

# Stadt Köthen (Anhalt)

## Verkehrsentwicklungsplan

Untersuchung der Verkehrsströme von der B 6neu  
zum Stadtzentrum und in das westliche Stadtgebiet

Auftraggeber: Stadt Köthen (Anhalt)

Auftragnehmer: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert  
Am Friedenstal 1-3  
30627 Hannover  
Tel: 0511 / 57 10 79  
Fax: 0511 / 56 34 43  
schubert-ing.gem@t-online.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Günter Knoche  
Dipl.-Ing. Heidi Ueberholz

Hannover, im Dezember 2010



---

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Ziel und Grundlagen der Untersuchung .....	2
2. Verkehrsanalyse und Verkehrsprognose .....	3
2.1 Ergebnis neuer Verkehrszählungen und Verkehrsentwicklung .....	3
2.2 Ausblick auf die weitere Verkehrsentwicklung und Verkehrsprognose im vorhandenen Straßennetz der Stadt Köthen .....	4
2.3 Untersuchung der von Westen in das Stadtgebiet einfließenden und der über die Lelitzer Straße verlaufenden Verkehrsströme .....	5
3. Verkehrliche Wirkungen der B 6neu auf den Verkehrsablauf im Stadtgebiet .....	5
3.1 Prognosebelastungen im Straßennetz mit B 6neu .....	5
3.2 Auswirkungen der B 6neu auf die Verkehrsströme in das westliche Stadtgebiet und in das Stadtzentrum.....	7
4. Fazit der Untersuchungsergebnisse .....	8
Verzeichnis der Abbildungen .....	11

## 1. Ziel und Grundlagen der Untersuchung

Im Rahmen einer verkehrlichen Beurteilung sind die Verkehrsströme, die von den Anschlussstellen der B 6neu im Westen und Süden in das Zentrum und in die nördlichen Teile der Stadt Köthen fließen, zu analysieren und durch geeignete Maßnahmen verträglich zu führen.

Hier sind insbesondere die Verkehrsströme über den Anschluss der Wülknitzer Straße zu erfassen. Bereits heute fließen mögliche Schleichverkehre von der L 145 als Durchgangsverkehre über die als sensibel eingestufte Wohnstraße und mit verkehrsberuhigten Elementen ausgestattete Lelitzer Straße in Richtung Fasanerieallee und Geuzer Straße, was sich durch die B 6neu verstärken könnte.

Neben der Einstufung der Straßenräume auf den Zufahrtsstraßen von der B 6neu in das Stadtzentrum sind auch die Verkehrsabwicklungen insbesondere an den Knotenpunkten Konrad-Adenauer-Allee/ An der Rüsternbreite / Lelitzer Straße, Edderitzer Straße / August-Bebel-Straße / Hallesche Straße / Lohmannstraße und Am Wasserturm / Baasdorfer Straße/ Lohmannstraße zu überprüfen.

Die Untersuchung baut auf den Ergebnissen zum VEP von 2006 mit der Verkehrsprognose im Straßennetz mit B 6neu auf. Darüber hinaus wurden aktuelle Verkehrszählungen an den betreffenden Knoten und an dem Knoten Lelitzer Straße / Fasanerieallee im Frühjahr 2010 durchgeführt. Nachdem an der Zählstelle 7 auf der L 145 (Wülknitzer Straße) bei der neuen Zählung im März 2010 ein deutlicher Verkehrsrückgang gegenüber der Zählung von 2004 festgestellt wurde, wurden im November 2010 noch mal automatische 24-Stundenzählungen auf den beiden Zufahrtsstraßen von Westen im Zuge der L 145 und der B 185 durchgeführt. Die Verkehrsrückgänge wurden sowohl für die L 145 als auch für die B 185 bestätigt.

In Erkenntnis, dass der Verkehr im Straßennetz der Stadt Köthen seit der letzten umfassenden Zählung 2004 bis zum Jahr 2010 nicht weiter zugenommen hat und sogar in Teilbereichen rückläufig ist, wurde im Rahmen dieser Untersuchung die Verkehrsprognose aus dem VEP 2006 reduziert und den neuen Verkehrsmengen angepasst.

Aufbauend auf dem angepassten Verkehrsmodell und der neu ermittelten Prognosebelastungen im Straßennetz ohne und mit der B 6neu wurden die Verkehrsströme, die von Westen über die B 185, L 145 und die B 6neu in das Stadtgebiet fließen in ihrem weiteren Verlauf im Straßennetz dargestellt und analysiert. Gleichzeitig konnten die Verkehrsabläufe an den o. a. Knoten zum Prognosezeitpunkt überprüft und beurteilt werden.

Auf der Grundlage der neu prognostizierten Verkehrsströme und ihrem Verlauf sind Maßnahmen zur Verkehrslenkung mit einer verträglichen Verkehrsführung der Ströme von der

B 6neu in das Stadtzentrum unter Vermeidung von Schleichverkehren über die Lelitzer Straße entwickelt worden.

Das vorhandene klassifizierte Straßennetz im Planungsraum Köthen im Jahr 2010 kann der **Abbildung 1** entnommen werden.

## 2. Verkehrsanalyse und Verkehrsprognose

### 2.1 Ergebnis neuer Verkehrszählungen und Verkehrsentwicklung

Zur Ermittlung der heutigen Verkehrssituation in dem hier zu untersuchenden Straßennetz wurden im Frühjahr und Herbst 2010 aktuelle Verkehrszählungen an 5 Knotenpunkten über 2x4 Stunden und an 2 Straßenquerschnitten automatische Zählungen über 24 Stunden durchgeführt.

Die auf Tageswerte hochgerechneten Zählergebnisse einschließlich der 24-Stundenzählungen im Bereich der Stadt Köthen sind in **Abbildung 2** dargestellt. Zusätzlich sind in **Abbildung 3** die in den 24-Stundenzählungen erfassten Tagesganglinien auf der B 185 und der L 145 im Westen von Köthen aufgetragen.

Während über die B 185 rd. 11.000 Kfz/Tag in das Stadtgebiet fließen, sind es auf der L 145 rd. 5.900 Kfz/Tag. Gegenüber den Zählungen in den Jahren 2004 und 2005, die die Grundlage der Verkehrsanalyse im Verkehrsentwicklungsplan von 2006 bildeten, ist das Verkehrsaufkommen auf der B 185 um rd. 6 % und auf der L 145 sogar um rd. 11 % zurückgegangen. Wie weiterhin aus den Ganglinien entnommen werden kann, weisen beide Straßenzüge immer noch hohe Schwerverkehrsanteile zwischen 9 und 11 % auf.

Die Zählergebnisse an den Knotenpunkten auf dem Straßenzug An der Rüsternbreite und der Lohmannstraße entsprechen in etwa den Zahlen von 2004. Auf der Wülknitzer Straße ist dagegen auch ein Verkehrsrückgang festzustellen.

Im Vergleich zu den letzten Verkehrszählungen im Stadtgebiet von 2004/2005 ist somit das Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet von Köthen nicht weiter angestiegen sondern teilweise sogar zurückgegangen. Hier hat sich der noch andauernde Bevölkerungsrückgang im gesamten Land Sachsen-Anhalt stärker ausgewirkt als im VEP 2006 angenommen worden war.

Als Fazit aus dem Vergleich der Zählungen von 2004 und 2010 muss daher die im VEP aufgestellte Verkehrsprognose im Rahmen dieser Untersuchung für die nächsten 10 Jahre deutlich reduziert werden.

## 2.2 Ausblick auf die weitere Verkehrsentwicklung und Verkehrsprognose im vorhandenen Straßennetz der Stadt Köthen

Auf der Grundlage der Ergebnisse der neuen Verkehrserhebungen 2010, einer Reduzierung der im VEP 2006 angesetzten baulichen Entwicklungsflächen in der Stadt Köthen und einer noch zu erwartenden geringen allgemeinen Verkehrszunahme durch die noch steigende Motorisierung und die Zunahmen im Lkw-Verkehr wurde die Prognose im VEP angepasst und reduziert. Während im VEP 2006 von einer Verkehrszunahme bis 2020 von rd. 6 % ausgegangen worden war, wird in dieser Untersuchung nur noch von einem ganz geringen Zuwachs bzw. von einem Nullwachstum des Verkehrsaufkommens in den nächsten 10 Jahren ausgegangen. Den zu erwartenden Zunahmen aufgrund der weiter steigenden Motorisierung, im Lkw-Verkehr und geringer Strukturentwicklungen stehen die Verkehrsabnahmen aufgrund des Bevölkerungsrückgangs gegenüber.

Aufbauend auf der angepassten Verkehrsprognose sind die Prognosebelastungen im vorhandenen Straßennetz der Stadt bis zum Jahr 2020 neu ermittelt worden. In diesem **Planungsgrundnetz (Netzfall 1)** ist jedoch die in den nächsten 2 bis 3 Jahren gebaute B 6neu aus Richtung Bernburg bis westlich Kleinpaschleben bereits enthalten. Durch die B 6neu in Weiterführung von Westen über die A 14 hinaus wird es zu geringen großräumigen Verkehrsverlagerungen in West-Ost Richtung kommen. Im Rahmen dieser Untersuchung sind rd. 1.000 Kfz/Tag auf die B 185 von Westen zur B 185, L 136 und B 183 nach Osten als zusätzliche von außerhalb des Planungsraumes Köthen verlagerte großräumige Verkehrsströme angesetzt worden.

Die neu ermittelten Prognosebelastungen im vorhandenen Straßennetz (**Netzfall 1**) sind in **Abbildung 4** dargestellt. Hiernach fließen von Westen über die B 185 rd. 12.400 Kfz/Tag und über die L 145 rd. 6.150 Kfz/Tag in das Straßennetz der Stadt Köthen. Unter Berücksichtigung, dass auf der B 185 aus Richtung Bernburg bis zu rd. 1.000 Kfz/Tag großräumig verlagerte Verkehrsströme durch die B 6neu hinzugekommen sind, liegen die Prognosebelastungen nur noch geringfügig über den Zählwerten von 2010. Gegenüber den Analysebelastungen von 2005 aus dem VEP ist das Prognoseverkehrsaufkommen sogar geringfügig zurückgegangen. Stark belastet ist weiterhin die Lohmannstraße mit bis zu rd. 13.000 Kfz/Tag.

Auch die Knotenpunkte der Lohmannstraße weisen ohne B 6neu hohe Verkehrsströme auf. Die Hauptknoten sind signalisiert und erreichen ausreichende Leistungsfähigkeiten und Qualitäten des Verkehrsablaufs.

### 2.3 Untersuchung der von Westen in das Stadtgebiet einfließenden und der über die Lelitzer Straße verlaufenden Verkehrsströme

Der Aufgabenstellung der Untersuchung entsprechend wurden die über die B 185, die L 145 und die Lelitzer Straße fließenden Verkehrsströme zum Zeitpunkt der Prognose im vorhandenen Netz als sogenannte Verkehrsspinnen dargestellt. Die Verkehrsspinne zeigt für den untersuchten Straßenquerschnitt den Verlauf der Verkehrsströme zwischen Herkunft und Zielen im untersuchten Straßennetz auf.

So fließen über die L 145 aus Richtung Westen (**Verkehrsspinne in Abbildung 5**) von den gesamten erfassten 6.150 Kfz/Tag rd. 55 % bzw. 3.350 Kfz/Tag über die Wülknitzer Straße weiter in Richtung Stadtzentrum und 45 % bzw. 2.750 Kfz/Tag über die Lelitzer Straße nach Köthen West und Nord. Hiervon fließen nur rd. 500 Kfz/Tag über die nördliche Lelitzer Straße in Richtung Fasanerieallee und Geuzer Straße. Insgesamt fließen über die L 145 rd. 1.200 Kfz/Tag bzw. rd. 20 % als Durchgangsströme durch die Kernstadt Köthen von Westen in Richtung Norden und Osten zur B 185, B 183, L 136 und zu den Kreisstraßen sowie in umgekehrter Richtung.

