Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 1 vom 21.10.2010 Stellungnahme zum Straßenbauvorhaben „Umgestaltung Albrechtsplatz“ Wir begrüßen die Wahlmöglichkeit für Radler auf dem Abschnitt Bauanfang Kavalierstraße bis Ende Albrechtsplatz zwischen Straßen- oder Fußwegbenutzung zu wählen. Leider finden wir die Ausführung mit der Kennzeichnung Gehweg Radfahrer Frei nicht gelungen. Wir hätten uns für eine Fahrradfreundliche Stadt die bauliche Anlage eines Radwegs ohne Benutzungspflicht gewünscht. Bei Kennzeichnung Gehweg Radfahrer Frei, bedeutet dies für die Radler Schrittgeschwindigkeit, dies geht aber kaum ohne die Gefährdung des Radlers selbst und anderer.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Die Führung der Radfahrer im Abschnitt Bauanfang Kavalierstraße bis nördliches Ende Albrechtsplatz erfolgt auf der Fahrbahn, da dieser Ausbaubereich auf eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h (T-30-Zone) nach der Realisierung des Albrechtsplatzes beschränkt wird. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entspricht sowohl der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (s. Punkt 6.1.7.2) als auch der StVO (s. § 45). Die Beschilderung der Fußwege mit dem Zeichen "Radfahrer frei" stellt ein zusätzliches Angebot für Radfahrer, insbesondere für ältere Verkehrsteilnehmer dar, das bei entsprechender Rücksichtnahme auf den Fußgängerverkehr durch Radfahrer verkehrssicher genutzt werden kann. Die bauliche Ausbildung der Gehwege wird durch Plattenbänder als Hauptgehwegbereiche und gepflasterte Nebenflächen selbsterklärend gegliedert, so dass eine Separierung des Fußgängerverkehrs vom Radverkehr unterstützt wird. Erfahrungsgemäß nutzen Fußgänger überwiegend die Bereiche mit Gehwegplatten und unterstützen damit eine weitgehend konfliktfreie Befahrung der mit Pflaster befestigten Gehwegbereiche zwischen dem Straßenbord und dem Plattenbelag durch Radfahrer.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 1 vom 21.10.2010 Wir wollen auf dem gesamten Ausbaustück Radfahrstreifen, die vor den Kreisverkehren aufgelöst wird und dann immer einen kleinen Kreisverkehr, wie er an der F.-v.-Schill-Str. entstehen soll. Da Sie abweichend von den Unterlagen zu den Sieben –Säulen-Kreisverkehr einen weiteren kleinen Kreisverkehr nicht abgewogen haben, gehen wir von einer Realisierbarkeit aus. Auch kann mit der entsprechenden Lage des Kreisverkehrs auf Baumfällungen verzichtet werden.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Die Führung der Radfahrer im Abschnitt Bauanfang Kavalierstraße bis nördliches Ende Albrechtsplatz erfolgt auf der Fahrbahn, da dieser Ausbaubereich auf eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h (T-30-Zone) nach der Realisierung des Albrechtsplatzes beschränkt wird. Die Ausweisung von Radfahrstreifen in diesem Ausbaubereich ist nicht erforderlich, da zwischen Rad- und Kfz-Verkehr nur ein relativ geringer Geschwindigkeitsunterschied besteht. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entspricht sowohl der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (s. Punkt 6.1.7.2) als auch der StVO (s. § 45). Auf Grund der gegenwärtigen sowie der künftigen Kfz-Belastung des Kreisverkehrs Albrechtstraße/ Kurt-Weill-Straße/ Albrechtsplatz/ Wolfgangstraße erfolgt die Führung der Radfahrer im Interesse der Verkehrssicherheit auf Radwegen. Eine sichere Führung der Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Kreisfahrbahn ist gemäß RASt 06 nur bis zu einer Verkehrsstärke von 1.500 Kfz/h gewährleistet. Gegenwärtig liegt die Verkehrsstärke des Knotens bei ca. 2.100 Kfz/h (s. Verkehrszählung 2008, Nachmittagsspitze). Auch nach Fertigstellung des Entlastungsstraßennetzes durch den Bau der Ostrandstraße wird eine Prognosebelastung von ca. 1.700 Kfz/h für das Jahr 2015 ausgewiesen (s. 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes). Insoweit ist auch eine künftige Radverkehrsführung auf Radwegen gerechtfertigt.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 1 vom 21.10.2010	Die geplanten Radwege im Bereich der Straßenanschlüsse an den Kreisverkehr Albrechtstraße/ Kurt-Weill-Straße/ Albrechtsplatz/ Wolfgangstraße sichern die Verbindung zwischen den vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Albrechtstraße, Kurt-Weill-Straße, Albrechtsplatz und Wolfgangstraße und dem umlaufenden Radweg im Kreisverkehr. Eine Anpassung dieser Radwegverbindungen an künftige Veränderungen der Radverkehrführungen in diesen Straßen ist unproblematisch möglich. Dies betrifft auch die Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen. Hinsichtlich der beiden geplanten Kreisverkehre ist festzustellen, dass beide in der Planung des Albrechtsplatzes dargestellten Kreisverkehre auf Grund der Außendurchmesser ihrer einstreifigen Kreisfahrbahnen der Kategorie „Kleiner Kreisverkehr“ gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 zuzuordnen sind. Die gewählte Lage der Kreisverkehre und deren Geometrie führen nicht zu Eingriffen in den Baumbestand.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 1 vom 21.10.2010 Auch kosten Straßen mit Radfahrstreifen weniger, als die angebotene Variante. Folgenden Teilabschnitt können wir zustimmen, auch wenn Sie unseren Anregungen nicht folgen, denn einen Bordsteinradweg lehnen wir ab und die Radler können als Alternative ja den Fußweg benutzen: Bauanfang Kavalierstraße bis einschließlich Albrechtsplatz. Hintergrund: In Tempo 30-Zonen ist es üblich, dass der Radler nur ohne Gegenverkehr überholt werden kann. Hier aber ist ein ständiges Überholen möglich, aufgrund der Ausbaubreite. Der Radler empfindet den Abstand dann oft zu gering. Auch schätzen wir das gesamte Ausbaustück als einen Bereich ein, der unabhängig aller Prognosen immer ein für Tempo 30-Zonen hohes Verkehrsaukommen hat.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Radfahrstreifen sind nur kostengünstiger, wenn bestehende überbreite Fahrbahnen die Markierung von Radfahrstreifen zulassen. Die Aussage, dass Radfahrstreifen kostengünstiger sind als Radwege, gilt nicht bei grundhaft auszubauenden bzw. neu herzustellenden Verkehrsanlagen, wie im Fall der geplanten Umgestaltung des Albrechtsplatzes. Dieser Sachverhalt hat folgende Ursache. Die Straßenkonstruktion von Radwegen entspricht denen von Gehwegen und hat eine Gesamtdicke von ca. 40 cm. Radfahrstreifen sind gegenüber Radwegen nicht baulich von der Kfz-Fahrbahn getrennt und werden infolge der deshalb nicht auszuschließenden Befahrung durch Kfz in der Bauklasse der Kfz-Fahrbahn hergestellt. Die Straßenkonstruktion der Albrechtstraße besitzt beispielsweise eine Gesamtdicke von ca. 65 cm und ist somit in ihrer Herstellung kostenintensiver als der Bau von Radwegen. Die Führung der Radfahrer im Abschnitt Albrechtsplatz bis Bauanfang Kavalierstraße erfolgt auf der Fahrbahn, da dieser Ausbaubereich auf eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h (T-30-Zone) nach der Realisierung des Albrechtsplatzes beschränkt wird. Die mit ca. 5.000 Kfz/ 24h ausgewiesene Prognosebelastung gestattet gemäß der Empfehlung für Radverkehrsanlagen ERA 2010 (s. Tab. 8 und Bild 7) die Führung des Radverkehrs als Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen. Die Ausweisung von Radfahrstreifen in diesem Ausbaubereich ist nicht erforderlich, da zwischen Rad- und Kfz-Verkehr nur ein geringer Geschwindigkeitsunterschied besteht. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entspricht sowohl der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (s. Punkt 6.1.7.2) als auch der StVO (s. § 45).

