

Dieses Fact Sheet wurden im Vorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“ (FKZ 3719 15 1050) erarbeitet. Das Vorhaben wird im Rahmen des Ressortforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert und wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

Stadt Dessau

Abbildung 1 Die belebte Kavalierstraße nach der Umwidmung



Quelle: Sven Hertel (Stadtarchiv Dessau-Roßlau)

Kavalierstraße

Die Kavalierstraße bildet das Zentrum der Stadt Dessau-Roßlau mit anliegender Verwaltung und öffentlichen Einrichtungen. Die Umgestaltung beinhaltete verschiedene Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und der aktiven Mobilität und wurde 2018 abgeschlossen. Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite wurde Platz für Radwege und Fahrradabstellmöglichkeiten sowie großzügige Gehwegbereiche geschaffen. Neue Bepflanzung, Beleuchtung und Stadtmöblierung tragen zusätzlich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei. Eine Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs wurde durch eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sowie eine Sperrung für Lkw erreicht. Gleichzeitig zielte diese Maßnahme auf eine Steigerung der Verkehrssicherheit ab. Der ÖPNV gewinnt durch die neue Zentralhaltestelle für Trams und Busse sowie die Bündelung der Nahverkehrslinien in der Kavalierstraße an Bedeutung.

1 Rahmendaten

1.1 Ort der Umgestaltung

Kavalierstraße

2.5 Straßentyp

Hauptstraße

2.6 Gebietstyp

Innenstadt

2.7 Räumliche Ausdehnung

Ca. 450 m

2.8 Räumliche Situation

Einzelner Straßenzug

2.9 Allgemeine Gebietscharakterisierung

Die Kavallerstraße hat für die Stadt Dessau zentralörtliche Bedeutung. An ihr liegen ein Einkaufszentrum, das neu gebaute Bauhaus-Museum und der zentrale Stadtpark. Dazu ist die Einkaufsstraße durch Bebauung der Blockränder durch Wohnnutzung in den oberen Geschossen geprägt. Weitere Museen und Behörden sind fußläufig zu erreichen.

2.10 Verkehrliche Ausgangssituation

Die Kavallerstraße liegt im zentralen Bereich von Dessau. Die vor dem Umbau vorhandenen drei Fahrspuren wurden 2014 von 19.000 Kfz/Tag genutzt (17). Dazu verlaufen drei Straßenbahnlinien durch die Straße. Der umgestaltete Straßenabschnitt hat eine Länge von 440 m.

3 Details der Maßnahme/des Konzeptes

3.1 Problemdimension Ausgangssituation

Die wichtige Einkaufsstraße im Zentrum wies eine Verkehrsbelastung von 19.000 Kfz/Tag (17) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf. Die Bedingungen für den Rad-, Fuß-, und öffentlichen Verkehr waren verbesserungswürdig. Insbesondere die nicht mehr zeitgemäßen Radinfrastrukturen und der schlechte bauliche Zustand des Seitenraumes sowie der Anlagen des ÖPNV schränkten die Bedingungen für die aktive Mobilität und die Aufenthaltsqualität ein.

3.2 Zielsetzungen

Der Umbau zielte darauf ab die Attraktivität der Innenstadt zu steigern. Mittels Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit, einer neuen Zentralhaltestelle des ÖPNV, der Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sowie einer attraktiven und barrierefreien Gestaltung der Nebenanlagen sollte die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht werden. Gleichzeitig war es Ziel, das Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs deutlich zu reduzieren. (4, 17)

3.3 Ursprüngliche Widmung/Nutzung

Die Geschäftsstraße war von hoher Kfz-Verkehrsbelastung auf drei Fahrspuren, unzeitgemäßen Radverkehrsanlagen, baulichen Anlagen in schlechtem Zustand und mäßiger Aufenthaltsqualität geprägt. Die Straßenbahn verfügte im Bereich nur über eine nicht barrierefreie Haltestelle.

3.4 Anvisierte Widmung/Nutzung

Beidseitig wurden ein mindestens 4,50 m breiter Gehweg mit verschiedenen Elementen zur Attraktivitätssteigerung (s.u.) und ein 2 m breiter Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt. In der Fahrbahnmitte befindet sich ein 6,5 m breiter Gleis- und Fahrbereich (3).