Die Verkehrsspinne der B 185 in **Abbildung 6** zeigt, dass von den 12.400 Kfz/Tag mehr als 42 % bzw. rd. 5.300 Kfz/Tag Durchgangsverkehre nach Norden, Osten und Süden sind. Zur B 185 nach Nordosten fließen 2.650 Kfz/Tag zum großen Teil über den Güterseeweg aber auch über Bernburger Straße und Leopoldstraße. 1.000 Kfz/Tag fließen über Konrad-Adenauer-Allee und Lohmannstraße zur B 183 im Südosten. Weitere rd. 1.100 fließen nach Osten zur L 136.

Aus der Verkehrsspinne der Lelitzer Straße Nord in **Abbildung 7** kann entnommen werden, dass von den 3.050 Kfz/Tag auf dem Straßenzug nur 500 Kfz/Tag bzw. weniger als 20 % als sogenannte Schleichverkehre nach Süden als Durchgangsverkehre zur L 145 fließen. Ein großer Teil der Verkehrsströme hat ein Ziel im Bereich der Lelitzer Straße selbst. Über die Lelitzer Straße und darin einmündende Wohnstraßen werden rd. 1.600 Einwohner und zusätzlich eine Schule erreicht. So verbleiben rd. 1.000 Kfz/Tag im Bereich der nördlichen Lelitzer Straße. Weitere rd. 400 Kfz/Tag fließen in die südliche Lelitzer Straße und einmündende Straßen. Etwa 650 Kfz/Tag fließen über die nördliche Lelitzer Straße zum Gewerbegebiet West südlich der Konrad-Adenauer-Allee und 550 Kfz/Tag zur Straße An der Rüsternbreite.

## 3. Verkehrliche Wirkungen der B 6neu auf den Verkehrsablauf im Stadtgebiet

### 3.1 Prognosebelastungen im Straßennetz mit B 6neu

Das geplante Straßennetz der Stadt Köthen mit dem Verlauf der B 6neu westlich und südlich ist **Abbildung 8** zu entnehmen. Auf dieser Grundlage wurden zunächst die Prognosebelas-

tungen über das Verkehrsmodell nach der 1. Ausbaustufe der Ortsumgehung Köthen im **Netzfall 2** ermittelt. Hiernach nimmt die B 6neu im Süden der Stadt zwischen 7.000 Kfz/Tag und 8.500 Kfz/Tag auf (**Abbildung 9**). Über die B 185 alt fließen nur noch 5.700 Kfz/Tag aus Richtung Westen in das Stadtgebiet. Über die Lohmannstraße fließen maximal noch rd. 10.500 Kfz/Tag.

Aus der Darstellung der Differenzbelastungen zwischen dem **Netzfall 1** ohne B 6neu und dem **Netzfall 2** mit B 6neu in **Abbildung 10** können die Verkehrsverlagerungen mit Zunahmen auf der B 6neu und Abnahmen im vorhandenen Straßennetz entnommen werden. Das gesamte Straßennetz der Stadt insbesondere in Ost-West Richtung erfährt Verkehrsabnahmen durch die B 6neu. So geht das Verkehrsaufkommen auf der B 185alt im Westen der Stadt um 6.700 Kfz/Tag bzw. um 54 % deutlich zurück. Vor allem verlagern sich die Lkw-Verkehre auf die B 6neu.

Durch die B 6neu kommt es auch zu Verkehrsverlagerungen auf dem hier zu untersuchenden Straßennetz im Westen der Stadt. Der gesamte Straßenzug der Konrad-Adenauer-Allee, An der Rüsternbreite und der Lohmannstraße nimmt um durchschnittlich 2.500 Kfz/Tag ab. Auch die L 145 und die Wülknitzer Straße erfahren eine Verkehrsreduzierung um 300 bis rd. 500 Kfz/Tag. Dagegen nimmt der Verkehr auf der südlichen Lelitzer Straße geringfügig um 200 bis 800 Kfz/Tag zu, während die nördliche Lelitzer Straße keine wesentliche Änderung erfährt. Auch die Straße Am Wasserturm erfährt im Anschlussbereich an die B 6neu eine Verkehrszunahme um rd. 450 Kfz/Tag. Hier kommt es zu Verlagerungen durch die B 6neu. Teile der Zielverkehre, die vorher über die B 185 und die L 145 in das westliche Stadtgebiet und zum Stadtzentrum flossen, fließen jetzt über die B 6neu und verteilen sich dann an den Anschlüssen Lelitzer Straße / Wülknitzer Straße und der Straße Am Wasserturm zum Stadtzentrum.

Wird die B 6neu in der 2. Ausbaustufe nach Osten bis zur A 9 weitergeführt, dann treten die in **Abbildung 11** dargestellten Prognosebelastungen im **Netzfall 3** ein. Neben weiteren großräumigen Verkehrsverlagerungen auf die B 6neu wird das Straßennetz der Stadt noch weiter entlastet, wie die Differenzbelastungen zwischen Netzfall 3 und Netzfall 1 in **Abbildung 12** zeigen. In dem Netzfall 3 ist neben der 2. Ausbaustufe der B 6neu die Lange Straße zwischen Bernburger Straße und Leopoldstraße im Zweirichtungsverkehr ausgewiesen, was zu Verkehrsverlagerungen im Innenstadtbereich führt.

Für die zu untersuchenden Lelitzer Straße und Wülknitzer Straße ergeben sich im Netzfall 3 mit gesamter B 6neu keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Netzfall 2. Die Lelitzer Straße erfährt durch die B 6neu im bisher aufgrund der Schleichverkehre kritisch betrachteten nördlichen Abschnitt keine weitere Verkehrszunahme und im südlichen Abschnitt außerhalb der Bebauung nur eine geringe Verkehrszunahme.

### 3.2 Auswirkungen der B 6neu auf die Verkehrsströme in das westliche Stadtgebiet und in das Stadtzentrum

Wie bereits in **Abschnitt 3.1** erwähnt führt die B 6neu zu Verkehrsverlagerungen der Zielverkehre in das Stadtgebiet aus westlicher Richtung. Verkehrsströme, die vorher über die B 185 und die L 145 verliefen, fließen jetzt zum Teil über die B 6neu und die Anschlussstellen im Westen und Süden der Stadt in das städtische Straßennetz. Gleichzeitig zeigen die Prognosen auch, dass für das hier zu betrachtende westliche Straßennetz keine wesentlichen Veränderungen im Verkehrsablauf zwischen dem Netzfall 2 mit der 1. Ausbaustufe der B 6neu und dem Netzfall 3 mit der gesamten B 6neu zu erwarten sind.

So werden im Folgenden wiederum durch die Darstellung der Verkehrsspinnen die Verkehrsabläufe für die zu untersuchenden Straßenabschnitte im Netzfall 2 entsprechend **Abschnitt 2.3** (Netzfall ohne B 6neu) analysiert.

In **Abbildung 13** ist die Verkehrsspinne für die B 6neu (West) im Netzfall 2 dargestellt. Hieraus geht hervor, dass von den prognostizierten 7.000 Kfz/Tag auf der B 6neu etwa 2.700 Kfz/Tag Durchgangsverkehre zur B 185 Nordost und B 183 Südost sind. Weitere geringe Durchgangsverkehre fließen zur L 136 und K 2074. Insgesamt beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs rd. 40 %.

An der Anschlussstelle West - L 145/Wülknitzer Straße verlassen 2.700 Kfz/Tag die B 6neu und fließen zum Stadtzentrum und in das westliche Stadtgebiet. Der größte Anteil mit 1.950 Kfz/Tag fließt über die Wülknitzer Straße in Richtung Stadtzentrum. 750 Kfz/Tag fließen über die Lelitzer Straße in das westliche Stadtgebiet. Hiervon sind jedoch nur 100 Kfz/Tag über den nördlichen Abschnitt der Lelitzer Straße hinaus fließende Schleichverkehre.

Die über die L 145 von Westen einfließenden Verkehrsströme verteilen sich auf die B 6neu nach Osten, die Wülknitzer Straße in Richtung Stadtzentrum und über die Lelitzer Straße in das westliche Stadtgebiet (**Abbildung 14**). 500 Kfz/Tag sind hiernach Schleichverkehre über die Lelitzer Straße zur Fasanerieallee und zur Geuzer Straße, ähnlich wie im Netzfall 1 ohne B 6neu.

Über die B 185alt fließen nur noch rd. 1.900 Kfz/Tag als Durchgangsströme durch die Kernstadt (**Abbildung 15**). Mit gesamter B 6neu im Netzfall 3 wird der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der B 185 alt noch geringer.

Die Verkehrsspinne der Lelitzer Straße Nord in **Abbildung 16** zeigt, dass der Schleichverkehr auf dieser Straße sich nur unwesentlich von 500 im Netzfall 1 (**s. Abb. 7**) auf 750 Kfz/Tag durch die B 6neu erhöht.

Zusätzlich ist die Verkehrsspinne für die Straße Am Wasserturm in **Abbildung 17** dargestellt. Von den 6.600 Kfz/Tag auf der Straße kommt der überwiegende Teil mit 5.100 Kfz/Tag

von der K 2074 und dem Verwaltungszentrum Süd in Richtung Stadtmitte. 950 Kfz/Tag fließen von der B 6neu aus westlicher Richtung und 500 Kfz/Tag aus östlicher Richtung in die Stadtmitte. Mit gesamter B 6neu im Netzfall 3 erhöht sich der Verkehrsanteil aus östlicher Richtung über die B 6neu in Richtung Stadtmitte, während der Verkehrsstrom aus westlicher Richtung zur Stadtmitte etwa ähnlich groß ist wie im Netzfall 2.

Wie die Prognosebelastungen im Straßennetz mit B 6neu und der Verlauf der Verkehrsströme von den Anschlussstellen zum Stadtzentrum zeigen, wird die Wülknitzer Straße entlastet insbesondere vom Lkw-Verkehr. Die Lelitzer Straße und die Straße Am Wasserturm werden nur im südlichen Abschnitt im Anschluss an die B 6neu etwas stärker belastet. Generell werden jedoch die Knotenpunkte Lelitzer Straße /An der Rüsternbreite, Wülknitzer Straße / Lohmannstraße und Am Wasserturm / Lohmannstraße durch die B 6neu entlastet.

#### **4. Fazit der Untersuchungsergebnisse**

Die vorliegende Untersuchung zur Beurteilung der Verkehrsströme, die über die westlichen und südlichen Anschlussstellen der B 6neu in das Stadtgebiet fließen, baut auf neuen Verkehrszählungen 2010 und einer neuen Prognose 2020 auf. Hiernach sind geringere Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Stadt Köthen zu erwarten als im Verkehrsentwicklungsplan 2006 prognostiziert worden war.

Aus den dargestellten Verkehrsspinnen kann der Verlauf der Verkehrsströme insbesondere im Zuge der B 6neu nachvollzogen werden. Hieraus geht hervor, dass mit dem Bau der B 6neu keine unverträglichen Verkehrsverlagerungen auf das südliche Straßennetz und hier insbesondere auf die Lelitzer Straße, Wülknitzer Straße und die Straße Am Wasserturm eintreten werden. So werden nur ganz geringfügig mehr Autofahrer (ca. 250 Kfz/Tag) den Weg von Westen über die B 6neu in Richtung Köthen Nord bzw. Fasanerieallee über die Lelitzer Straße als Schleichweg nehmen.

Insgesamt wird die Lelitzer Straße in ihrem nördlichen Abschnitt nach dem Bau der B 6neu nicht stärker belastet als im Netzfall ohne B 6neu. So liegen auf dem nördlichen Abschnitt der Lelitzer Straße nach dem Bau der gesamten B 6neu im Netzfall 3 zwischen rd. 2.800 und 3.200 Kfz/Tag. Der überwiegende Teil dieses Verkehrsaufkommens hat seine Ziele bzw. seine Quellen in den angrenzenden Wohngebieten oder auch im Gewerbegebiet West. Nur etwas über 20 % des Verkehrs sind Durchgangsverkehre bzw. sogenannte Schleichverkehre zur B 6neu bzw. L 145 im Süden der Stadt. Nach der Analyse der Verkehrsströme fließen auch bereits heute ca. 20 % Schleichverkehre über die Lelitzer Straße.

