

**Themenkatalog zur Einwohnerversammlung für die Stadtteile
Cracau/Prester am 17. April 2019
um 18.00 Uhr in der Sporthalle der Grundschule „Am Pechauer Platz“
Witzlebenstraße 1, 39114 Magdeburg**

<u>Nr.</u>	<u>Frage/Vorschlag</u>	
	<p>Schwerpunkt Verkehr: Stichpunkte: <i>Verkehrsprobleme bei Großveranstaltungen, Verkehrskonzept, Parkleitsystem, östliche Entlastungsstraße, Umgehungsstraße, dritte Elbquerung, Geschwindigkeitsbegrenzung 30km/h (Strecke, Zone), Durchfahrtsverbote LKW</i></p> <p>Umsetzung der Maßnahmen aus dem „Verkehrskonzept Veranstaltungsverkehre im Stadtraum östlich der Elbe“ I0273/07 von 2007 und I0003/10 von 2010: Das Verkehrskonzept von 2007 und 2010 sieht viele sinnvolle kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei Großveranstaltungen in Ostelbien vor, die bisher nur teilweise umgesetzt wurden. Es fehlen laut Maßnahmenliste (Anlage 5) des I0273/07 zum Beispiel die Punkte:</p> <p>(Verkehrsentwicklungsplan 2030 plus)</p>	
1.	Schutz der Wohngebietsstraßen Brückfeld und Cracau durch Ausweisung von Bewohnerparkzonen (Pkt. 1.2. der o.g. Maßnahmenliste)	
	<p><u>Antwort:</u> Hierzu wurde eine Verkehrsuntersuchung für den Teilbereich der Angersiedlung zwischen Jerichower Straße und Berliner Chaussee beauftragt. Die Untersuchung stellte die grundsätzliche Machbarkeit der Einführung einer Bewohnerparkzone heraus. Anhand neuester Erkenntnisse aus der im Jahr 2018 eingeführten Anwohnerschutzzone im Umfeld der Red Bull Arena in Leipzig sowie aus gefestigten Erfahrungen weiterer Schutzzonen in verschiedenen Großstädten in Deutschland soll im Jahr 2019 die Angersiedlung für ein Pilotmodell zur Einführung solch einer Schutzzone vertiefend untersucht werden. Die Erkenntnisse aus der pilothaften Durchführung solch eines Anwohnerschutzkonzeptes sollen für die mittelfristige Vorgehensweise in weiteren Wohnquartieren im Umfeld der Arenen herangezogen werden. Das neuartige Anwohnerschutzkonzept besteht i.d.R. aus einer (ggf. dauerhaft eingeführten) Bewohnerparkzone in Verbindung mit verschiedenen Komponenten von anlassbezogenen Schutzmaßnahmen, die mit Verkehrsleiteneinrichtungen + Absperrelementen sowie unter Personaleinsatz durchgeführt werden.</p> <p>Gemäß DS 0124/18 Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus – Beschluss der Maßnahmen (Baustein 4) (zur Zeit in Beschlussfassung – Änderungsanträge können die Maßnahmen noch ändern bzw. ergänzen) sind folgende Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems unter Einbeziehung u.a. des Bereichs Ostelbien zwecks Verkehrs- und Parkraumsteuerung bei Großveranstaltungen (Konzept) - Erstellung von Parkraumkonzepten für einzelne Problembereiche - Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren - Bessere Straßenanbindung von Cracau – Konzept für eine Dritte Elbquerung 	

	<ul style="list-style-type: none"> - Markierung Radverkehrsanlage Prester / Cracau (über Alt Prester / Genthiner- / Cracauer Straße) - Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand und im Umland auf Basis entsprechender Potentialanalysen - Ausbau der Schnittstellen des ÖPNV als CarSharing- / B+R-Standorte - Schulwegsicherung (Konzept, Umsetzungsmaßnahmen Straße/Fußwege/Querungen/LSA) - Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt (z.B Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsübergangsbereiche) - Barrierefreier öffentlicher Raum incl. Bordabsenkungen an Querungsstellen - Vermeidung langer Wartezeiten an Fußgänger-LSA (Ziel 60 s bzw. max. 90 s) - Optimierung eines (Blinden) Leitsystems für die Landeshauptstadt Magdeburg gemäß Prioritätenliste - Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten Fahrradbügeln insbesondere an Schnittstellen, ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden - Aufwertung geeigneter Straßen für den Radverkehr (Ausweisung als Fahrradstraßen) - Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweirichtungs-Radverkehr wo die Möglichkeit besteht - Optimierung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV (Bus/Straßenbahn) - Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten - Haltestelle im Schwarzkopfweg (Bereich Puppendorf) - Barrierefreier Ausbau von 3 – 4 Haltestellen pro Jahr gemäß Magdeburger Standard vorrangig bei Trassenumbau 	
2.	Errichtung von Wegweisern zur Stellplatzanfahrt (Pkt. 1.5.)	
	<p><u>Antwort:</u> Die Errichtung der Wegweiser zu den Parkplätzen erfolgte bereits 2007 in Umsetzung der Maßnahmeliste Anlage 5 der I0273/07.</p> <p>Die Sicherheitsbestimmungen bei Großveranstaltungen, insbesondere von Fußballspielen, haben sich in den zurückliegenden Jahren (zum Teil stark) geändert. Einige Parkplatzbereiche im Umfeld des Stadions werden je nach Sicherheitslage zum Abstellen von Polizeifahrzeugen benötigt bzw. als Pufferzone für die Fan-trennung eingerichtet. Daher stehen für das Abstellen von Besucherfahrzeugen nicht zu jeder Veranstaltung sämtliche Parkplätze zur Verfügung. Aus diesem Grund kann mit einem statischen Parkleitsystem nur ein Teil der Parkplätze ausgewiesen werden. Ein statisches Wegweisungs- und Parkleitsystem wurde bereits vor Jahren installiert.</p> <p>Dieses System kann ggf. an verschiedenen Punkten weiter qualifiziert werden. Hierzu sollten die Ergebnisse der beauftragten und derzeit in Bearbeitung befindlichen Verkehrsuntersuchung abgewartet werden.</p> <p>Ein dynamisches Parkleitsystem mit Wechselanzeigern benötigt eine fehlerfrei arbeitende Erfassung der Verkehrsströme. Dies ist für einige Parkplätze, die noch nicht über eine geordnete Zufahrt und eine Befestigung verfügen, mit Blick auf die Fehlerfreiheit der Erfassung technisch nicht machbar. Derzeit können demnach nicht alle Parkplätze in ein dynamisches Wegweisungssystem eingebunden werden.</p> <p><i>(u.a. als Maßnahme im VEP 2030plus – enthalten (siehe zu 1))</i></p>	

