

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

<p>Hinweis: Die Stellungnahmen 1 bis 5 liegen handschriftlich vor und wurden während der Offenlage im Tiefbauamt und in der Stadtbibliothek in die diesbezüglichen Offenlagehefter eingetragen.</p> <p>Stellungnahme 1</p> <p>Radwegführung an der Zentralhaltestelle nicht über den Bahnsteig. Zu viele Behinderungen zwischen Radfahrer und Fußgänger.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Führung der Radfahrer im Abschnitt der Zentralhaltestelle wird in der Konzeptplanung zur Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße in zwei richtliniengerechten Varianten vorgeschlagen (s. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 Punkt 3.12). In der ersten Variante werden die Radfahrer auf einem Radweg hinter den Bahnsteigen im Seitenraum und in der zweiten Variante über den Bahnsteig auf einem angehobenen Radweg geführt.</p> <p>Die Vorteile der ersten Variante überwiegen, da im Gegensatz zur zweiten Variante ein Anhalten des Radverkehrs in den Zeiträumen des ÖPNV-Fahrgastwechsels nicht notwendig ist und Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Nutzern von Bus und Straßenbahn im Bereich der Bahnsteigkante grundsätzlich ausgeschlossen werden können.</p> <p>Aufgrund der großzügigen Seitenräume sowohl im Bereich des Stadtparks als auch im Bereich des Rathauscenters ist eine Radwegführung im Seitenraum unproblematisch und wird Gegenstand der weiterführenden Planungen.</p>
--	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 2</p> <p>Wie soll der Verkehrsfluss von Roßlau zur (Dessauer) Innenstadt erfolgen? Zurzeit ist der Hauptweg nach Süd oder generell zur Innenstadt von Roßlau und nach Roßlau über die Kavaliertstraße. Die Masse von Autos nun durch weniger Fahrbahn? Oder gibt es eine Umleitungsmöglichkeit? Ich kann mir ohne Änderung viel Stau von und nach Roßlau vorstellen.</p>	<p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Gemäß offengelegtem Erläuterungsbericht zur Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße wird in Punkt 7 „Verkehrskonzept“ die Baurealisierung an eine deutliche Verkehrsentslastung der Kavaliertstraße gekoppelt. Als Voraussetzung für die Umsetzung des 1.Bauabschnittes zwischen der Friedrichstraße und der Friedrich-Naumann-Straße ist die gegenwärtige Verkehrsbelastung von ca. 19.000 Kfz/24h auf mindestens ca. 12.000 Kfz/24h zu senken. Für die Umsetzung des Gesamtprojekts wird eine weitere Verkehrsentslastung auf ca. 5.000 Kfz/24h angestrebt. Zur stadtverträglichen Führung des zu verdrängenden Kfz-Verkehrs wurde und wird ein leistungsfähiges Entlastungsstraßennetz geschaffen, das eine gute Qualität des Verkehrsablaufs sowohl in der Innenstadt als auch auf dem Straßenhauptnetz ermöglicht. Die Möglichkeit einer stadtverträglichen Teilentlastung der Kavaliertstraße von ca. 19.000 Kfz/24h auf mindestens ca. 12.000 Kfz/24h vor Fertigstellung des letzten Teilabschnittes des Entlastungsstraßennetzes (Ostrandstraße) wird in einer gesonderten Verkehrsuntersuchung geklärt.</p>
<p>Stellungnahme 3</p> <p>Für die Bürgerinitiative „Dessau Natürlich Mobil“ und/oder den VCD würde ich gern einige Hinweise und Anregungen einbringen. Zur tiefergehenden Beschäftigung mit den Entwurfsinhalten bitte ich um Zusendung dieser Dokumente an die Email-Adresse xxxx.</p>	<p>Die Unterlagen wurden durch das Tiefbauamt am 16.05.2013 versendet. Eine Stellungnahme der Bürgerinitiative „Dessau Natürlich Mobil“ liegt jedoch nicht vor.</p>

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalierstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 4</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der neue Neumarkt ist viel zu groß. Lasst doch den Polysius-Block stehen, auch ein kleinerer Platz ist im Sinne einer beruhigten Zone gestaltbar. So lang der Schwerverkehr durch die Diagonalstraße/Kavalierstraße fließt, ist die Platzgestaltung unmöglich. 2. Wir schlagen vor, eine Straßenbahntrasse in Verlängerung der Kavalierstraße über die Diagonalstraße + Albrechtsplatz nach Nord vorzusehen. 3. Es wird begrüßt, die Askanische Straße östlich des Museums zu bepflanzen mit Bäumen. Auch hier gilt für die ganze Museumskreuzung, dass das Verkehrsaufkommen, wie es dargestellt ist, so niemals eine beruhigte Zone entstehen lassen wird, so schön die Ideen für den Platz neben HO-Kaufhaus auch aussehen. 	<p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Größe des geplanten Neumarkts entspricht der Größenordnung des historischen Platzraums. Dies entspricht der Zielstellung des Leitbilds der Stadt Dessau-Roßlau, in dem eine Orientierung der Stadtentwicklung am historischen Stadtgrundriss verankert ist. Als Variante ist auf S.14 des offengelegten Erläuterungsberichts zur Umgestaltung Kavalierstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße die Platzgestaltung mit „Polysius-Block“ dargestellt.</p> <p>Gemäß Erläuterungsbericht wird in Punkt 7 „Verkehrskonzept“ die Bauverwirklichung neben der deutlichen Verkehrsentslastung der Kavalierstraße auch an eine Sperrung der Kavalierstraße für Lkw mit einer Tonnage von mehr als 3,5 Tonnen im Abschnitt Friedrichstraße - Askanische Straße gekoppelt. Dies wird auch zu einer Reduzierung des Schwerverkehrs am Neumarkt führen.</p> <p>Die Entwicklung der Straßenbahn ist Bestandteil des Nahverkehrsplans 2008-2015 der Stadt Dessau-Roßlau. Eine Erweiterung des bestehenden Straßenbahnnetzes über die nördliche Kavalierstraße und den Albrechtsplatz ist nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans.</p> <p>Voraussetzung für die Umgestaltung der Museumskreuzung ist unter anderem die Absenkung der gegenwärtigen Verkehrsbelastung von ca. 19.000 Kfz/24h auf ca. 5.000 Kfz/24h in der Kavalierstraße. Diese verkehrlichen Rahmenbedingungen sind im Erläuterungsbericht in Punkt 7 „Verkehrskonzept“ dargestellt und ermöglichen die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auch an der Museumskreuzung. Der Erläuterungsbericht war Bestandteil der Offenlage vom 02.04. bis 29.04.2013.</p>
--	---

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 4</p> <p>4. Das Deckblatt Neumarkt erhält zwar den Polysiusblock, zeigt aber, dass der Platz ein Verkehrshindernis erster Güte wird, mit viel zu kleinen Radien + Abschneiden der Kirche vom Platz keine gute Lösung.</p> <p>5. Zentralhaltestelle: Radfahrer + Fußgänger werden sich in der dargestellten Form gewaltige Schlachten liefern! Besser: Autos raus, dafür Radler in die Mitte.</p>	<p>Die Befahrung des Neumarktes ist für alle nach der StVZO zugelassenen Fahrzeugarten möglich. Die fahrgeometrische Dimensionierung berücksichtigt somit auch Lastzüge und Gelenkbusse. Die geplante Straße zwischen Johanniskirche und der begrünten Platzfläche entspricht der historischen Straßenstruktur des Neumarkts bis zu seiner Überbauung im Jahr 1954 und ermöglicht gleichzeitig die angestrebte Minderung der Geschwindigkeit im fließenden Verkehr und durch die Aufhebung der gegenwärtigen Abbiegeverbote eine verbesserte Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele für Kfz und eine entscheidende Minderung der Trennwirkung der Kavaliertstraße für Fußgänger und Radfahrer.</p> <p>Die Führung der Radfahrer im Abschnitt der Zentralhaltestelle wird in der Konzeptplanung zur Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße in zwei richtliniengerechten Varianten vorgeschlagen (s. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 Punkt 3.12). In der ersten Variante werden die Radfahrer hinter den Bahnsteigen im Seitenraum und in der zweiten Variante über den Bahnsteig auf einem angehobeneren Radweg geführt. Die Vorteile der ersten Variante überwiegen, da im Gegensatz zur zweiten Variante ein Anhalten des Radverkehrs in den Zeiträumen des ÖPNV-Fahrgastwechsels nicht notwendig ist und Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Nutzern von Bus und Straßenbahn im Bereich der Bahnsteigkante grundsätzlich ausgeschlossen werden können. Aufgrund der großzügigen Seitenräume sowohl im Bereich des Stadtparks als auch im Bereich des Rathauscenters ist eine Radwegführung im Seitenraum unproblematisch. Ein generelles Verbot des Kfz-Verkehrs in der Kavaliertstraße widerspricht dem Stadtratsbeschluss zum städtischen Verkehrsentwicklungsplan und somit den verkehrspolitischen Zielen der Stadt.</p>
---	---