Die Hauptzufahrten zum Stadtzentrum aus westlicher Richtung bilden heute die Bernburger Straße, Fasanerieallee, Konrad-Adenauer-Allee und die Wülknitzer Straße. Nach dem Bau der B 6neu verlagern sich große Teile des Verkehrs ins Stadtzentrum auf die B 6neu. Die



Hauptzufahrt stellt dann die Wülknitzer Straße dar. Weitere Ströme ins Stadtzentrum fließen künftig über den Anschluss Am Wasserturm. Aber auch die Bernburger Straße und Fasaneallee bleiben Zufahrtsstraßen aus westlicher Richtung zum Stadtzentrum, jedoch mit deutlich weniger Verkehr als heute.

Insgesamt nimmt die Wülknitzer Straße als Hauptzufahrt zum Stadtzentrum nach dem Bau der B 6neu jedoch weniger Verkehr, insbesondere weniger Lkw-Verkehr auf. Die Verkehrsbelastung liegt dann zwischen 4.500 und 5.500 Kfz/Tag. Die Straße muss jedoch saniert werden, um einen verträglichen Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Die Straße Am Wasserturm wird insbesondere im südlichen Bereich mit dem Anschluss an die B 6neu etwas mehr Verkehr aufnehmen müssen. Die Belastungen liegen künftig zwischen rd. 6.000 und 7.000 Kfz/Tag. Auch hier ist der Ausbauzustand zu überprüfen und ggf. zu sanieren.

Gleichzeitig gehen die Verkehrsbelastungen auf den Hauptknoten der Lohmannstraße mit den Zufahrten Wülknitzer Straße und Am Wasserturm insbesondere durch die Reduzierung des Lkw-Verkehrs deutlich zurück. Die vorhandenen Ausbauzustände mit den Signalisierungen der Kreuzungen können die künftigen Prognoseströme weitgehend bewältigen. Die Signalschaltungen sind jedoch auf die veränderten Ströme anzupassen. Am Knoten Lohmannstraße/Am Wasserturm treten zwar heute Probleme in der Verkehrsabwicklung aufgrund der fehlenden Linksabbiegestreifen auf; künftig geht die Belastung insbesondere im Lkw-Verkehr jedoch deutlich zurück. Die Verkehrsabwicklung wird sich daher verbessern auch ohne zusätzliche Abbiegestreifen, die aufgrund der beengten Verhältnisse auch kaum unterzubringen sind. Nach dem Bau der B 6neu kann durch eine neue Verkehrszählung die Verkehrsabwicklung noch einmal überprüft werden. Auch im Rahmen der anstehenden Radwegeplanung ist der Knoten differenzierter zu betrachten.

Um die Verkehrsströme in das Stadtzentrum eindeutig zu führen, ist eine entsprechende Wegweisung an den Anschlussstellen der B 6neu auszuweisen. In **Abbildung 18** ist eine mögliche Wegweisung dargestellt. Aufbauend auf dieser Wegweisung werden die Verkehrsströme von der B 6neu eindeutig über dafür geeignete Zufahrtsstraßen zum Stadtzentrum und zu den einzelnen Stadtteilen geführt. Hierdurch werden mögliche Schleichverkehre über untergeordnete Straßen vermieden.

Als Fazit ist somit festzuhalten, dass mit dem Bau der B 6neu deutliche Verbesserungen in der Verkehrssituation im innerstädtischen Straßennetz eintreten werden. Auch die künftigen Zufahrtsstraßen zum Stadtzentrum können das Verkehrsaufkommen verträglich bewältigen. Mögliche unerwünschte Schleichverkehre über nachgeordnete Wohnstraßen durch die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf die B 6neu und ihre Anschlussverbindungen zur Stadt sind nicht zu befürchten. So wird sich auch das Verkehrsaufkommen auf dem als sensibel eingestuften nördlichen Abschnitt der Lelitzer Straße durch die B 6neu nicht erhöhen.

Als unterstützende Maßnahme zur Vermeidung unerwünschten Schleichverkehrs ist in Betracht zu ziehen, die Zufahrt der Lelitzer Straße in die Geuzer Straße nördlich der Straße Am Quellteich, nach Fertigstellung der B 6neu für den Kfz-Verkehr vollständig zu sperren und nur für Radverkehr zuzulassen (siehe **Abbildung 18**). Diese Regelung sollte im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Knotens Geuzer Straße (B 185) / Fasanerieallee, die in der Verkehrsuntersuchung zum Straßenzug der B 185 von 2010 dargestellt ist und einen deutlich besseren Verkehrsablauf insbesondere für die Rechtseinbieger gewährleistet, getroffen werden. Die Erreichbarkeit des geplanten Wohngebietes „Am Quellteich“ im B-Plan Nr. 11 ist über die Lelitzer Straße dann in beiden Richtungen mit Anschluss an die Fasanerieallee gewährleistet.

---

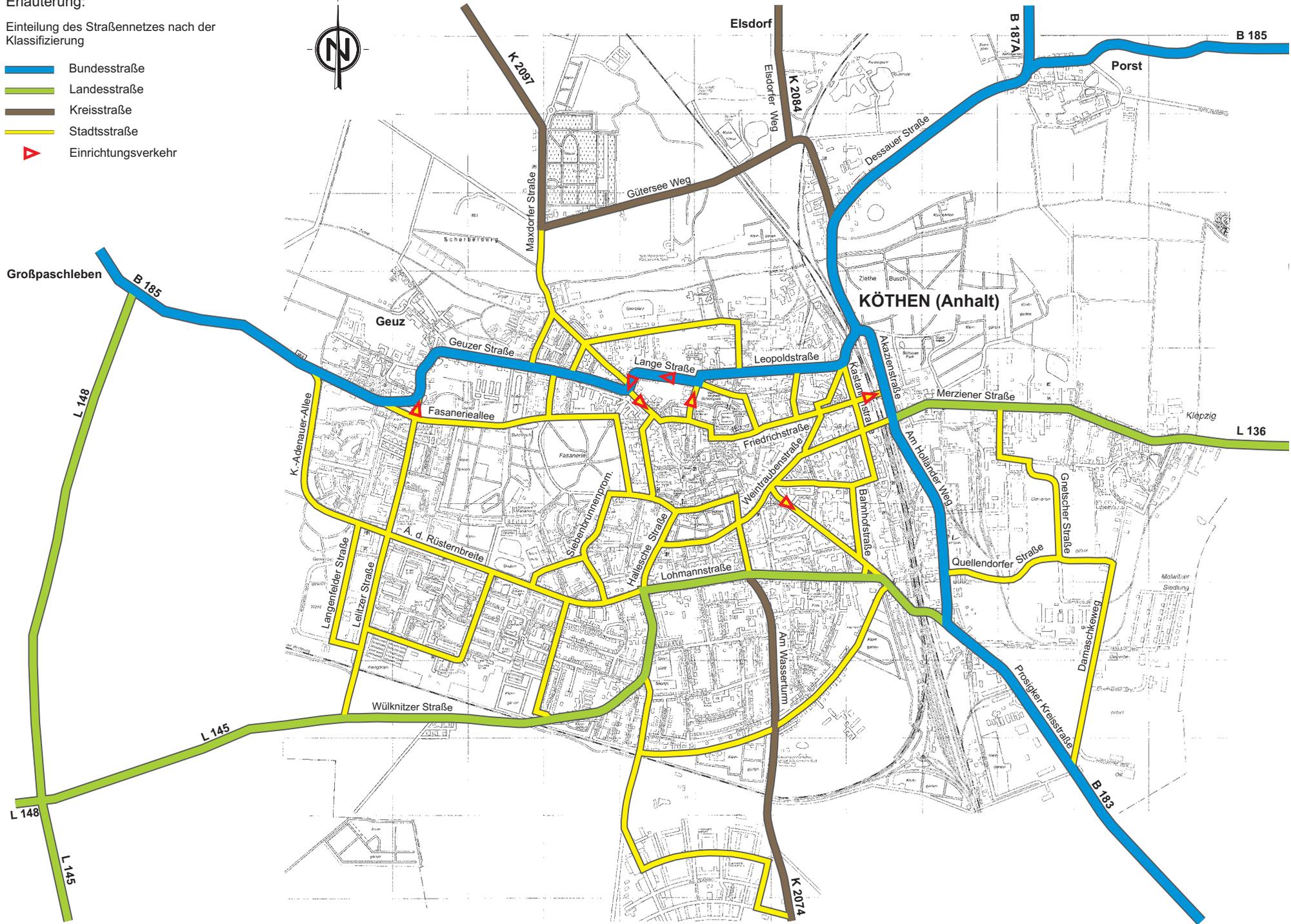
## Verzeichnis der Abbildungen

- Abb. 1 Vorhandenes Straßennetz Stadt Köthen 2010
- Abb. 2 Zählergebnisse im Kfz-Verkehr 2010 in der Stadt Köthen
- Abb. 3 Tagesganglinien B 185 und L 145
- Abb. 4 Analysebelastungen 2020 im vorhandenen Straßennetz - Netzfall 1
- Abb. 5 Verkehrsspinne L 145 im Netzfall 1
- Abb. 6 Verkehrsspinne B 185 (West) im Netzfall 1
- Abb. 7 Verkehrsspinne Lelitzer Straße (Nord) im Netzfall 1
- Abb. 8 Geplantes Straßennetz Stadt Köthen mit B 6neu
- Abb. 9 Prognosebelastungen 2020 im Straßennetz mit B 6neu (1. Ausbaustufe)  
- Netzfall 2
- Abb. 10 Differenzbelastungen zwischen Netzfall 2 und Netzfall 1
- Abb. 11 Prognosebelastungen 2020 im Straßennetz mit B 6neu (2. Ausbaustufe)  
- Netzfall 3
- Abb. 12 Differenzbelastungen zwischen Netzfall 3 und Netzfall 1
- Abb. 13 Verkehrsspinne B 6neu (West) im Netzfall 2
- Abb. 14 Verkehrsspinne L 145 im Netzfall 2
- Abb. 15 Verkehrsspinne B 185alt (West) im Netzfall 2
- Abb. 16 Verkehrsspinne Lelitzer Straße (Nord) im Netzfall 2
- Abb. 17 Verkehrsspinne Am Wasserturm im Netzfall 2
- Abb. 18 Verkehrslenkung B 6neu - Stadtzentrum Köthen

Erläuterung:

Einteilung des Straßennetzes nach der Klassifizierung

-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Stadtstraße
-  Einrichtungsverkehr