3.	Umgestaltung des Knotenpunktbereiches Friedrich-Ebert-Straße/Gübser Weg (Pkt. 2.1)	
	<p><u>Antwort:</u> Die Vorplanung liegt in zwei Varianten vor. Aufgrund weiterer Studien und Untersuchungen in diesem Bereich (z.B. Straßenbahnwendeschleife mit strecken-zugehörigen Haltestellen, An- und Abreise-Konzept MDCC-Arena und GETEC-Arena) ist die Planung überholt. Je nach abschließenden Erkenntnissen des An- und Abreise-Konzeptes sollte/kann die Planung weiterverfolgt werden.</p>	
4.	Errichtung von Wegweisern zur Stellplatzanfahrt – Wechselwegweisung (Pkt. 2.3)	
	s. Antwort zu 2.	
5.	Machbarkeitsstudie Straßenbahn-Anbindung Bördelandhalle/Stadion mit zwei Haltestellen und Straßenbahnwendeschleife (Pkt. 2.12)	
	<p><u>Antwort:</u> Eine Machbarkeitsstudie zur zusätzlichen Straßenbahn-Anbindung der Arenen wurde im Jahr 2011 erarbeitet. Im Rahmen einer Grobkostenschätzung wurde von Baukosten in Höhe von ca. 7 Mio. Euro (netto, ohne Grunderwerb, Stand 2011) ausgegangen. Die für eine Wendeschleife erforderliche Fläche östlich des Toom-Baumarktes befindet sich nicht im Eigentum der LH Magdeburg. Angesichts der zu erwartenden Infrastrukturkosten dürfte mit einer akzeptablen Wirtschaftlichkeit des Betriebes nicht zu rechnen sein.</p>	
6.	Studie zum Ausbau des dynamischen Park-Leit-Systems zu einer Zone „Veranstaltungsverkehr“ (Pkt. 2.14)	
	<p><u>Antwort:</u> Siehe auch Ausführungen zu 2 und 4. Der ostelbische Stadtraum verfügt über ein statisches Leitsystem zu Parkplätzen. Die Einbindung in das dynamische Parkleitsystem setzt die Erstellung eines Konzeptes für ein gesamtstädtisches Parkleitsystem voraus.</p>	
7.	<p><i>Empfehlungen aus I0003/10 Seite 21:</i> -Lokale Netzergänzungen im Straßen, Rad- und Fußwegenetz. -Anlage von Straßenraumumgestaltungen, Fahrbahneinengungen bzw. Querungshilfen aus Tempo-30-Konzeptionen bzw. nach dem Vorbild der Angersiedlung in Brückfeld -Ausbau der Bike-and-Ride-Stationen -Ergänzung der wegweisenden Beschilderung im Radverkehrsnetz</p> <p>Wird das Verkehrskonzept laufend fortgeschrieben? Wann werden die Maßnahmen endlich umgesetzt? Die Notwendigkeit einiger Vorhaben wurde schließlich schon 2007 erkannt.</p>	
	<p><u>Antwort:</u> Das Verkehrsgeschehen in Magdeburg wird fortlaufend analysiert, somit auch im ostelbischen Stadtraum. Eine vertiefende Untersuchung für die ostelbischen Stadtteile wird derzeit durchgeführt. Mit dieser Untersuchung wird erstmalig der gesamte ostelbische Stadtraum untersucht, um somit Wirkungszusammenhänge zwischen den geplanten Maßnahmen zu analysieren. Eine etwaige Umsetzung von Maßnahmen leitet sich aus dieser Untersuchung ab.</p>	

<p>8.</p>	<p><u>Schriftliche Anfrage von Herrn E. Stoll</u></p> <p>1. Bei Veranstaltungen in Ostelbien und bei Unfällen auf der A2 sind die 2 vorhandenen Brücken über die Elbe hoffnungslos überlastet. Wann wird die Stadt endlich ernsthaft an einer 3. Elbüberquerung mit Umgehungsstraße für die ostelbigen Stadtteile arbeiten und eine Lösung beschließen? Ansätze für eine Lösung sind ja scheinbar im Stadtrat schon diskutiert worden (siehe Volksstimme). Die Stadt weist regelmäßig neue Baugebiete in Ostelbien aus, die zusätzlichen Verkehr produzieren.</p> <p>2. Wie schon unter Pkt. 1 genannt werden in den Stadtteilen Cracau, Prester, Werder usw. immer neue Einfamilienhäuser gebaut, dadurch ist der Anliegerverkehr in den letzten Jahren stark gestiegen. Dies ist besonders im Stadtteil Cracau zu erkennen. Deshalb ist kurzfristig eine verkehrsmäßige Entlastung der Genthiner Straße in Cracau erforderlich. Durch Falschparker kommt regelmäßig der Straßenbahnverkehr zum Erliegen, da Parken auf beiden Seiten erlaubt ist. Auch die Autofahrer haben es in den Hauptverkehrszeiten schwer, durchzukommen, da auch der Fern- und LKW-Verkehr zunimmt. Die Büchner-Straße sollte als Entlastungsstraße für die Genthiner Str. ausgebaut werden, d.h. die Verkehrsberuhigungsinseln beseitigen und eventuell als Einbahnstraße von der Cracauer Straße bis zur Potsdamer Straße gestalten.</p> <p>Ich möchte wissen, ob solche Überlegungen schon ernsthaft geprüft worden sind? Pkt 2 würde kurzfristig eine Teilentlastung der Genthiner Str. bringen, während die Umgehungsstraße mit neuer Brücke eine langfristige Lösung wäre. Man kann den Blick ruhig auf andere größere Städte an Flüssen werfen, dort gibt es in der Regel immer mehr Brücken als in Magdeburg. Packen Sie es endlich an, wir sehen ja wie lange heute ein Brückenbau dauern kann!</p>	
	<p><u>Antwort:</u></p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen von Netzergänzungen wie z.B. eine neue Straßenerschließung für Ostelbien bzw. eine Dritte Elbquerung werden derzeit mit der Verkehrsuntersuchung „Entlastungsstraße für Cracau“ näher untersucht. Die Bearbeitung hat im I. Quartal 2019 begonnen, Zwischenergebnisse liegen noch nicht vor.</p> <p>Informationen sind dazu im Ratsinformationssystem zu finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • F0222/17 „Dritte Elbquerung“, Stellungnahme S0317/17 • A0025/17 „Dritte Elbquerung für Magdeburg“, ausführliche Beantwortung mit I0255/17, siehe hierbei auch die umfangreiche Anlage mit Zusammenfassung aller Arbeitsstände Stand Sept. 2017 • A0042/17 „Entlastungsstraße für Cracau“ Verkehrsuntersuchung wurde beauftragt, Bearbeitung erfolgt derzeit, siehe auch Zwischeninformationen in S0099/17 sowie insbesondere in I0323/18: <p>Die Bearbeitungszeit für die Verkehrsuntersuchung wird <u>zwölf Monate</u> betragen. Die Zeitplanung sieht folgende Meilensteine vor (Zusammenfassung von Arbeitspaketen):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchführung von Verkehrserhebungen und Beschreibung Status Quo bis Mai 2019 - Variantenuntersuchung für Trassen einer 3. Elbquerung und einer Entlastungsstraße Cracau bis Juli 2019 - Berechnung der Verkehrsmengen für die Prognose bis November 2019 - Erstellung einer Dokumentation bis Dezember 2019 - Gemäß der aktuellen Zeitplanung ist davon auszugehen, dass ab Februar 2020 die Ergebnisse vorliegen und dem Stadtrat berichtet werden können. 	

