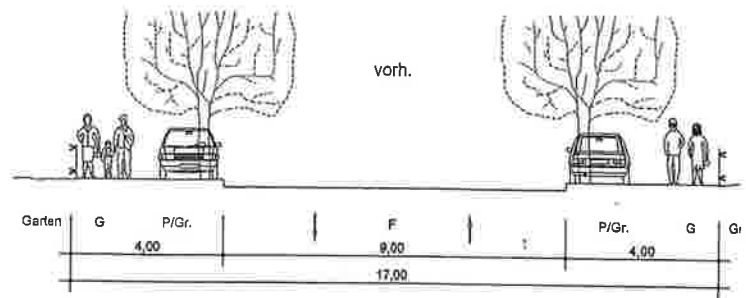
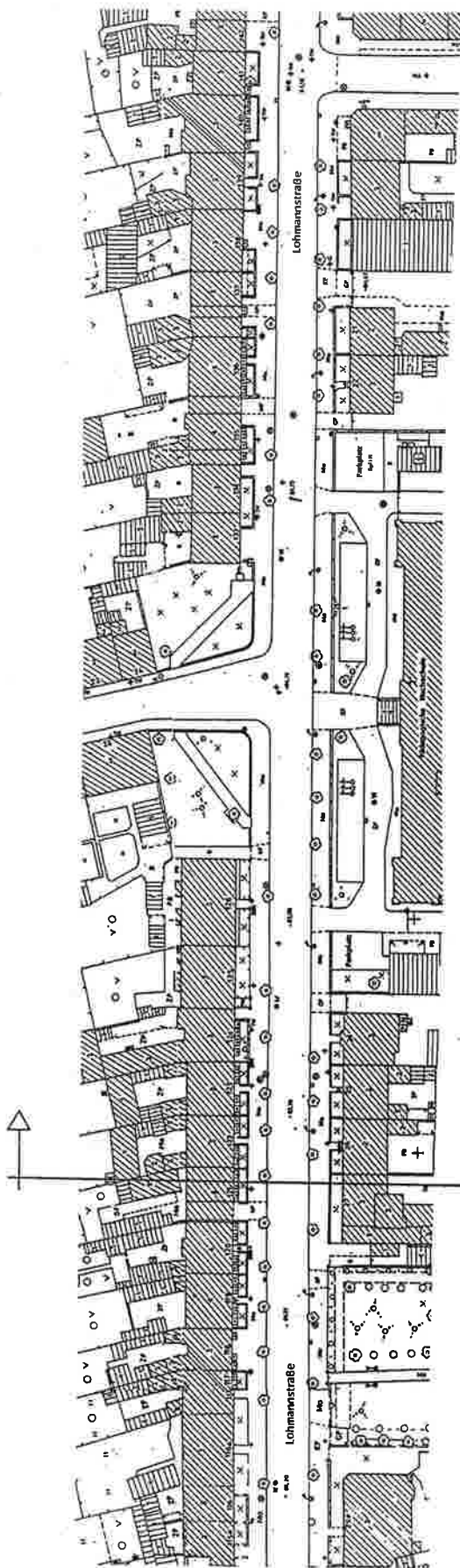
Radverkehrsanlagen

- vorhandene Radverkehrsanlage
- geplante Radverkehrsanlage
- Radfahren entgegengesetzt zur Einbahnstraße freigegeben
- selbständig geführter Rad-/ Gehweg z.T. im Grünbereich
- Radfahrroute über verkehrsarme Tempo-30-Straße oder verkehrsberuhigte Straße
- ◆◆◆ Abschnitte mit beengten Straßenräumen in denen langfristig Radverkehrsmaßnahmen vorzusehen sind
- ◆ Sonderregelung an Engstelle/Knoten bzw. gesicherte Überquerung
- / / / Fußgängerbereich mit Radfahrerlaubnis
- / / / Fußgängerzone
- R größere Fahrradabstellanlage