# ZÄHLERGEBNISSE IM KFZ-VERKEHR 2010 IN DER STADT KÖTHEN

## Erläuterung:

Grundlage: Verkehrszählungen im März  
und November 2010



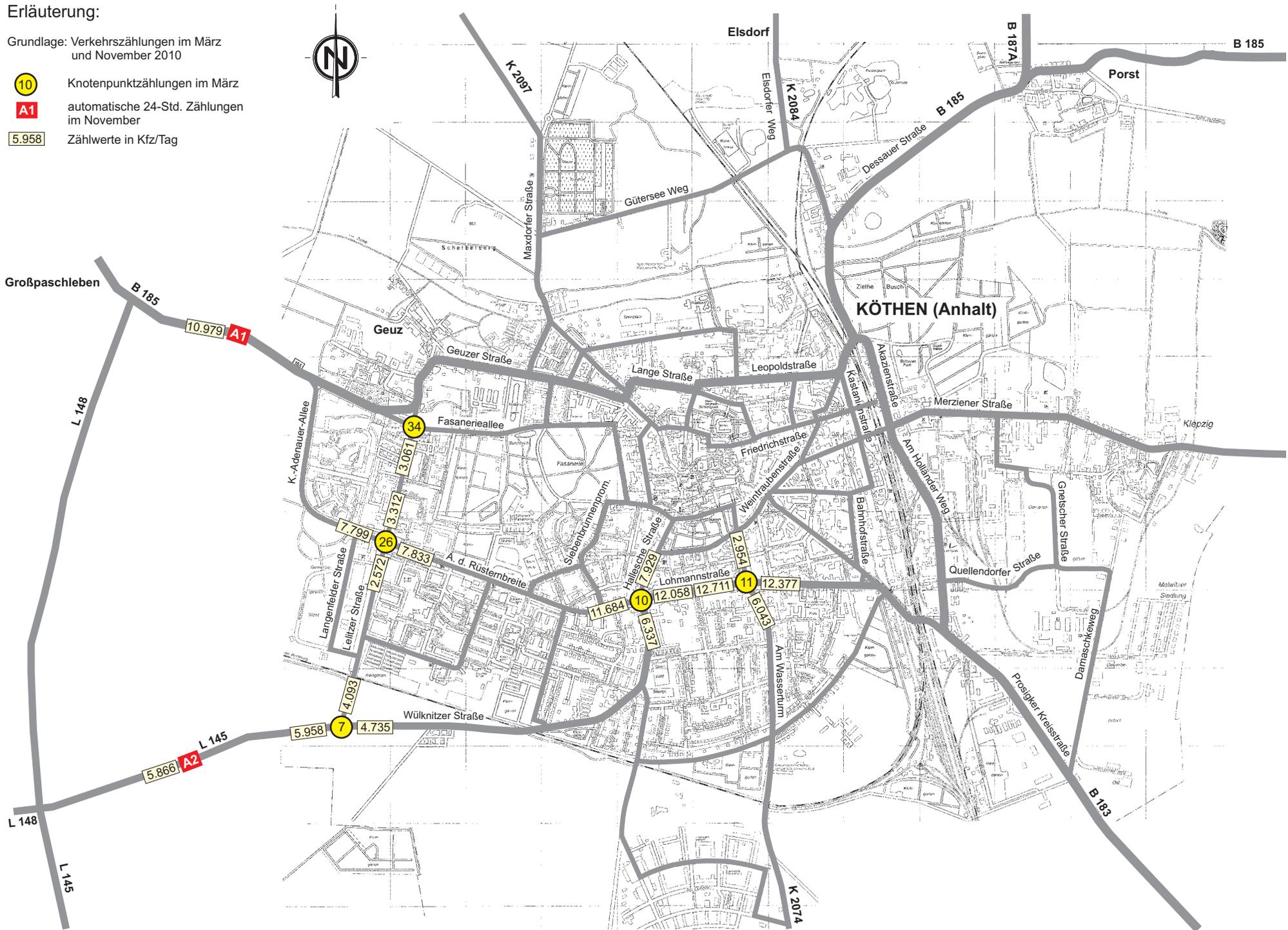
Knotenpunktzählungen im März



automatische 24-Std. Zählungen  
im November

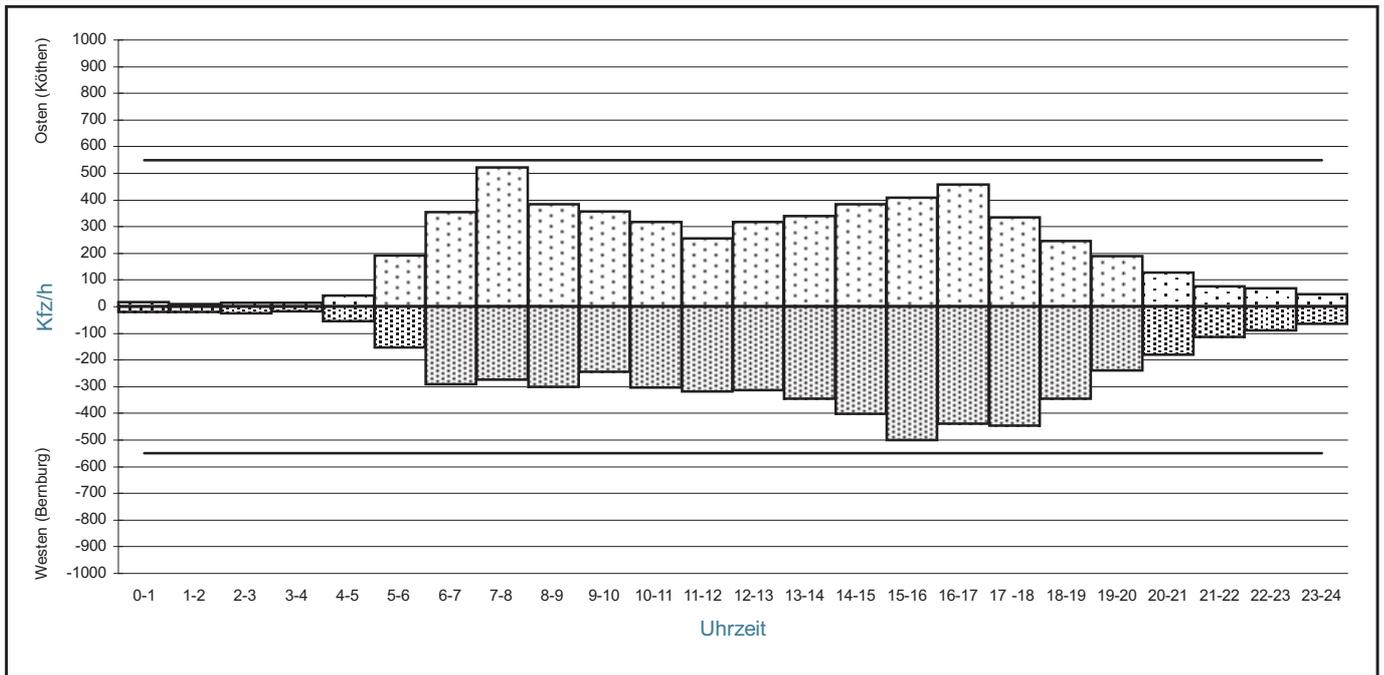


Zählwerte in Kfz/Tag

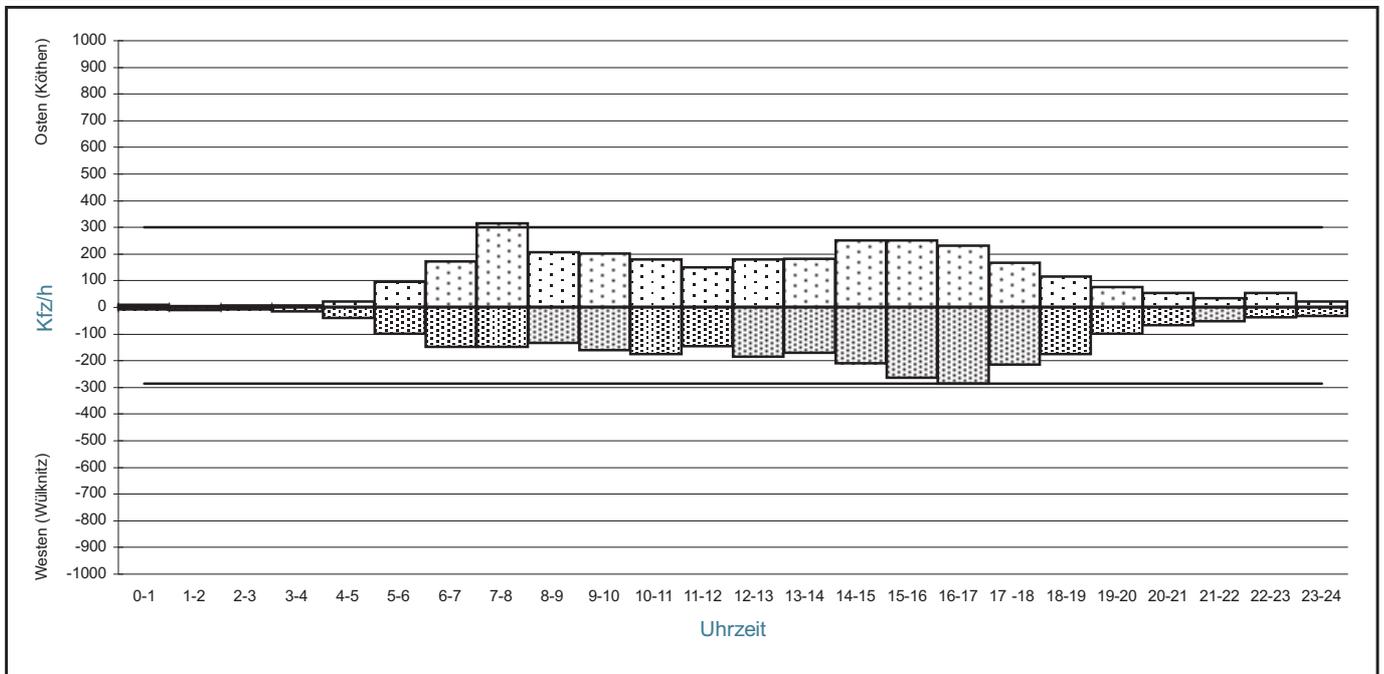


Ingenieurgemeinschaft  
Dr.-Ing. Schubert

Köthen B 185 (Geuzer Straße)	Tagesbelastung von Donnerstag, 18.11.10			Spitzenstunde			
				Belastung		Uhrzeit	
	Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Lkw/Bus-Anteil	Kfz	Anteil	von
Osten (Köthen)	5.486	582	10,6 %	523	9,5 %	07:00	08:00
Westen (Bernburg)	5.493	602	11,0 %	501	9,1 %	15:00	16:00
Querschnitt	10.979	1.184	10,8 %	910	8,3 %	15:00	16:00