	<p>• F0063/18 „Wird die dritte Elbquerung überflüssig? Schaffung eines zeitgemäßen Park & Ride - Systems? Beantwortung der Fragen mit Stellungnahme S0119/18“</p>	
9.	<p><u>Schriftliche Anfrage von Familie Leidig</u></p> <p>Thema: <i>Straße Alt Prester (vom Pechauer Platz bis zum Ortsausgang und umgekehrt).</i> <i>Besonders der Schwerlastverkehr werktags ab 5:00 Uhr ist sehr laut und erschüttert die Straße so stark, dass die Häuser vibrieren.</i> <i>Ist die Straße für solchen Schwerlastverkehr überhaupt dauerhaft geeignet?</i></p> <p><i>An den Wochenenden rasen (nicht nur, aber besonders) Motorradfahrer auf dieser Strecke und sind dadurch auch extrem laut.</i> <i>Besteht die Möglichkeit, die Straße Alt Prester zur 30er-Zone umzuwandeln?</i> <i>Wenn es nicht möglich ist, eine ganzwöchige Regelung einzuführen, wäre dann ein Tempolimit von 30 km/h an Samstagen, Sonn- und Feiertagen umsetzbar?</i> <i>Unabhängig von Temporeduzierungen würden wir vermehrte Geschwindigkeitsmessungen, besonders an den Wochenenden und am frühen Morgen sehr begrüßen.</i></p> <p><i>Wäre es sinnvoll, für diese Anliegen Unterschriftenlisten der Anwohner bzw. Anlieger zu erstellen?</i></p>	
	<p><u>Antwort:</u></p> <p>Nach den derzeit gegebenen Handlungsmöglichkeiten ist es nicht möglich, den Verkehr im Stadtgebiet, insbesondere in der Straße Alt Prester, so einzuschränken oder zu verändern, dass mit diesen Veränderungen auch eine spürbare Verbesserung für die Anwohner einhergeht.</p> <p>Der Straßenzug Alt Prester ist nach dem Flächennutzungsplan eine Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung. Aufgrund dieser Kategorisierung soll sie den Verkehr aus den umliegenden Wohngebieten sammeln und bündeln. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit über einen längeren Streckenabschnitt würde diese Funktion aufheben, der Verkehr würde sich auf Straßen verlagern, die dafür nicht vorgesehen bzw. ausgebaut sind.</p> <p>Ausnahme hierbei sind Schulen o.ä., bei denen im direkten Umfeld eine streckenbezogene Reduzierung der Geschwindigkeit zum Schutz der Schüler bzw. Besucher erfolgen soll. Dies trifft jedoch auf die Straße Alt Prester nicht zu.</p> <p>Als Hauptverkehrsstraße wird über diese Straße auch die adäquate Erschließung des Stadtgebietes durch den ÖPNV - hier konkret durch den Linienbusverkehr - gesichert.</p> <p>Außerdem haben hier die Landesbereitschaftspolizei und die Freiwillige Feuerwehr Magdeburg-Prester ihre Standorte. Somit muss die Befahrbarkeit mit den eingesetzten Fahrzeugen, wie zum Beispiel Busse und Löschfahrzeuge, gewährleistet sein.</p> <p>Beim Unfallgeschehen in der Straße gibt es in den zurückliegenden drei Jahren keine auffälligen Ereignisse.</p> <p>Die Straße Alt Prester befindet sich in einem baulich ordentlichen Zustand. 2018 wurde im Bereich der Einmündung zur Willy-Wolterstorff-Straße nach einer Beschwerde über Lärm punktuell der Asphalt erneuert. Weitere bauliche Maßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen. Der Lärmpegel des fließenden Verkehrs wird nicht gemessen.</p> <p>Die Vereinfachung zur Einrichtung von Tempo 30 ist beschränkt auf einzelne Einrichtungen wie Kindergärten und Schulen und deren unmittelbarer Zugang zu Hauptverkehrsstraßen. Insbesondere im Stadtteil Prester ist festzustellen, dass</p>	

	<p>alle betreffenden Einrichtungen bereits in einer Tempo-30-Zone integriert sind oder eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor den Einrichtungen vorhanden ist.</p> <p>Auf allen Straßen im Stadtgebiet gibt es querende Fußgänger. Die Einrichtung von Querungshilfen in der Straße Alt Prester ist an Stellen möglich, wo auch ein gewisser erhöhter und gebündelter Fußgängerquerverkehr zu verzeichnen ist, also der Bedarf auch vorhanden ist. Dies muss im Einzelfall festgestellt werden. Derzeit ist uns keine Stelle bekannt, an der ein erhöhter Fußgängerquerverkehr festzustellen ist. Allein im Bereich des Pechauer Platzes ist natürlich ein erhöhter Bedarf vorhanden. Aufgrund der Lage der Straßenbahn und des geringen Straßenquerschnitts kann allerdings keine Querungshilfe eingerichtet werden. Dafür steht hier eine Fußgängerlichtsignalanlage zur Verfügung, die insbesondere den Schülern das Queren der Straße erleichtert.</p> <p>Es liegen derzeit keine Bestandsmerkmale vor, die eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h begründen. Die Straße Alt Prester ist für den Schwerverkehr geeignet und in entsprechender Belastungsmasse hergestellt.</p> <p>Das Ordnungsamt und die Polizei werden im Rahmen ihrer Möglichkeiten Geschwindigkeitskontrollen durchführen.</p>	
<p>10.</p>	<p><u>Schriftliche Anfrage von Familie Würger</u></p> <p><i>Der Durchgangsverkehr in der Straße Alt Prester ist in den letzten Jahren enorm angestiegen. Das beginnt bereits am frühen Morgen mit den durchfahrenden LKW, welche auch in erheblichen Maß zur starken Abnutzung der Fahrbahn beitragen, so das man auch mal durch das Poltern der Kipper geweckt wird und die Häuser in Mitleidenschaft gezogen werden.</i></p> <p><i>Dazu kommen der übliche Durchgangsverkehr, der Verkehr bei Veranstaltungen und die An- und Abfahrten der Bereitschaftspolizei, welche auch stark zugenommen haben.</i></p> <p><i>Unter Anderem fährt dann auch noch der Bus der MVB durch die Straße und das in den Abendstunden oft mit ein bis zwei Personen, oft fährt der Fahrer auch alleine.</i></p> <p><i>Wir würden uns dringlich und kurzfristig wünschen, dass hier eine Verbesserung der Lebensqualität durch Geschwindigkeitsreduzierung und Durchfahrtregulierung für LKW durchgeführt werden.</i></p> <p><i>Da Sie sicher auch wissen, dass Lärm und Abgase krank machen, interessiert uns als Anwohner der Alt Prester Straße:</i></p> <p><i>Welche Maßnahmen eingeleitet werden, um den angestiegenen Verkehr in unserer Straße erträglicher zu gestalten?</i></p> <p><i>Wann gibt es endlich auch eine Umgehungsstraße, um uns zu entlasten?</i></p> <p><i>Wann gibt es endlich ein vernünftiges Verkehrskonzept für Cracau und Prester?</i></p>	
	<p><u>Antwort:</u></p> <p>vgl. Frage 8 zur Entlastungsstraße</p> <p>Hierzu erhielt Herr Würger bereits mehrmals Antworten.</p> <p>Zur Begründung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, ist auf die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) zu verweisen. Zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO, darf nur die Lärmschutz-Richtlinie-StV herangezogen werden. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung geht ein Lärmgutachten durch den zuständigen Baulastträger voraus, welches auf der Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-StV zum einen die Notwendigkeit und zum anderen den „Erfolg“ einer solchen Beschränkung hinsichtlich des Absenkziels von mindestens 3 Dezibel feststellen muss. Auf Grund der guten Beschaffenheit der Straße kann festgestellt</p>	