3.5 Umgestaltungsmaßnahmen/eingesetzte Maßnahmen

Es wurden verschiedene Elemente zur Attraktivitätssteigerung eingesetzt. Dabei wurden zwei sogenannte Flexifelder in den Nebenanlagen implementiert. Diese bieten mit einem versenkbaren Stromanschluss vielfältige Nutzungsmöglichkeiten und können zeitweise für Märkte und Feste sowie an Schausteller vermietet werden. Zusätzlich heben sich so genannte Aktionsfelder (Blütenhain, Wasserspiel, Laufsteg) von der sonstigen Gestaltung ab und stehen für unterschiedliche Nutzungen bereit. (4)

3.6 Übergeordnete Strategie-/Planeinbettung

- ▶ Verkehrsentwicklungsplan 1992
- ▶ Zentrenkonzept 2009
- ▶ Leitbild 2011
- ▶ INSEK 2013

3.7 Integration in Forschungsprojekte/Fördermaßnahmen

Förderung im Stadtumbau (Programmbereich Aufwertung) sowie über Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (2)

4 Umsetzungsprozess

4.1 Initiator der Umwidmung

Stadt Dessau-Roßlau

4.2 Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung startete im Jahr 2013. Zeitgleich sprachen sich in einer kommunalen Umfrage drei Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner für eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt aus. Zudem stellten Schüler und Schülerinnen des nahegelegene Gymnasium Philanthropinum Gestaltungsvorschläge vor (7, 8).

4.3 Interessen & Zielkonflikte

Durch die Maßnahmen zur Kfz-Reduzierung in der Kavallerstraße kam es zu Verkehrsverlagerungen in anliegende Straßenzüge.

4.4 Politische Rahmenbedingungen

Die verkehrspolitische Zielstellung der Stadt geht zurück auf den Verkehrsentwicklungsplan von 1992 und wurde bis zur Fachplanung 2015 fortgeschrieben und spezifiziert. Dabei wurden die Maßnahmen zur Umgestaltung der Kavallerstraße im städtischen Leitbild, dem Zentrenkonzept, dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept, dem Nahverkehrs- und Verkehrsentwicklungsplan und im Masterplan Innenstadt verankert (3).

Der Umgestaltungsprozess der Kavaliertstraße fiel in die Amtsperioden 2007-2014 bzw. 2014-2019 des Stadtrates. In dieser Zeit war die CDU stärkste Kraft im Stadtparlament, der konkrete Umsetzungsbeschluss für den 1. Bauabschnitt der Umbaumaßnahmen 2017 fiel in die Amtszeit des Oberbürgermeisters Kuras (FDP) und wurde mit 35 Stimmen (1 dagegen, 5 Enthaltung (3)) fraktionsübergreifend angenommen. (10, 11, 12)

5 Bewertung & Evaluation

5.1 Veränderungen im Mobilitätsverhalten & Verkehr

5.1.1 Ruhender Verkehr

Die Anzahl der Pkw-Parkständewurde von 10 auf 24 erhöht (4).

5.1.2 Fließender MIV

Nach 19.000 Kfz/Tag vor dem Umbau wurden im Februar 2019 im Mittel 9.600 Kfz/Tag gezählt (5). Damit sank das Kfz-Aufkommen noch stärker als in der Prognose angestrebt (12.000 Kfz/Tag). (2, 4, 17)

5.1.3 ÖPNV

Der Haltestellenknotenpunkt ist vom Einkaufszentrum „Rathaus-Center“ deutlich besser und auch barrierefrei erreichbar.

5.1.4 Radverkehr

Die Anzahl der Fahrradabstellplätze wurde im Untersuchungsgebiet um 156 auf 256 erhöht (2, 4). Zusätzlich wurde 6 Abstellboxen errichtet, davon 3 mit Lademöglichkeit. Insgesamt wurden 3.000 m² Radverkehrsfläche im Untersuchungsgebiet geschaffen. (2) Die beidseitig geschaffenen Schutzstreifen für den Radverkehr haben eine Breite von 2 m. (3) Eine Evaluation des Radverkehrs liegt nicht vor.