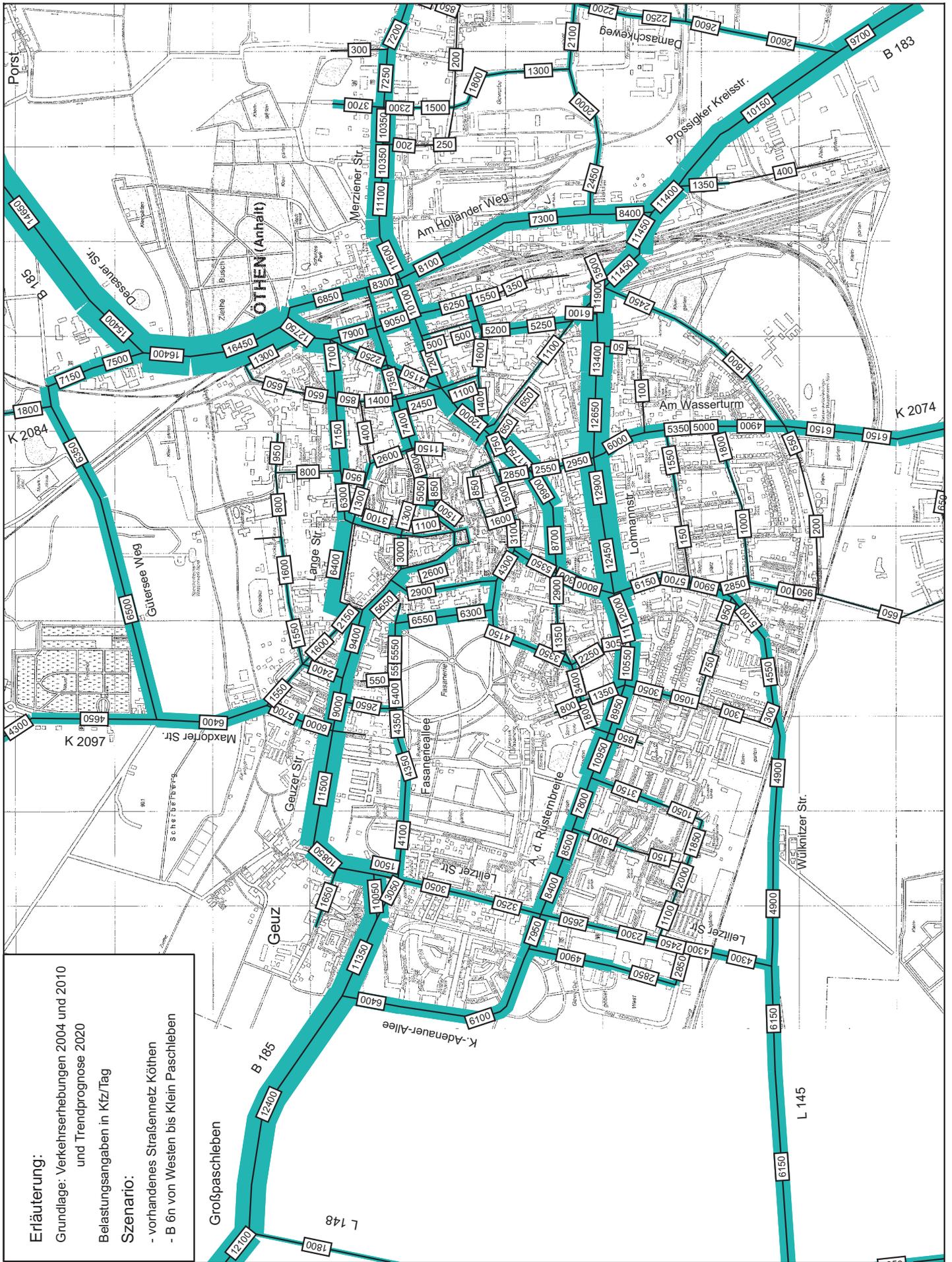


Köthen L 145 (Wülknitzer Straße)	Tagesbelastung von Donnerstag, 18.11.10			Spitzenstunde			
				Belastung		Uhrzeit	
	Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Lkw/Bus-Anteil	Kfz	Anteil	von
Osten (Köthen)	2.997	279	9,3 %	316	10,5 %	07:00	08:00
Westen (Wülknitz)	2.869	257	9,0 %	285	9,9 %	16:00	17:00
Querschnitt	5.866	536	9,1 %	516	8,8 %	16:00	17:00

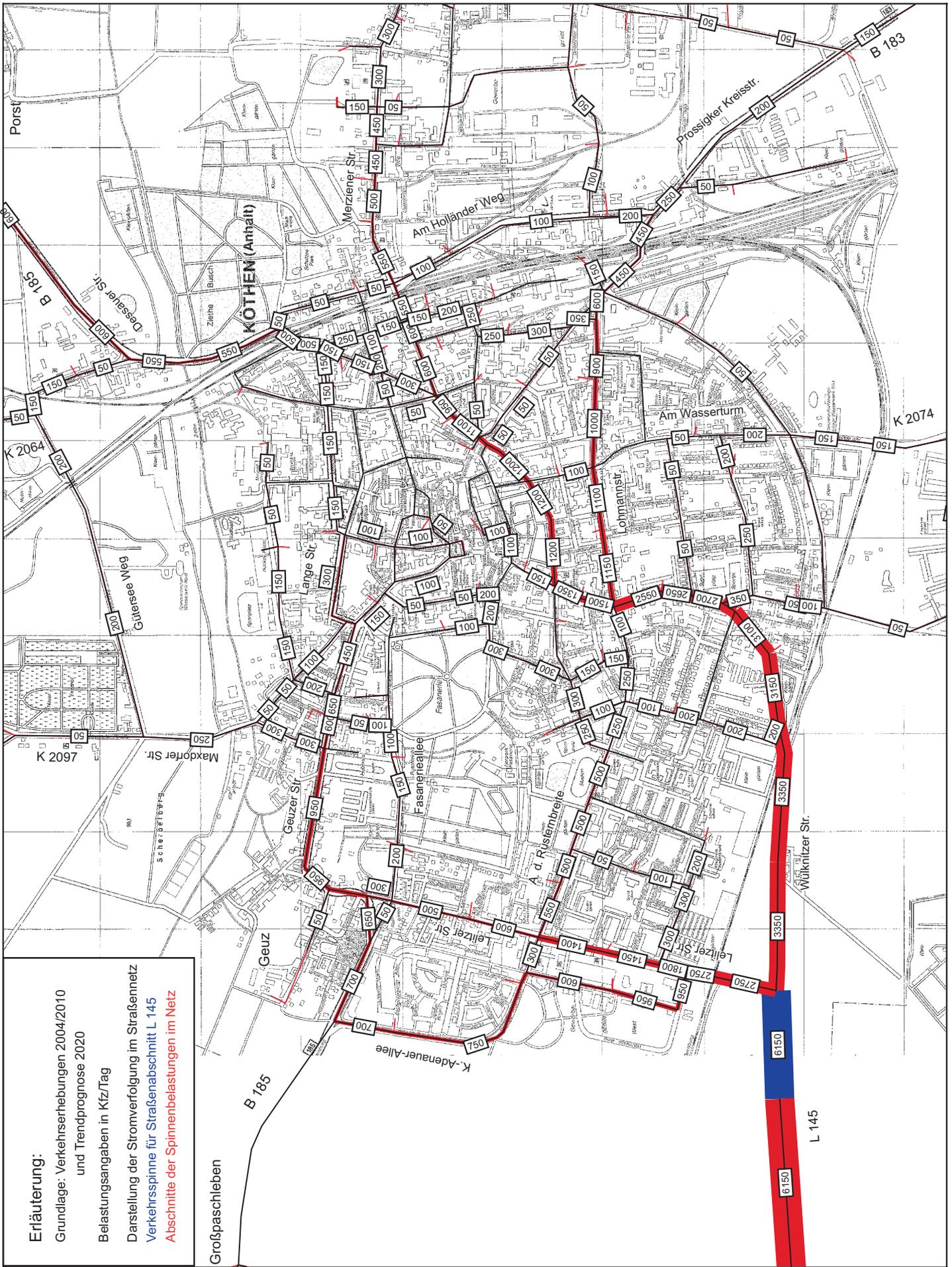


Grundlage: automatische Zählung vom 18.11.10 - 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr

Legende: ——— = 10 % von (Kfz/Tag)