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 1 vom 21.10.2010 Auch für die Wolfgangsstraße wollen wir den bereits jetzt nördlich vorhandenen und erfolgreichen Radfahrstreifen langfristig in der gesamten Straße. Mindestens bis zur Einfahrt Kaufland, die dann im Ausbauende/Anpassungsbereich liegen würde. In den nächsten Jahren muss teils die gesamte Fahrbahnoberfläche erneuert werden. In diesem Zuge sollte die Änderung erfolgen Auch kann für Teile des Radwegs die Benutzungspflicht nicht mehr gelten. Deswegen wollen wir den Ausbau der gesamten Wolfgangstraße. Das ist auch kostengünstiger als später wieder mit der Sanierung zu beginnen und fordern wir Sie auf entsprechende Flächen des Grundstücks Wolfgangstraße 13 nicht zu verkaufen, sondern für die fehlende Fußwegfläche zu sichern. Die eh zu sanierende Mauer, kann sicher auch an anderer Stelle des Grundstücks gebaut werden, oder der Fußweg wird dahintergelegt. Mit dieser Variante können die Bäume südlich erhalten bleiben, da nichts am Bordstein getan werden muss. Die Sanierung der Ecke Hans-Heinen-Str./ Wolfgangstraße kann vorab erfolgen.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Der Ausbau der Wolfgangstraße außerhalb des Planungsbereiches „Umgestaltung des Albrechtsplatzes“ ist nicht Teil des Vorhabens Umgestaltung Albrechtsplatz. Insoweit sind die Festlegung eventuell künftig veränderten Führungsformen des Radverkehrs in der Wolfgangstraße sowie Aspekte der Fahrbahninstandhaltung und des Grundstücksverkehrs nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Für den im Planungsbereich des Vorhabens Umgestaltung des Albrechtsplatzes liegende Teil der Wolfgangstraße ist eine Radwegeführung vorgesehen, die aus der notwendigen Führung des Radverkehrs auf Radwegen im Bereich des Kreisverkehrs resultiert und an den Bestand der vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Wolfgangstraße anschließt. Eine Anpassung der im Planungsbereich der Wolfgangstraße ausgewiesenen Radwege beispielsweise an eine künftige Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen in der Wolfgangstraße ist unproblematisch möglich.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Stellungnahme 1 vom 21.10.2010 Die Lösung für die Albrechtsstraße lehnen wir ab. Insbesondere die Einmündung Medicusstraße. Nicht Mal die übliche Führung der Radler an die Straße im Einmündungsbereich wird hier realisiert. Keine Unfälle an vergleichbaren Einmündungen sind auf das defensive Fahren der Radler, welches die Vorfahrtsmissachtung der Autofahrer hinnimmt zurückzuführen.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Für den im Planungsbereich des Vorhabens Umgestaltung des Albrechtsplatzes liegende Teil der Albrechtstraße ist eine Radwegeführung vorgesehen, die aus der Führung des Radverkehrs auf Radwegen im Bereich des Kreisverkehrs resultiert und an den Bestand der vorhandenen Radverkehrsanlagen anschließt. Eine Anpassung der im Planungsbereich der Albrechtstraße ausgewiesenen Radwege beispielsweise an eine künftige Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen in der Albrechtstraße ist unproblematisch möglich. Eine Heranführung des Radweges an die Fahrbahn der Albrechtstraße im Bereich der Medicusstraße zur Verbesserung der Sichtverhältnisse ist nicht erforderlich, da die Einbahnstraßenregelung in der Medicusstraße auch künftig gilt und somit das Abbiegen von Kfz aus der Albrechtsstraße in die Medicusstraße untersagt ist.
Bitte finden sie eine komfortable Variante vom Albrechtsplatz kommend auf den Zweirichtungsradweg in der F.-v.-Schill-Str. zu wechseln oder endet dieser nicht mehr vor dem Haus der Tausend Stoffe? Im Bereich der Kirche u. Diakonie, also zwischen Kreisverkehr F.-v.-Schill-Str. und Albrechtsplatz wünschen wir für die Radler eine großzügige und sichere Möglichkeit jeweils beidseitig sowohl auf die Straße als auch auf den Gehweg zu wechseln. Bitte vergessen Sie nicht am Bauanfang Kavalierstraße die Möglichkeit sicher auf die Straße zu wechseln großzügig einzurichten.	Abwägung: Die Hinweise werden folgendermaßen in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Führung der Radfahrer im Bereich des Albrechtsplatzes erfolgt auf der Fahrbahn, da dieser Ausbaubereich auf eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von 30km/h nach der Realisierung des Albrechtsplatzes beschränkt wird. Die Beschilderung der Fußwege mit dem Zeichen "Radfahrer frei" stellt ein zusätzliches Angebot für Radfahrer dar. Beide Radfahrerführungen werden generell mit den vorhandenen Radwegen außerhalb des Planungsbereiches Albrechtsplatz verkehrssicher verknüpft. Dies wird durch die in der weiteren Planung detailliert festzulegenden Bordabsenkungen und Markierungen im Bereich des Kreisverkehrs an der Katholischen Kirche und in den Anpassungsbereichen an den Bestand in der Kavalierstraße gesichert.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 2 (ohne Datum) Wir begrüßen die Wahlmöglichkeit für Radler auf dem Abschnitt Bauanfang Kavalierstraße bis Ende Albrechtsplatz zwischen Straßen- oder Fußwegbenutzung zu wählen. Leider finden wir die Ausführung mit der Kennzeichnung Gehweg Radfahrer Frei nicht gelungen. Wir hätten uns für eine Fahrradfreundliche Stadt die bauliche Anlage eines Radweges ohne Benutzungspflicht gewünscht. Bei Kennzeichnung Gehweg Radfahrer Frei, bedeutet dies für die Radler Schrittgeschwindigkeit, dies geht aber kaum ohne die Gefährdung des Radlers selbst und anderer.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Die Führung der Radfahrer im Abschnitt Bauanfang Kavalierstraße bis nördliches Ende Albrechtsplatz erfolgt auf der Fahrbahn, da dieser Ausbaubereich auf eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h (T-30-Zone) nach der Realisierung des Albrechtsplatzes beschränkt wird. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entspricht sowohl der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (s. Punkt 6.1.7.2) als auch der StVO (s. § 45). Die Beschilderung der Fußwege mit dem Zeichen "Radfahrer frei" stellt ein zusätzliches Angebot für Radfahrer, insbesondere für ältere Verkehrsteilnehmer dar, das bei entsprechender Rücksichtnahme auf den Fußgängerverkehr durch Radfahrer verkehrssicher genutzt werden kann. Die bauliche Ausbildung der Gehwege wird durch Plattenbänder als Hauptgehwegbereiche und gepflasterte Nebenflächen selbsterklärend gegliedert, so dass eine Separierung des Fußgängerverkehrs vom Radverkehr unterstützt wird. Erfahrungsgemäß nutzen Fußgänger überwiegend die Bereiche mit Gehwegplatten und unterstützen damit eine weitgehend konfliktfreie Befahrung der mit Pflaster befestigten Gehwegbereiche zwischen dem Straßenbord und dem Plattenbelag durch Radfahrer.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Stellungnahme 2 (ohne Datum) Wir wollen auf dem gesamten Ausbaustück Radfahrstreifen, die von den Kreisverkehren aufgelöst werden und dann immer einen kleinen Kreisverkehr, wie er an den F.-v.