	<p>werden, dass eine Lärminderung durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht zur Erreichung des Absenkziels führen wird.</p> <p>zu Alt Prester – vgl. auch Frage 9</p> <p>Wie die vorliegenden Verkehrsdaten aussagen, beträgt die Verkehrsbelastung auf der Luisenthaler Straße rund 5.500 Kfz/Tag. Auf der Cracauer Straße, südöstlich der Friedrich-Ebert-Straße, beträgt die Verkehrsbelastung rund 13.300 Kfz/Tag. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass der größte Teil des Verkehrs auf dem Straßenzug Alt Prester durch den Quell- und Zielverkehr der ostelbischen Stadtteile, insbesondere Stadtteil Prester, bestimmt wird.</p> <p>D.h. hauptsächlich wird der Stadtteil Alt Prester nicht durchfahren (Durchgangsverkehr), sondern liegen die Ziele im Stadtteil selbst (Anwohner/Anlieger, Gewerbeansässige und deren Mitarbeiter, Liefer- und Pflegedienste, Bau- und Umzugsfahrzeuge, Handwerker).</p> <p>Die Straße Alt Prester ist gem. Beiplan 12 „Straßenhauptnetz“ des Flächennutzungsplans der LH MD eine Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung. Die Verkehrsbelastung in dieser Straße liegt bei rund 6.000 Kfz/24h. Damit ist die Verkehrsbelastung im üblichen Maß für diese Straßenkategorie. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung sowie von Durchfahrtsverboten obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde. Aus verkehrsplanerischer Sicht sind bei diesen Verkehrsmengen keine Eingriffe nötig.</p>	
11.	<p><u>Schriftliche Anfrage des Herrn Martin Körber</u></p> <p><i>Für die Bereiche Erich-Kästner-Straße und oberer Teil Thomas-Mann-Straße sollen <u>Durchfahrtsverbotsschilder für LKW mit einer Tonnagebegrenzung auf maximale 7,5 Tonnen</u> aufgestellt werden. Der Anliefer- und Entsorgungsverkehr soll frei bleiben.</i></p> <p><i>Begründung:</i> <i>Seit zirka 3 Jahren parken im oberen Bereich der Thomas-Mann-Straße (ehemals Einfahrt auf das Gelände der alten Kasernenanlage) zeitweise und auch regelmäßig 5- und 3-achsige gewerblich genutzte Schwerlasttransporter (Sattelzugmaschine und Sattelzuganhänger) mit einem Gesamtgewicht > 7,5 Tonnen (tlw. bis 38t).</i> <i>Die Zu- und Abfahrten zum bzw. vom Gelände erfolgen hauptsächlich an den Wochenenden sowie auch unterhalb der Woche in den Abend- bzw. Nachtstunden. Sie sind mit einer erheblichen Lärmbelästigung verbunden, zumal es scheint, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung nicht immer eingehalten wird. Da die Kästner-Straße im Fahrbahnbereich regelmäßig von Versorgungsleitungen gequert wird, weist die Straßendecke in diesen Bereichen tlw. erhebliche Unebenheiten auf, die sich auf Grund der hohen Fahrzeugtonnage weiter verstärkt haben.</i> <i>Bei Überfahren der Unebenheiten kommt es zu erheblichen Erschütterungen, die sich in meinem Haus aber auch in den Häusern anderer Anwohner bemerkbar machen.</i> <i>Über diese Sachverhalte wurde die Stadtverwaltung bereits im Februar 2016 aufmerksam gemacht und um Abhilfe zur Schadensbegrenzung gebeten. Leider fühlte sich die Stadtverwaltung nicht zuständig, da sich ein Teil des Grundstücks in Privateigentum befindet.</i> <i>Der Eigentümer des Grundstücks, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, hat nach Information von Anwohnern daraufhin Kontakt mit den entsprechenden Fuhrunternehmen aufgenommen und kurzzeitig für Abhilfe gesorgt.</i> <i>Seit zirka einem Jahr wird erneut widerrechtlich geparkt. Das Bundesamt hat da-</i></p>	

	<p>her nun Halteverbotsschilder für ihr Gelände aufgestellt und nach Rücksprache mit dem Ordnungsamt Kontrollen durch dieses vereinbart. An der Gesamtsituation hat sich leider bis heute nichts verändert. Die wahrscheinlich wirksamste Maßnahme bleibt daher nur die Aufstellung eines Durchfahrtsverbotsschildes mit entsprechender Tonnagebegrenzung. Leider wurde dieser Vorschlag von der Stadtverwaltung abgelehnt. Ich hoffe daher bei einer erneuten Prüfung auf guten Willen und einen bürgerfreundlichen Bescheid.</p>	
	<p><u>Antwort:</u> Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ist zwischen 2016 und 2017 nicht angewachsen. Die Tendenz der letzten Jahre zeigt ein Gleichbleiben der Belegung. Aktuelle Zahlen liegen dem Stadtplanungsamt nicht vor. In der Erich-Kästner-Straße konnten keine erheblichen Unebenheiten im Fahrbahnbelag festgestellt werden. Darüber hinaus sollte der Anteil des Lkw-Verkehrs aufgrund des Fortschrittes im Baugebiet Klusdamm/Neupresterweg merklich abgenommen haben. Seitens der Verwaltung wird eine Tonnagebegrenzung nicht befürwortet.</p>	
12.	<p><u>Schriftliche Anfrage des Herrn Wolfgang Wyrwat, Bürgerinitiative „Klusdamm Tempo 30“</u></p> <p><i>Welche Zielstellungen verfolgt die Stadt zur Entwicklung des fließenden (öffentlicher und privater-KfZ/Fahrrad) und des ruhenden Verkehrs in Ostelbien unter Berücksichtigung der Konzentration von sportlichen und kulturellen Veranstaltungen sowie der Bedeutung der B1 als Umleitungsstrecke für die A2?</i></p> <p><i>Durch welche Maßnahmen soll eine Entlastung im Bereich Alt-Prester bis Cracauer Straße Einmündung Brückstraße und Friederich- Ebert- Straße über Georg- Heidler-Straße bis Einmündung in die B1 erreicht werden? In diesem Zusammenhang sollten auch die Möglichkeiten durch eine Umgehungs- und Entlastungstangente und eine 3. Elbquerung im Süden der Stadt thematisiert werden. Wie ist der Stand der Planungen und welche Realisierungshorizonte bestehen?</i></p> <p><i>Wie will die Verwaltung dem allgemeinen Bundestrend folgend den Wünschen der Bürger zur weiteren Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30Km/h bzw. die Erweiterung von Tempo30-Zonen entsprechen?</i></p> <p><i>Im Bereich Cracau/Prester sind zahlreiche Neubauten entstanden, weitere Gebiete befinden sich in Realisierung bzw. Planung. Hier bedarf es im Einklang der Weiterentwicklung der sozialen und technischen Infrastruktur (z.B. Einkaufen, öffentliche Verkehrsmittel), da sich die Wege weiter verlängern und es für ältere Bürger schwieriger wird. Dazu sollte auch der Standort des NP-Marktes am Pechauer qualitativ und quantitativ aufgewertet werden.</i></p> <p><i>Zur Entwicklung des Stadtgrüns, insbesondere der Stadtbäume, müssen größere Anstrengungen in Anbetracht des Klimawandels und der Sicherung der Artenvielfalt unternommen werden. Das Missverhältnis von Abholzung und Nachpflanzung im Sinne eines biophysiologicalen Ausgleichs muss überwunden werden und neben Bürgersponsoring die Stadt sich selbst und Investoren stärker in die Pflicht nehmen. Die Bürgerbereitschaft zur Pflege neuer Baumpflanzungen und zur Akquise von Pflanzstandorten sollte gezielt entwickelt und genutzt werden. Für den Bienen-/Insektenschutz könnten städtische Flächen als Blühstreifen genutzt (z.B. vorübergehend eingeebnete Randflächen nach Wegebau im Rotehornpark), ebenso die Begrünung von Flachdächern bei Neubauten oder bei Rekonstruktion</i></p>	