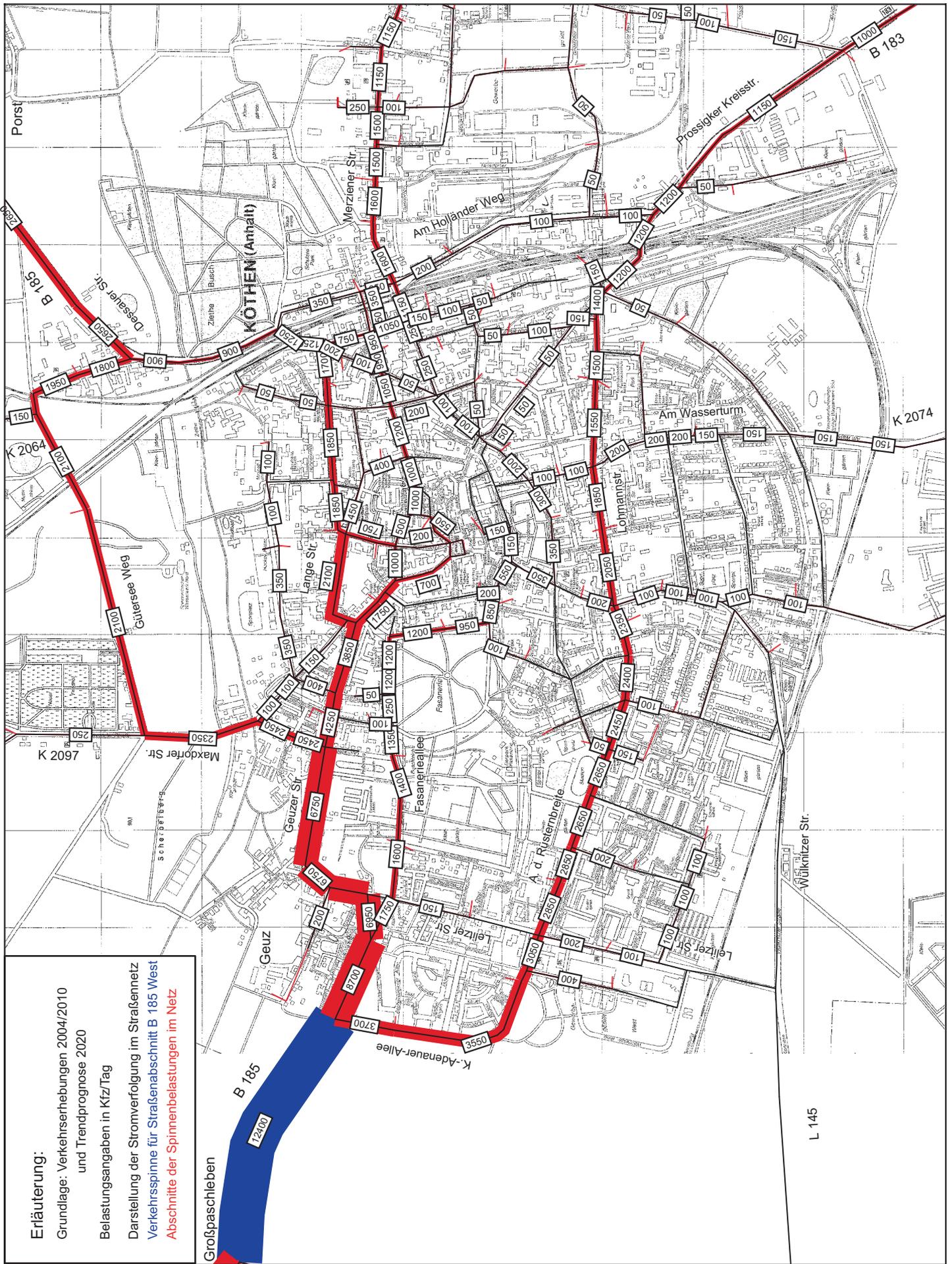


**PROGNOSEBELASTUNGEN 2020 IM  
 VORHANDENEN STRASSENNETZNETZ - NETZFALL 1**

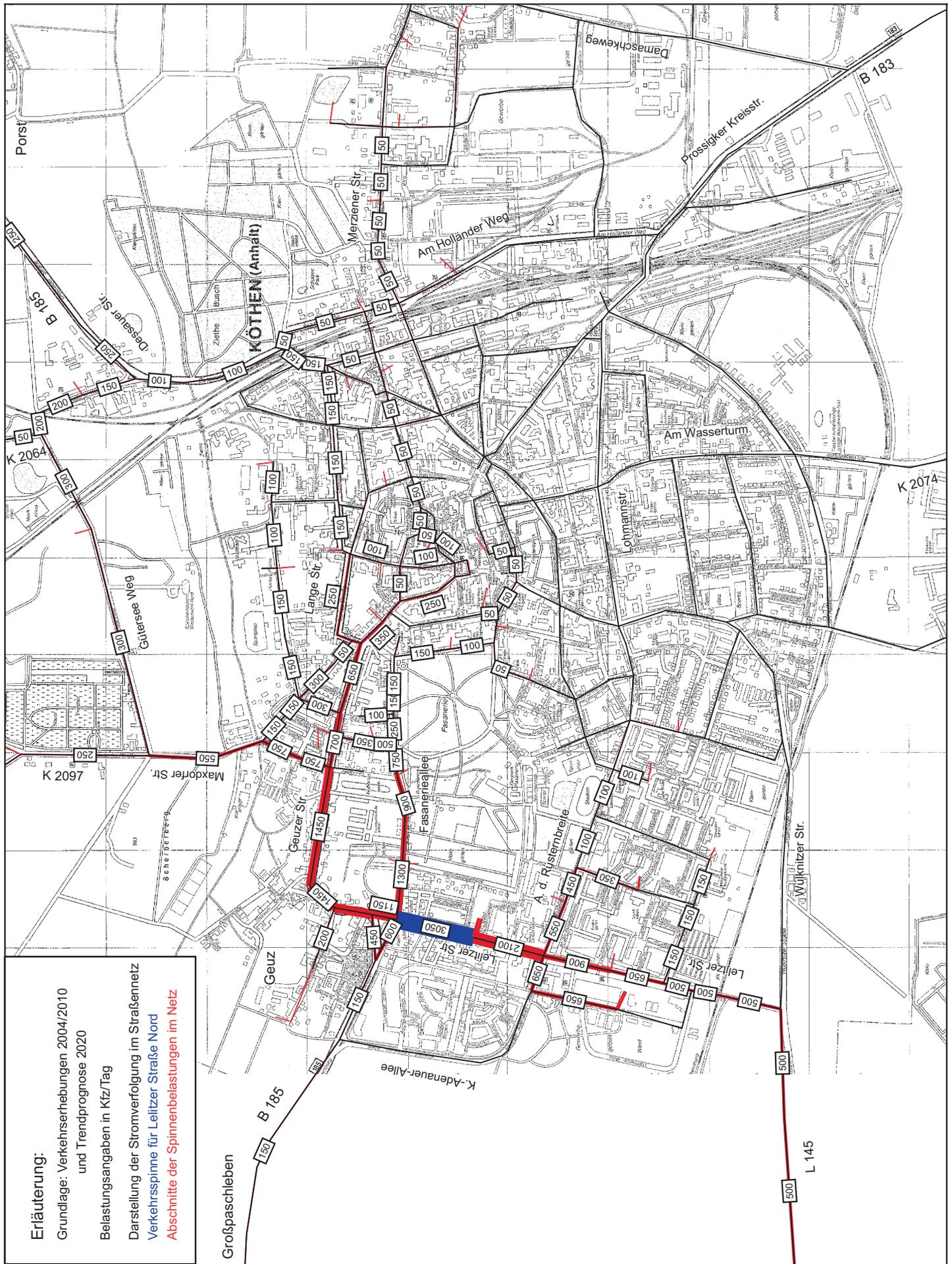


**Erläuterung:**  
 Grundlage: Verkehrserhebungen 2004/2010  
 und Trendprognose 2020  
 Belastungsangaben in Kfz/Tag  
 Darstellung der Stromverfolgung im Straßennetz  
 Verkehrsspinne für Straßenabschnitt L 145  
 Abschnitte der Spinnenbelastungen im Netz

Großspaschleben



**Erläuterung:**  
 Grundlage: Verkehrserhebungen 2004/2010  
 und Trendprognose 2020  
 Belastungsangaben in Kfz/Tag  
 Darstellung der Stromverfolgung im Straßennetz  
 Verkehrsspinne für Straßenabschnitt B 185 West  
 Abschnitte der Spinnenbelastungen im Netz



# VERKEHRSSPINNE LELITZER STRASSE (NORD) IM NETZFALL 1

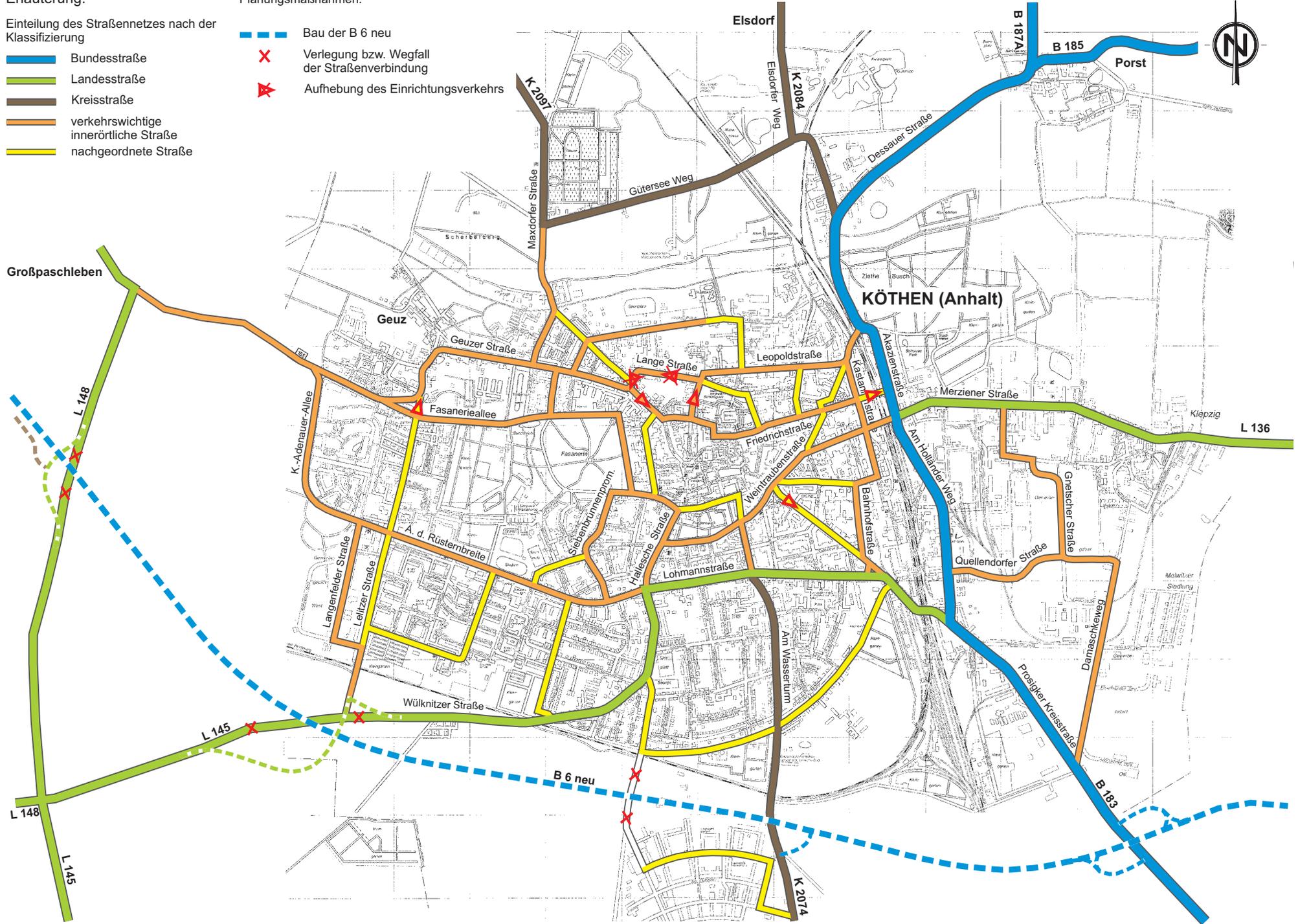
Erläuterung:

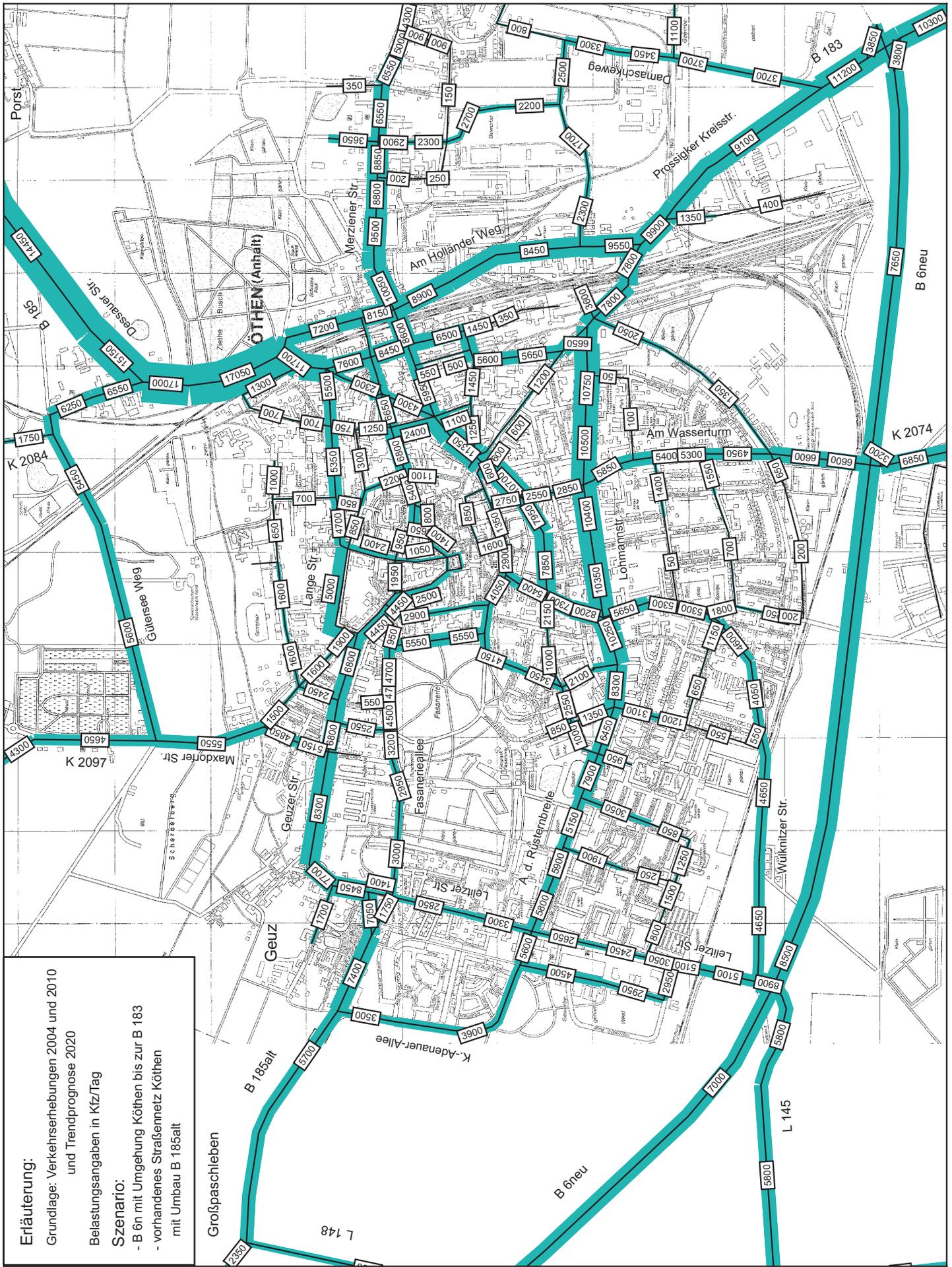
Einteilung des Straßennetzes nach der Klassifizierung

-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  verkehrswichtige innerörtliche Straße
-  nachgeordnete Straße

Planungsmaßnahmen:

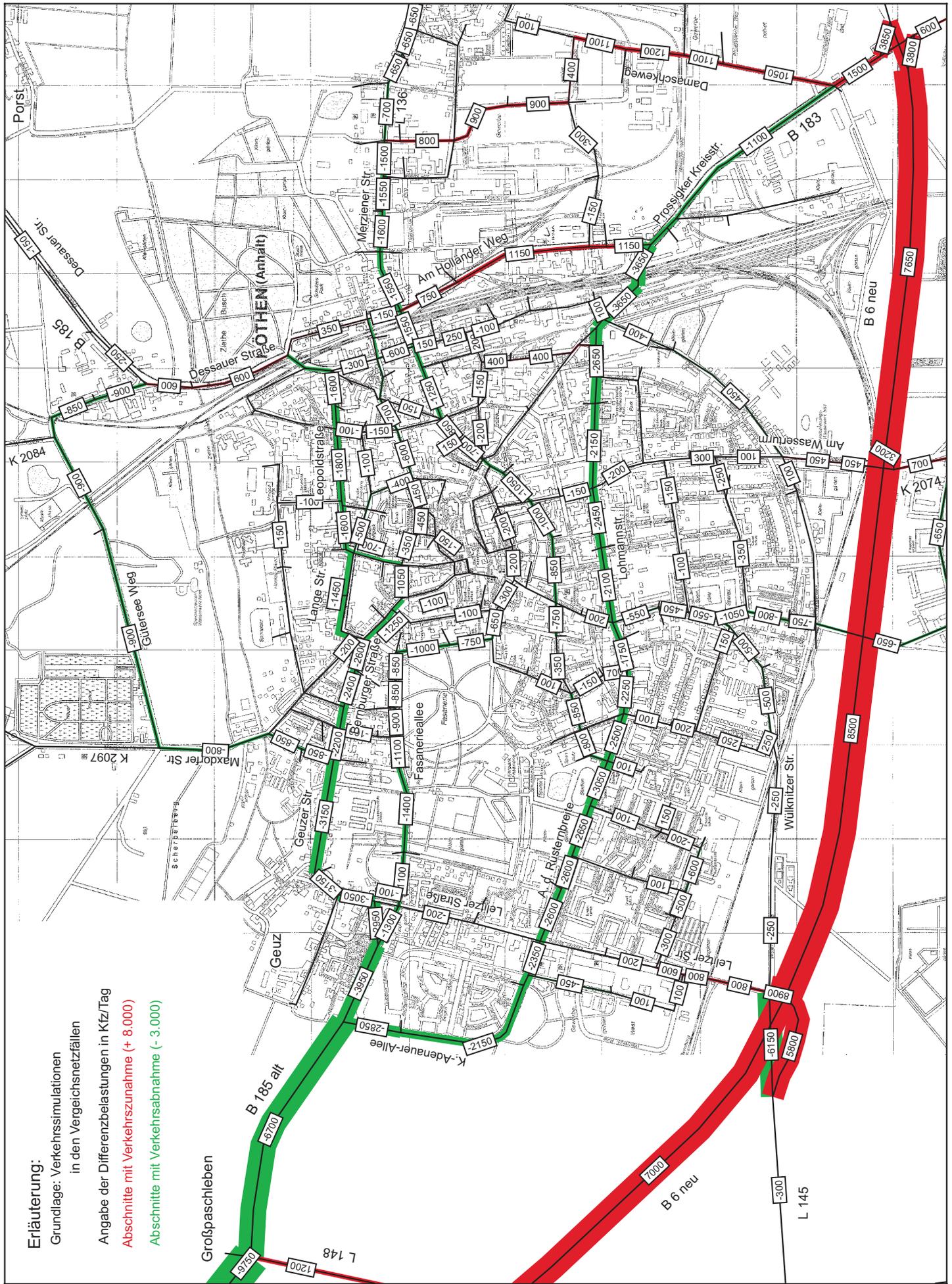
-  Bau der B 6 neu
-  Verlegung bzw. Wegfall der Straßenverbindung
-  Aufhebung des Einrichtungsverkehrs



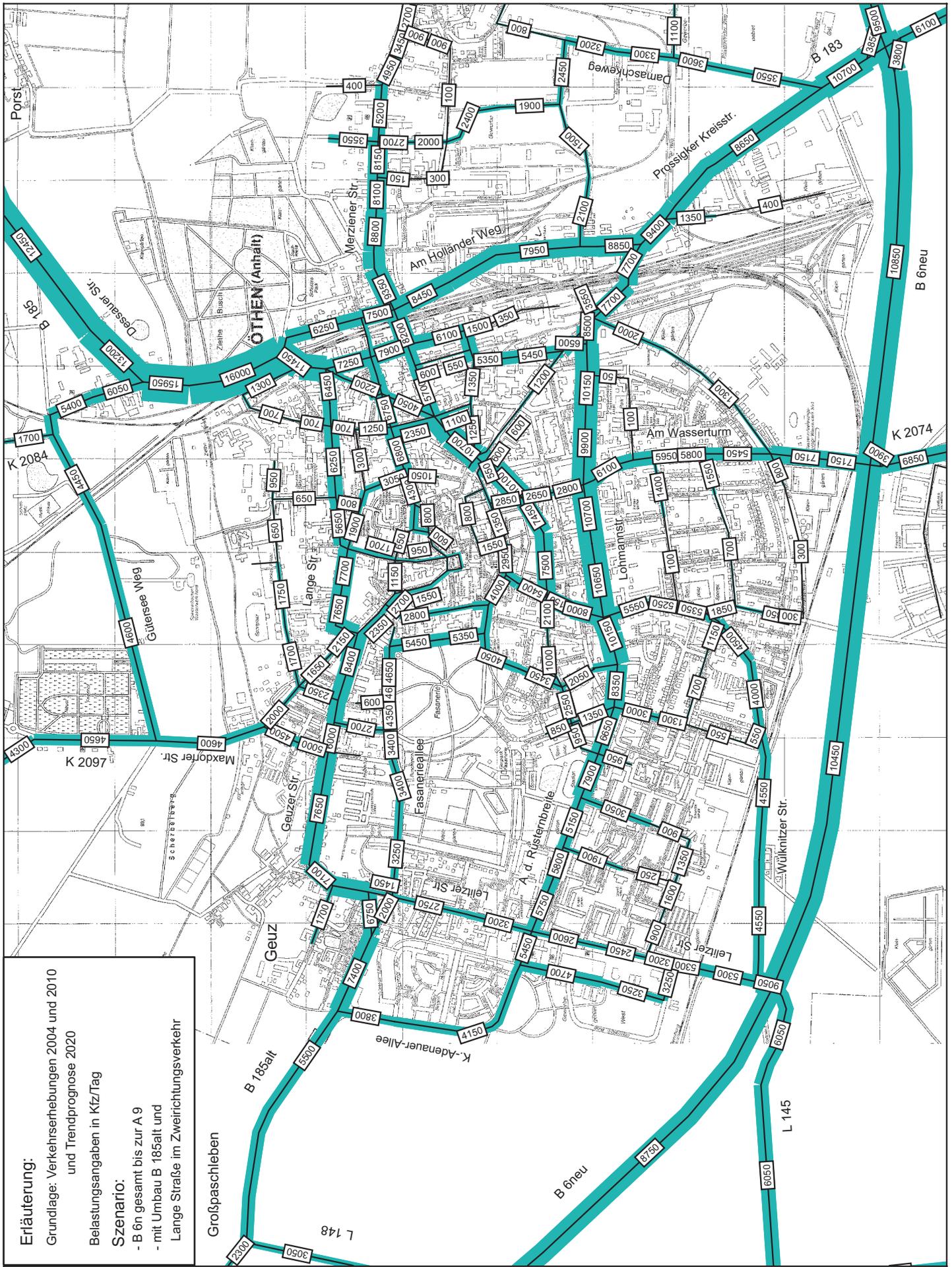


**Erläuterung:**  
 Grundlage: Verkehrserhebungen 2004 und 2010  
 und Trendprognose 2020  
 Belastungsangaben in Kfz/Tag  
**Szenario:**  
 - B 6n mit Umgehung Köthen bis zur B 183  
 - vorhandenes Straßennetz Köthen  
 mit Umbau B 185alt

**PROGNOSEBELASTUNGEN 2020 IM STRASSENNETZ  
 MIT B 6 NEU (1. AUSBAUSTUFE) - NETZFALL 2**



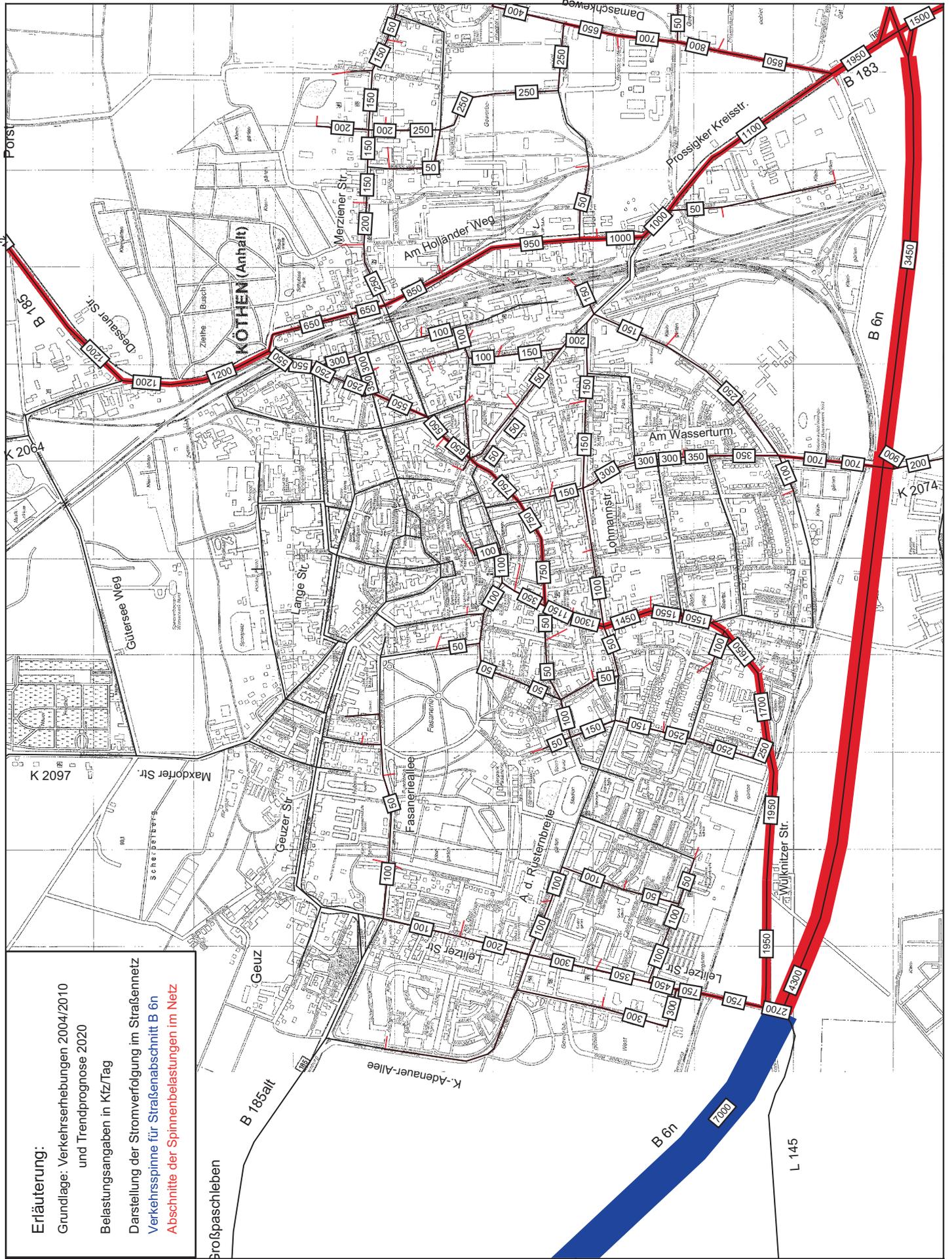
# DIFFERENZBELASTUNGEN ZWISCHEN NETZFALL 2 UND NETZFALL 1



**Erläuterung:**  
 Grundlage: Verkehrserhebungen 2004 und 2010  
 und Trendprognose 2020  
 Belastungangaben in Kfz/Tag  
**Szenario:**  
 - B 6n gesamt bis zur A 9  
 - mit Umbau B 185alt und  
 Lange Straße im Zweirichtungverkehr