Fahrradbedeutende Strukturziele

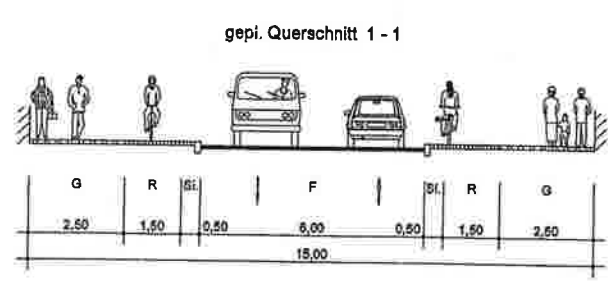
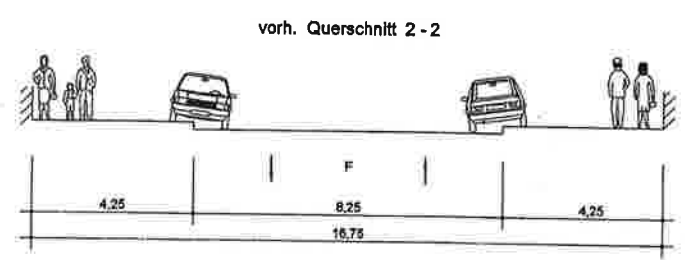
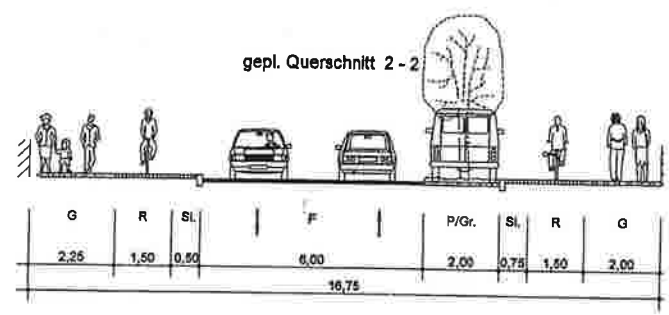
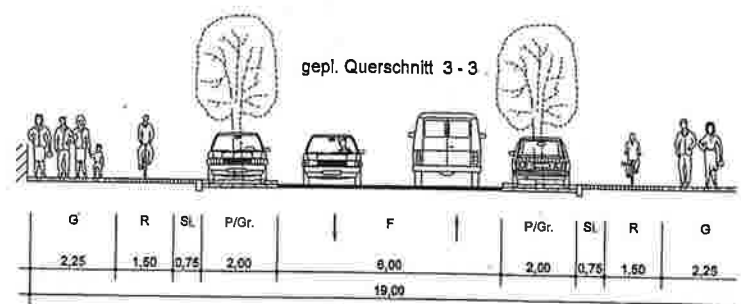
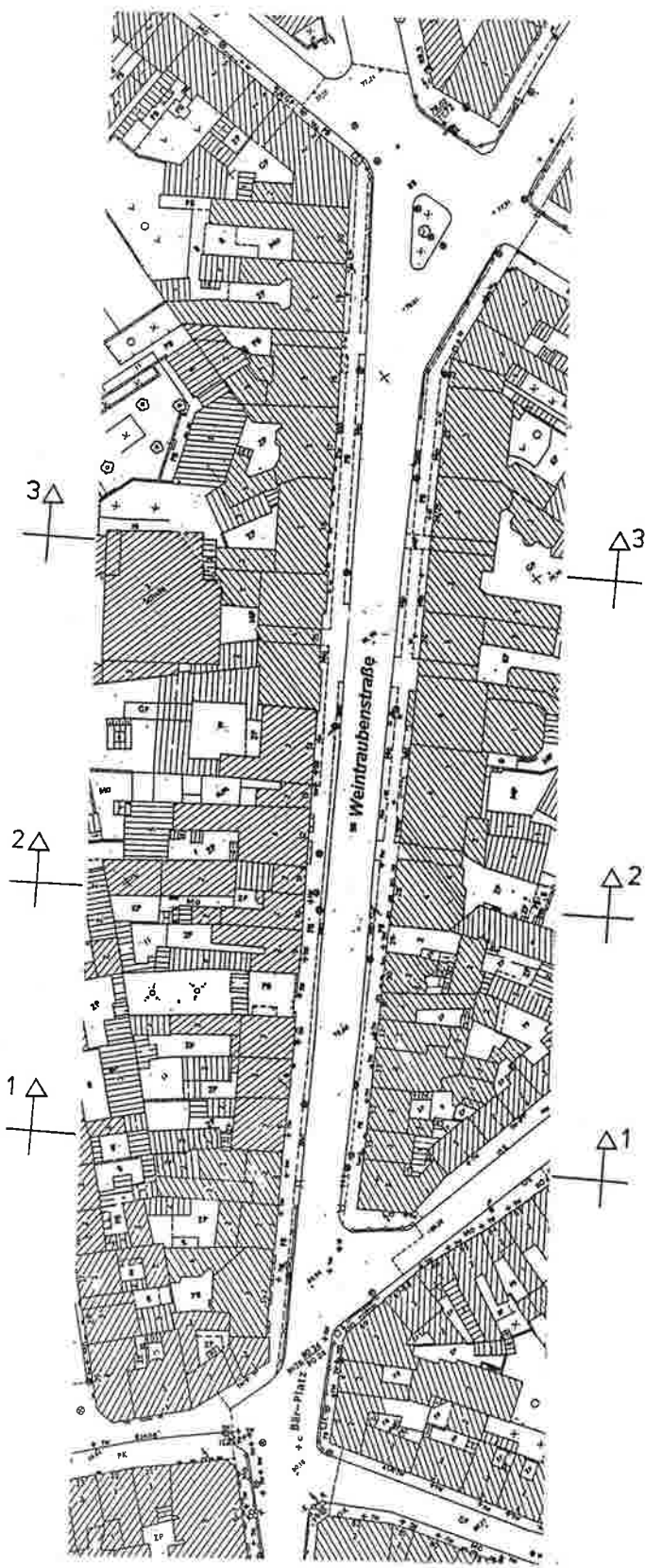
- ▲ Schule, Hochschule
- öffentliches Gebäude; Verwaltung
- ◼ Sport - und Freizeiteinrichtung
- ◇ Einkaufszentrum
- G größerer Gewerbebereich