5.1.5 Fußverkehr

Insgesamt wurden 12.000 m² Gehwegfläche neugestaltet und 15 neue Bänke installiert (2).

Die Querbarkeit der Kavaliertstraße hat sich deutlich verbessert.

5.2 Auswirkungen auf Aufenthalts-, Lebens- und baukulturelle Qualität sowie Standortattraktivität

5.2.1 Verweildauer von Passanten

Die Aufenthaltsbereiche werden sichtbar von den Passanten angenommen (2).

5.2.2 Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen

Nicht vorliegend

5.2.3 Lärmemissionen

Die Stadt strebte eine Minderung der Lärmemissionen an. Durch Maßnahmen wie

- Ausweisung als Tempo-30-Zone,

- Koordinierung der Lichtsignalanlagen für stetigen Verkehrsfluss,
- Durchfahrtsbeschränkungen für Lkw,
- Erneuerung der Fahrbahn,

sollten die Lärm-Emissionen um bis zu 25 % gemindert werden. Da die prognostizierten Kfz-Verkehrsmengen bei Nachher-Zählungen sogar unterschritten wurden, kann das berechnete Lärmreduzierungsziel als erfüllt angesehen werden. (5,7)

5.2.4 Verkehrssicherheit

Nicht vorliegend

5.2.5 Soziale Ausgewogenheit

Nicht vorliegend

5.2.6 Barrierefreiheit

Die Straße wurde durchgehend in barrierefreiem Querschnitt angelegt. (7) Fahrbahnquerungen wurden als getrennte Querungen ausgeführt und mit einem optischen und taktilen Leitsystem versehen. Die Haltestelle „Hauptpost“ wurde durch eine neue barrierefreie Zentralhaltestelle für Bus und Straßenbahn ersetzt. Diese besitzt breitere Zuwegungen und eine großflächigere Überdachung bei gleichzeitiger Reduzierung der Stützelemente.

5.2.7 Weiteres

Nicht vorliegend

5.3 Auswirkungen auf die örtliche Ökonomie

5.3.1 Anzahl der Betriebe des Einzelhandels und der Gastronomie

Nach der Maßnahme kam es zur Ansiedlung mehrerer neuer gastronomischer Einrichtungen. (2) Genaue Zahlen zur Entwicklung des Einzelhandels und der Gastronomie liegen nicht vor.

5.3.2 Umsätze der des Einzelhandels und der Gastronomie

Nicht vorliegend

5.3.3 Verkaufsfläche des Einzelhandels und der Gastronomie

Nicht vorliegend

5.3.4 Gewerbemieten

Nicht vorliegend

5.3.5 Events, Markttage, Straßenfeste

Die Kavaliertstraße war während und seit der Umgestaltung Begegnungsort im Rahmen verschiedener Feste und Events, z. B. Baustellenfest, Festtafel aus Anlass 100 Jahre Bauhaus, Eröffnungsveranstaltungen Bauhaus Museum Dessau, Freiluft-Ausstellungen, Veranstaltungen im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche und Stadtfest. Dies war häufig mit Sperrung der Kavaliertstraße für den Kfz-Verkehr verbunden.

5.4 Auswirkungen auf angrenzende Gebiete

5.4.1 Parksuchverkehr

Nicht vorliegend

5.4.2 MIV-Verkehrsaufkommen

Nicht vorliegend

5.5 Beurteilung & gewonnene Erkenntnisse

5.5.1 Akzeptanz bzw. Bewertung durch die Stakeholder

Die Maßnahme wird seitens der Bevölkerung und Politik positiv bewertet. (2)

5.5.2 Abschließende Beurteilung in wissenschaftlichen Publikationen etc.

Nicht vorliegend

5.5.3 Nicht-intendierte Negativeffekte

Negative und nicht beabsichtigte Nebeneffekte der Umwandlung sind, dass Radfahrende den Schutzstreifen in beiden Richtungen befahren und dass in geringem Umfang auf nicht vorgesehen Flächen geparkt wird.

