

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0253/21	15.06.2021
zum/zur		
F0096/21 Stadträtin Madeleine Linke, Stadtratsfraktion GRÜNE/future!		
Bezeichnung		
Anfrage: Situation im Stadtplanungsamt		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	29.06.2021	

Zu den in der Stadtratssitzung am 15.04.2021 gestellten Fragen in der Anfrage F0096/21 möchte die Stadtverwaltung wie folgt antworten.

- 1. Für einen flüssigeren Verkehrsfluss, insbesondere auf touristischen Routen oder Fahrrad-Pendel-Strecken, könnte der Vorrang an gewissen Kreuzungen mit überwiegendem Radverkehr, wie z. B. Schroteradweg, Fahrradstraße Goethestraße oder Kanonenbahn, die Attraktivität des Radverkehrs steigern. Gibt es bereits durch die Verkehrsabteilung des Stadtplanungsamtes Überlegungen in diese Richtung?*

Die Stadtverwaltung, hier das Stadtplanungsamt ist zuständig für Vorplanungen und Konzepte. In diesen wird, wenn möglich, auf eine Bevorrechtigung des Radverkehrs hingewiesen (bspw. Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen). Auch die Vorplanungen greifen dies auf. In den darauffolgenden Planungsschritten werden diese Aspekte dann abgewogen.

- 2. Im Jahrbuch für 2019 werden die selbstständigen sowie unselbstständigen Radwege und die Straßen mit ein-beziehungsweise beidseitigen Radwegen ausgewiesen. Warum werden die Details dieser Statistik nicht im Sinne eines Open Data Ansatzes veröffentlicht Beschluss-Nr. 1404-50(V)12)?*

Gemäß § 4 StrG LSA (Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt) ist der Straßenbaulastträger verpflichtet, für Landes- und Kreisstraßen ein Straßenverzeichnis und für Gemeinde- und sonstige öffentliche Straßen ein Straßenbestandsverzeichnis zu führen. Dieses Verzeichnis wird digital geführt.

Die Straßendatenbank umfasst als Arbeitsgrundlage der Verwaltung alle wesentlichen Informationen zu allen gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen in Baulast des Tiefbauamtes sowie auch tangierende Straßen (nicht gewidmete Straßen, Privatstraßen) und Wege (ländliche Wege). Basis bildet ein Achsen-Knoten-Modell im CAD-System –MicroStation (Basis der topografischen Stadtkarte, Liegenschaften usw.)

Dabei wurden seit Mitte der 90er Jahre unterschiedliche Datenbanklösungen verwendet, die nicht barrierefrei im Sinne des Open Data Ansatzes veröffentlicht werden können. Ein verstärktes Interesse zur Einsicht in diese Daten liegt seit etwa einem Jahr vor.

Die Ausweisung der Radweglängen ist ein geringer Teil der Angaben, die seitens des Tiefbauamtes zur Vorbereitung des Statistischen Jahrbuches ermittelt werden.

- 3. Welche Kriterien werden bei selbstständig geführten Radwegen angelegt, um diese als solche in der Statistik zu berücksichtigen?*

Hauptkriterium der Einordnung der Straßen ist der Widmungszweck bzw. die physische Beschaffenheit der Verkehrsfläche (Breite), nicht zwingend der Zustand.

Dabei werden zu den selbstständig geführten Wegen prinzipiell alle die erfasst, bei denen kein öffentlicher motorisierter Verkehr zugelassen ist (ausgenommen sind die ländlichen Wege). Die

ländlichen Wege sind trotz ihrer Mehrfachfunktion in der Statistik für selbständige Radwege enthalten.