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalierstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 4</p> <p>6. Die gut gedachten Fußgängerquerungen werden zu einem Dauerstau für die Fahrzeuge führen. In der Abfolge der Signalanlagen, die viel zu dicht aufeinander folgen, ist zu bedenken, dass wir ohnehin viel zu viele Signalanlagen haben. Hier wären großflächige Überwege <u>ohne</u> Ampeln sicher besser.</p> <p>7. Gestaltungsbeispiel: Die als Beispiel gezeigte Exhibition Road in London wäre doch ein gutes Beispiel: Fußgänger + Radfahrer als dominanten, PKW als Gäste in der Straße.</p>	<p>Fußgängerüberwege über Straßen mit Straßenbahnen dürfen nicht angelegt werden (s. R-FGÜ 2001, Punkt 2). Die Genehmigung und der Einsatz von Fußgängersignalanlagen erfordern den Nachweis einer ausreichenden Qualität des Verkehrsablaufs, dies schließt „Dauerstau“ aus. Ungeachtet dessen wird davon ausgegangen, dass durch die schrittweise Verkehrsentslastung, die Herausnahme des Schwerverkehrs und die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h signalgesicherte Fußgängerquerungen zwischen den LSA-Knoten Kavalierstraße/Friedrich-Straße und Museumskreuzung langfristig nicht mehr erforderlich sind.</p> <p>Die verkehrlichen Rahmenbedingungen der geplanten Kavalierstraße gemäß Erläuterungsbericht Punkt 7 „Verkehrskonzept“ entsprechen prinzipiell der Verkehrsorganisation der Exhibition Road (z.B. Vmax = 20 km/h). Die Pkw sind nicht „Gäste“, sondern den Regelungen des Straßenverkehrsrechts unterworfen.</p> <div style="text-align: center;"> <p>Exhibition Road</p>  </div>
---	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 4</p> <p>8. Wir bedauern, dass ortskundige + ortsansässige Planer nicht zu dieser für unsere Stadt so wichtige Planung aufgefordert werden. Bei allem Respekt der Arbeit des Büro's Zector vermissen wir doch den Genius loci!</p> <p>9. Zum Schluss: wo bleibt eine Aussage oder Darstellung zu diesem Thema vom Bauhaus oder der Fachhochschule?</p> <p>Stellungnahme 5</p> <p>Grundsätzlich kann ich dieser Umgestaltung zustimmen, weil sie vor allem für eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität sorgt, was ja im zentralen Bereich der Stadt von enormer Bedeutung ist. Nicht einverstanden bin ich allerdings mit der gemeinsamen Führung des motorisierten Verkehrs mit der Straßenbahn auf einer Fahrspur. Ein seit mindestens 30 Jahren, nicht nur in Deutschland sondern auch in anderen Ländern Europas bewährtes Prinzip der baulichen Trennung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr zum Zwecke der Bevorrechtigung des ÖPNV wird hier einfach über Bord geworfen.</p>	<p>Das Büro zectorarchitects war Sieger des europaweiten Architekturwettbewerbs EUROPAN 10 zur Umgestaltung der Kavalerstraße. Am Wettbewerb haben sich leider keine Dessauer Büros beteiligt. Insbesondere die intensive Analyse und Beachtung der besonderen Merkmale und Potentiale der Kavalerstraße im Planentwurf von zectorarchitects sowie die intensive Einbindung des Siegerentwurfs in den historischen Kontext des Stadtraums (z. B. Neumarkt) berücksichtigen in besonderer Weise den Genius loci (s. Erläuterungsbericht Punkt 1 bis 5).</p> <p>Die Beteiligung an der Offenlage war nicht beschränkt. Vertreter des Bauhauses und der Hochschule Anhalt haben sich an der Offenlage nicht beteiligt. Durch die Vorstellung der Planung im Beirat für Stadtgestaltung am 04.07.2013 und durch die Aufnahme der Hinweise der Mitglieder des Beirats in die Abwägung wurden jedoch die Auffassungen der Vertreter der Hochschule Anhalt, des Bundes Deutscher Architekten, des Bundes Deutscher Landschaftsarchitekten und des Berufsverbands Bildender Künstler Sachsen-Anhalt umfänglich gewürdigt (s. Stellungnahme 22).</p> <p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Die gemeinsame Führung des motorisierten Verkehrs mit der Straßenbahn in Straßen mit begrenzter Belastung durch den Kfz-Verkehr bei gleichzeitiger Bevorrechtigung des ÖPNV ist durch eine dynamische Straßenraumfreigabe für den ÖPNV an den Kopfknoten (Einmündung Kavalerstraße/Friedrichstraße und Museumskreuzung unproblematisch möglich. Diese verkehrsorganisatorische Lösung wird</p>
---	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 5</p> <p>Im Bereich der Zentralhaltestelle entsteht dadurch ein Bereich besonders starker Gefährdung der Passanten. Es sollte also untersucht werden, bei welchen Kfz-Belastungen das vielleicht gerade noch funktioniert (ohne gegenseitige Behinderung wohl gemerkt). Bei den im Verkehrskonzept angenommenen Parametern ist das zu bezweifeln.</p>	<p>beispielsweise im Ausfahrtbereich der ÖPNV Haltestelle Museum in Richtung Norden erfolgreich praktiziert, trotz der gegenwärtig sehr hohen Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr. Insoweit wird insbesondere unter den Bedingungen einer Entlastung vom Kfz-Verkehr im Rahmen der Umgestaltung der Kavaliertstraße weiterhin die Bevorzugung des ÖPNV sichergestellt und gleichzeitig der Straßenraum zu Gunsten der Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr aufgeteilt.</p> <p>Die geplante Zentralhaltestelle ist beidseitig mit Haltestellenkaps ausgerüstet. Diese Haltestellenform zeichnet sich durch einen hohen Wartekomfort (größere Wartebereiche gegenüber allen anderen Haltestellenformen) sowie einen ausgezeichneten Ein- und Ausstiegskomfort (keine Fahrbahn zwischen ÖPNV-Fahrzeug und Wartebereich) aus. Dies gewährleistet einen hohen Sicherheitsstandard für die Fahrgäste beim Ein- und Ausstieg auch für mobilitätseingeschränkte Personen (s. RAST 06, S. 99 -100). Eine besonders starke Gefährdung von Passanten ist nicht zu erwarten, da sowohl die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs als auch die Kfz-Verkehrsstärke gegenüber dem gegenwärtigen Zustand deutlich gesenkt wird. Schon für die Realisierung des 1. Bauabschnittes zwischen der Friedrichstraße und der Friedrich-Naumann-Straße ist die Verkehrsbelastung von gegenwärtig ca. 19.000 Kfz/24h auf mindestens 12.000 Kfz/24h zu senken. Dies ist das Ergebnis einer verkehrstechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2012, die eine gute Verkehrsqualität im Bereich des 1. Bauabschnittes bereits bei einer Verkehrsbelastung von ca. 12.000 Kfz/24h nachweist. Für die Umsetzung des Gesamtprojekts Neumarkt bis Museumskreuzung wird eine weitere Verkehrsentslastung der Kavaliertstraße zwischen der Friedrichstraße und der Museumskreuzung auf ca. 5.000 Kfz/24h angestrebt.</p>
--	---

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 5</p> <p>Darüber hinaus ist m. E. eine verkehrliche Untersuchung erforderlich, in welche Straßenzüge der Kfz-Verkehr verlagert werden kann und welche Maßnahmen dort ergriffen werden müssen, um den Mehrverkehr verträglich abzuwickeln.</p> <p>Hinweis: Die Stellungnahmen 6 bis 20 wurden während des Bürgerforums am 17.04.2013 mündlich vorgetragen und wurden als Gedächtnisprotokoll durch das Tiefbauamt fixiert.</p> <p>Stellungnahme 6</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Warum gibt es in der Kavaliertstraße noch kein Durchfahrtsverbot für LKW? Damit könnte man sofort eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität herbeiführen. ▪ Im Rahmen der Verbesserung der Attraktivität der Innenstadt und der Kavaliertstraße sollte der Standort für das Bauhausmuseum im Stadtpark bevorzugt werden. 	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Wirkungen konkreter verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Verkehrsentlastung der Kavaliertstraße sind im Rahmen einer verkehrsplanerisch-verkehrstechnischen Untersuchung zu ermitteln und hinsichtlich ihrer Verdrängungseffekte im Straßennetz zu bewerten. Dies ist eine Basis für die notwendigen politischen sowie verkehrsbehördlichen Entscheidungen und eine Voraussetzung für die Nachvollziehbarkeit aller mit der Verkehrsentlastung der Kavaliertstraße in Zusammenhang stehenden kommunalpolitischen Beschlüsse und verkehrsbehördlichen Anordnungen.</p> <p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung: Eine Sperrung der Kavaliertstraße zwischen Friedrichstraße und Askanischer Straße für Lkw-Verkehr mit einer Tonnage von mehr als 3,5 Tonnen ist Bestandteil des Umgestaltungskonzepts (s. S. 24 Erläuterungsbericht).</p> <p>Ein Standort für ein Bauhausmuseum im Stadtpark kollidiert nicht mit dem Umgestaltungskonzept Kavaliertstraße. Eine Standortentscheidung muss und wird deshalb nicht im Rahmen des Umgestaltungskonzepts Kavaliertstraße getroffen. Gleiches gilt auch für den Zeitpunkt des Lkw-Verbots.</p>
---	---