-Schill-Str. entstehen soll. Da Sie abweichend von den Unterlagen zu den Sieben Säulen Kreisverkehr einen kleinen Kreisverkehr nicht abgewogen haben, gehen wir von einer Realisierbarkeit aus. Auch kann mit der entsprechenden Lage des Kreisverkehrs auf Baumfällungen verzichtet werden.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Die Führung der Radfahrer im Abschnitt Bauanfang Kavalierstraße bis nördliches Ende Albrechtsplatz erfolgt auf der Fahrbahn, da dieser Ausbaubereich auf eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h (T-30-Zone) nach der Realisierung des Albrechtsplatzes beschränkt wird. Die Ausweisung von Radfahrstreifen in diesem Ausbaubereich ist nicht erforderlich, da zwischen Rad- und Kfz-Verkehr nur ein relativ geringer Geschwindigkeitsunterschied besteht. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entspricht sowohl der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (s. Punkt 6.1.7.2) als auch der StVO (s. § 45). Auf Grund der gegenwärtigen sowie der künftigen Kfz-Belastung des Kreisverkehrs Albrechtstraße/ Kurt-Weill-Straße/ Albrechtsplatz/ Wolfgangstraße erfolgt die Führung der Radfahrer im Interesse der Verkehrssicherheit auf Radwegen. Eine sichere Führung der Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Kreisfahrbahn ist gemäß RASt 06 nur bis zu einer Verkehrsstärke von 1.500 Kfz/h gewährleistet. Gegenwärtig liegt die Verkehrsstärke des Knotens bei ca. 2.100 Kfz/h (s. Verkehrszählung 2008, Nachmittagsspitze). Auch nach Fertigstellung des Entlastungsstraßennetzes durch den Bau der Ostrandstraße wird eine Prognosebelastung von ca. 1.700 Kfz/h für das Jahr 2015 ausgewiesen (s. 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes). Insoweit ist auch eine künftige Radverkehrsführung auf Radwegen gerechtfertigt.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 2 (ohne Datum)	Die geplanten Radwege im Bereich der Straßenanschlüsse an den Kreisverkehr Albrechtstraße/ Kurt-Weill-Straße/ Albrechtsplatz/ Wolfgangstraße sichern die Verbindung zwischen den vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Albrechtstraße, Kurt-Weill-Straße, Albrechtsplatz und Wolfgangstraße und dem umlaufenden Radweg im Kreisverkehr. Eine Anpassung dieser Radwegverbindungen an künftige Veränderungen der Radverkehrführungen in diesen Straßen ist unproblematisch möglich. Dies betrifft auch die Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen. Hinsichtlich der beiden geplanten Kreisverkehre ist festzustellen, dass beide in der Planung des Albrechtsplatzes dargestellten Kreisverkehre auf Grund der Außendurchmesser ihrer einstreifigen Kreisfahrbahnen der Kategorie „Kleiner Kreisverkehr“ gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 zuzuordnen sind. Die gewählte Lage der Kreisverkehre und deren Geometrie führen nicht zu Eingriffen in den Baumbestand.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Stellungnahme 2 (ohne Datum) Auch kosten Straßen mit Radfahrstreifen weniger, als die angebotene Variante. Folgenden Teilabschnitt können wir zustimmen, auch wenn Sie unseren Anregungen nicht folgen, denn die Radler können als Alternative ja den Fußweg benutzen: Bauanfang Kavalierstraße bis einschließlich Albrechtsplatz. Hintergrund: In Tempo 30-Zonen ist es üblich, dass der Radler nur ohne Gegenverkehr überholt werden kann. Hier aber ist ein ständiges Überholen möglich, aufgrund der Ausbaubreite. Der Radler empfindet den Abstand dann oft zu gering. Auch schätzen wir das gesamte Ausbaustück als einen Bereich ein, der unabhängig aller Prognosen immer ein für Tempo 30-Zonen hohes Verkehrsaufkommen hat.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Radfahrstreifen sind nur kostengünstiger, wenn bestehende überbreite Fahrbahnen die Markierung von Radfahrstreifen zulassen. Die Aussage, dass Radfahrstreifen kostengünstiger sind als Radwege, gilt nicht bei grundhaft auszubauenden bzw. neu herzustellenden Verkehrsanlagen, wie im Fall der geplanten Umgestaltung des Albrechtsplatzes. Dieser Sachverhalt hat folgende Ursache. Die Straßenkonstruktion von Radwegen entspricht denen von Gehwegen und hat eine Gesamtdicke von ca. 40 cm. Radfahrstreifen sind gegenüber Radwegen nicht baulich von der Kfz-Fahrbahn getrennt und werden infolge der deshalb nicht auszuschließenden Befahrung durch Kfz in der Bauklasse der Kfz-Fahrbahn hergestellt. Die Straßenkonstruktion der Albrechtstraße besitzt beispielsweise eine Gesamtdicke von ca. 65 cm und ist somit in ihrer Herstellung kostenintensiver als der Bau von Radwegen. Die Führung der Radfahrer im Abschnitt Albrechtsplatz bis Bauanfang Kavalierstraße erfolgt auf der Fahrbahn, da dieser Ausbaubereich auf eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h (T-30-Zone) nach der Realisierung des Albrechtsplatzes beschränkt wird. Die mit ca. 5.000 Kfz/ 24h ausgewiesene Prognosebelastung gestattet gemäß der Empfehlung für Radverkehrsanlagen ERA 2010 (s. Tab. 8 und Bild 7) die Führung des Radverkehrs als Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen. Die Ausweisung von Radfahrstreifen in diesem Ausbaubereich ist nicht erforderlich, da zwischen Rad- und Kfz-Verkehr nur ein geringer Geschwindigkeitsunterschied besteht. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entspricht sowohl der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (s. Punkt 6.1.7.2) als auch der StVO (s. § 45).

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Stellungnahme 2 (ohne Datum) Auch für die Wolfgangstraße wollen wir den bereits jetzt nördlich vorhandenen und erfolgreichen Radfahrstreifen langfristig in der gesamten Straße. Mindestens bis zur Einfahrt Kaufland, die dann im Ausbauende/Anpassungsbereich liegen würde. In den nächsten Jahren muss teils die gesamte Fahrbahnoberfläche erneuert werden. In diesem Zuge sollte die Änderung erfolgen. Auch kann für Teile des Radweges die Benutzungspflicht nicht mehr gelten. Deswegen wollen wir den Ausbau der gesamten Wolfgangstraße. Das ist auch kostengünstiger als später wieder mit der Sanierung zu beginnen und fordern wir Sie auf entsprechende Flächen des Grundstücks Wolfgangstraße nicht zu verkaufen, sondern für die fehlende Fußwegfläche zu sichern. Die eh zu sanierende Mauer kann sicher auch an anderer Stelle des Grundstücks gebaut werden, oder der Fußweg wird dahintergelegt. Mit dieser Variante können die Bäume südlich erhalten bleiben, da nichts am Bordstein getan werden muss. Die Sanierung der Ecke Hans-Heinen-Str./Wolfgangstraße kann vorab erfolgen.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Der Ausbau der Wolfgangstraße außerhalb des Planungsbereiches „Umgestaltung des Albrechtsplatzes“ ist nicht Teil des Vorhabens Umgestaltung Albrechtsplatz. Insoweit sind die Festlegung eventuell künftig veränderten Führungsformen des Radverkehrs in der Wolfgangstraße sowie Aspekte der Fahrbahninstandhaltung und des Grundstücksverkehrs nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Für den im Planungsbereich des Vorhabens Umgestaltung des Albrechtsplatzes liegende Teil der Wolfgangstraße ist eine Radwegeführung vorgesehen, die aus der notwendigen Führung des Radverkehrs auf Radwegen im Bereich des Kreisverkehrs resultiert und an den Bestand der vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Wolfgangstraße anschließt. Eine Anpassung der im Planungsbereich der Wolfgangstraße ausgewiesenen Radwege beispielsweise an eine künftige Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen in der Wolfgangstraße ist unproblematisch möglich.