4. *Ist in Zukunft vorgesehen die straßenverkehrsrechtlichen Kriterien, wie z. B. die Benutzungspflicht oder die Aufteilung nach den Verkehrszeichen (237, 240, 241, 244.1, 239 mit dem Zusatzschild "Radfahrer frei" [1022-10]), in den statischen Datenbanken zu berücksichtigen?*

Innerhalb der Datenerfassung in der Straßendatenbank werden vorrangig im innerstädtischen Bereich die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen bei der Erfassung der Rad-/Gehwegbereiche bereits berücksichtigt. In diesem Zusammenhang verweise ich auf frühere Anfragen zur Angabe der Radweglänge zur Jakobstraße. In diesem Bereich ist es so, dass ca. 80 % der Seitenbereiche als Gehweg – Radfahrer frei – (VKZ 239, Zusatzschild 1022-10) ausgeschildert sind, in der Straßendatenbank aber die gesamte Straße mit einem beidseitigen Radweg geführt wird.

Nachträgliche Verkehrsbehördliche Anordnungen zum Einrichten oder Wegfall solcher parallelen Nutzungen finden durch die unterschiedlichen Bearbeiterkreise nicht immer zeitnah die Aufnahme in die Datenbank.

Radwege sind **benutzungspflichtig**, wenn sie Teil der Straße sind, zu der auch die Fahrbahn gehört, und in Fahrtrichtung mit den blauen Verkehrsschildern mit Fahrradsymbol (Zeichen 237, 240 oder 241) gekennzeichnet sind. Dabei müssen die Zeichen auf Schildern angebracht sein. Eine direkte Verknüpfung der Radwegführung mit dem Verkehrszeichenkataster ist aktuell nicht darstellbar.

5. *Wenn nein, warum nicht?*

Siehe Frage 4.

6. *Wenn ja, wann ist mit der Umsetzung bzw. Umstellung zu rechnen?*

Siehe Frage 4.

*Im gesamten Stadtgebiet fällt es zunehmend auf, dass immer wieder Poller oder andere Absperrungen entwendet oder herausgerissen werden. So verschaffen sich Kraftfahrzeugführer*innen Zufahrt zu Grünflächen, Fußgängerzonen oder Geh- und Radwegen, um diese unrechtmäßig zu befahren/beparken.*

1. *Erfolgt durch die Verwaltung eine regelmäßige Kontrolle von Plätzen und Wegen in Bezug auf wirksame Sperrmaßnahmen gegen Falschparker*innen und -fahrer*innen?*

Es erfolgt eine Kontrolle der Verkehrsanlagen durch das Tiefbauamt in regelmäßig vorgeschriebenen Intervallen. Diese unterliegen den verschiedenen Straßenkategorien und anderen Faktoren wie z.B. Herstellungsjahr, Lage, Frequentierung, verkehrstechnische Bedeutung und gegebenenfalls beantragte Sondernutzung. Des Weiteren wird entsprechenden Hinweisen von Bürger*innen nachgegangen und der Ordnungsamtliche Außendienst leitet entwendete oder herausgerissene Poller/Absperrungen in deren Zuständigkeitsbereichen an das Tiefbauamt weiter.

Die Ahndung von Falschparkern erfolgt ebenfalls durch die Kontrollen des ordnungsamtlichen Außendienstes nach aktuell geltendem Bußgeldkatalog.

2. *Wie viele fehlende Poller sowie Geh- und Radwegschäden sind dem Stadtplanungsamt aktuell bekannt? Wie viele davon sind bereits in Prioritätenlisten für die Zukunft festgeschrieben?*

Im Jahr 2021 wurden bisher 18 fehlende und 5 defekte Poller durch das Tiefbauamt festgestellt. Die Kosten für den Erwerb neuer Poller betragen je nach Ausführung zwischen 60 € und 250 €. Die Personal- und Fahrzeugkosten betragen in der Regel je nach Art und Umfang der Beschädigung bei einem Einsatz von 2 Mitarbeitern zwischen 49,26 € und 197,04 € zuzüglich Technikerkosten in Höhe von 30,71 € bis 61,42 €.

Die Schäden von Geh- und Radwegen werden nicht detailliert erfasst, weswegen hier keine Aussage getroffen werden kann. Die Reparaturen dieser erfolgt bei kleineren Maßnahmen (z.B. partielle Absackungen des Pflasters) sehr zeitnah durch Mitarbeiter des Bauhofes des Tiefbauamtes. Größere Schäden bedürfen umfassenderer Vorbereitung zur technischen Umsetzung und finanziellen Absicherung.