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 7</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Konzept für die Kavaliertstraße ist gut. Es sollte eine zügige Umsetzung angestrebt werden und nicht nur Ankündigungen wie im Super Sonntag am 26.04.2009. ▪ Zur Innenstadtentlastung sollte der LKW-Verkehr verlagert werden. <p>Stellungnahme 8</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Einbeziehung der anliegenden Gebäudeeigentümer in den Planungsprozess ist wichtig, damit ein gutes Gesamtensemble entsteht. ▪ Verbesserungen sind im öffentlichen Verkehrsraum, aber auch an den vorhandenen Gebäuden dringend erforderlich. 	<p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die zügige Umsetzung wurde im Rahmen eines Grundsatzbeschlusses des Stadtrates (BV/298/2013/VI-66) als Zielstellung bestätigt. Eine Sperrung der Kavaliertstraße zwischen Friedrichstraße und Askanischer Straße für Lkw-Verkehr mit einer Tonnage von mehr als 3,5 Tonnen ist Bestandteil des Umgestaltungskonzepts (s. S. 24 Erläuterungsbericht).</p> <p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Beteiligung an der Offenlage war nicht beschränkt. Vertreter der Gebäudeeigentümer haben jedoch keine schriftlichen Stellungnahmen abgegeben. Ungeachtet dessen wird durch die Stadtverwaltung mit Gebäudeeigentümern das Gespräch gesucht, um Möglichkeiten für die Verbesserung des Gesamteindrucks der Kavaliertstraße ausloten zu können, da unbestritten nicht nur der öffentliche Verkehrsraum einer Aufwertung bedarf.</p>
---	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 9</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wird vorgeschlagen, den Standort Stadtpark für das Bauhausmuseum zu favorisieren. <p>Stellungnahme 10</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Maßnahme wird mit dem Hinweis befürwortet, dass an die Bewohner gedacht werden muss, die durch die Aktivitäten in den vergangenen Jahren schon massive Abriss-, Bau- und Lärmbelastungen ertragen mussten. ▪ In der Planung sollte darauf geachtet werden, dass die Lärmbelastung reduziert wird. 	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung: Ein Standort für ein Bauhausmuseum im Stadtpark kollidiert nicht mit dem Umgestaltungskonzept Kavalerstraße. Eine Standortentscheidung wird jedoch nicht im Rahmen des Umgestaltungskonzepts Kavalerstraße getroffen.</p> <p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Das im Umgestaltungskonzept für die Kavalerstraße verankerte Verkehrskonzept sichert durch die Verkehrsberuhigung der Kavalerstraße (Verlagerung des Kfz-Verkehrs, Minderung der zulässigen Geschwindigkeit usw.) eine dauerhafte Reduzierung des Verkehrslärms. Maßnahmen zur Lärminderung während der Baudurchführung sind nicht Gegenstand des Konzepts. Diese werden jedoch in der weiteren Fachplanung berücksichtigt.</p>
---	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 11</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wird vorgeschlagen, sich mit dem Eigentümer des ehemaligen HO-Kaufhauses auseinanderzusetzen, um die Aufwertung der alten Fassade zu erwirken. ▪ Die Museumskreuzung ist ein Stadtplatz, der in seiner Gestaltung sowie Nutzung aufgewertet werden sollte. In dem Zusammenhang ist die Nutzung der vorhandenen Geschäfte zu optimieren. ▪ Es wird die Verkehrsberuhigung (Verkehrsverlagerung und Geschwindigkeitsreduzierung) in der Kavaliertstraße gefordert. <p>Stellungnahme 12</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Durchgangsverkehr muss aus der Innenstadt verdrängt werden. ▪ Die Befestigung der Gehwege in der Kavaliertstraße sollte im Interesse der Fußgänger überwiegend mit Gehwegplatten erfolgen. Um eine gute Begehbarkeit zu sichern, sollten Steinplatten wie auf dem Marktplatz verlegt werden. 	<p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Beteiligung an der Offenlage war nicht beschränkt. Vertreter der Gebäudeeigentümer haben jedoch keine Stellungnahmen abgegeben. Ungeachtet dessen wird durch die Stadtverwaltung mit Gebäudeeigentümern und darüber hinaus auch mit Geschäftsinhabern das Gespräch gesucht, um Möglichkeiten für die Verbesserung des Gesamteindrucks der Kavaliertstraße ausloten zu können, da nicht nur der öffentliche Verkehrsraum einer Aufwertung bedarf. Die Entscheidung über Sanierungs- und Aufwertungsmaßnahmen an privaten Gebäuden obliegt jedoch den Eigentümern. Das im Umgestaltungskonzept für die Kavaliertstraße verankerte Verkehrskonzept sieht die Verkehrsberuhigung der Kavaliertstraße (Verlagerung des Kfz-Verkehrs, Minderung der zulässigen Geschwindigkeit usw.) vor. Ebenfalls im Umgestaltungskonzept verankert ist die Aufwertung der Museumskreuzung.</p> <p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Das im Umgestaltungskonzept für die Kavaliertstraße verankerte Verkehrskonzept sieht die Verkehrsberuhigung der Kavaliertstraße (Verlagerung des Kfz-Verkehrs, Minderung der zulässigen Geschwindigkeit usw.) vor. Dies betrifft auch die Verdrängung des Durchgangsverkehrs. Das Umgestaltungskonzept sieht Plattenbeläge vor. Die Nutzungsdauer von Naturstein (z.B. Lausitzer Granit) liegt über der Nutzungsdauer von Betonplatten. In der weiteren Planung ist deshalb der Einsatz von Natursteinbelägen zu prüfen.</p>
---	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 13</p> <p>ADAC</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Planungskonzept wird befürwortet, die Verkehrsberuhigung auf 20 km/h wird begrüßt. Nun ist es notwendig eine verkehrstechnische Untersuchung durchzuführen, um die notwendige Verkehrsverlagerung zu untersuchen. 	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Wirkungen konkreter verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Verkehrentlastung der Kavalerstraße sind im Rahmen einer verkehrsplanerisch-verkehrstechnischen Untersuchung zu ermitteln und hinsichtlich ihrer Verdrängungseffekte im Straßennetz zu bewerten. Dies ist eine Basis für die notwendigen politischen sowie verkehrsbehördlichen Entscheidungen und eine Voraussetzung für die Nachvollziehbarkeit der mit der Verkehrentlastung der Kavalerstraße in Zusammenhang stehenden kommunalpolitischen Beschlüsse und verkehrsbehördlichen Anordnungen.</p>
<p>Stellungnahme 14</p> <ul style="list-style-type: none"> Da ausreichend Parkplätze vorhanden sind, sollten in der Kavalerstraße keine Parkplätze vorgesehen werden. 	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Einordnung einer begrenzten Anzahl von Kurzzeitparkplätzen zwischen der Friedrich-Naumann-Straße und dem Lily-Herking-Platz entspricht dem gültigen Verkehrsentwicklungsplan und dient der besseren Erreichbarkeit des dortigen Einzelhandels.</p>

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 15</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau als Oberzentrum sollte nicht alle Konzepte zerreden, sondern endlich anfangen das Konzept umzusetzen.</p> <p>Stellungnahme 16</p> <p>ADFC</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der ADFC unterstützt die Bemühungen der geplanten konsequenten Verkehrsverlagerung. ▪ In der Stadt Dessau-Roßlau hat der Radverkehr einen hohen Binnenverkehrsanteil. Der Radverkehr ist noch mehr zu fördern. ▪ Die Planung wird begrüßt, insbesondere die Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h. Auch die Radverkehrslösung wird befürwortet. ▪ Der ADFC kündigt eine ausführliche schriftliche Stellungnahme im Rahmen der Offenlage an (s. Stellungnahme 21). 	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Stärkung der Innenstadt und insbesondere die Erhöhung der Attraktivität der Kavalerstraße sind zentrale kommunalpolitische Ziele, die in allen grundlegenden Konzepten zur Stadtentwicklung (Leitbild der Stadt Dessau-Roßlau, Zentrenkonzept, Verkehrskonzept usw.) ihren Niederschlag gefunden haben. Die zügige Umsetzung des Konzepts wurde im Rahmen eines Grundsatzbeschlusses des Stadtrates (BV/298/2013/VI-66) als Zielstellung bestätigt. Die Einordnung der finanziellen Mittel für die schrittweise Realisierung der Umgestaltung der Kavalerstraße in die jährliche Haushaltsplanung bleibt der jeweiligen Haushaltsdiskussion vorbehalten.</p> <p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Das im Umgestaltungskonzept für die Kavalerstraße verankerte Verkehrskonzept sieht die Verkehrsberuhigung der Kavalerstraße (Verlagerung des Kfz-Verkehrs, Minderung der zulässigen Geschwindigkeit usw.) vor. Dies betrifft auch die Förderung des Radverkehrs durch die nachhaltige Verbesserung der Bedingungen im fließenden und ruhenden Radverkehr.</p>
--	---