	<p>älterer Flachbauten.</p> <p><i>Welche Aktivitäten unternimmt die Stadt auf diesem Gebiet, wie soll der Prozess in Richtung einer sich auf den Klimawandel einstellenden Stadt in diesem Bereich intensiviert und geführt werden und hier das Potenzial in Ostelbien genutzt und entwickelt werden?</i></p> <p><i>Wieviel Bäume könnte die Stadt noch zur Pflanzung im laufenden Jahr zur Verfügung stellen, wenn Bürger im östlichen Stadtgebiet bei der Standortsuche und Anwachshilfe unterstützen?</i></p> <p><i>Zur von den Bürgern des Klusdamm eingeforderten Einbeziehung in die vorhandene Tempo30-Zone:</i></p> <p><i>Die Problemstellung ist den Verantwortlichen der Stadt seit Jahren hinreichend bekannt und wird fraktionsübergreifend vom Stadtrat unterstützt. Ebenso wird jedoch das Anliegen seit Jahren von der Verwaltung mit wechselnden Begründungen abgelehnt. Teilweise waren die Begründungen nicht zutreffend oder haben sich zerschlagen (Interessen der Landesbereitschaftspolizei, nur einseitiger Gehweg, einseitige Bebauung), weitere Begründungen lassen sich nach unserer Auffassung weder aus dem Gesetzestext noch aus den Verwaltungsvorschriften ableiten. Vom Straßenbau vergleichbare Verhältnisse liegen z.B. am Gübser Weg im Tempo30-Bereich von der Einmündung Hammelberg bis Puppendorf vor, nur mit dem Unterschied, dass am Klusdamm im Gegensatz zum Gübser Weg Menschen leben und verkehrsberuhigte Straßen einmünden, hingegen der Gübser Weg zum größten Teil beidseitig durch Ackerflächen begrenzt wird ??? Auch eine von der Stadt in Abrede gestellte Gefahrenlage am Klusdamm ist u.E. kein gesetzlich verpflichtendes Ausschlusskriterium für Straßen der Tempo30- Zone. Wenn ja, würden fast alle Straßen der bestehenden Tempo30-Zonen diesen Status rechtswidrig besitzen? Zugleich bleibt anzumerken, dass es 2018 im strittigen Bereich des Klusdamms zwei Verkehrsunfälle mit Personenschaden gab, möge sich dies 2019 mit vielleicht schlimmerem Ausgang nicht wiederholen. Da Teile des Klusdamm bereits Tempo30 begrenzt sind (am Beginn und am Endstück), geht es lediglich um den mittleren Bereich.</i></p> <p><i>Die Vertreter der Initiative „Klusdamm Tempo30“ hatten gegenüber dem OB und in einem größeren Presseartikel darum gebeten, dass die ablehnende Haltung anhand der Gesetzes- und Weisungslage nachweislich erläutert wird. Eine Beantragung bzw. Vorstellung der Problemlage bei der obersten Straßenbehörde erfolgte durch die Stadt bisher nicht.</i></p> <p><i>Wir (die Bürger) erwarten von Herrn Dr Trümper auf der Einwohnerversammlung weder eine (so nicht mögliche) zustimmende Entscheidung, noch ein Bekenntnis in die eine oder andere Richtung. Was wir wünschen ist ein Anerkennen des Bürgeranliegens mit dem Hinweis, dass die Verwaltung gemeinsam mit Bürgern an einer tragfähigen Lösung arbeiten wird.</i></p>	
	<p>Entlastungsstraße: s. Frage 8</p> <p><u>Antwort Tempo 30-Zone Klusdamm:</u></p> <p>Mit der Information I0189/17 zum Antrag A0067/17 "Errichtung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung am Klusdamm" wurde das Tempo 30-Zonen-Konzept der Landeshauptstadt Magdeburg für den betreffenden Bereich vorgestellt und in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr am 10. August 2017 bestätigt.</p> <p>Das Tempo 30-Zonen-Konzept sieht vor, die Straße "Klusdamm" zwischen den Straßen "Karl-Kühn-Weg" und "Steindamm" in eine Tempo 30-Zone zu integrieren. Der Be- und Entschilderungsplan wird zurzeit erstellt, anschließend wird die Tempo 30-Zone zur Anordnung bei der Straßenverkehrsbehörde beantragt.</p> <p>Es liegen <u>keine</u> weiteren Gründe für eine Erweiterung der Geschwindigkeitsbe-</p>	

schränkung auf 30 km/h im Klusdamm vor. Es wurde die Sachlage schon mehrfach schriftlich und persönlich mit den Anwohnern erörtert.

Antwort zum Stadtgrün:

Der Eigenbetrieb Stadtgarten und Friedhöfe (EB SFM) ist bereits seit einigen Jahren bestrebt, bei der Planung neuer Bepflanzungen Aspekte wie Klimawandel, Sicherung der Artenvielfalt, Insektenschutz sowie die Bedürfnisse der Bestäuberinsekten zu berücksichtigen. Unter Berücksichtigung sowohl stadtplanerischer als auch denkmalpflegerischer Gesichtspunkte werden Bäume, Stauden und Gehölze dahingehend bereits gezielt ausgewählt.

Hinsichtlich Klimawandel wird bei der Baumartenwahl im Rahmen der großen städtischen Initiativen "Baumoffensive" und "Mein Baum für Magdeburg" regelmäßig die sogenannte GALK-Straßenbaumliste der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) herangezogen, in der stadtklimaverträgliche Baumarten aufgelistet sind. Diese Baumarten haben sich im Laufe der Jahre in den urbanen Lebensräumen besonders bewährt. Auch der Aspekt der Artenvielfalt findet in dem Entscheidungsprozess der Baumartenwahl Berücksichtigung, da die GALK-Liste eine Vielzahl von Baumarten beinhaltet.

In Sachen Insektenschutz lässt der EB SFM auf Initiative des Umweltamtes seit einiger Zeit verstärkt sogenannte Habitatbäume in den Grünanlagen und Parks stehen. Das bedeutet, die aus Gründen der Verkehrssicherheit zu fällenden Bäume werden nicht komplett entnommen, sondern es bleibt ein Reststammstück von ca. 8 bis 10 Metern Höhe stehen, die dann als Lebensraum verschiedenster Lebewesen dienen.

Die Bedürfnisse der Bestäuberinsekten werden auf zweierlei Art und Weise berücksichtigt: Zum einen werden bei Baumpflanzungen gezielt Baumarten gewählt, die Pollen- und Nektarspender bzw. Nährpflanzen für Insekten sind, zum anderen wurden in den letzten Jahren verstärkt Blumenwiesen angelegt. Im Jahre 2010 wurden beispielsweise durch den Eigenbetrieb Stadtgarten und Friedhöfe in Zusammenarbeit mit der Unteren Naturschutzbehörde Blumenwiesen im gesamten Stadtgebiet angelegt. Nach 7 Jahren machten sich Revitalisierungsmaßnahmen notwendig und es sind zusätzlich 4000 m² Wiesenfläche angelegt worden. Im Gübser Weg befinden sich zum Beispiel zwei dieser Wiesen. Im Herbst 2018 entstanden weitere 8800 m² Blühwiesen wiederum im gesamten Stadtgebiet von Magdeburg. Es kam hierbei eine spezielle Saatgutmischung zur Anwendung, die für den Einsatz im Osten Deutschlands entwickelt wurde und so an die hiesigen klimatischen Verhältnisse angepasst ist. Im Rahmen unterschiedlicher Baumaßnahmen werden als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ebenfalls Blumenwiesen angelegt. Bezüglich Strauchpflanzung wird beispielsweise aktuell eine Bepflanzung mit Bienenweidengehölzen im Bereich Cracau/Prester hinsichtlich Standort und finanzieller Mittel geprüft.

Die Planungen für Baumpflanzungen für den Herbst 2019 im Bereich Cracau/Prester sind seitens des EB SFM weitestgehend abgeschlossen. Es werden nach aktuellem Stand im Rahmen der Baumoffensive 13 Bäume in der Friedrich-Ebert-Straße gepflanzt und 6 Bäume im Rahmen der Aktion "Mein Baum für Magdeburg" (jeweils 3 Stück am Pechauer Platz sowie am Klusdamm).

Grundsätzlich ist der EB SFM für Hinweise auf mögliche neue oder wiederzubepflanzende Baumstandorte dankbar. Jedoch sind bereits sämtliche sogenannte Leerstellen in den städtischen Grünflächen im Baumkataster vermerkt und auch größtenteils bereits auf Wiederbepflanzbarkeit abgeprüft.

Eine Unterstützung bei der Pflege der Jungbäume, insbesondere bei der Wässerung in den heißen, trockenen Sommermonaten ist grundsätzlich zu befürworten. Jedoch sollten solche Aktionen im Vorfeld mit dem EB SFM klar abgesprochen werden, um Überschneidungen bei den Wässerungen durch den EB SFM bzw. den Bürgern zu vermeiden.