5.5.4 Lernerfahrungen aus der Maßnahme

Die Schüler- und Bürgerbeteiligung während der Planungsphasen war zwar mit einem erheblichen zeitlichen und personellen Aufwand verbunden, erhöhte aber die Akzeptanz in der Bevölkerung für die Maßnahmen.

5.5.5 Auszeichnungen, Prämierungen, Zertifizierungen

Nicht vorliegend

5.6 Konvergenz mit allgemeinen Zielen nachhaltiger Stadtentwicklung

5.6.1 Kompakte und funktionsgemischte Stadt

Durch die Umgestaltung und Neuverteilung der Verkehrsflächen konnte die Attraktivität der Kavallerstraße erhöht werden. Dies zeigt sich durch die sichtbare Annahme der neugestalteten barrierefreien Fußverkehrsflächen und der Ansiedlung mehrerer Gastronomiebetriebe. Durch die neue barrierefreie Zentralhaltestelle und die neuen Radverkehrsanlagen wurde die Rolle des ÖPNV und des Radverkehrs gegenüber dem MIV gestärkt. Insgesamt wird die Kavallerstraße von Bevölkerung und Politik positiv bewertet. (2)

5.6.2 Schaffung von urbanem Grün und öffentlichen Freiräumen

Die Kavallerstraße wies als geschützte Baumallee nach Naturschutzgesetz einen zu engen Abstand der Bäume auf. Von 76 Bestandsbäumen wurden 51 gefällt und 36 Linden neu gepflanzt. Im Stadtgebiet wurden 80 Ersatzpflanzungen vorgenommen. Insgesamt wurden ca. 12.000 m² Gehwegfläche mit Wasserspiel, Blütenhain, Hochbeeten und 15 Bänken neugestaltet. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wurde auch die Straßenbeleuchtung erneuert und weitere Beleuchtungen bedeutender Gebäude der Stadt installiert. Zu bestimmten Anlässen,

beispielsweise in der Weihnachtszeit, werden diese durch künstlerische Lichtinstallationen ergänzt. (2, 7)

5.6.3 Lärmreduktion

Es ist anzunehmen, dass das Durchfahrtsverbot für Lkw (< 3,5 t), die Minderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30, die Erneuerung der Straßenbeläge, eine effizientere Verkehrssteuerung und die Minderung der Verkehrsmenge der Kfz eine Reduzierung der Lärmbelastung zur Folge hat. Durch die oben beschriebenen Maßnahmen sollte die Lärmbelastung um bis zu 25 % gemindert werden. Eine Untersuchung der Lärmbelastung nach der Umgestaltung liegt nicht vor, sodass keine genauen Angaben über die tatsächliche Wirkung der Maßnahmen getroffen werden können. Da die prognostizierten Verkehrsmengen bei Nachher-Zählungen sogar unterschritten wurden, wird das berechnete Lärmreduzierungsziel als erfüllt angesehen. (5, 7)

5.6.4 Netze für aktive Mobilität

Die neuen Schutzstreifen für den Radverkehr von zwei Metern Breite sind ein sichtbarer Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs in der Innenstadt sowie zur Sicherheit der Radfahrenden. Zudem könnte sich die Reduktion von Verkehrsaufkommen und -geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs positiv auswirken und zu weniger Unfällen führen. Die Stadt setzt in ihrem integrierten Stadtentwicklungskonzept auf eine stadtweite Förderung des Radverkehrs und hat zu diesem Zweck ein Radverkehrskonzept erarbeitet.

Durch die Umgestaltung ist die Kavallerstraße für den Fußverkehr durchlässiger geworden. Die Querbarkeit hat sich deutlich verbessert. Ziele sind zu Fuß direkter erreichbar.

5.6.5 Integrierte Mobilitätsdienstleistungen und Elektromobilität

Außer dem regionalen Car-Sharing-Anbieter teilAuto operieren keine bundesweit agierende Sharing-Dienste für Autos oder Fahrräder in der Stadt Dessau-Roßlau. teilAuto betreibt drei Stationen und Fahrzeuge im Stadtgebiet und ermöglicht seiner Kundschaft die Quernutzung anderer Car-Sharing-Anbieter im gesamten Bundesgebiet. Es wurden drei Fahrradabstellboxen mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Daneben gibt es keine Maßnahmen zur Förderung von integrierten Mobilitätsdienstleistungen. (18)

5.6.6 Qualität des ÖPNV

Durch die Errichtung der neuen Zentralhaltestelle für Bus und Straßenbahn in der Nähe der Aufkommenspunkte, den barrierefreien Ausbau auf Basis aktueller Standards, und die Bündelung der ÖV-Linien wurde die Qualität des ÖPNV erhöht.