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalierstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 17</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Konzept und der modulare Ansatz (Ausbaustufen) werden befürwortet. ▪ Die Anlieger sollten noch intensiver mit eingebunden werden. Eine zielgerichtete Ansiedelung sollte befördert werden. <p>Stellungnahme 18</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Grünanlage auf dem Neumarkt überfordert die Stadt, da die Stadt schon genügend ungepflegte Grünflächen besitzt. 	<p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die im Umgestaltungskonzept für die Kavalierstraße verankerte Ausbaustrategie sieht eine schrittweise Realisierung des Gesamtvorhabens vor, da die Umgestaltung im Rahmen nur einer Baumaßnahme aus finanzieller Sicht unrealistisch ist. Im Rahmen der weiteren Fachplanung werden, wie bereits während der Konzeptplanungsphase, die Anlieger intensiv beteiligt. Die zielgerichtete Ansiedelung von Gewerbetreibenden ist eine kontinuierliche Aufgabe der städtischen Wirtschaftsförderung.</p> <p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Grünflächen, Gehwege, Fahrbahnen, Bänke Fahrradständer und vieles mehr sind Bestandteil der geplanten Umgestaltung der Kavalierstraße. Alle Anlagen erfordern eine dauerhafte Pflege durch die Stadt Dessau-Roßlau. Ein Verzicht auf Grünflächen würde sich auf die Aufenthaltsqualität, Stadtbild und Stadtökologie negativ auswirken und damit der angestrebten Aufwertung der Kavalierstraße entgegenstehen.</p>
--	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 19</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Planung wird befürwortet, da Bedarf für ein höheres Niveau in der Kavaliertstraße besteht. Dennoch wird befürchtet, dass es die Einkaufsmeile wie früher nicht wieder geben wird. 	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Das Büro zectorarchitects war Sieger des europaweiten Architekturwettbewerbs EUROPAN 10 zur Umgestaltung der Kavaliertstraße. Insbesondere die intensive Analyse und Beachtung der besonderen Merkmale und Potentiale der Kavaliertstraße im Planentwurf von zectorarchitects sowie die intensive Einbindung des Siegerentwurfs in den historischen Kontext des Stadtraums (z. B. Neumarkt) berücksichtigen in besonderer Weise die Geschichte dieser zentralen und stadtgeschichtlich bedeutenden Straße in Dessau. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Kavaliertstraße nach historischem Vorbild wieder aufgebaut wird. Dies wäre weder im Sinne der vielfältigen Nutzungsanforderungen, die an einen innerstädtischen Straßenraum in der Gegenwart gestellt werden, noch im Interesse eines auf großzügige Verkaufsflächen orientierten Handels.</p>
<p>Stellungnahme 20</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Innenstadt braucht dringend eine höhere Attraktivität. Die Kavaliertstraße ist ein wichtiger Teil des gefühlten Zentrums von Dessau-Roßlau. Eine Aufgabe besteht darin, mit den Händlern zusammenzuarbeiten und den Straßenverkehr zu verringern. 	<p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Das im Umgestaltungskonzept für die Kavaliertstraße verankerte Verkehrskonzept sieht die Verkehrsberuhigung der Kavaliertstraße (Verlagerung des Kfz-Verkehrs, Minderung der zulässigen Geschwindigkeit usw.) vor. Dies sichert in Verbindung mit der geplanten baulichen Umgestaltung eine Verbesserung der Attraktivität des innerstädtischen Straßenraumes. Die enge Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden und den Gebäudeeigentümern in der Kavaliertstraße war und wird auch künftig sichergestellt.</p>