GEPLANTES RADVERKEHRSNETZ

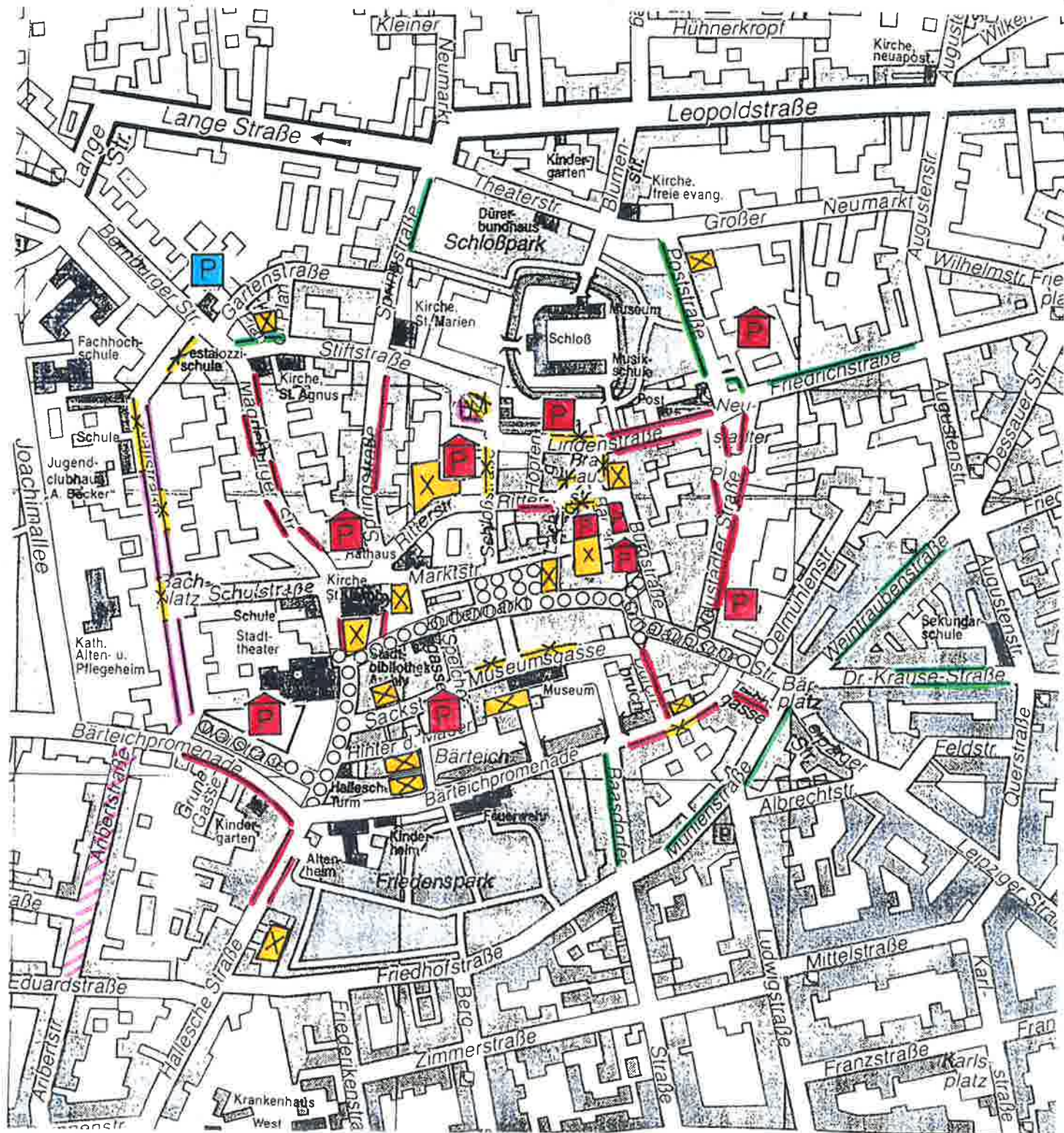




Stadtverwaltung Kotten Nr. 9



GESTALTUNGSVORSCHLAG ZUM RADVERKEHR IN DER WEINTRAUBENSTRASSE



Erläuterung:



Parkhaus bzw. Tiefgarage



Parkplatz



Stellplätze am Straßenrand



entfallende Stellplätze



Fußgängerzone



Stellplätze bewirtschaftet mit Parkschein, (1.Parkzone)



Bereiche bewirtschaftet mit Anwohnersonderregelung



Stellplätze mit zeitlicher Begrenzung (Parkscheibe), (2.Parkzone)



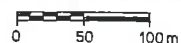
Stellplätze ohne Parkzeitbegrenzung, (gebührenfrei)