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Stellungnahme 2 (ohne Datum) Die Lösung Albrechtstraße lehnen wir ab. Insbesondere die Einmündung Medicusstr. Nicht Mal die übliche Führung der Radler an die Straße im Einmündungsbereich wird hier realisiert. Keine Unfälle an vergleichbaren Einmündungen sind auf das defensive Fahren der Radler, welches die Vorfahrtsmissachtung der Autofahrer hinnimmt zurückzuführen. Bitte finden sie eine komfortable Variante vom Albrechtsplatz kommend auf den Zweirichtungsradweg in die F.-v.-Schill-Str. zu wechseln oder endet dieser nicht mehr vor dem Haus der Tausend Stoffe? Im Bereich der Kirche zwischen Kreisverkehr F.-v.-Schill-Str. und Albrechtsplatz wünschen wir eine großzügige und sichere Möglichkeit jeweils beidseitig sowohl auf die Straße als auch auf den Gehweg zu wechseln. Bitte vergessen Sie nicht am Bauanfang Kavalierstraße die Möglichkeit sicher auf die Straße zu wechseln großzügig einzurichten.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Für den im Planungsbereich des Vorhabens Umgestaltung des Albrechtsplatzes liegende Teil der Albrechtstraße ist eine Radwegeführung vorgesehen, die aus der Führung des Radverkehrs auf Radwegen im Bereich des Kreisverkehrs resultiert und an den Bestand der vorhandenen Radverkehrsanlagen anschließt. Eine Anpassung der im Planungsbereich der Albrechtstraße ausgewiesenen Radwege beispielsweise an eine künftige Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen in der Albrechtstraße ist unproblematisch möglich. Eine Heranführung des Radweges an die Fahrbahn der Albrechtstraße im Bereich der Medicusstraße zur Verbesserung der Sichtverhältnisse ist nicht erforderlich, da die Einbahnstraßenregelung in der Medicusstraße auch künftig gilt und somit das Abbiegen von Kfz aus der Albrechtsstraße in die Medicusstraße untersagt ist. Abwägung: Die Hinweise werden folgendermaßen in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Führung der Radfahrer im Bereich des Albrechtsplatzes erfolgt auf der Fahrbahn, da dieser Ausbaubereich auf eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von 30km/h nach der Realisierung des Albrechtsplatzes beschränkt wird. Die Beschilderung der Fußwege mit dem Zeichen "Radfahrer frei" stellt ein zusätzliches Angebot für Radfahrer dar. Beide Radfahrerführungen werden generell mit den vorhandenen Radwegen außerhalb des Planungsbereiches Albrechtsplatz verkehrssicher verknüpft. Dies wird durch die in der weiteren Planung detailliert festzulegenden Bordabsenkungen und Markierungen im Bereich des Kreisverkehrs an der Katholischen Kirche und in den Anpassungsbereichen an den Bestand in der Kavalierstraße gesichert.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 3 vom 29.10.2010 In Dessau wurde bei der Planung erkannt, das es an einigen Stellen äußerst schwierig wird, den Gehweg zu beleuchten. Deswegen wird bereits teils eine eigene Gehwegbeleuchtung installiert. In Halle ist der Straßenbahnverkehr trotz ausreichender Beleuchtung dazu übergegangen seine Haltestellen durch viele Lampen zusätzlich auszuleuchten. Verschiedene Gründe haben dazu geführt. Deswegen Fortsetzung des Versuchs Innovative Beleuchtung, als Gehwegbeleuchtung an den Straßen. Das innovative Beleuchtungskonzept des Stadtparks zur Übernahme für den Gehweg des Albrechtsplatzes und angrenzender Straßen als Möglichkeit es hell und günstig zu haben und anderes Positives eintreten zu lassen. Und das dann vermarkten? Inklusiv einer Vergleichsleuchte um den wirklichen Spareffekt messbar/aufzeigbar zu machen. Andere Modelle sind ja gescheitert oder? Wenn teilweise auf den Vorschlag eingegangen wird mit der Nutzung von LED-Lampen-Meine Frage: Was geschieht wenn die LED-Lampen nicht zum Einsatz kommen. Kein Rasen in den Baumscheiben sähen, sondern pflegeleicht z. B. durch „Vulkanstein“ auffüllen. Größere Baumscheiben als die Mindestgröße bauen. In den größeren Grünflächen kein Rasen sähen sondern pflegeleicht z. B. durch die Variante wie der Wörlitzer Bahnhof.	Abwägung: Die Hinweise werden folgendermaßen in der weiteren Planung berücksichtigt. Die offengelegten Pläne zur Umgestaltung des Albrechtsplatzes basieren auf den Ergebnissen der Vorplanung, die grundsätzliche Aussagen zum Planungskonzept enthalten. Die Erarbeitung der Entwurfsplanung, die Aussagen zu Lösungsdetails enthält, erfolgt in der nächsten Planungsphase. Die Fragestellungen zu Planungsdetails, wie die Nutzbarkeit von LED-Lampen zur Straßenbeleuchtung oder die detaillierte Ausbildung der Baumscheiben, sind auf der Basis der Vorplanung nicht abschließend zu beantworten. Die gegebenen Hinweise werden in die Aufgabenstellung zur Entwurfsplanung aufgenommen und auf der Grundlage der technischen, wirtschaftlichen und gestalterischen Rahmenbedingungen geprüft.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 3 vom 29.10.2010 Begründung der Pflasterung auf beide Kreisverkehre anwenden, außer neu jeweils ein großer Baum in die Mitte pflanzen. Immer weniger Stauden in den Parks (lt. Herr Dr. Keller Stadtverwaltung a. D.)-lieber dort was machen und dort pflegen als auf'n Kreisverkehr. Keine normale Winterlinden pflanzen, zu den anderen Winterlinden (Ulmus-Hybride new Horizont) kann ich nichts sagen. Evtl. treten jetzt auch Probleme mit Winterlinden auf? Winterlinden wurden auch viel zu oft genommen und sind teils pflegeaufwändig. „Torsituation" schaffen/fortsetzen durch jeweils eine Roteiche auf jeder Seite alle 20m in der Albrechtstraße. Lampen am Kreisverkehr in den Kreisverkehr setzen, damit der Radweg näher an den Bordstein gelegt werden kann. Mehr Fahrradparkplätze schaffen.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Die mit der Stadtplanung/Denkmalpflege sowie der Grünplanung abgestimmte Gestaltung sieht bewusst keine Baumpflanzungen in den Kreisinnenflächen vor, da diese die wichtigen Sichtachsen auf den Turm der katholischen Kirche beeinträchtigen würden. Die Konzeption der Grünflächen, insbesondere der Baumpflanzungen, ist auf die Anforderungen abgestimmt, die an Pflanzungen im unmittelbaren Umfeld von Straßenverkehrsanlagen gestellt werden müssen. Die um ca. 4 m von der Fahrbahn abgesetzte Führung der Radfahrer ist die gemäß RASt 06 (s. Punkt 6.3.5.9) aus Gründen der Verkehrssicherheit empfohlene Vorzugslösung für die Anordnung von umlaufenden Radwegen im Bereich von Kreisverkehrsanlagen. Die Einordnung der Straßenbeleuchtung zwischen Straßenbord und dem umlaufenden Radweg ist die Regellösung gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (s. Punkt 7.3).