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 21</p> <p>Anhang 1: Stellungnahme zur Entwurfsplanung Kavaliertstraße des ADFC Grundsatzbemerkungen</p> <p>Die vorliegenden Anmerkungen zur Kavaliertstraße fügen sich ein in die Beiträge des ADFC zum Masterplan Innenstadt, zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept bis 2025 - INSEK 2025 (vgl. www.adfc-sachsen-anhalt.de) und in die Ideenskizze zum Radverkehr Innenstadt (vgl. Präsentation AG Fahrradfreundliche Stadt April 2013 und Anhang 2) in der die Umgestaltung der Kavaliertstraße ein Baustein ist.</p> <p>Grundsätzliches Ziel dieser aufeinander aufbauenden Beiträge ist es Voraussetzungen für mehr Radverkehr in der Innenstadt zu schaffen. Attraktivität und Vitalität der Innenstadt sind für den ADFC direkt mit sicherer und komfortabler Erreichbarkeit durch das Verkehrsmittel Fahrrad verbunden. Ist diese Voraussetzung erfüllt, werden zunehmend mehr Bürgerinnen motiviert „mits Rad“ die Zerbster Straße, das Johannisviertel oder die Kavaliertstraße zu besuchen.</p> <p>Eine Steigerung des Radverkehrsanteils bedeutet die konsequente Verringerung des motorisierten Binnenverkehrs als Voraussetzung für die Umgestaltung der Kavaliertstraße.</p>	<p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Das im Umgestaltungskonzept für die Kavaliertstraße verankerte Verkehrskonzept verbessert die Bedingungen für den Radverkehr durch die Entlastung der Kavaliertstraße vom Kfz-Verkehr, die Minderung der zulässigen Geschwindigkeit und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Insbesondere die Vernetzung der Stadträume Johannisviertel, Zerbster Straße und Kavaliertstraße wird für Radfahrer und Fußgänger durch die erreichte Durchlässigkeit der Kavaliertstraße dauerhaft verbessert.</p> <p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Das im Umgestaltungskonzept für die Kavaliertstraße verankerte Verkehrskonzept sieht die schrittweise Entlastung der Kavaliertstraße von gegenwärtig ca. 19.000 Kfz/24h auf ca. 5.000 Kfz/24h vor. Diese Verkehrsentslastung ist nicht allein durch die Steigerung des Radverkehrsanteils erreichbar. Die entscheidende Voraussetzung ist hierfür eine stadtverträgliche Verlagerung des Kfz-Verkehrs.</p>
--	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 21</p> <p>Konsequente Verkehrsvermeidung und Lenkung schafft die anvisierten Verkehrszahlen zur deren Beruhigung. Durchgangs- und Schwerlastverkehr über das bestehende Tangentensystem führen. Für den Binnenverkehr komfortable und sichere Alternativen schaffen. Entfernungen und Topographie sind die besten Argumente zur Förderung des Radverkehrs. Dies bitten wir auch als Szenario für ein anvisiertes Verkehrsgutachten „ohne Ostrandstraße“ zu berücksichtigen, dass wir für notwendig erachten.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung: Das im Umgestaltungskonzept für die Kavaliertstraße verankerte Verkehrskonzept sieht die schrittweise Entlastung der Kavaliertstraße von gegenwärtig ca. 19.000 Kfz/24h auf ca. 5.000 Kfz/24h vor. Diese Verkehrsentslastung ist nicht allein durch (Kfz-) Verkehrsvermeidung, also durch die Steigerung des ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsanteils, sowie durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen im bestehenden Straßennetz erreichbar. Eine entscheidende Voraussetzung hierfür ist die stadtverträgliche Verlagerung des Kfz-Verkehrs, die entsprechend des städtischen Verkehrskonzepts (Verkehrsentwicklungsplan) den vollständigen Ausbau des Entlastungsstraßennetzes erfordert. In einer Zwischenstufe ist, als Voraussetzung für die Realisierung des 1. BA der Kavaliertstraße (Abschnitt Friedrichstraße bis Friedrich-Naumann-Straße) jedoch eine Verkehrsentslastung auf ca. 12.000 Kfz/24h für den sicheren und flüssigen Betrieb der Straßenverkehrsanlage notwendig. Für diese 1. Entlastungsstufe sind die Wirkungen konkreter verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Verkehrsentslastung der Kavaliertstraße im Rahmen einer verkehrsplanerisch-verkehrstechnischen Untersuchung zu ermitteln und hinsichtlich ihrer Verdrängungseffekte in das gegenwärtige Straßennetz (ohne Ostrandstraße) zu bewerten. Dies ist eine Basis für die notwendigen politischen sowie verkehrsbehördlichen Entscheidungen und eine Voraussetzung für die Nachvollziehbarkeit der mit der Verkehrsentslastung der Kavaliertstraße in Zusammenhang stehenden kommunalpolitischen Beschlüsse.</p>
---	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalierrstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 21</p> <p>Das modulare Konzept in der vorliegenden Planung halten wir für gut. Eine Durchführung des modularen Vorgehens von Außen nach Innen sehen wir problematisch. Einzelne Abschnitte wie die Stadterrasse oder der Boulevard sollten als Ganzes realisiert werden.</p> <p>Wir führen den grundsätzlichen Ansatz des Entwurfs vor dem Hintergrund einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verwirklichung von Stadterrasse und Boulevard im 1. Teil der Stellungnahme weiter aus und möchten die Vorschläge als Alternative verstanden wissen. Im 2. Teil nehmen wir Stellung zur Radverkehrsführung und zu den Abstellmöglichkeiten auf Basis des bestehenden Entwurfs.</p> <p>1. Teil: Alternative Begegnungszone Boulevard und Stadterrasse („shared space“ Kavalierrstraße)</p> <p>Der vorliegende Entwurf geht in die richtige Richtung. Außer dem Schwerlastverkehr sollen weiterhin alle Verkehrsträger die Kavalierrstraße nutzen können. Eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Mischverkehr mit Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und Rücksichtnahme auf Fußgänger – ohne Spielmöglichkeit auf der Fahrbahn) sehen wir als Grundlage an. Um die Idee der Stadterrasse und des Boulevards mit Leben zu füllen und zu verwirklichen, unterstützen wir den Wegfall von Barrieren.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die günstigste Bauvariante ist unbestritten der vollständige Ausbau einzelner Straßenabschnitte über den gesamten Straßenquerschnitt (Geh-, Radwege, Fahrbahn und Gleisanlagen). Die zügige Umsetzung des gesamten 1. BA der Kavalierrstraße (Abschnitt Friedrichstraße bis Friedrich-Naumann-Straße) wurde im Rahmen eines Grundsatzbeschlusses des Stadtrates (BV/298/2013/VI-66) als Zielstellung bestätigt.</p> <p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung: Das im Umgestaltungskonzept für die Kavalierrstraße verankerte Verkehrskonzept sieht die Verkehrsberuhigung der Kavalierrstraße (Verlagerung des Schwerverkehrs, Minderung der zulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h, Abbau bestehender Barrieren usw.) vor. Der für die Kavalierrstraße gemäß Verkehrskonzept vorgesehene verkehrsberuhigte Geschäftsbereich ist jedoch kein Bereich, der als Mischverkehrsfläche definiert werden kann, in dem Fußgänger wie in Verkehrsberuhigten Bereichen den Vorrang haben. Die Forderung nach einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer widerspricht dem geltenden Straßenverkehrsrecht. Die Möglichkeiten der Fahrbahnquerung durch Fußgänger werden jedoch maßgeblich durch den Wegfall von Barrieren, die Minderung der zulässigen Geschwindigkeit und die Reduzierung des Kfz-Verkehrs verbessert.</p>
--	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 21</p> <p>Wir möchten in der Gestaltung und Wahrnehmbarkeit als Begegnungszone jedoch einen Schritt weiter gehen.</p> <p>Die sichtbare Trennung der Fahrbahn mit Schienen als zentrales Asphaltband vom Radverkehr in Form von Schutzstreifen und dem daran anschließenden anders gestalteten Fußgängerbereich erzeugt das stereotype Anspruchsdenken bei den meisten Fahrzeugführern. Der KFZ-Verkehr beharrt möglicherweise auf seinem Recht der alleinigen Fahrbahnnutzung, die Radfahrer wollen ungehindert auf dem Schutzstreifen fahren und die Menschen, die flanieren wollen, werden möglicherweise wieder mit einer Barriere aus fließendem Verkehr konfrontiert, wenn sie auf der Stadtterrasse oder dem Boulevard queren und kreuzen wollen. Deswegen empfehlen wir für die weitere Diskussion zwischen Ratsgasse und Friedrich-Naumann Straße eine einheitliche Oberflächengestaltung, die zumindest visuell den Eindruck einer zusammenhängenden Fläche vermittelt. Die Fahrbahn sollte den Querschnitt des Entwurfs plus Querschnitt Fahrrad-Schutzstreifen haben und durch einen entsprechenden Niveauunterschied für Menschen mit Handicap gekennzeichnet sein. Die Radverkehrsführung erfolgt wie im Teil 2 vorgeschlagen. Da aus bereits bestehenden Konzepten dieser Art bekannt ist, dass der ruhende Verkehr zum Problem werden kann, weil zum einen „wild“ gehalten und geparkt wird und zum anderen Unübersichtlichkeit entsteht, sollte die Fahrbahn plus Querschnitt Schutzstreifen mit Hilfe von weichen Strukturelementen (Poller, Sitzgelegenheiten, Stadtgrün) vergleichsweise eindeutig entlang des Niveauunterschieds abgegrenzt werden.</p>	<p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen gelten die Bestimmungen der StVO. Regelungen zu einer „Begegnungszone“ sind gegenwärtig nicht Gegenstand der StVO. Auf der Grundlage des § 45 StVO können durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche angeordnet werden. „Begegnungszonen“ können aus vorgenannten Gründen nicht angeordnet werden. Ungeachtet dieser Tatsache widerspricht eine einheitliche Oberflächengestaltung auch der angestrebten Gestaltungsphilosophie, die beispielweise als wichtiges Erkennungszeichen in den wichtigen Fußgängerquerungsbereichen durch Belagwechsel die Fahrbahn optisch unterbricht, zugunsten einer guten Erkennbarkeit der wichtigsten Querungsstellen für den Fußgänger- und Radverkehr. Auch bei aktuellen Projekten zur innerstädtischen Straßenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung ist festzustellen, dass die Abgrenzung der Fahrbahn von den Seitenräumen durch Material, Bordlinien, Bäume und sonstige Einbauten (Neue Straße in Ulm, Opernplatz in Duisburg, Bahnhofstraße in Aalen) geübte Planungspraxis ist, die eine bessere und sichere Verträglichkeit der Verkehrsarten untereinander ermöglichen. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die mit der Konzeptplanung zur Umgestaltung der Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße verfolgten Entwurfsgrundsätze denen der beispielsweise in der Schweiz und in Österreich zulässigen Begegnungszonen nicht widersprechen.</p>
--	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 21</p> <p>Sieben zusätzliche PKW Stellplätze verändern u. E. nicht grundsätzlich die Situation, so dass die bestehende Anzahl belassen werden sollte und auf den Bereich zwischen Lilly-Herking Platz und Magnet Kaufhaus (Geschäfte unmittelbar am Straßenrand) beschränkt bleiben könnte. Die Parkflächen sind entsprechend eindeutig zu kennzeichnen. Auf diese Weise können die Platzsituationen ohne ruhenden Verkehr bleiben und die Übersichtlichkeit zum queren und kreuzen bleibt bestehen. Das Konzept funktioniert in der Praxis auch bei Verkehrsstärken von bis zu 14.000 KFZ/24 Std. und in viel komplexeren Knoten- und/oder Platzsituationen. Eine gute Übersicht zu dem Thema mit hilfreichen Empfehlungen findet sich im Anhang 3. Es basiert auf inzwischen vorliegenden Erfahrungen. Eine weitere wichtige Voraussetzung ist im Fall der Kavaliertstraße ebenfalls erfüllt, da mit einer Länge von ca. 300m bis 400m dieser Abschnitt nicht zu lang ist. Der hier vorgestellte Ansatz berücksichtigt bereits Erfahrungen, die in anderen Kommunen gewonnen wurden. Die Lichtsignalanlagen haben einen gewissen Charme für den Bereich der Zentralhaltestelle (vgl. Teil 2) sind aber zur Verwirklichung dieses Ansatzes nicht erforderlich. Der ADFC ist der Ansicht, dass mit Hilfe des geschilderten Konzepts die Verkehre flüssiger werden, zumal bei Bus- und Straßenbahnhalt an der Zentralhaltestelle ohnehin für Kfz- und Radverkehr eine Wartephase entsteht.</p>	<p>Den Hinweisen wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Verbesserung der Parkraumsituation für den Kfz-Verkehr in der Kavaliertstraße entspricht dem Stadtratsbeschluss zum städtischen Verkehrsentwicklungsplan und dient der besseren Erreichbarkeit des dortigen Einzelhandels. Der Einsatz von Fußgängersignalanlagen ist im Rahmen der weiteren Fachplanung zu präzisieren. Die notwendigen verkehrstechnischen Untersuchungen werden zeigen, ob und an welchen Stellen Fußgängersignalanlagen erforderlich sind. Ungeachtet dessen wird davon ausgegangen, dass durch die schrittweise Verkehrsentlastung, die Herausnahme des Schwerverkehrs und die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h signalgesicherte Fußgängerquerungen zwischen den LSA-Knoten Kavaliertstraße/ Friedrich-Straße und Museumskreuzung zunehmend nicht mehr erforderlich sind.</p>
--	---