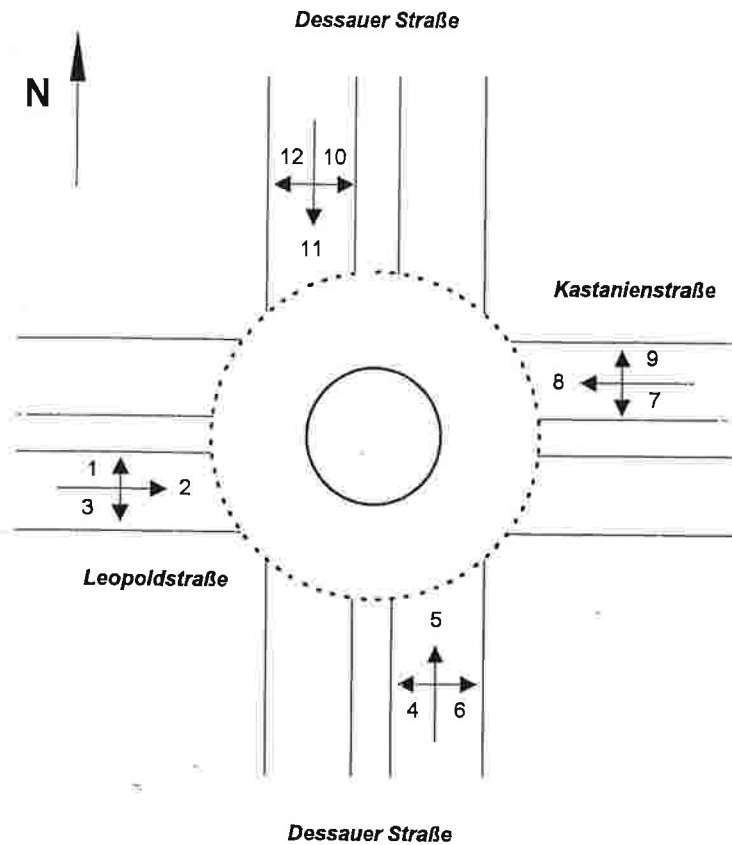
Anwohnerparken



Maßstab



Leistungsfähigkeitsberechnung für einen Kreisverkehrsplatz



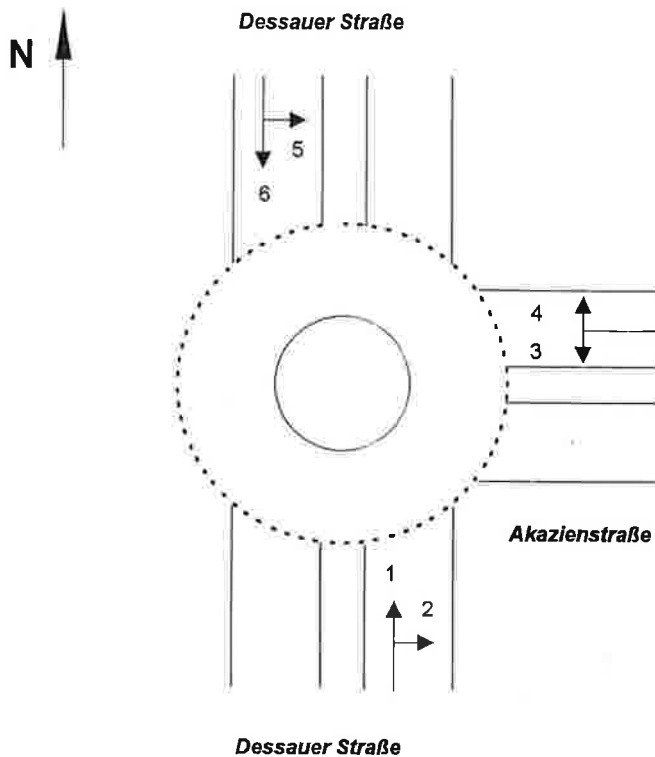
Prognose 2010 - Netzfall 2

Verkehrsbelastung		
Strom	Kfz/h	Pkw-E/h
1	280	308
2	16	17
3	10	11
4	12	14
5	93	102
6	11	12
7	13	14
8	115	126
9	294	323
10	252	277
11	80	88
12	435	479
Summe	1610	1771

1	Zufahrt			West	Süd	Ost	Nord
				Leopold- straße	Dessauer Straße	Kastanien- straße	Dessauer Straße
2	Verkehrsbelastung Zufahrt	qz	Kfz/h	306	117	421	767
			Pkw-E/h	336	128	463	843
3	Verkehrsbelastung Kreisel	qk	Pkw-E/h	379	602	424	154
4	maximale Verkehrsstärke	qz(max)	Pkw-E/h	938	773	904	1.104
5	Belastungsreserve	R	Pkw-E/h	601	644	441	261
6	mittlere Wartezeit		sek	< 10	< 10	< 10	10 - 20
7	95%-Staulänge		m	10	4	19	54
8	Gesamtbeurteilung			gute Leistungsfähigkeit			

Grundlage: Verkehrsanalyse 1997 und Verkehrsprognose 2010