13.	<p><u>Schriftliche Anfrage der KITA Prester, vertreten durch die Leiterin Frau Bläsing</u></p> <p><i>Unsere Anliegen:</i></p> <p>1. Fußgängerampel „Pechauer Platz“ - Grünphase ist sehr kurz für die Überquerung einer Kitagruppe</p> <p><u>Antwort:</u> Die Grünzeit der Fußgänger von 10 auf 12 Sekunden wurde erhöht (erforderliche Mindestgrünzeit wären nur 6 Sekunden). Um die Akzeptanz beim MIV (Motorisierter Individualverkehr) zu erhalten und damit Rotfahrer zu verhindern, ist eine weitere Verlängerung der Grünzeit nur in Verbindung einer Bemessung der Fußgänger sinnvoll. Dazu ist auf Grund der vorhandenen Gerätetechnik aus dem Jahre 1993 ein Austausch des Steuergerätes inkl. Neuplanung erforderlich.</p> <p>2. Wunsch Zebrastreifen Witzlebenstr. - Außengruppe „Sonnenkinder“ der Kita Prester muss täglich mehrfach die Witzlebenstr. überqueren, um auf die Spielplätze im Wohngebiet zu kommen, um zum Hort, zur Schule zu gelangen, um zum Hauptgebäude der Kita zu kommen... - Ein Zebrastreifen würde allen Anwohnern bei der Überquerung der Witzlebenstr. Helfen.</p> <p><u>Antwort:</u> Die Witzlebenstraße befindet sich bereits in einer Tempo 30-Zone. Hier ist die Einrichtung eines Fußgängerüberweges prinzipiell entbehrlich. Zur Sensibilisierung der Fahrzeugführer wurde bereits eine Schulwegtafel errichtet. Grundsätzlich ist ein FGÜ („Zebrastreifen“) keine sichere Querung für im Straßenverkehr „alleingelassene“ Grundschüler oder Kita-Kinder. Selbst auf Zebrastreifen besteht kein absoluter Vorrang der Fußgänger gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. Vielmehr besteht auch an Fußgängerüberwegen die Pflicht des Fußgängers sich vor dem Betreten der Fahrbahn zu vergewissern, ob diese frei ist.</p> <p>Im Schul- und Spielwege-Erlass des Landes Sachsen-Anhalts ist nachzulesen, dass Kinder bis zum 12. Lebensjahr mit der Komplexität des Straßenverkehrs allein überfordert sind. Da an einem FGÜ besondere Verhaltensregeln gelten (z. B. Sichtkontakt FG/Kfz-Führer, der Vertrauensgrundsatz gilt nicht), empfiehlt der o. g. Erlass auch keine FGÜ für diese Personengruppe. Ein FGÜ ist hier nicht möglich.</p> <p>3. Toilette am Spielplatz fehlt - Der „Pechi“ ist ein sehr beliebter Spielplatz. - Unsere Kita nutzt diesen sehr gern während der Betreuungszeiten. - Am Nachmittag nutzen sehr viele Familien den Spielplatz, er ist ein beliebter Treff bei Jung und Alt. Leider urinieren immer wieder Kinder, Jugendliche und auch Erwachsene in die umliegenden Anlagen. Das ist nicht in Ordnung. - Unsere Kita Kinder nutzen während der Öffnungszeiten der Kita unsere Sanitären Einrichtungen, nach 17.00 Uhr und am Wochenende ist das nicht möglich.</p> <p><u>Antwort:</u> Im städtischen Haushalt sind derzeit keine Mittel für die Errichtung und Bewirtschaftung einer öffentlichen Toilette auf dem Spielplatz Pechauer Platz vorgesehen. Bisher wurde dieser Bedarf nicht an den Städtischen Abfallwirtschaftsbetrieb (SAB) herangetragen. Die Möglichkeit der Errichtung eines WC könnte durch den SAB geprüft werden. Vorerst kann lediglich auf die eventuelle Nutzung der Toilette im dortigen Kiosk zu dessen Öffnungszeiten gegen ein kleines Entgelt verwiesen werden.</p>	
-----	---	--

4. Radwege Cracau/ Prester

- Eltern kommen gern mit ihren Kindern mit Fahrrädern in unserer Einrichtung, was wir sehr begrüßen, um nicht noch mehr Autoverkehr auf den überfüllten Straßen in Ostelbien zu verursachen.
- Unfallrisiko ist sehr hoch.
- Nutzung der Hauptstr. Cracauer Str./ Pechauer Str. mit Fahrrad ist außerordentlich gefährlich/ ab Simonstr. gibt es keinen Radweg mehr.
- Alternative Routen sind auch durch parkende Fahrzeuge oder überaus schlechten Straßenbelag fahrradfahrerunfreundlich.
- Radweg auf dem Damm ist der schönere Weg, aber er ist so defekt, dass das Radfahren keine Freude bereitet und die Risse und Dellen/ Schlaglöcher vor allem für die Kinder zur Gefahr werden.

Antwort:

Der LH MD stehen jährlich bestimmte finanzielle Haushaltsmittel zur Unterhaltung der Geh- und Radwege sowie der Fahrbahnen zur Verfügung. Mit diesen Mitteln erfolgen Reparaturen, Bordregulierungen, Bordabsenkungen sowie Gehwegreparaturen durch das Tiefbauamt.

Entlang der wichtigen Straßenverbindungen in den o. g. Stadtteilen sind straßenbegleitende Radwege weitestgehend vorhanden, so z.B. Cracauer Straße, Friedrich-Ebert-Straße und in Teilen entlang der Alt Prester (jeweils beidseitig).

Mit der Fuß- und Radbrücke am Cracauer Wasserfall besteht für Rad-Fahrende aus Cracau eine attraktive Alternativroute durch den Stadtpark, um abseits vom Kfz-Verkehr in die Innenstadt zu gelangen. So ist das südliche Stadtzentrum um den Hasselbachplatz vom Pechauer Platz aus über die verkehrsarme Beziehung An der Kälberweide – Seestraße – Elberadweg – Wasserfallbrücke – Stadtpark – Sternbrücke – Hegelstraße in ca. 17 Minuten und damit fast genauso schnell wie mit dem Pkw sowie schneller als mit dem ÖPNV zu erreichen.

Teilabschnitte ohne Radwege sind im Bereich Pechauer Straße, Genthiner Straße sowie im südlichen Abschnitt der Straße Alt Prester gegeben. Eine aus fachlicher Sicht wünschenswerte Markierung von Radfahrstreifen neben den Straßenbahngleisen bzw. neben den Kfz-Spuren im Abschnitt der Straße Alt Prester ist aus Platzgründen kaum realisierbar. Es müssten Flächen für den ruhenden Verkehr entlang der Genthiner Straße bzw. zu Teilen entlang der Straße Alt Prester aufgehoben werden. Eine Neuaufteilung des Straßenraumes bedarf einer umfassenden Abwägung aller Vor- und Nachteile.

Daher sollte der Schwerpunkt einer verkehrssicheren Radverkehrsführung für die o. g. Abschnitte in der Aufwertung von **Alternativrouten über verkehrsarme Straßen bzw. Wege** gelegt werden, wie z. B. über die Relationen Pechauer Platz – An der Kälberweide – Seestraße, Potsdamer Straße – Babelsberger Straße und Burchardstraße – Simonstraße sowie Elberadweg zwischen den Überfahrten Alt Prester und Thorsten-Lamprecht-Weg.

Die genannten Relationen sind durchgehend für Rad-Fahrende nutzbar.

Zur Aufwertung des Fahrkomforts sind deutliche Zustandsverbesserungen erforderlich, wie z.B. entlang des Elberadweges (derzeit in Planung durch den LHW), der Seestraße (in Planung des Amtes 66, ab 2021 vorgesehen) sowie entlang der Burchardstraße und Simonstraße.

Für die Haltestelle Pfeifferstraße, in dessen Einzugsbereich das Krankenhaus liegt, wurde mit deren barrierefreiem Umbau eine beidseitige Radverkehrsführung baulich realisiert.

5. 30 Zone vor der Kita Prester

- Zone begrenzt sich auf die Länge des Zaunes unseres Geländes.
- Autofahrer bremsen (wenn überhaupt) dort erst ab.