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalierstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 21</p> <p>2. Teil: Radverkehrsführung Stadterrasse und Boulevard (vorliegender Entwurf)</p> <p>Die grundsätzliche Führung als Schutzstreifen nach ERA 2010 zusätzlich zum Querschnitt der Fahrbahn in der max. Breite sehen wir als den richtigen Ansatz. Wir möchten aber trotzdem zu bedenken geben, dass dadurch eine Änderung von getrenntem Radweg und bestehendem Radfahrstreifen in die Ausführung Schutzstreifen mit gestrichelter Abgrenzung erfolgt. Das entspricht aus historischen Gründen weiterhin nicht der Erfahrungswelt der meisten RadfahrerInnen in Dessau. Zudem hegen wir große Bedenken, dass dies auch viele KFZ-Fahrer dazu verleitet im Geschäftsbereich die Flächen als Halte- und Parkmöglichkeit zu nutzen. Das erzeugt dann wieder Unmut und Vollzugsdruck. Deswegen die Anregung eventuell doch einen Radfahrstreifen zu markieren, der dann zu den Längsparkstreifen mit Markierung mindestens 2,00m Breite aufweist, auch wenn dies die ERA bei den geplanten Belastungsbereichen nicht vorsieht.</p> <p>Sollten im Konzept der Begegnungszone wiedererwarten Konflikte zwischen Fahrrad- und KFZ-Nutzung entstehen ist es im Übrigen im Nachhinein möglich Schutzstreifen und/oder Fahrradpiktogramme zu markieren.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Grundlage der Führung des Radverkehrs im Planungsreich der Konzeptplanung sind die gegenwärtig gültigen Vorschriften und Empfehlungen (StVO, ERA 2010 usw.). Ein wesentliches Kriterium für die Wahl der Führungsformen für den Radverkehr (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen usw.) ist die Kfz-Belastung der Straße. Das im Umgestaltungskonzept für die Kavalierstraße verankerte Verkehrskonzept sieht die Entlastung der Kavalierstraße in einem 1. Schritt auf ca. 12.000 Kfz/24h vor. Unter Beachtung dieser Verkehrsbelastung sind Schutzstreifen gemäß ERA begründbar, die Anlage von Radfahrstreifen nicht. Ungeachtet dieser Aussage der Konzeptplanung wird die endgültige Entscheidung über die Führung des Radverkehrs im Rahmen der noch ausstehenden Fachplanung und auf der Grundlage der dann gültigen Vorschriften und Empfehlungen gefällt.</p>
---	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavallerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 21</p> <p>Der neuralgische Punkt aus Sicht des Radverkehrs ist sicherlich die Zentralhaltestelle (vgl. Anhang 4). In der geplanten Standardvariante werden die Schutzstreifen von der zentralen Fahrbahn in den Außenbereich geführt. Es bleibt jedoch unklar als was. Vermutlich wird es den Charakter von „Radfahrer frei“ erhalten. Auf diese Weise geht die Führung besonders auf der Ostseite auf unmittelbarer Höhe des Eingangs zum Rathaus-Center in den Fußgängerbereich über. Also an einer Stelle mit gesteigertem Konfliktpotential bzw. mit vielen Fußgängern und zudem einer Verengung des gesamten Querschnitts. Hinzu kommt, dass ein solch deutlicher Richtungswechsel mit zwei Kurven von den Fußgängern anders wahrgenommen wird und aus Sicht der Radfahrer Richtungswechsel grundsätzlich für Unübersichtlichkeit sorgen gegenüber einer klar einsehbaren Verkehrssituation durch gerade Linienführung. Dies gilt auch für die Westseite wenngleich dort das Konfliktpotential nicht so hoch ist. Die Möglichkeit den Schutzstreifen auf die Fahrbahn zu führen ist ebenfalls als kritisch zu beurteilen, da in sehr spitzen Winkel die Schienen gequert werden müssten. Zudem müssten sich die Radfahrer in den fließenden Verkehr einordnen, wenn in der Haltestelle kein Bus oder eine Straßenbahn hält.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Führung der Radfahrer im Abschnitt der Zentralhaltestelle wird in der Konzeptplanung zur Umgestaltung Kavallerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße in zwei richtliniengerechten Varianten vorgeschlagen (s. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 Punkt 3.12). In der ersten Variante werden die Radfahrer auf einem Radweg hinter den Bahnsteigen im Seitenraum und in der zweiten Variante über den Bahnsteig auf einem angehobenen Radweg geführt. Die Vorteile der ersten Variante überwiegen, da im Gegensatz zur zweiten Variante ein Anhalten des Radverkehrs in den Zeiträumen des ÖPNV-Fahrgastwechsels nicht notwendig ist und Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Nutzern von Bus und Straßenbahn im Bereich der Bahnsteigkante grundsätzlich ausgeschlossen werden können. Aufgrund der großzügigen Seitenräume sowohl im Bereich des Stadtparks als auch im Bereich des Rathauscenters ist eine Radwegführung im Seitenraum unproblematisch und wird Gegenstand der weiterführenden Planungen.</p>
---	---