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 4.1 vom 22.10.2010 Stellungnahme erfolgt schriftlich an das Tiefbauamt, z. H. Amtsführung Die Grundannahme der Platzgestaltung wird grundsätzlich hinterfragt, da wir nicht mehr die Verkehrssituation von 1910 bzw. den 20er Jahre haben. Ein Vorschlag wird unterbreitet! Die Kreisverkehre werden begrüßt, wenngleich es die finanziell teuerste Lösung ist.	Die allgemeinen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Abwägung der konkreten Hinweise erfolgt bezogen auf die nachstehende schriftliche Stellungnahme 4.2 vom 25.10.2010.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 4.2 vom 25.10.2010 Beitrag zur Qualifizierung der Planung, Vorbringung öffentlicher Belange (Stand Oktober 2010) Im Nachgang zur Vorbringung öffentlicher Belange hinsichtlich Vorplanung Albrechtstraße (Akt.-Z. 66-23) bedanken wir uns für die ausführliche Stellungnahme von Seiten der Stadtverwaltung. Jedoch nehmen wir die Informationen aus der Presse und aus ihrem Schreiben mit bedauern entgegen. Der Radwegebau bzw. die Berücksichtigung der Belange nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer/-innen ist nach Aussage von Experten/-innen ebenfalls förderfähig, wenn als Schutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt. Hier würden die zu erwartenden Verkehrszahlen (vgl. andere Kommunen) kein Hindernis darstellen. Dies wird umso deutlicher, wenn die vorliegende Planung zum Albrechtsplatz in diesen Kontext gestellt wird: Tempo 30 auf Grund der zu erwartenden Verkehrszahlen, Radführung z. T. auf der Fahrbahn. Wenn dieser Tatbestand für die Albrechtstraße nicht entsprechend ist, stellt sich die Frage, wie sich der Verkehr am Kreisverkehr Wolfangstr./ Kurt-Weill-Str. verlagert?	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Die Hinweise beziehen sich nicht auf das Vorhaben Umgestaltung des Albrechtsplatzes. Die Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Bereich der Albrechtsstraße auf 30 km/h entspricht nicht ihrer gegenwärtigen und künftigen Funktion. Gemäß Stadtratsbeschluss DR/BV/086/2010/VI-66 zum Vorfahrtstraßennetz ist die Wolfgangstraße und die Albrechtstraße Bestandteil des Vorfahrtstraßennetzes, für das eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt. Die Kurt-Weill-Straße und der Albrechtsplatz sind nicht Teil des Vorfahrtstraßennetzes. Gemäß dem Beschluss zur 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sind der Albrechtsplatz und die Kurt-Weill-Straße im Sinne der Stadtentwicklungsziele zur Verkehrsberuhigung von Innenstadt und Wohngebieten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 4.2 vom 25.10.2010 Wir begrüßen die Umgestaltung des Albrechtsplatzes sehr, stellt doch hier die Situation für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen eine gefahrenträchtigen und ungenügenden Zustand dar. Wir bedanken uns ausdrücklich für die frühzeitige Bürgerbeteiligung und das Anliegen der Stadtverwaltung eine öffentliche Diskussion zu führen!	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Wir haben aber grundsätzliche Bedenken gegen den vorliegenden Planungsentwurf, da der entstehende Platz (Freiraum) extrem isoliert wäre und sowohl die Erreichbarkeit als auch die Aufenthaltsqualität derzeit zu hinterfragen sind. Zudem wird der Verkehr an die Hausfronten verlagert, was sicherlich für die Anwohner nicht von Vorteil ist. Es besteht die Gefahr, dass die Fläche auf Grund der geringen Verweilattraktivität zu einer Hundewiese degradiert. Beispiele dafür gibt es in Dessau Nord vielfach. Die Beschränkung auf Tempo 30 garantiert keine problemlose Zugänglichkeit, wie sich täglich auf der Karlstraße besonders an den Zebrastreifen erleben lässt. Die generelle Auslegung auf Tempo 30 begrüßen wir sehr, sehen aber auch den Widerspruch zur Planung in der Albrechtstraße. Es passieren u. E. nur deswegen relativ wenige Unfälle, weil sowohl Fußgänger/-innen als auch Radfahrer/ -innen inzwischen auf ein komplett defensives Verkehrsverhalten eingestellt sind. Der Grundgedanke für uns war: Wie kann die Ladenzeile für den motorisierten Verkehr attraktiv bleiben, ohne dass es zu Lasten der Radfahrer/- und Fußgänger/ -innen geht und wie kann eine	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: In den Beschlüssen des Stadtrates und seiner Fachausschüsse zum Zentrenkonzept, zum Rahmenplan Dessau-Nord, zum Nahverkehrs- und Verkehrsentwicklungsplan sowie im Quartierskonzept Theaterviertel/Johannisviertel sind die Umgestaltung und die Verkehrsberuhigung der innerstädtischen Verkehrsachse Kavalierstraße/Albrechtsplatz verankert. Wesentliche Elemente dieser beabsichtigten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungsmaßnahmen sind die Wiederherstellung des Albrechtsplatzes und des Neumarktes sowie der Rückbau überbreiter Fahrbahnen der ehemaligen B 184. Im aktuellen Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Dessau-Nord sind die stadtgestalterischen Zielsetzungen der Umgestaltung des Albrechtsplatzes verankert. Hier heißt es: „Die städtebaulichen Qualitäten und Maßstäbe des Albrechtsplatzes werden entsprechend der historischen Platzgestaltung wiederhergestellt. Neben dem Rückbau der Verkehrsanlagen beinhaltet dies auch die Rekonstruktion der historischen Platzbegrünung.“

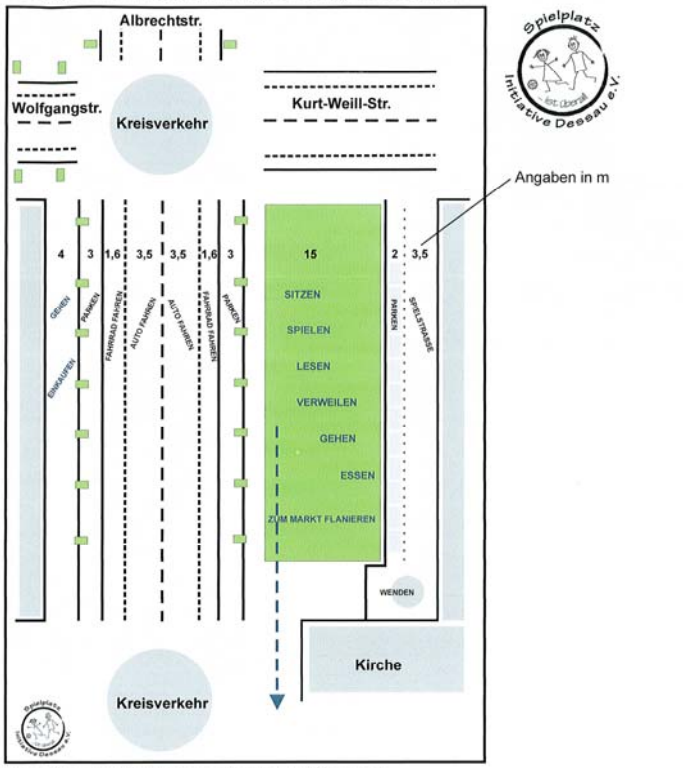
Stellungnahme 4.2 vom 25.10.2010 Platzsituation geschaffen werden, die zum Verweilen einlädt, zum Spielen und die Wohnumfeldqualität verbessert (vgl. Anhang Planskizze). Ein Nebeneffekt wäre die Entstehung eines Grünzuges, der aus Richtung Norden direkt in die Innenstadt überleitet. Bitte überdenken Sie den Grundgedanken der Wiederherstellung eines gründerzeitlichen Platzes mit damals völlig anderen Rahmenbedingungen zu Gunsten der gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen: Erhöhung Wohnumfeldqualität, Verkehrssicherheit, Vermeidung der Erosion des Handels und der Wohnfunktion. Der grundsätzliche Entwurf wäre ein repräsentatives Entrèe, aber ist dieses zeitgemäß? Ein weiterer Punkt ist die Mischnutzung des Fußweges, der in seiner jetzigen Form nicht die Verkehrssicherheit und Attraktivität der Ladenzeile steigert. Unser Entwurf sieht die Radfahrer/-innen, insbesondere bei Tempo 30 auf der Fahrbahn innerhalb eines 1,60 m breiten Schutzstreifens neben einer 3,50 m breiten Fahrbahn. Damit wird beiden Anordnungen Rechnung getragen. Radverkehr ist der Verkehr von Morgen und gerade Dessau sollte hier eine Vorreiterrolle einnehmen. Es sollte doch im Interesse des Tiefbauamtes sein, wenn es diesbezüglich positive Schlagzeilen gibt. Ein ruhiges und sicheres Wohnumfeld wird in der Zukunft ein „pull-Faktor“ sein, kein Investitionshemmnis und kein Zeichen für verödende Provinzialität. Mit modernen Fahrrädern lassen sich leicht hohe Geschwindigkeiten ohne Emissionen und ohne Lärm erzielen. Deswegen erfordert Fahrradverkehr von Heute gleichberechtigte Gegebenheiten, um ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten.	Das daraus abzuleitende Planungsziel für das Vorhaben „Umgestaltung Albrechtsplatz“ besteht in der Wiederherstellung eines gründerzeitlich geprägten Stadtplatzes, der den verlorengegangenen Platzstrukturen ein unverwechselbares Gesicht zurück gibt und das Image der Innenstadt stärkt. Der Bereich des Albrechtsplatzes (Lageplanausschnitt) erfährt eine baulich-räumliche Neustrukturierung, die sich dem historischen Vorbild annähert und dieses als Leitmotiv zeitgemäß adaptiert. Der Straßenverkehr wird beidseitig um eine zentral im städtischen Raum angeordnete, begrünte Mittelinsel, den „Albrechtsplatz“ geführt. Das Gestaltungskonzept des Albrechtsplatzes sichert eine weitestgehende Erhaltung und teilweise Ergänzung des Baumbestandes der historischen Platzrandeinfassung. Für den auf den Turm der katholischen Kirche ausgerichteten Mittelweg (erlebbare Sichtachse) ist eine begleitende, niedrige Heckenbepflanzung vorgesehen. Die baumbestandenen Grünflächen sind Rasenflächen, die zu Beginn des Jahres durch Frühblüher in Szene gesetzt werden. Der Kreuzungspunkt der Wegeachsen wird durch ein Blumenrondell hervorgehoben. Das Wegesystem unterstützt im Zusammenspiel mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eine fußgängerfreundliche, sichere Platzquerung und hebt die gegenwärtig massive Barriere-