	<p>- <i>Geschwindigkeitskontrollen sind hier angebracht.</i></p> <p>Die Meldung wird an das Ordnungsamt weiter geleitet.</p> <p>6. Verkehrs-/ Parksituation vor der Kita Prester/ Blumeninsel</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Häufige Zusammenstöße Auto mit der Straßenbahn (Idee: Leuchtsignal).</i> - <i>Gefährliche Kreuzung für Radfahrer und Fußgänger (Möglichkeit Kreisverkehr, Ampel einrichten prüfen)</i> - <i>Kurzzeitparkplätze vor der Kita sind wünschenswert</i> <p><u>Antwort:</u> Kurzzeitparkplätze vor der KITA sind entbehrlich, da es hier keinen konkurrierenden Parkdruck gibt und im gesamten Bereich des Klusdamms geparkt werden kann. Unmittelbar vor der KITA gibt es ein Eingeschränktes Haltverbot, welches das Halten zum Bringen der Kinder ermöglicht. Die Einrichtung einer Ampel ist an dieser Stelle nicht möglich. Hier kann die Lichtsignalanlage an der Witzlebenstraße zum gefahrlosen Queren der Pechauer Straße genutzt werden. Es gab für den Knoten Pechauer Platz von 2016 - 2018: -zwei Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Straßenbahnen (1 x schwerer Sachschaden) -zwei Verkehrsunfälle mit Radfahrer (1 x schwer-, 1 x leichtverletzt) -kein VU mit Fußgänger</p> <p>Nach Auswertung der Unfalldaten mit Beteiligung der Straßenbahn kann festgestellt werden, dass ein Leuchtsignal ungeeignet ist, um Unfälle dieser Art zu verhindern.</p>	
	<p>Schwerpunkt Barrierefreiheit Stichpunkte: <i>Barrierefreie Haltestellen, Nachrüstung Lichtsignalanlagen mit akustischen Signalen</i></p>	
14.	<p>Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Str / Berliner Chaussee / Georg-Heidler-Straße wurde noch nicht mit einer akustischen Signalisierung für sehbehinderte Menschen nachgerüstet. Jeden Morgen gegen 8 Uhr kann man einen Mitbürger mit weißem Stock beobachten, der Schwierigkeiten hat, die Kreuzung an den Fußgängerfurten zu überqueren. Auch die Regionalbereichsbeamten kennen diesen Sachverhalt. An dieser Stelle wäre eine Nachrüstung sicher sehr willkommen.</p>	
	<p><u>Antwort:</u> Realisierung bis Ende III. Quartal 2019</p>	
15.	<p>Viele Gehwege in Cracau und Prester sind in einem desolaten Zustand. Besonders für mobil eingeschränkte Personen ist dies ein großes Problem. Es ist sehr wichtig, vor allem Wege zu den öffentlichen Nahverkehrsmitteln, Arztpraxen, Einkaufsläden und im Bereich von Senioren- und Sozialeinrichtungen zu sanieren.</p>	
	<p><u>Antwort:</u> Für eine Beantwortung ist eine konkrete Angabe von Straßennamen unerlässlich. Die öffentlichen Flächen werden fortlaufend turnusgemäß überprüft und bei Notwendigkeit kurzfristig repariert. Es gibt Wege, auf denen die alte Oberflächenbefestigung noch nicht ausgetauscht wurde. Aber auch diese Wege befinden sich in einem verkehrssicheren Zustand. Ein Gehwegabschnitt der Thomas-Mann-Straße wurde in 2018 saniert.</p>	

16.	<p><u>Schriftliche Anfrage des Herrn Michael Bartscht</u></p> <p>1. Wann werden endlich behindertengerechte Haltestellen entlang der Linie4 eingerichtet? Fährt man von Ostelbien Richtung Innenstadt (bzw. umgekehrt) befindet sich die letzte an der Haltestelle Pfeiffersche Stiftungen und dann erst wieder Im Zentrum , sprich bei „Stadt Prag“ Gerade in Cracau und auch auf dem Werder wohnen viele ältere Bürger, die auf derartige Einstiegsmöglichkeiten angewiesen sind.</p> <p>2. Es ist eine sehr gute Idee, dass die GWA an der Haltestelle Simonstr. eine Sitzbank aufgestellt hat. Ich erinnere mich aber, dass dort kurz nach der Wende von Seiten der MVB ein Wartehäuschen aufgestellt wurde. Dieses musste offenbar aber nach kurzer Zeit aus Platzgründen wieder abgebaut werden, da Sie als Stadtoberhaupt einem privaten Bauantrag für eine Rechtsanwaltspraxis zugestimmt haben. Herr Trümper, Sie haben damit sprichwörtlich die Bürger Cracaus im „Regen stehen lassen“, in welchem sie heute noch stehen, wenn wir auf die Tram warten. Dem Rechtsanwalt scheint offenbar dieser Standort kein Glück gebracht zu haben, die Praxis ist längst geschlossen, vielleicht ist er Pleite gegangen? Vielleicht öffnet er ja seine verwaiste Praxis den wartenden Fahrgästen; wäre doch eine nette Geste?</p>	
	<p><u>Antwort:</u></p> <p>Für die Haltestelle Am Cracauer Tor kann mitgeteilt werden, dass geplant ist, im Rahmen der Maßnahme „Ersatzneubau Strombrückenzug“ diese Haltestelle vollständig barrierefrei auszubauen.</p> <p>Für die Haltestelle Simonstraße liegen derzeit keine konkreten Planungen vor. Hierunter fällt auch die stadteinwärtige Haltestelle Simonstraße. Da an vielen Haltestellen die erforderliche Barrierefreiheit nicht vorhanden ist, wird in Kürze eine von der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) und Stadtverwaltung beauftragte Erfassung aller Haltestellen durchgeführt werden. Hierbei soll das Vorhandensein bzw. Fehlen aller Elemente der Barrierefreiheit erfasst werden. Nach Vorliegen der Erfassung ist vorgesehen, eine Prioritätenliste zu erarbeiten, aus welcher die Dringlichkeit des Ausbaus jeder einzelnen Haltestelle hervorgeht. In dieser Haltestellen - Prioritätenliste werden u. a. die Anzahl der täglichen Ein- und Aussteiger sowie das Vorhandensein von häufig durch Menschen mit Behinderung frequentierten Einrichtungen berücksichtigt werden.</p> <p>Die Reihenfolge des Haltestellenausbaus wird sich nach der Prioritätenliste richten, sofern Haltestellen nicht im Rahmen ohnehin geplanter Maßnahmen (z. B. Haltestelle Am Cracauer Tor im Zuge des Ersatzneubaus Strombrückenzug) ausgebaut werden können. Grundlage hierfür ist der Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (Stadtratsbeschluss Nr. 1321-039(VI)17).</p> <p>Die Landeshauptstadt Magdeburg und die MVB stehen der Errichtung von Fahrgastunterständen an Haltestellen grundsätzlich positiv gegenüber, da diese zum Witterungsschutz für wartende Fahrgäste und somit auch zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen.</p> <p>Für das Aufstellen und den Betrieb von Wartehallen besteht ein Vertrag zwischen den MVB und der Firma Ströer über ein festes Kontingent an Wartehallen. Dieses Kontingent ist jedoch ausgeschöpft. Nur in Sonderfällen sind über den Vertrag hinausgehende Fahrgastunterstände möglich. Hierbei sind jedoch wirtschaftliche, finanzielle, verkehrliche Aspekte und die örtliche Infrastruktur zu beachten.</p> <p>Aktuell sind die Gehwege an der Haltestelle Simonstraße auf beiden Seiten zu schmal für das Aufstellen von Wartehallen. Daher ist trotz der anliegenden Geschäfte und Arztpraxen die Errichtung von Wartehallen erst nach einem umfassenden Straßen- und Gleisumbau, welcher dann wohl zu einer Verbreiterung der Gehwege führen wird, möglich. Bis dahin werden leider noch mehrere Jahre ver-</p>	