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 21</p> <p>Auf Grund der genannten Bedenken empfiehlt der ADFC den Radverkehr nach Prinzipskizze (Bild 28, S. 35) der ERA 2010 als angehobene Radverkehrsfläche in gerader Linie zu führen. Dafür sollten die Wartehäuschen möglichst weit in den Gehwegbereich zurückversetzt werden um einen möglichst großen Querschnitt zu erhalten. Auf der Westseite steht dafür genug Platz zur Verfügung, auf der Ostseite sind ebenfalls 5m möglich, so dass genügend Querschnitt zwischen geschütztem Wartebereich und Haltestellenkante realisierbar erscheint. In dem Alternativvorschlag ist der Querschnitt sehr schmal. In dem vorliegenden Entwurf sind Lichtsignalanlagen zur Querung Ratsgasse und Eingang Rathaus-Center angedacht, so dass im Falle eines Bus- oder Straßenbahnhalts zusätzlich die Möglichkeit besteht einen potentiellen Konflikt beim Ein- und Aussteigen mit entsprechenden Lichtzeichen zu vermeiden, so wie es in vielen Städten mit Straßenbahnverkehr auf der Fahrbahn zum Ein- und Aussteigen erfolgt. Im Konzept der Begegnungszone ist zu überlegen, ob die Halte von Bus- und Straßenbahn ebenfalls mit Lichtsignal gesichert werden. Nach Ansicht des ADFC und Erfahrungen aus Städten mit entsprechenden Konstellationen nehmen Verkehrsteilnehmer hier jedoch automatisch Rücksicht.</p> <p>Die grundsätzlich gewollte Attraktivitätssteigerung ginge auf Grund der unübersichtlichen Linienführung des Entwurfs sehr zu Lasten der Radfahrer und würde einen Konfliktherd zwischen Radfahrern und Fußgängern schaffen, der nicht gänzlich der jetzigen Situation, auf Grund der schlechten Erreichbarkeit, unähnlich wäre.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Führung der Radfahrer im Abschnitt der Zentralhaltestelle wird in der Konzeptplanung zur Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße in zwei richtliniengerechten Varianten vorgeschlagen (s. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 Punkt 3.12). In der ersten Variante werden die Radfahrer auf einem Radweg hinter den Bahnsteigen im Seitenraum und in der zweiten Variante über den Bahnsteig auf einem angehobenen Radweg geführt. Die Vorteile der ersten Variante überwiegen, da im Gegensatz zur zweiten Variante ein Anhalten des Radverkehrs in den Zeiträumen des ÖPNV-Fahrgastwechsels nicht notwendig ist und Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Nutzern von Bus und Straßenbahn im Bereich der Bahnsteigkante grundsätzlich ausgeschlossen werden können. Aufgrund der großzügigen Seitenräume sowohl im Bereich des Stadtparks als auch im Bereich des Rathauscenters ist eine Radwegführung im Seitenraum unproblematisch und wird Gegenstand der weiterführenden Planungen.</p>
--	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 21</p> <p>Die Radverkehrsführung über „befahrbare Baumscheiben“ lehnt der ADFC auf Grund bestehender negativer Praxiserfahrungen ab. Hierzu finden sich im Stadtgebiet einige Beispiele.</p> <p>Am Knoten Kavaliertstraße/Friedrichstraße empfehlen wir für linksabbiegende Radfahrer einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen auf der Fahrbahn, eine Fahrradschleuse oder direktes Linksabbiegen mit freiem Einordnen vor dem Kreuzungsbereich. Ebenso am Knoten Kavaliertstraße/Askanische Straße. Diese Art der vereinfachten Möglichkeit zum Linksabbiegen für Radfahrer ist in vielen Städten gängige Praxis und ein Mittel der Radverkehrsförderung (vgl. ERA S. 43 ff)</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Vermeidung einer Radverkehrsführung über Baumscheiben ist ein Planungsgrundsatz in der Stadt Dessau-Roßlau. Ausnahmen sind nur in Bereichen mit nicht veränderbaren Zwangspunkten möglich (z.B. Engstellen durch Baumbestand).</p> <p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Klärung von Detailfragen zur Beschilderung und Markierung war nicht die Aufgabe der vorliegenden Konzeptplanung und ist der noch ausstehenden Fachplanung vorbehalten. Im Rahmen der Fachplanung werden Markierungs- und Beschilderungspläne erarbeitet und von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet. Im Rahmen dieser Planungsphase werden die vorgeschlagenen Möglichkeiten zur Führung der linksabbiegenden Radfahrer (z. B. aufgeweiteten Radaufstellstreifen auf der Fahrbahn, Fahrradschleuse oder direktes Linksabbiegen) diskutiert.</p>
---	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 21</p> <p>Hinweise zu Abstellmöglichkeiten</p> <p>Die Zahl von 200 Fahrradparkplätzen ist grundsätzlich zu begrüßen. Hier ist zu beachten, dass eine Projektion der jetzigen Stellflächen sicherlich schwierig ist. Ein verbessertes Angebot zum Erreichen des Rathaus-Centers und generell eine Revitalisierung des gesamten Bereichs Kavalerstraße kann auch leicht die doppelte Anzahl erforderlich machen. Besonders an Wochenenden dürften 200 Abstellmöglichkeiten nicht ausreichen. Für das Rathaus-Center sind die Plätze in direkter Umgebung zum Eingang zu realisieren, da dies die Attraktivität des Radverkehrs ausmacht so wie es im Plan dargestellt ist. Ob in der Ratsgasse nochmals so viele Stellplätze benötigt werden ist fraglich. Hier ist es wichtiger den Eingangsbereich in der Zerbster Straße unbedingt qualitativ aufzuwerten. In der Ratsgasse könnten dann noch zwei kleinere Felder mit jeweils 5 bis 10 Stellplätzen ergänzt werden. Grundsätzlich sind zertifizierte Abstellanlagen dem jetzigen Bestand vorzuziehen. Hochwertige Fahrräder sollten immer mit dem Rahmen anschließbar sein und dies ohne dabei akrobatische Übungen in Bodennähe vollführen zu müssen.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Klärung von Detailfragen zur endgültigen Verortung der Fahrradabstellanlagen und zur Art der Fahrradständer ist der noch ausstehenden Fachplanung vorbehalten. Grundsätzlich strebt die Stadt Dessau-Roßlau jedoch den überwiegenden Einsatz von Fahrradständern in Form von Anlehnbügel an.</p>
--	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavallerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>Stellungnahme 21</p> <p>Der ADFC Dessau empfiehlt für diesen Zweck den einfachsten aller Abstellbügel: „den Kreuzberger Bügel“! Im Prinzip ein Stahlrohr, das einbetoniert wird. Kostengünstig, langlebig, vergleichsweise unauffällig und jeweils für ein Fahrrad rechts und links sowie für Kinderfahrräder geeignet. Unbedingt auf Abstand achten. Es ist zu überlegen ob die Bügel sehr einfach als weitere Alternative im rückwärtigen Raum der Zentralhaltestelle und/oder zwischen den Baumscheiben aufgereiht werden können, dort ggf. sogar überdacht. Im Bereich der Post und generell auf der Stadtparkseite sind ebenfalls Stellplätze vorzusehen sowie auf dem Lilly-Herking Platz/Altes Theater – das ist derzeit ein wirkliches Manko!</p> <p>Für Fahrrad-Touristen, die mit Gepäck reisen, ist es besonders hilfreich, wenn sog. Abstellboxen bereitstehen, die es inzwischen in vielfältiger Ausführung gibt. Hier sind 5-10 Stück zunächst vorzusehen und zu prüfen wie diese angenommen werden. Idealerweise in der gedachten Verbindung Antoinettenstraße - Ratsgasse, die durchgängig befahrbar sein sollte, möglichst in Sichtweite der Zentralhaltestelle.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen teilweise gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Klärung von Detailfragen zur Art der Fahrradständer ist der noch ausstehenden Fachplanung vorbehalten. Grundsätzlich strebt die Stadt Dessau-Roßlau jedoch den überwiegenden Einsatz von Fahrradständern in Form von Anlehnbügeln an. Hinsichtlich der exakten Lage der Fahrradabstellanlagen ist eine Detaillierung erst in der Fachplanungsphase möglich. Dies gilt insbesondere für den Standort des geplanten Bauhausmuseums am Stadtpark.</p>

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

<p>Stellungnahme 21</p> <p>Ergänzende Hinweise</p> <p>Stadtterrasse und Boulevard leben von den Menschen, die sie nutzen. Das erfordert im Bereich der Zentralhaltstelle auf der Seite des Stadtparks attraktive weitere Ziele. Es bietet sich an die „Wellen“ der Zerbs-ter Straße weiterzudenken und ebenfalls für kleine Spielelemente in der Kavaliertstraße zu sorgen. Auch ist es denkbar im rückwärtigen Bereich der Zentralhaltstelle (Stadtparkseite) ein Areal mit Spielgeräten anzuordnen, der keine Konkurrenz zum Stadtparkspielplatz darstellen muss. Als Vorbild kann hier der Spiel- und Aufenthaltsbereich auf dem Bauhausplatz dienen, der sehr gut angenommen wird. Eine Aufwertung des Angebots im Teehäuschen und der Y-Häuser trägt sicherlich ebenfalls zur weiteren Belebung bei.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Konzeptplanung macht thematische Vorschläge für die Einordnung von Aktionsfeldern, die dem Verweilen, Spielen, Treffen usw. dienen sollen. Die Klärung der konkreten Anzahl, Ausstattung und Einordnung dieser Aktionsfelder erfolgt im Rahmen der noch ausstehenden Fachplanung und in Abhängigkeit von flankierenden Entwicklungen, wie beispielsweise dem geplanten Bauhausmuseum.</p>
--	---

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße
Abwägung der im Rahmen der Offenlage vom 02.04.2013-29.04.2013 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Stellungnahme

Stellungnahme

Stellungnahme 21, Anhang 2



Anhang 2: Ideenskizze Radverkehr Innenstadt

Ideenskizze Radverkehr - Innenstadt - Stand April 2013 (Beitrag z. Masterplan u. INSEK 2025)



Stellungnahme 21, Anhang 3/4



Shared Space

Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?
Beispiele und Empfehlungen für die Praxis

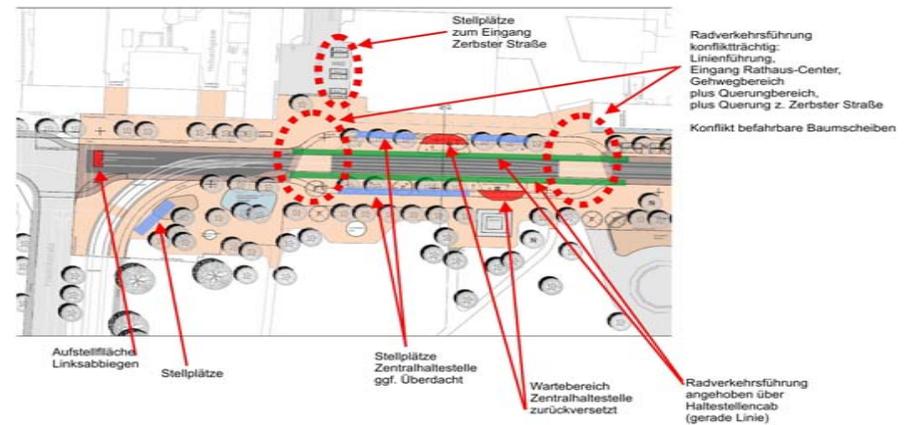
Jürgen Gerlach
Jörg Ortlepp
Heiko Voß



Hinweis: vollständiger Anhang 3 (35 Seiten) einsehbar im Tiefbauamt



Anhang 4: Plan z. Stadterrasse/ Boulevard



Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavallerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Sitzung des Beirats für Stadtgestaltung am 04.07.2013 gegebenen Hinweise	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

<p>Stellungnahme 22</p> <p>Beirat für Stadtgestaltung (Protokoll 16. Sitzung – Auszug)</p> <p>Einigkeit besteht im Beirat darüber, dass die Umgestaltungskonzeption viele weiter zu verfolgende Ideen enthält. Das Konzept wird als in sich stimmig empfunden und sollte so weiter verfolgt werden. Dennoch können die anschließenden Bereiche nicht außer Acht gelassen werden. Wichtig ist das Weiterdenken für den Bereich um die Museumskreuzung wie auch den Neumarkt, um Brüche zu vermeiden.</p> <p>Auch der aktuelle Beschluss der Landesregierung über die Errichtung eines Bauhausmuseums an der nordöstlichen Stadtparkecke, die der geplanten Wiederherstellung des Neumarktes eine neue städtebauliche Bedeutung verleiht, stärkt die Zentralität der Innenstadt und wird durch die Umgestaltungsplanung der Kavallerstraße optimal unterstützt, wenn nicht nur rein museale Angebote integriert werden. Wichtig ist dem Beirat, dass in der folgenden Planung darauf geachtet wird, dass durch den Museumsbau dem Stadtpark keine Hinterhofecke entsteht und der Neumarkt zur Langen Gasse hin eine neue Raumkante erhält.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, da sie mit den Planungsgrundsätzen der Konzeptplanung zur Umgestaltung der Kavallerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße übereinstimmen.</p>
--	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Sitzung des Beirats für Stadtgestaltung am 04.07.2013 gegebenen Hinweise	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