3. *Welche Kosten sind in den letzten 5 Jahren (bitte einzeln auflühren) durch die Entwendung oder Beschädigung von Pollern und die unrechtmäßige Benutzung von Geh- und Radwegen, Fußgängerzonen oder Grünflächen durch Kraftfahrzeuge entstanden?*

Die durch unrechtmäßige Befahrung entstandenen Schäden unterliegen keiner detaillierten Erfassung und können somit nicht beziffert werden. Ist die Verkehrssicherheit der Verkehrsanlage gefährdet, werden zeitnah entsprechende Maßnahmen zur Abhilfe eingeleitet.

Durch die Entwendung/Beschädigung von Pollern/Kettenpfosten entstanden in den letzten 5 Jahren folgende Kosten:

Jahr	entwendet	beschädigt und erneuert	Sachkosten
2016	12 Stück	51 Stück	Ca. 6000 €
2017	19 Stück	36 Stück	Ca. 5300 €
2018	16 Stück	33 Stück	Ca. 4700 €
2019	12 Stück	40 Stück	Ca. 5000 €
2020	18 Stück	31 Stück	Ca. 4700 €

Die Maßnahmenliste des Tiefbauamtes über Geh-, Radwege und Fahrbahnen ist sehr umfangreich. Zudem soll in diesem Jahr der Verkehrsentwicklungsplan beschlossen werden, welcher weitere Maßnahmen nach sich zieht. Gleichzeitig sind aus älteren Konzepten noch viele Maßnahmen offen.

1. *Wie wollen sie perspektivisch diesem Maßnahmenstau entgegenwirken?*

Durch die Inanspruchnahme aller finanziellen Möglichkeiten und Förderprojekte soll versucht werden, möglichst viele Maßnahmen der Prioritätenliste bzw. ggf. auch nicht darin enthaltene Maßnahmen umzusetzen.

2. *Welche (zeitlichen) Auswirkungen hat die derzeitige Pandemie auf die Abarbeitung der Maßnahmenlisten und Konzepte?*

Infolge der Pandemie kann es bei der Vorbereitung und Umsetzung von Baumaßnahmen zu zeitlichen Verzögerungen kommen, die so nicht konkret zu definieren sind und auch die Kosten unterliegen starken Preissteigerungen. So steigen aktuell etwa die Preise für Baumaterial um im Schnitt 85 % und die Lieferzeiten verschiedener Materialien verzögern sich bis zu 2 Monaten und mehr.

3. *Wie viele Mitarbeitende sind im Bereich des Baudezernats (VI) derzeit tätig und wie viele davon sind derzeit in Impf- und Testzentren der Landeshauptstadt Magdeburg eingesetzt?*

Im Baudezernat sind aktuell 407 Mitarbeiter tätig, von denen aktuell 14 Mitarbeiter im Impfzentrum eingesetzt sind. Dazu kommt noch Abwesenheit von etwa 25 % der Mitarbeiter durch Urlaub, Krankheit oder Elternzeit.

4. *Wie viele Arbeitsplätze sind für die Arbeit im mobilen Arbeiten durch das Stadtplanungsamt ausgestattet worden z. B. mit Laptops, Webcam und Mikrofon? (Bitte einzeln aufzählen)*

Im Stadtplanungsamt haben von insgesamt 91 Mitarbeitern 83 Mitarbeiter Vereinbarungen zu Homeoffice/mobilem Arbeiten abgeschlossen.

Hierfür stehen 43 Laptops zur Verfügung. Über entsprechende VPN-Token ist eine Nutzung der Laptops durch mehrere Mitarbeiter im Wechsel möglich. Die Koordinierung erfolgt durch die Teams bzw. Abteilungen.

Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit vorhandene Mini-PC mit Dockingstationen Zuhause zu nutzen. Bei Bedarf können hierfür Bildschirme bereitgestellt werden. Für Mini-PC wurden 59 Webcams und 50 Headsets angeschafft.

Rehbaum