

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Der Oberbürgermeister -		Datum 10.04.2019
Dezernat VI	Amt Amt 66	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich

I N F O R M A T I O N

**I0102/19**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	16.04.2019	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	09.05.2019	öffentlich
Stadtrat	16.05.2019	öffentlich

Thema: Verlängerung des Tempo-30-Bereichs am Klusdamm Magdeburg

**Mit Beschluss-Nr. 2179-061(VI)18 (A0108/18) hat der Stadtrat am 05.11.2018 den Oberbürgermeister gebeten, die Verlängerung der Tempo-30-Zonen-Bereich am Klusdamm zu prüfen. Die Stadtverwaltung möchte folgendes Prüfergebnis mitteilen.**

- 1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob der Tempo-30-Bereich auf dem Klusdamm im Stadtteil Cracau der Landeshauptstadt Magdeburg auf dem Straßenabschnitt zwischen den Kreuzungen Pechauer Straße und Eigene Scholle zu verlängern ist. Der Tempo-30-Bereich soll zwischen 7 und 18 Uhr zeitlich begrenzt sein.*

Mit der I0189/17 wurde bereits die Erweiterung der Tempo-30-Zone im Bereich des Klusdamms zwischen Karl-Kühn-Weg und der Straße Steindamm angekündigt. Ein entsprechender Verkehrszeichenplan wird derzeit erarbeitet. Im weiteren Verlauf des Klusdamms bis zur Straße Alt Prester fehlen die Voraussetzungen für die Erweiterung der Tempo-30-Zone. In diesem Bereich gibt es nur auf der nordöstlichen Seite einen Gehweg. Da auf der südwestlichen Seite das Gelände der Bereitschaftspolizei anschließt, welches komplett eingezäunt ist, ist hier kein Querungsbedarf für Fußgänger gegeben. Nach § 45 Abs. 1c Satz 2 StVO darf sich die Zonenanordnung nicht auf Vorfahrtstraßen erstrecken. Der Klusdamm hat, wie auch im Antrag des Stadtrats ausgeführt, die Funktion einer Erschließungsstraße für die angrenzenden Wohngebiete. Er gehört zum innerörtlichen Vorfahrtstraßennetz. Die Einbeziehung des Klusdamms zwischen Karl-Kühn-Weg und der Straße Alt Prester in eine Tempo-30-Zone ist nicht möglich. Im Bereich der KITA wurde bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet. Sie wurde auf die weitestmögliche Strecke erweitert. Unfälle im Bereich zwischen Karl-Kühn-Weg und der Straße Alt Prester sind nicht bekannt.

Eine erhöhte Gefahrenlage i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, welche die Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung für Strecken auf 30 km/h begründet, ist hier nicht gegeben. Soweit eine unzumutbare Lärmbelastung zur Begründung herangezogen wird, wäre diese durch eine Lärmberechnung zu belegen. Mit dieser soll der Erfolg der Maßnahme rechnerisch belegt werden. Aufgrund der Beschaffenheit der Straße, der vorherrschenden Verkehrsarten und der von der Fahrbahn entfernten Wohnbebauung auf der nordöstlichen Seite ist davon auszugehen, dass hier keine Lärmreduzierung durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu erwarten ist, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h begründet. Die von den Antragstellern zum Vergleich herangezogene Lärmschutzmaßnahme Alt Westerhüsen ist aufgrund der nicht annähernd vergleichbaren Verkehrsverhältnisse nicht maßgebend.

Unfallzahlen die eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich Klusdamm/Pechauer Platz begründen liegen nicht vor. Weitere Gründe für eine Geschwindigkeitsreduzierung liegen der Straßenverkehrsbehörde ebenso nicht vor. Im Bereich der Pechauer Straße/Witzlebenstraße ist eine Fußgängerampel vorhanden. Dadurch ist das sichere Queren der Pechauer Straße möglich. Nach Rücksprache mit den MVB sind hier auch keine Probleme bekannt. Daher sind weitere Maßnahmen in diesem Bereich nicht erforderlich und auch nicht begründet.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich des Klusdamms/KITA wurde um einige Meter in Richtung Osten versetzt (siehe Anlage 1 - grün markiert).

*2. Der Oberbürgermeister wird gebeten zu prüfen, ob das Antragsziel auch oder vielleicht sogar nachhaltiger erreicht werden könnte, wenn zukünftig auf dem betreffenden Straßenabschnitt an Kreuzungen und Einmündungen derjenige Vorfahrt hat, der jeweils von rechts kommt.*

Bei der Frage, welcher Straße die Vorfahrt zu geben ist, sind grundsätzlich der Straßencharakter, die Verkehrsbelastung, die übergeordnete Verkehrslenkung, der optische Eindruck der Straße sowie der Linienverlauf öffentlicher Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Der beabsichtigten Regelung „rechts vor links“ stehen bereits die Unterschiede in Verkehrsbedeutung und Querschnitt der Straßen entgegen. Außerdem gibt das optische Erscheinungsbild des Klusdamms durch den geradlinigen Verlauf, die Baumreihe und die durchgehende Straßenbeleuchtung dem ortsfremden Benutzer den Eindruck, er befinde sich auf der wichtigeren Straße.

Dr. Scheidemann

**Anlagen**