geplantes Straßennetz - Netzfall 2
Spitzenstunde nachmittags

Leistungsfähigkeitsberechnung für einen Kreisverkehrsplatz



Prognose 2010

Planungsgrundnetz (Netzfall 1)

Verkehrsbelastung		
Strom	Kfz/h	Pkw-E/h
1	510	587
2	223	256
3	217	250
4	352	405
5	274	315
6	450	518
Summe	2.026	2.331

1	Zufahrt			Süd	Ost	Nord
				Dessauer Straße	Akazienstraße	Dessauer Straße
2	Verkehrsbelastung Zufahrt	qz	Kfz/h	733	569	724
			Pkw-E/h	843	655	833
3	Verkehrsbelastung Kreisel	qk	Pkw-E/h	315	587	250
4	maximale Verkehrsstärke	qz(max)	Pkw-E/h	985	784	1.033
5	Belastungsreserve	R	Pkw-E/h	142	129	200
6	mittlere Wartezeit		sek	20 - 30	20 - 30	10 - 20
7	Gesamtbeurteilung		ausreichende Leistungsfähigkeit			

Grundlage: Verkehrsanalyse 1997 und Verkehrsprognose 2010
geplantes Straßennetz - Netzfall 1
Spitzenstunde nachmittags

20.07.1999
24_Kreis.xls