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Stellungnahme 4.2 vom 25.10.2010 Um die Belange der Bewohner auf der östlichen Seite zu berücksichtigen, schlagen wir eine Spielstraße mit Parkflächen vor, die von der Kurt-Weill-Str. zu erreichen ist und an der Kirche über einen Wendeplatz verfügt. Hinsichtlich der Platzgestaltung, besonders der Herstellung von Spielraum, leisten wir unseren Möglichkeiten entsprechend gerne einen Beitrag! Es ist erfreulich, dass sich der Erhalt des städtischen Grüns bei der Planung nun etabliert hat. Bei der vorliegenden Planung sehen wir eine Abwägung zwischen Kosten und Nutzen an erster Stelle und sehen im Ergebnis ein mehr an Grün als derzeit. Wir bitten das Tiefbauamt, den vorliegenden Beitrag für die weitere Abwägung und Diskussion zu benutzen. Wir denken, mit unserem Vorschlag der in den Planungsunterlagen dargelegten Zielsetzung zu entsprechen und sind der Ansicht, dass die gründerzeitlichen Gegebenheiten nicht den heutigen Anforderungen entsprechen und dass Identitätsstiftung durch einen neuzeitlichen Konsens herbeigeführt werden sollte. Wir bitten Sie, die Vorschläge zu den Akten zu nehmen und für einen weiteren konstruktiven Dialog stehen wir gerne zur Verfügung. Falls erwünscht oder erforderlich, stellen wir die Pläne auch gerne einem größeren Kreis oder der Bürgerschaft vor.	wirkung der Fahrbahnen im Bereich des Albrechtsplatzes auf. Die Radfahrer können im Bereich des Albrechtsplatzes sowohl die Fahrbahnen als auch die Fußwege nutzen. Entlang der Fahrbahnen sind Stellplätze und Ladezonen angeordnet. Der in der Stellungnahme 4.2 vorgeschlagene prinzipielle Gestaltungsentwurf (s. Planskizze S. 20) erfüllt aus folgenden Sachverhalten die o. g. städtebaulichen, grünplanerischen und verkehrlichen Ziele der Umgestaltung des Albrechtsplatzes nicht oder nur gegenüber der städtischen Planung gemindert: 1. Die Struktur des historischen Platzgrundrisses, seiner Sichtachsen sowie sein gründerzeitlicher Charakter werden nicht berücksichtigt. 2. Die Breite der grünen Platzinsel wird von 21,50 m (Entwurf Stadt) auf 15,00 m reduziert. Die historischen Baumstandorte der Platzbegrünung können in Folge der Verlagerung der Grünfläche an die östliche Platzkante nicht erhalten werden. Der westliche Baumbestand (Bäume im gegenwärtigen Mittelstreifen) ist komplett zu fällen. 3. Die Trennwirkung der Kfz-Fahrbahnen für querende Fußgänger (Wege zwischen östlicher und westlicher Platzseite) wird durch die Notwendigkeit der Querung einer zweistreifigen Fahrbahn mit Zweirichtungsverkehr gegenüber jeweils nur einer Fahrbahn mit Einrichtungsverkehr (Entwurf Stadt) erhöht. 4. Der Effekt der Geschwindigkeitsminderung durch die Verschwenkung der Fahrbahnen im Bereich des Albrechtsplatzes gemäß Entwurf Stadt wird durch die lineare Verkehrsführung gemäß Planskizze, s. S. 20, aufgegeben.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Anhang: Planskizze Ausführungsvorschlag Albrechtsplatz



4 m Fußweg (mit Baumbestand zu Anteilen auf Fußweg)
3 m Parkstreifen (mit Baumbestand zu Anteilen auf Parkstreifen)
1,6 m Fahrradstreifen (als Schutzstreifen auf Fahrbahn, selber Belag)
3,5 m Fahrbahn
3,5 m Fahrbahn
1,6 m Fahrradstreifen (als Schutzstreifen auf Fahrbahn, selber Belag)
3 m Parkstreifen (optional verzichtbar wie derzeit; mit Baumbestand zu Anteilen auf Parkstreifen)
15 m Grün-, Freizeit- Spielfläche (je nach Aufmaß des gesamten Platzes auch größer) mit Fußweg
2 m Parkraum (farblich gepflastert) auf Spielstrasse für Anwohner
3,5 m Spielstrasse für Anwohner mit Wendemöglichkeit bei der Kirche (Einfahrt nur v. Kurt-Weill-Str.)

Gesamtbreite: 40,7 m

← Planskizze der Stellungnahme 4.2 vom 25.10.2010

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 5 (ohne Datum) Stellungnahme/Anregung zum Umbau der Albrechtstraße: Die in den Planungsunterlagen bereits als wirksam beschriebene Verlagerung der B 184 wird derzeit nicht konsequent durchgeführt. Im Gegenteil: Fahrbahnmarkierungen bezeichnen die Albrechtstraße als B 184 und lenken den Verkehr an der Abzweigung der Roßlauer Allee geradeaus ins Zentrum. Damit wird eine mögliche Entlastung der Straße und der Anwohner verhindert. Anregung des BUND: 1. Konsequente Verlagerung der B 184 auf die Roßlauer Allee (B 184 n); 2. Durchgangsverbot für Lkw über 12 Tonnen (evtl. Ausnahmegenehmigungen für einzelne Anlieferverkehr nach vorheriger Abwägung der Anwohner- und Einzelhandelsinteressen), da eine Erschließungsfunktion für Gewerbe-/Industriegebiete nicht gegeben ist; 3. Außerdem könnte auch durch Tempo 30 (Schulweg!) veränderte Ampelschaltung und Aufhebung der Benutzungspflicht für die Radwege (die nicht nur in einem katastrophalen Zustand sind, sondern auch den Anforderungen der RASt widersprechen) der Verkehrswiderstand der Achse Albrechtstr. – Kavalierstr. erhöht und der Anreiz für den durchgehenden Verkehr verringert werden. Ein konsequenter Rückbau auf zwei Fahrspuren für Kfz und Fahrradstreifen wären für die Albrechtstraße ohnehin die verkehrlich sinnvollste Variante, die auch einschließlich der Radwege förderfähig ist (getrennte Radwegesanierungen sind das nicht).	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Die Hinweise beziehen sich nicht auf das Vorhaben Umgestaltung des Albrechtsplatzes, sondern auf die Albrechtstraße. Hier ist grundsätzlich festzustellen, dass die Änderung der zulässigen Tonnage und Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Albrechtsstraße nicht der gegenwärtigen und künftigen Funktion der Albrechtstraße entspricht. Gemäß Stadtratsbeschluss DR/BV/086/2010/VI-66 zum Vorfahrtstraßennetz ist die Albrechtstraße Bestandteil des Vorfahrtstraßennetzes, für das eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt und das neben dem Quell- und Zielverkehr, dem öffentlichen Verkehr auch den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs dient. Im Rahmen einer 2011 vorgesehenen Fahrbahnerneuerung in der Albrechtstraße ist eine 1. Stufe der verkehrsorganisatorischen Umgestaltung vorgesehen, die eine Reduzierung der Fahrstreifen sowie Veränderungen der Signalregelungen beinhaltet und somit die stadtverträgliche Verkehrsverlagerung auf die neue B 184 unterstützt.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Stellungnahme 5 (ohne Datum) Zur Situation der Radfahrer: Die letzte Erhebung zum Modal split der innerstädtischen Wege ergab, dass Dessau-Roßlau nicht nur einen überdurchschnittlich hohen Anteil an MIV (Pkw, Motorrad) aufweist, sondern dieser sogar noch steigt. Dies widerspricht allen klima-, umwelt- und verkehrspolitischen Zielen des Bundes, des Landes und der Stadt (Klima- und Energiekonzept). Hingegen ist der Anteil des Radverkehrs mit etwa 23 % zwar nach wie vor sehr hoch, jedoch im Vergleich zu früheren Verkehrserhebungen abnehmend. Der historisch bedingte hohe Anteil des Radverkehrs hat keine Entsprechung in der Verkehrspolitik der Stadt, eine systematische fahrradfreundliche Planung und Gestaltung des Verkehrs findet nicht statt, im Gegenteil. Radstreifen sind keine Notlösung sondern die beste Möglichkeit, die Sicherheit der Radler zu erhöhen und die Attraktivität des Radfahrens zu steigern. Außerdem senkt es Kosten bei der Pflege, Reinigung und Sanierung der Radwege und schützt das „Straßenbegleitgrün“ und die Bäume.	