5.6.7 Umweltschonender Wirtschaftsverkehr

Nicht vorliegend

5.6.8 Steuerung des motorisierten Verkehrs

Durch die verkehrsberuhigenden Maßnahmen sollte eine Reduzierung des MIV um etwa 30 % erreicht werden. Wie oben beschrieben wurde diese Zielstellung übererfüllt. Zudem wurde der Verkehrsfluss durch die Koordinierung von Lichtsignalanlagen verstetigt. (4)

5.6.9 Partizipative und kooperative Umsetzung und Planung

Neben der formal vorgeschriebenen frühzeitigen Bürgerbeteiligung, wurden die Abiturientinnen und Abiturienten des nahegelegene Gymnasium Philanthropinum einbezogen. Diese

beschäftigten sich im Kunstunterricht mit der Gestaltung der Aktionsfelder und lieferten Anregungen für die Umsetzung.

5.7 Übertragbarkeit

5.7.1 Zuständigkeiten bzw. benötigte Genehmigungen

Dezernat III: Stadtentwicklung und Umwelt – Das Dezernat bündelt u.a. Zuständigkeiten der Stadtentwicklung/Denkmalpflege, des Tiefbauamtes und des Umweltamtes. Die Beschlussvorlagen für die Straßenumbaumaßnahmen wurden vom Tiefbauamt erarbeitet.

Dezernat II: U.a. beinhaltet das Dezernat das Ordnungsamt, welches z.B. für die Verfolgung von Verstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zuständig ist.

5.7.2 Maßgebliche Rechtsgrundlagen im Einzelfall

Formell: Einstufung der Entscheidung über den 1. Bauabschnitt als Dringlichkeitsentscheidung nach § 53 Abs. 5 S. 4 Kommunalverfassungsgesetz Sachsen-Anhalt: Die Vorschrift ermöglicht eine verkürzte Frist zur Übermittlung von Beschlussunterlagen im Vorfeld einer Stadtratsentscheidung und wurde in diesem Fall mit dem späten Vorliegen von Zuwendungsbescheiden (Finanzierung der Bauprojekte) begründet. (3)

Materiell:

- ▶ Schwerpunkt der Maßnahme war die bauliche Neugestaltung des Projektgebiets. Entsprechend erfolgte die Umsetzung als umfassende Verkehrsanlagenplanung auf Grundlagen aus dem Städtebaurecht und den Gestaltungsrichtlinien (ERA, RAST) sowie im Rahmen der Widmung (Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt). Die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen bilden diese gestalterisch-baulichen Planungsentscheidungen nunmehr ab.
- ▶ Im Fortschreibungsprozess des VEP fiel die Entscheidung gegen eine reine Fußgängerzone (Sperrung für den KfZ-Verkehr) und für einen eingeschränkten KfZ-Verkehr unter den Aspekten der „Erlebbarkeit der Innenstadt“ und „Entwicklungschancen“. (3, S. 9) § 45 Abs. 1 b) Nr. 3 iVm Abs. 1 d) StVO ermöglicht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.
- ▶ Zur weiteren Verkehrsminderung wurden Abbiegeverbote eingesetzt: Zeichen 209 und ein Lkw-Durchfahrtsverbot angeordnet: Zeichen 253.
- ▶ Schaffung der ÖPNV-Zentralhaltestelle: Vorgesehen im Nahverkehrsplan 2016-2026 (§ 6 ÖPNV-Gesetz Sachsen-Anhalt).