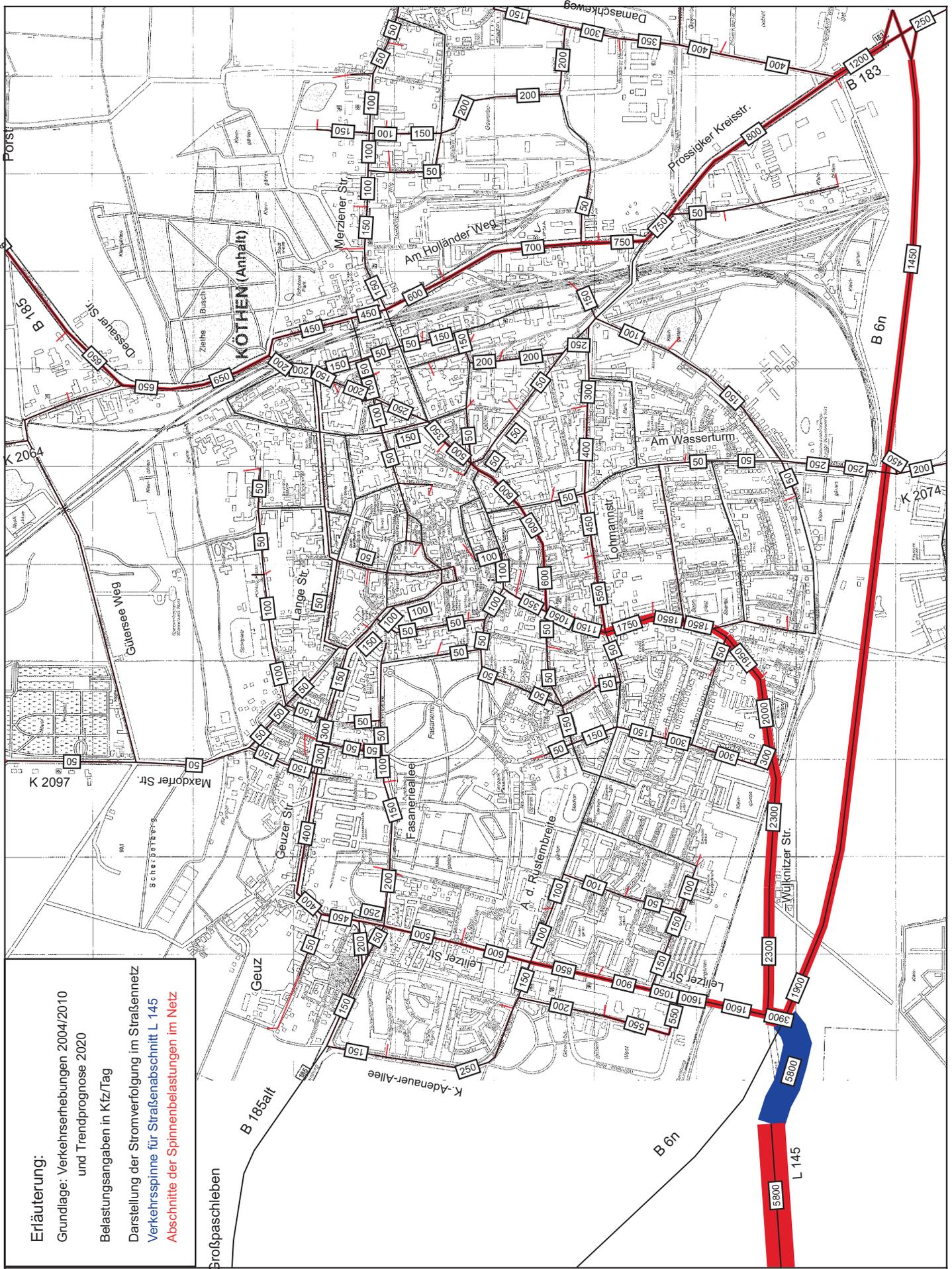
**PROGNOSEBELASTUNGEN 2020 IM STRASSENNETZ  
 MIT B 6 NEU (2. AUSBAUSTUFE) - NETZFALL 3**

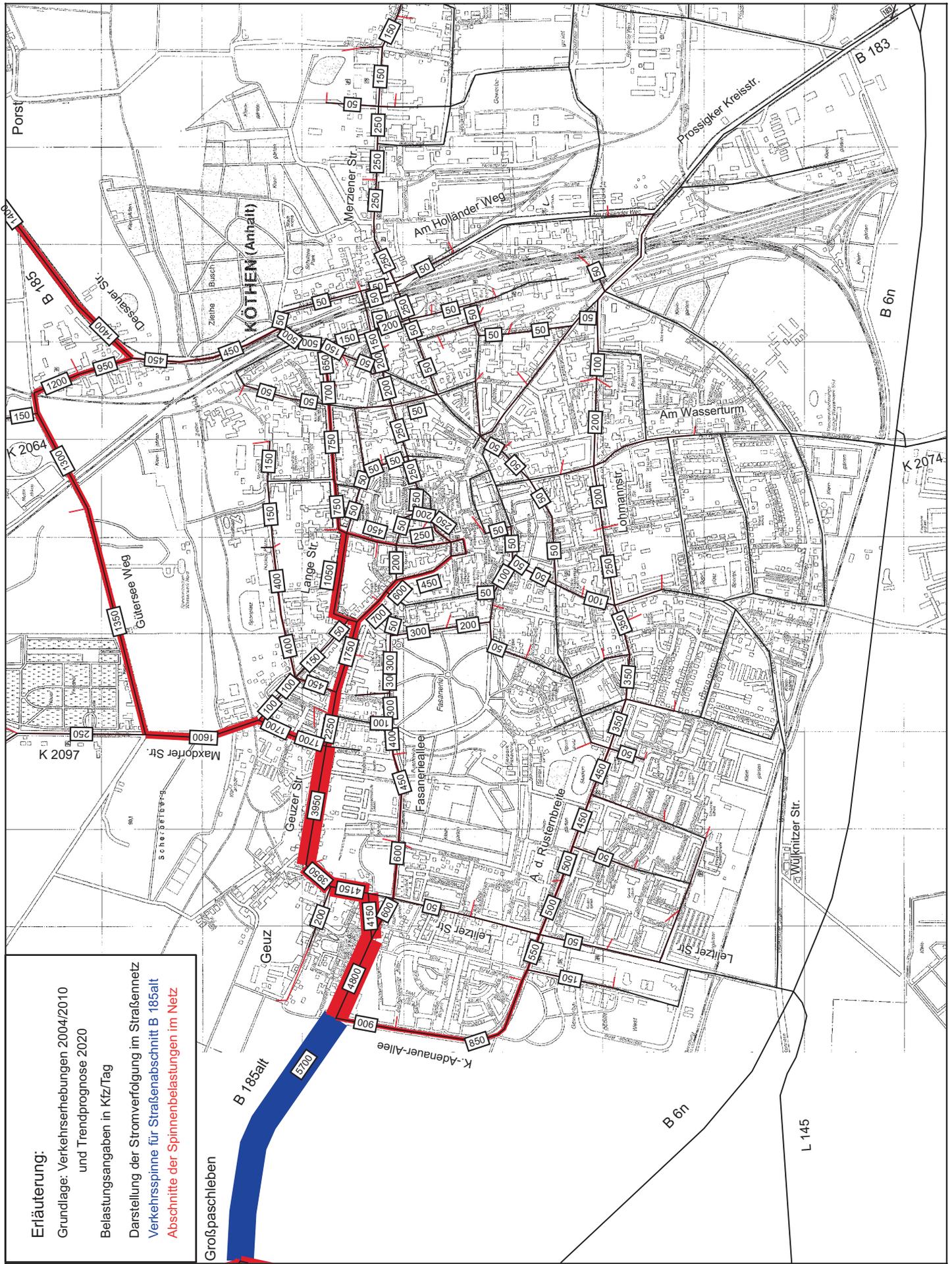




**Erläuterung:**  
 Grundlage: Verkehrserhebungen 2004/2010  
 und Trendprognose 2020  
 Belastungsangaben in Kiz/Tag  
 Darstellung der Stromverfolgung im Straßennetz  
 Verkehrsspinne für Straßenabschnitt B 6n  
 Abschnitte der Spinnenbelastungen im Netz

Großspaschleben





**Erläuterung:**

Grundlage: Verkehrserhebungen 2004/2010  
und Trendprognose 2020

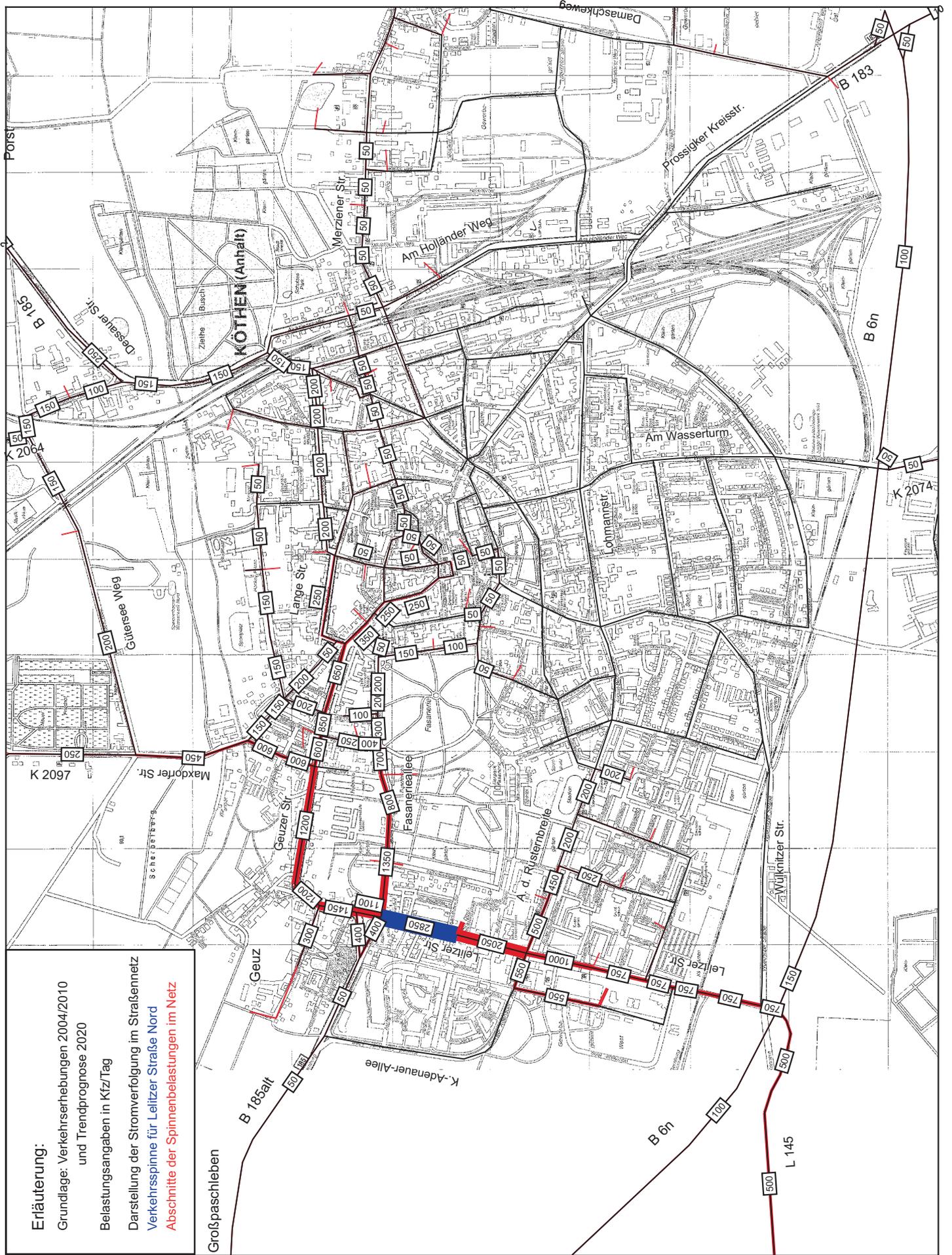
Belastungsangaben in Kiz/Tag

Darstellung der Stromverfolgung im Straßennetz

Verkehrsspinne für Straßenabschnitt B 185alt

Abschnitte der Spinnenbelastungen im Netz

Großpaschleben



# VERKEHRSSPINNE LELITZER STRASSE (NORD) - NETZFALL 2