Abwägung: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Begründung: Die Hinweise beziehen sich nicht auf das Vorhaben Umgestaltung des Albrechtsplatzes, sondern stellen eine allgemeine Meinungsäußerung zur Verkehrsentwicklung und zur Verkehrspolitik in Dessau-Roßlau dar. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass die Stadt Dessau-Roßlau in den vergangenen zwei Jahrzehnten kontinuierlich und konsequent die schrittweise Verbesserung und Erweiterung der Radwegeinfrastruktur verfolgt und umgesetzt hat. Beispielsweise sind im Stadtteil Dessau seit 1990 ca. 75 km Radwege neugebaut und ca. 40 km saniert worden. Im Stadtteil Roßlau wurden in diesem Zeitraum ca. 22 km neu- und ausgebaut. Hinzu kommt, das im Rahmen der Hochwasserschadensbeseitigung sanierte touristische Radwanderwegenetz mit einer Länge von ca. 43 km. Abwägung: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Begründung: Die Einsatzbereiche für Radfahrstreifen sind in der Empfehlung für Radverkehrsanlagen ERA 2010 und in weiteren Empfehlungen und Vorschriften definiert. Weder in der Planung zur Umgestaltung des Albrechtsplatzes noch in den genannten Empfehlungen und Vorschriften werden Radfahrstreifen als Notlösung bezeichnet. Radfahrstreifen, Radwege sowie Fahrbahnen mit Angebotsstreifen für den Radfahrer sind neben der Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn grundsätzlich zugelassene Radverkehrsführungen. Die Bestimmung der zweckmäßigen Radverkehrsführung ist für jeden konkreten Einzelfall zu prüfen. Diese Prüfung ist u. a. auf der Grundlage der in der ERA 2010 verankerten Kriterien vorzunehmen.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 5 (ohne Datum) Fahrradstreifen würden mehrere geplante Baumfällungen vermeiden. Im nördl. und südl. Kreisverkehr sind die Radwegeführungen mit höheren Unfallrisiken (sowohl zwischen Radlern und Fußgängern als auch mit Kfz) verbunden als Fahrradstreifen. Instandhaltung und Reinigung sind ebenfalls einfacher und kostengünstiger. Evtl. kann auf geplante Baumfällungen verzichtet werden, da der Platzbedarf sich anders darstellt.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Die Anlage von Radfahrstreifen im Bereich von Kreisverkehren (Kreisfahrbahn) ist aus Gründen der Verkehrsicherheit generell nicht zulässig (s. RASt 06 Punkt 6.3.5.9). Auf Grund der gegenwärtigen sowie der künftigen Kfz-Belastung des Kreisverkehrs Albrechtstraße/ Kurt-Weill-Straße/ Albrechtsplatz/ Wolfgangstraße ist eine Führung der Radfahrer auf Radwegen im Bereich dieses Kreisverkehrs im Interesse der Verkehrssicherheit angezeigt. Eine sichere Führung der Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Kreisfahrbahn ist gemäß RASt 06 nur bis zu einer Verkehrsstärke von 1.500 Kfz/h gewährleistet. Gegenwärtig liegt die Bemessungsverkehrsstärke des Knotens bei ca. 2.400 Kfz/h (Verkehrszählung 2008). Auch nach Fertigstellung des Entlastungsstraßennetzes (Ostrandstraße) wird eine Prognosebelastung von ca. 1.700 Kfz/h für das Jahr 2015 ausgewiesen (3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes). Die Führung der Radfahrer im südlichen Kreisverkehr sowie im Abschnitt Bauanfang Kavalierstraße bis nördliches Ende Albrechtsplatz erfolgt auf der Fahrbahn, da dieser Ausbaubereich auf eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h (T-30-Zone) nach der Realisierung des Albrechtsplatzes beschränkt wird. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entspricht in diesem Abschnitt sowohl der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (s. Punkt 6.1.7.2) sowie der StVO (s. § 45). Als zusätzliches Angebot für Radfahrer, insbesondere für ältere Verkehrsteilnehmer, ist in diesem Bereich die Beschilderung der Fußwege mit dem Zeichen "Radfahrer frei" vorgesehen. Mit der Umgestaltung des Albrechtsplatzes ist die Neuanlage von zwei Bushaltestellen in der Wolfgangstraße geplant. Im Bereich der Bushaltestelle Wolfgangstraße (nördliche Straßenseite) sind vier Baumfällungen

Stellungnahme 5 (ohne Datum) Hingegen dürfte die gegenüber dem Albrechtsplatz nicht auf Tempo 30 reduzierte Geschwindigkeit in den Kreisverkehren zusammen mit der Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs gefährliche Situationen provozieren. Ebenfalls unbefriedigend ist die Situation zwischen Radlern und Busnutzern an den geplanten Haltestellen in der Wolfgangstraße, wo es beim Ein- und Ausstieg von Fahrgästen Konflikte mit Radfahrern geben kann. Diese werden ebenfalls durch Radstreifen vermieden, zumal ein solcher bereits in westliche Richtung besteht. Insbesondere an den Kreisverkehren sollte daher konsequent auf benutzungspflichtige Radwege zugunsten von 2 Meter breiten Radstreifen verzichtet werden.	notwendig, um eine Bushaltebucht inkl. Aufstellfläche sowie die sichere Führung der Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich zu ermöglichen. Ein verkehrssicherer, den Regeln der Technik entsprechender Übergang zwischen der Radwegeführung im Kreisverkehr und dem bestehenden Radfahrstreifen in der Wolfgangstraße muss westlich der Bushaltestelle erfolgen, da aus Platzgründen die Ausbildung eines baulich geschützten Radwegendes mit nachfolgenden Radfahrstreifen nicht zwischen Kreisverkehr und Bushaltestelle eingeordnet werden kann. Insoweit sind in der Wolfgangstraße die o. g. Baumfällungen nicht vermeidbar. Die gewählte Radwegeführung an beiden Bushaltestellen in der Wolfgangstraße ist sicher und komfortabel, weil der Radverkehr auch bei Nutzung der Haltestellen durch Stadtbusse nicht beeinträchtigt bzw. nicht zum Halten gezwungen wird. Weitere im Zusammenhang mit Radwegen stehende Baumfällungen sind nicht vorgesehen Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Auf Grund ihrer Knotengeometrie führen Kreisverkehre generell zu einer Absenkung der Geschwindigkeitsniveaus. Fußgänger und Radfahrer profitieren von den geringen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs in den Bereichen der Überquerungsstellen, die durch Fahrbahnteiler, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) und markierte Radfurt eine besonders verkehrssichere, richtlinienkonforme Lösung darstellt und mit der eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs für Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr erzielt wird. Konflikte zwischen Radfahrern und ÖPNV-Nutzern im Haltestellenbereich sind auszuschließen, da gesonderte Warteflächen angeordnet sind, die nicht vom Radverkehr genutzt werden. Radfahrstreifen in Kreisverkehren sind generell unzulässig.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Stellungnahme 5 (ohne Datum) Die vorgesehenen Radwege sind mit 1,60 m zu schmal und führen zu Konflikten mit Fußgängern. Außerdem ist der vorgesehene Belag (Betonsteinpflaster) mit einem höheren (zu hohen) Rollwiderstand im Vergleich zur Asphaltdeckschicht verbunden. Da der Albrechtsplatz eine gute Verbindung von den überregionalen Radwanderwegen (Elberadweg, R 1, Mulderadweg) ins Zentrum darstellt und künftig die Zahl der Radtouristen deutlich steigen wird/ soll, ist es wichtig, auch im überregionalen Vergleich attraktive und komfortable Radwege zu bauen, die auch eine höhere Auslastung als derzeit verkraften können. Die Planungen werden diesem Anspruch für Radler nicht ausreichend gerecht.	