5.7.3 Orientierung an rechtsverbindlichen oder leitlinienhaften Teil- oder Gesamtkonzepten

Bereits das LeitBild Dessau-Roßlau (2011, Stadtratsbeschluss) benennt konkret die Umgestaltung der Kavalierrstraße zur Herstellung gemischter Nutzerstruktur und sozialer Begegnung im öffentlichen Raum (9). In den Umsetzungsbeschlüssen wird die Umgestaltung der Kavalierrstraße als „leitbildrelevantes“ Projekt geführt und erhält so besondere Wichtigkeit (14, S. 9).

Der VEP (letzte Fassung: 3. Fortschreibung 2015) hat die verschiedenen Maßnahmen rund um die Kavalierrstraße im Laufe der Zeit entwickelt und angepasst. Die Bindungswirkung des VEP umfasst zwar keine unmittelbare Rechtswirkung nach außen (kein Einspruch o.a. Rechtsmittel

für Dritte); als freiwillig selbstbindender Beschluss liegt jedoch eine Entscheidungsgrundlage für die lokale Verwaltung vor, zum Teil auch gegenüber externen Baulastträgern. Die Umsetzungsprozesse rund um die Kavallerstraße zeigen, dass diese Bindungswirkung in Dessau-Roßlau einen hohen Stellenwert entfaltet. (13)

Der Nahverkehrsplan 2016-2026 sieht die Einrichtung einer Zentralhaltestelle für den ÖPNV in der Kavallerstraße vor (16). Auch Belange des Radverkehrskonzeptes wurden berücksichtigt.

5.7.4 Öffentlichkeitsbeteiligung formal erforderlich und/oder Nutzung informeller Beteiligungsinstrumente

Der Leitbildprozess 2007 bis 2011 erfolgte unter Einbeziehung von und auf Initiative von Bürgern und Bürgerinnen.

Der VEP 2005 hebt den Stellenwert von frühzeitiger Öffentlichkeitsbeteiligung und -information hervor. Auch bezieht er Bevölkerung, Entscheidungsträger und Interessenvertreter (u.a. Unternehmen und Bürgerinitiativen) sowie Presse in den Adressatenkreis ein. Hervorgehoben wird auch, dass erforderliche Diskussions- und Finanzierungsprozesse langfristig („mehrere Jahre“) zu begreifen und die Information und Beteiligung entsprechend fortlaufend zu organisieren sind. (13)

Der Nahverkehrsplan 2016-2026 wurde entsprechend den Vorgaben des ÖPNV-Gesetzes Sachsen-Anhalt unter Beteiligung eines Beirats aus verschiedenen Interessenvertretungen (u.a. Fahrgastverbände, Kreiselternräte) erarbeitet. (16)

Ein „Stadtgespräch“ – eine gut besuchte Informations- und Diskussionsveranstaltung – wurde unmittelbar vor dem Ausgangsbeschluss durchgeführt. Auch flossen zum Teil Gestaltungsvorschläge von Schülerinnen und Schülern des Philantropinums in die Projekte ein. (7)