<p>Stellungnahme 22</p> <p>Beirat für Stadtgestaltung (Protokoll 16. Sitzung – Auszug)</p> <p>Nach eingehender Beratung kommt der Beirat zu folgenden Empfehlungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die perspektivische Darstellung der Kavaliertstraße mit der neuen Zentralhaltestelle und Blick auf Postturm und Johanniskirche erscheint idealisiert. Wichtig ist hier das Aufasten der Bäume und die Beachtung der historischen Sichtbeziehungen. 2. Der Schutz der Bäume vor Parkierungsschäden ist in die Planungen rechtzeitig einzubeziehen, um in der Endphase nicht auf die üblichen wartungsintensiven Notlösungen, die verbeulte Stoßstangen und geschädigte Bäume hinterlassen, zurückgreifen zu müssen. Eine Verknüpfung mit den Flexifeldern sollte geprüft werden. Bäume/Baumscheiben sollten ggf. in der Fußgängerebene zu einem Gestaltungsthema gemacht werden. 	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Notwendigkeit des Aufastens der Alleebäume in der Kavaliertstraße aus Gründen der städtebaulich gewünschten Sichtbeziehungen und Blickachsen wird in Abhängigkeit von den Erfordernissen des Baumschutzes in der weiterführenden Fachplanung abschließend geprüft.</p> <p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Details zum Baumschutz in Bereichen von Pkw-Stellplätzen sind ein Thema der weiterführenden Planung und werden im Rahmen der Fachplanung hinsichtlich möglicher Lösungsansätze abschließend geprüft.</p>
---	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Sitzung des Beirats für Stadtgestaltung am 04.07.2013 gegebenen Hinweise	
Stellungnahme	Stellungnahme

<p>Stellungnahme 22</p> <p>Beirat für Stadtgestaltung (Protokoll 16. Sitzung – Auszug)</p> <p>3. Die Flexifelder sollten geprüft und thematisch untersetzt bzw. noch offener angelegt werden, ggf. nur mit Nummern gekennzeichnet, ohne Rahmen, da diese durch wechselnde Nutzer ggf. von den tatsächlichen Bedürfnissen abweichen.</p> <p>4. Zur Ausstattung der Aktions- und Flexifelder sollte darauf geachtet werden, dass möglichst unterhaltsarme Varianten zum Einsatz kommen, da nicht fließende Brunnen oder nicht funktionierende Senkelektanten dem Image eines solchen hervorragend umgestalteten Bereichs sehr schnell schaden. Auch der Erhalt bzw. die Anpassung der Blumenbeete vorm Haushelfer kann als Flexifeld in Frage kommen.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Da die Konzeptplanung zur Umgestaltung der Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße lediglich Empfehlungen zur Ausbildung der Flexifelder gibt, wird der Hinweis im Rahmen der weiterführenden Fachplanung abschließend geprüft.</p> <p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Da die Konzeptplanung zur Umgestaltung der Kavaliertstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße lediglich Empfehlungen zur Ausstattung der Aktions- und Flexifelder gibt, wird der Hinweis im Rahmen der weiterführenden Fachplanung auch unter Beachtung der Teilaspekte Unterhalt und Betriebskosten abschließend geprüft.</p>
---	---

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Sitzung des Beirats für Stadtgestaltung am 04.07.2013 gegebenen Hinweise	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>Stellungnahme 22</p> <p>Beirat für Stadtgestaltung (Protokoll 16. Sitzung – Auszug)</p> <p>5. Begrüßt wird die Berücksichtigung der bestehenden Kunstobjekte. Wichtig ist aber auch zu beachten, dass die Zentralhaltestelle das Denkmal der Opfer des Faschismus nicht verdeckt. Das Denkmal muss weiterhin angemessen im Raum wirken können.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Da die Konzeptplanung zur Umgestaltung der Kavalerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße lediglich prinzipielle Aussagen zur Dimensionierung, Lage und Anordnung der Überdachung der Zentralhaltestelle enthält, wird der Hinweis zur geeigneten Positionierung der Haltestellenüberdachung im Rahmen der weiterführenden Fachplanung hinsichtlich einer angemessenen städtebaulichen Präsentation des Denkmals für die Opfer des Faschismus berücksichtigt.</p>

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavallerstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Sitzung des Beirats für Stadtgestaltung am 04.07.2013 gegebenen Hinweise	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

<p>Stellungnahme 22</p> <p>Beirat für Stadtgestaltung (Protokoll 16. Sitzung – Auszug)</p> <p>6. Die Radwegführung um die Zentralhaltestelle schafft ein Vorrecht für Radfahrer gegenüber den aus den öffentlichen Verkehrsmitteln quellenden oder hin eilenden Fußgängern. Bei der weiteren Planung sollte eine Gleichberechtigung dieser Verkehrsteilnehmer erwogen werden. Ggf. kann so auch der Sperrwirkung der Zentralhaltestelle etwas entgegen gewirkt werden. Die Überdachungselemente müssen die Sichtbeziehungen in der Achse der Kavallerstraße berücksichtigen.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt.</p> <p>Begründung: Die Forderung nach einer Gleichberechtigung von Fußgängern und Radfahrern widerspricht dem geltenden Straßenverkehrsrecht. Im Bereich der Zentralhaltestelle sind die Fußwege/Warteflächen dem Fußgänger vorbehalten und die baulich erkennbaren Radwege dem Radverkehr zugeordnet</p> <p>Die Führung der Radfahrer im Abschnitt der Zentralhaltestelle wird in der Konzeptplanung zur Umgestaltung der Kavallerstraße auf einem Radweg hinter den Bahnsteigen/Warteflächen im Seitenraum geführt. Dies sichert einen konfliktfreien ÖPNV-Fahrgastwechsel, da Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Nutzern von Bus und Straßenbahn im Bereich der Bahnsteigkante/Warteflächen grundsätzlich ausgeschlossen werden können.</p> <p>Aufgrund der großzügigen Seitenräume sowohl im Bereich des Stadtparks als auch im Bereich des Rathauscenters ist eine Radwegführung im Seitenraum unproblematisch und wird Gegenstand der weiterführenden Planungen.</p>
--	--

Straßenbauvorhaben: Umgestaltung Kavalierstraße zwischen Poststraße und Askanischer Straße	
Abwägung der im Rahmen der Sitzung des Beirats für Stadtgestaltung am 04.07.2013 gegebenen Hinweise	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

<p>Stellungnahme 22</p> <p>Beirat für Stadtgestaltung (Protokoll 16. Sitzung – Auszug)</p> <p>7. Insgesamt wird die Verminderung des Verkehrs begrüßt, aber darauf hingewiesen, dass der Verkehrsfluss nicht behindert werden sollte, um neue Gefährdungen durch Stop+Go zu vermeiden.</p>	<p>Dem Hinweis wird aus folgenden Gründen gefolgt.</p> <p>Begründung: Im Interesse der Förderung von Bus und Bahn ist Verkehrsstau im Bereich der Kavalierstraße zu vermeiden, da der Kfz-Verkehr und der ÖPNV gemeinsam geführt werden. Für die Realisierung des 1. Bauabschnittes zwischen der Friedrichstraße und der Friedrich-Naumann-Straße ist deshalb die Verkehrsbelastung von gegenwärtig ca. 19.000 Kfz/24h auf mindestens 12.000 Kfz/24h zu senken. Dies ist das Ergebnis einer verkehrstechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2012, die eine gute Verkehrsqualität im Bereich des 1. Bauabschnitts bereits bei einer Verkehrsbelastung von ca. 12.000 Kfz/24h nachweist. Für die Umsetzung des Gesamtprojekts Neumarkt bis Museumskreuzung wird eine weitere Verkehrsentlastung der Kavalierstraße zwischen der Friedrichstraße und der Museumskreuzung auf ca. 5.000 Kfz/24h angestrebt. Die Wirkungen konkreter verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Verkehrsentlastung der Kavalierstraße sind im Rahmen einer verkehrsplanerisch-verkehrstechnischen Untersuchung zu ermitteln und hinsichtlich ihrer Verdrängungseffekte im Straßennetz zu bewerten. Dies ist eine Basis für die notwendigen politischen sowie verkehrsbehördlichen Entscheidungen und eine Voraussetzung für die Nachvollziehbarkeit aller mit der Verkehrsentlastung der Kavalierstraße in Zusammenhang stehenden kommunalpolitischen Beschlüsse und verkehrsbehördlichen Anordnungen.</p>
--	--