Abwägung: Die Hinweise werden folgendermaßen in der weiteren Planung beachtet: Einrichtungsradwege mit einer Breite von 1,60 m gemäß ERA 2010 (Punkt 2.2.1 Tab. 5) und RASt 06 (Punkt 6.1.7.5 Tab. 28) sind grundsätzlich zulässig. Die Breite von 1,60 m kann bei geringer Radverkehrsbelastung angewendet werden. Im Rahmen einer Verkehrserhebung im Jahr 2008 wurde mit max. 118 R/h (Radfurt Kurt-Weill-Straße) eine relativ geringe Radverkehrsbelastung ermittelt. Ausgehend von den verbesserten Bedingungen für den Radverkehr im Bereich des Albrechtsplatzes nach Fertigstellung der Baumaßnahme kann von einem Anstieg der Radnutzung ausgegangen werden. Aus Gründen dieses erwartbaren, durch die Realisierung des Albrechtsplatzes induzierten Radverkehrs wird in der weiteren Planung die Erweiterung der Radwegequerschnitte von 1,60 m auf 2,00 m berücksichtigt. Dies gilt in den Bereichen, in den 2,00 m breite Radwege nicht zu unzulässig kleinen Gehwegbreiten führen. In der vorliegenden Planung zu Umgestaltung des Albrechtsplatzes sind bereits alle Radwege mit Asphaltbelag vorgesehen.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Stellungnahme 5 (ohne Datum) Zur Situation des Kfz-Verkehrs: Die Umgestaltung ist geeignet, den Verkehrswiderstand der Nord-Süd-Trasse zu erhöhen und damit mehr Verkehr auf die Umgehungsstraße (B 184n) zu lenken. Gleichzeitig müssen Vorkehrungen getroffen werden, um den Verkehr von der Durchfahrung durch Nord (Kurt-Weill-, Karl-, Schlachthofstraße, Friederikenplatz) zu vermeiden. Hierzu müssen zeitgleich Maßnahmen zur Erhöhung des Verkehrswiderstands auf der Schlachthof- und Karlstraße eingeführt werden: Rechts- vor Links-Regelungen, Haltemöglichkeiten in 2. Spur, Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Ebenfalls könnte die Einführung eines Einbahnstraßensystems um das Gewerbegebiet Schlachthof herum, wo eine Richtung vom Friederikenplatz über Friedrichsgärten auf die Verlängerung der Karlstraße geführt werden könnte. Ohne zeitlich wirksam werdende Maßnahmen würde sonst das ohnehin zu hohe Verkehrsaufkommen durch Nord weiter zunehmen. Eine Entlastung durch die ebenfalls geplante Nordumgehung (Ostrandstraße) ist hingegen wegen der derzeitig sehr unsicheren Rechtslage (naturschutzrechtl. und eigentumsrechtliche Probleme werden die Komplettierung der Nordumgehung durch eine zweite Muldebrücke verhindern, zumindest noch Jahre verzögern) nicht sinnvoll. Die Ergebnisse einer Verkehrszählung im Oktober 2008, die die Bürgerinitiative „Dessau-Natürlich Mobil“ durchführte und die dem BUND vorliegen, zeigt, dass die geplante Umgestaltung auch ohne Nordumgehung möglich ist, wenn Vorkehrungen für Ausweichverkehre durch Nord getroffen werden. Eine konsequente Verlagerung des Verkehrs auf die B 184 n ist eine notwendige Voraussetzung.	Abwägung: Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Begründung: Die im Rahmen der Planung zur Umgestaltung des Albrechtsplatzes erarbeiteten verkehrstechnischen Untersuchungen haben gezeigt, dass die vorgesehene Verkehrslösung im Bereich des Albrechtsplatzes unter den gegenwärtigen und künftigen Verkehrsbelastungen leistungsfähig ist. Insofern ist nicht von Verlagerungen des Verkehrs in das angrenzende Straßennetz auszugehen. Ungeachtet dessen sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Bereich des Wohngebietes Dessau-Nord nach der Fertigstellung der Ostrandstraße bereits in der Verkehrs- und Bauleitplanung der Stadt vorgesehen, die die Wirkungen des Entlastungsstraßennetzes im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsberuhigung erhöhen. Dies sind restriktive und verkehrslenkende Maßnahmen wie beispielsweise Rechts-vor-Links-Regelungen, LSA-Zuflussbegrenzungen, Geschwindigkeitsminderung durch Engstellen. Diese Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden nach Fertigstellung des Entlastungsstraßennetzes schrittweise umgesetzt.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 6 vom 02.11.2010 Baumaßnahme Albrechtsplatz Nach Einsicht der Bauzeichnungen habe ich entnommen, dass von den heute ca. 65 Stellplätzen am Albrechtsplatz noch 24 in Ihrer Planung vorhanden sind. Sind sie damit der Meinung, dass eine Gewerbetätigkeit in gleicher Qualität nach dem Umbau gewährleistet ist wie vor dem Umbau. Des Weiteren leben hier auch Bürger, die vielleicht einfach nur Ihr Fahrzeug abstellen wollen, welche Alternative ist dabei von Ihnen berücksichtigt worden.	Abwägung: Der Hinweis bzw. die Fragestellung wird zur Kenntnis genommen und ist in der vorliegenden Planung zur Umgestaltung des Albrechtsplatzes bereits folgendermaßen berücksichtigt worden. Planungsaufgabe war es, die Parkraumkapazität im Ausbaubereich der Umgestaltung des Albrechtsplatzes nicht zu reduzieren, um zwischen den stadtgestalterischen und den funktionalen Ansprüchen einen Ausgleich herstellen zu können. Eine Beibehaltung der gegenwärtigen Parkraumsituation am Albrechtsplatz würde der attraktiven Platzgestaltung entgegenstehen. Deshalb wurden die derzeit im Platzbereich gebündelten Parkplatzkapazitäten (ca. 60 Pkw-Stellplätze) bei der Neukonzeption des Parkraums dezentralisiert. Die Planung zur Umgestaltung des Albrechtsplatzes sieht eine Verteilung der Parkplatzkapazitäten im gesamten Ausbaubereich vor. Die Dezentralisierung der Parkplatzstandorte zielt auf nachfrageorientierte, räumlich verteilte Parkplätze ab und sichert dabei den Erhalt der bisherigen Parkplatzkapazitäten (geplant: 58 Pkw-Stellplätze). Zusätzlich werden noch 6 Lieferzonen ausgewiesen. Der Albrechtsplatz wird dadurch vom ruhenden Verkehr anteilig entlastet, zu Gunsten einer attraktiven Gestaltung und einer verbesserten Aufenthaltsqualität. Die neugeschaffenen Pkw-Parkplätze einschließlich der Lieferzonen sichern gegenüber dem Istzustand ein vergleichbares Parkraumangebot bei gleichzeitiger Verbesserung der Bedingungen für den Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr.

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Albrechtsplatz	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 01.10.2010-29.10.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Stellungnahme 6 vom 02.11.2010 Einige weitere Fragen sind, welche finanzielle Entschädigung steht mir während der Bauphase zu, bietet mir die Stadt Dessau-Roßlau anderen gleichwertigen Gewerberaum und übernimmt die Kosten der Umsetzung, wie lange wird die Durchführung der Baumaßnahme dauern und in welchem Zeitraum vor Beginn der Arbeiten werden die Anwohner informiert. Ich erwarte einen zivilisierten Umgang von Ihnen.	Abwägung: Die Fragestellungen sind folgendermaßen zu beantworten. Die vorliegende Vorplanung zur Umgestaltung des Albrechtsplatzes ist eine frühe Planungsstufe, die keine detaillierten Aussagen zur Bauablaufplanung und Umleitungsführung enthält. Im Rahmen der kommenden Planungsphasen werden diese für die Bauausführung wichtigen Aspekte konkret geplant und mit den Anliegern abgestimmt. Eine wichtige Zielstellung für den Bauablauf und die Umleitungsführung ist die bestmögliche Erschließung der betroffenen Grundstücke während der Bauzeit. In diesem Zusammenhang muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass Einschränkungen während der Bauzeit hinzunehmen sind. In der Bauphase sind Belastungen für Anlieger nicht zu vermeiden. Grundsätzlich gilt, die notwendigen Straßenbauarbeiten einschließlich der Erneuerung der Versorgungsleitungen sind von allen Straßenanliegern hinzunehmen, ohne das damit die Verpflichtung des Straßenbaulastträgers verbunden ist, beispielsweise Umsatzeinbußen auszugleichen.