	gehen.	
	Schwerpunkt Umwelt / Klima / Bäume / FFH / Hochwasser: Stichpunkte: <i>Nachpflanzen von Bäumen, Papierkörbe</i>	
17.	Realisierung von Papierkörben am Deich/Elberadweg, Standortvorschläge wurden bereits benannt	
	Standortvorschläge sind der Stadtverwaltung nicht bekannt.	
18.	<u>Schriftliche Anfrage von Herrn E. Stoll</u> <i>Hochwasserschutz an der Alten Elbe: Welche neuen Möglichkeiten ergeben sich für das Freilegen des Flussbettes der Alten Elbe (Ausbaggern, Bewuchsbefreiung)? Lt. EU-Gesetz Natura 2000 gibt es nach einer Info, die ich vom Minister Weibel erhalten habe ,die Möglichkeit des Flächentauschs, um die Alte Elbe aus dem FFH –Gebiet zu entnehmen. Die Stadt muss dafür aber andere Flächen anbieten. Ist diese Option auch schon diskutiert worden? Um zukünftig besser gegen Hochwasser gerüstet zu sein, muss neben anderen schon angelaufenen Maßnahmen auch in der Alten Elbe unbedingt mehr getan werden als artfremde Gehölze abzuschreddern, die nach 1 Jahr sowieso wieder da sind.</i>	
	s. auch Vorstellung des bestätigten Unterhaltungsrahmenplanes für Alte Elbe/Umflut zur Abflussicherung im Hochwasserfall durch Herrn Günther vom LHW.	
19.	An der Cracauer Straße sind einige Bäume eingegangen. Es wäre schön, wenn im Rahmen der Aktion „Mein Baum für Magdeburg“ dort nachgepflanzt werden könnte.	
	<u>Antwort:</u> Der vorhandene Leitungsbestand innerhalb der leeren Baumscheiben hat bislang keine Wiederbepflanzung zugelassen. Im Zuge des Bauvorhabens Strombrücken-zug ist eine teilweise Umverlegung der Cracauer Straße geplant, bei der auch eine Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen vorgesehen ist. Die Grünflächen, auf denen sich teilweise die leeren Baumstandorte befinden, sind Bestandteil des beplanten Gebietes. Die Schaffung einer Wiederbepflanzbarkeit dieser Standorte z. B. mittels Leitungsumverlegung ist nach aktuellem Stand jedoch nicht Bestandteil der Planung.	
20.	Der Ausbau des Deiches entlang der Büchnerstraße sieht laut Artikel in der Volksstimme eine Mauer vor. Der Weg auf dem Deich ist eine wichtige Verkehrs- verbindung in Cracau, als Alternativroute Elberadweg und besonders, wenn die Wasserfallbrücke gesperrt ist. Wie breit wird dieser Weg, wenn der Deich umge- baut wird? Kann der Weg etwas verbreitert werden, damit es bei Begegnungen zwischen Radfahrern und Fußgängern nicht so eng wie bisher wird? Durch eine Mauer kann man nicht mehr auf den Grünstreifen ausweichen.	
	s. auch Vorstellung des Projektes durch Herrn Günther vom LHW.	

	<p>Schwerpunkt Soziales Stichpunkte: <i>Spiel- und Sportplätze</i></p>	
21.	<p>Die Stadtteile Cracau und Prester haben laut Spielplatzkonzept ein großes Defizit an öffentlichen Spielplätzen. Außerdem gibt es keine kostenlosen Sportplätze für Familien, Kinder und Jugendliche. Es ist dringend nötig, hier nachzubessern. In der Presse ist immer zu lesen, dass gerade Heranwachsende nur noch vor dem Computer sitzen oder mit dem Smartphone spielen. Außer im Elbauenpark (kostet Eintritt) gibt es keine Möglichkeit, kostenlos Volleyball, Basketball, Fußball zu spielen. Wir wünschen uns daher den Bau neuer Spielplätze und kostenloser Sportplätze und Spielwiesen in die Stadtteile Cracau und Prester.</p>	
	<p><u>Antwort:</u> Aus der Perspektive der zuständigen Streetworkerin Frau Barborka wird eingeschätzt, dass in diesem Bereich nicht von einem echten Defizit an Sport- und Spielplätzen gesprochen werden kann (diese Defizite sieht sie in anderen Stadtteilen, wie z. B. der Altstadt). Der Spielplatz am Pechauer Platz sowie der Sportplatz hinter der "Thomas-Mann-Schule" (hier besteht Sanierungsbedarf) bieten gute Möglichkeiten zur Betätigung im Freien. Weiterhin gibt es in diesem Gebiet viele Grünflächen und u. a. ist auch der Stadtpark mit seinem großen Spielplatz und der Skaterfläche gut zu erreichen. Die dramatische Schilderung der Situation kann seitens der Streetworkerin nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Der EB SFM bewirtschaftet im Stadtteil Cracau gegenwärtig die Spielplätze an den Standorten Herweghstraße/Mehringstraße, Möwenweg/Seestraße und Pechauer Platz mit einer Gesamtfläche von 3.821 m². Im Stadtteil Prester bewirtschaftet der EB SFM die Spielplätze an den Standorten Klusdamm/Hans-Fallada-Weg und Ilse-Vogt-Straße mit einer Gesamtfläche von 1.683 m². Weiterhin entstand im letzten Jahr im Baugebiet „Neuprester/Klusdamm“ ein neuer Spielplatz.</p> <p>Gemäß Spielplatzflächenkonzeption 2015-2020 (2030) der Landeshauptstadt Magdeburg besteht ein Fehlbedarf an öffentlich zugänglichen Spiel- und Freizeitflächen in beiden Stadtteilen. Der EB SFM bewirtschaftet jedoch momentan keine weiteren Flächen in beiden Stadtteilen, die für eine mögliche Herstellung einer weiteren Spielplatz- oder Freizeitfläche geeignet wären. Die Überarbeitung der Spielflächenkonzeption erfolgt zurzeit. Der tatsächliche Bedarf an öffentlich zugänglichen Spiel- und Freizeitflächen wird anhand der aktuellen Kinderzahlen neu ermittelt.</p> <p>Im Stadtgebiet Cracau gibt es insgesamt 8 Sportvereine, von denen 2 Vereine über einen Sportplatz (Fußballplatz, Kleinfeld und Leichtathletikanlage) verfügen, welchen sie langfristig von der Landeshauptstadt Magdeburg angemietet haben. Der SV Aufbau/Empor Ost Magdeburg e.V. im Gübser Weg verfügt über einen Kunstrasenplatz der 2017 komplett saniert wurde und über ein Kleinfeld. Der BSV 79 in der Büchner Straße verfügt ebenfalls über einen Kunstrasenplatz, die Komplettsanierung erfolgte bereits 2012, ein Kleinfeld und eine Leichtathletikanlage. Die Vereine sind für die Unterhaltung und Bewirtschaftung inklusive der Sicherheit ihrer Anlagen selbst zuständig. Beide Vereine sind hauptsächlich Fußballvereine, sodass die Plätze durch die Vereinsmitglieder sehr stark frequentiert werden. Die Verwaltung empfiehlt, sich mit den ansässigen Vereinen direkt in Verbindung zu setzen und eine mögliche Nutzung abzustimmen.</p>	

	<p>Der Sportkomplex an der Friedrich-Ebert-Straße 68 ist stark frequentiert durch Sportschulen, Olympiastützpunkt, Bundesstützpunkte, zahlreiche Vereine und durch die Hauptnutzer SCM und 1. FCM e.V. Ein öffentlicher Zugang / eine öffentliche Nutzung ist sowohl aus versicherungsrechtlichen Gründen als auch aus mangelnder Kapazität nicht möglich.</p> <p>Öffentlich zugänglich ist der Bolzplatz am Pechauer Platz / Klusdamm hinter der Grundschule Am Pechauer Platz. Hier wurden die Bolzplatztore aus Verkehrssicherheitsgründen abgebaut.</p> <p>Der zuständige Fachbereich Schule und Sport ist um eine Lösung bemüht, die auch den Sicherheitsanforderungen gerecht wird. Für 2020 soll die Reinigung des Platzes und Wiederaufstellung der Tore eingeplant werden.</p>	
--	---	--