5.7.5 Rechtsstreit

Nicht vorliegend

6 Quellen

- (1) Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2019): Gemeindeverzeichnis. Abgerufen unter: <https://www.statistikportal.de/de/produkte/gemeindeverzeichnis>. Letzter Zugriff: 12.02.2020
- (2) Stadt Dessau-Roßlau (2020): Umgestaltung Kavallerstraße-Steckbrief Baumaßnahme
- (3) Stadt Dessau-Roßlau (2017): Dringlichkeitsentscheidung § 53 Absatz 4 Satz 5 KVG LSA – Umgestaltung Kavallerstraße in Dessau-Roßlau 1. Bauabschnitt (BA) zwischen der Askanischen Straße und der Friedrichstraße – Maßnahmebeschluss
- (4) Stadt Dessau-Roßlau (2017): Umbau Kavallerstraße von Askanische Straße bis Friedrichstraße. Öffentliche Auslage Planunterlagen 7.2.2017-7.3.2017
- (5) Stadt Dessau-Roßlau (2019): Ermittlung Verkehrsbelastung Kavallerstraße durch Auswertung der Induktionsschleifenzählwerte an LSA 207 (Hauptpost)
- (6) Stadt Dessau-Roßlau (2018): Lärmaktionsplan Stufe 3
- (7) Stadt Dessau-Roßlau (2017): bauen für Dessau-Roßlau „Stadtgespräch“ zur Umgestaltung Kavallerstraße zwischen Askanischer Straße und Friedrichstraße. Dokumentation Stadtgespräch vom 26.01.2017
- (8) Planungsgemeinschaft Stadt Dessau-Roßlau (2016): Umgestaltung Kavallerstraße 1. BA Entwurfsplanung – Erläuterungen
- (9) Stadt Dessau-Roßlau (2011): LeitBild Dessau-Roßlau – Wege für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt. 50 Seiten. Abgerufen unter: https://verwaltung.dessau-rosslau.de/fileadmin/Verwaltungsportal_Dessau-Rosslau/Stadtentwicklung_Umwelt/Leitbild/Leitbild_Dessau-Rosslau_2011web.pdf. Letzter Zugriff: 24.07.2020
- (10) Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt (2007): Wahlergebnisse Kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau. Abgerufen unter: <https://wahlergebnisse.sachsen-anhalt.de/wahlen/kw07/erg/kreis/kw.15001.ergtab.frametab.html>. Letzter Zugriff: 24.07.2020.
- (11) Stadt Dessau-Roßlau (2014): Ergebnisse der Stadtratwahl vom 25. Mai 2014 in der Stadt Dessau-Roßlau. 358 Seiten. Abgerufen unter: http://www.statistik1.dessau-rosslau.de/wahlen/pdf_cms/W2014_KW_Auswertung.pdf. Letzter Zugriff: 24.07.2020
- (12) FDP (2014): Liberaler ist neuer Oberbürgermeister von Dessau-Roßlau. Abgerufen unter: <https://www.liberaler.de/content/liberaler-ist-neuer-oberbuergemeister-von-dessau-rosslau>. Letzter Zugriff: 24.07.2020
- (13) Stadt Dessau (2005): Beschlussvorlage-Nr.: 66-20, 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau (VEP). 71 Seiten. Abgerufen unter: http://verwaltung.dessau-rosslau.de/fileadmin/Verwaltungsportal_Dessau-Rosslau/Stadtentwicklung_Umwelt/Mobilitaet_Verkehr/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungsplan/VEP_BERICHT_komplett.pdf. Letzter Zugriff: 24.07.2020
- (14) Stadt Dessau-Roßlau (2015): LeitBild Dessau-Roßlau – Jahresbericht 2014. 30 Seiten. Abgerufen unter: https://verwaltung.dessau-rosslau.de/fileadmin/Verwaltungsportal_Dessau-Rosslau/Stadtentwicklung_Umwelt/Leitbild/Dokumente/Leitbildbericht_2014.pdf. Letzter Zugriff: 24.07.2020
- (15) Stadt Roßlau (Elbe) (2005): Verkehrsentwicklungsplan. 43 Seiten.
- (16) Stadt Dessau-Roßlau (2016): Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau - Fortschreibung für den Zeitraum von 2016 bis 2026. 137 Seiten.

(17) Stadt Dessau-Roßlau (2014): Teilentlastung der Kavaliertstraße vom Kfz-Verkehr vor Fertigstellung der geplanten Ostrandstraße – Verkehrsuntersuchung. 54. Seiten.

(18) TeilAuto (2016): TeilAuto erweitert Angebot in Dessau. Abgerufen unter:
<https://www.teilauto.net/presse/beitrag/teilauto-erweitert-angebot-in-dessau-3-carsharing-station-am-schlachthof-eroeffnet/>. Letzter Zugriff: 14.08.2020

Verwendete Abkürzungen

MIV Motorisierter Individualverkehr

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

VEP Verkehrsentwicklungsplan

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet:
www.umweltbundesamt.de
[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)
[t/umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

Redaktion

Rita Cyganski, Michael
Hardinghaus, Christian Wolf
Deutsches Zentrum für Luft- und
Raumfahrt e.V. (DLR)
Institut für Verkehrsforschung |
Mobilität und urbane Entwicklung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin

Umweltbundesamt
FG I 2.6 Nachhaltige Mobilität in
Stadt und Land
Alena Büttner, Petra Röthke-
Habeck

Stand: 11/2020

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.