

Protokoll und Zusammenfassung der Einwohnerversammlung für den Stadtteil Leipziger Straße

am: 20.10.2021
von: 18:00 – 20:00 Uhr
im: Turnhalle der Grundschule „Berthold–Brecht–Straße“, Berthold–Brecht–Straße 9,
39122 Magdeburg

anwesend von der Verwaltung: Oberbürgermeister Dr. Trümper
Herr Platz (Bg I)
Frau Stieler – Hinz (Bg IV)
Herr Rehbaum (Bg VI)
Herr Gebhardt (AL 66)
Frau Bartel, Frau Köster,
Herr Zachert, Frau Dünow,
Frau Düsterhöft (Büro des OB)

0. Versammlungsbeginn

Frau Kinszorra eröffnet die erste Einwohnerversammlung in diesem Jahr und begrüßt die Einwohnerinnen und Einwohner. Sie stellt die Podiumsrunde namentlich vor. Anschließend erläutert sie die Tagesordnung:

TOP 1: Begrüßung und Einführung durch den Oberbürgermeister
TOP 2: Beantwortung vorliegender Anfragen durch den Oberbürgermeister
TOP 3: Fragen der Bürger, Diskussionsrunde
TOP 4: Schlusswort

- 1. Grußwort des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt Magdeburg Dr. Lutz Trümper**

- 2. Beantwortung vorliegender Anfragen durch den Oberbürgermeister Dr. Lutz Trümper**

2.1 Wie wird die Verkehrsanbindung von- und zur Leipziger Chaussee organisiert, besonders unter dem Aspekt der Entstehung neuer Wohngebiete. Bereits jetzt sind in den Stoßzeiten die Fahrzeuge überfüllt und in den übrigen Zeiten kaum ausgelastet. (In Stoßzeiten Einsatz von „normalen“ Bussen, sonst insbesondere am Wochenende Großraumbusse/Schlenker)

Wie wird die Kapazität der Fahrzeuge dem Bedarf angepasst.

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Die Entstehung neuer Wohngebiete betrifft vorrangig den angrenzenden Stadtteil Hopfengarten, der grundsätzlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist. Durch das Gebiet verkehrt die Buslinie 58, die mit ihrer tangentialen Linienführung u. a. auch als Zubringer zur Straßenbahn auf der Leipziger Chaussee fungiert.

Bei der Ausweisung neuer Wohngebiete wird grundsätzlich darauf geachtet, eine möglichst direkte Zuwegung zu vorhandenen Haltestellen zu berücksichtigen, um die Zugangsentfernungen möglichst gering zu halten.

Nach Information der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) hängt der Einsatz der Fahrzeuge maßgeblich davon ab, welche Fahrzeuge aufgrund der technischen Rahmenbedingungen einsetzbar und verfügbar sind.

Die Buslinie 58 ist Montag bis Freitag überwiegend mit der Linie 53 verknüpft, so dass zu den betreffenden Verkehrszeiten wegen der Straßenverhältnisse im Wohngebiet "Am Sonnenanger" nur der Einsatz von Standardlinienbussen möglich ist.

Auf der Buslinie 58 ist ein Einsatz von Standardgelenkbussen somit nur bei den Fahrten möglich, die in Reform enden bzw. die nicht auf die Buslinie 53 übergehen. Dies ist überwiegend am Wochenende der Fall. Die Kapazität der Fahrzeuge lässt sich aufgrund technischer Rahmenbedingungen begrenzt an den Bedarf anpassen, mitunter sind deshalb auch Fahrzeuge mit größerer Platzkapazität als benötigt im Einsatz. Der Kraftstoffverbrauch beider Fahrzeugtypen ist nach Information der MVB nahezu gleich.

2.2 In der Presse wurden über Bereitstellung von Flächen für den Bau von Einfamilienhäusern im Hopfengarten berichtet. In welchen Bereichen werden die Flächen zur Verfügung gestellt, wie werden diese in das Wohngebiet integriert?

Wird das Problem Schichtenwasser bei der Planung berücksichtigt? Wie erfolgt die verkehrsmäßige Anbindung an das vorhandene Wohngebiet?

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Der Bebauungsplan Nr. 431-1A 5. Änderung "Ottersleber Chaussee/Am Hopfengarten" befindet sich im Aufstellungsverfahren und soll zeitnah als Satzung beschlossen werden (DS0319/21 wurde zurückgestellt aufgrund der notwendigen Überarbeitung Schallgutachten).

Es handelt sich um die Ackerflächen westlich der Werkstraße und nördlich der Ottersleber Chaussee. Der Bebauungsplan soll Baurecht für ca. 150 Wohneinheiten als Einfamilienhäuser bzw. Doppel- und Reihenhäuser schaffen.

Die Verkehrserschließung soll von der Ottersleber Chaussee erfolgen. Der Anschluss an die Gustl-Möller-Straße soll nur in Havariefällen möglich sein.

Zur bekannten Problematik des Schichtenwassers wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens ein Versickerungsgutachten angefertigt und entsprechend der Ergebnisse ein mit der AGM abgestimmtes Niederschlagsentwässerungskonzept erarbeitet.

Der Bebauungsplan Nr. 431-3 "Doctor-Eisenbart-Ring" befindet sich im Aufstellungsverfahren. Nach erfolgter öffentlicher Auslegung im vergangenen Jahr gingen mehrere Stellungnahmen (von Anwohnern) ein, die umfangreiche Abstimmungen mit den betroffenen Ämtern erforderlich machten. Vorrangige Themen hierbei waren eine geforderte Verkehrsberuhigung im Stadtteil sowie die Regenentwässerung des Wohngebietes. Die von den Bewohnern des Hopfengartens angestrebte Schließung der Straße Am Hopfengarten im Übergang zur Gustav-Ricker-Straße tangiert das Planverfahren lediglich. Wie von den Anwohnern gefordert, soll das bestehende Verkehrskonzept geändert und Durchgangsverkehre in und von Richtung Südost ausgeschlossen werden. Lediglich für Bus- und Havariefahrzeuge soll die Durchlässigkeit erhalten bleiben. Durch das geplante Wohngebiet wird eine Zunahme der Verkehre im Hopfengarten befürchtet. Der Bebauungsplan befindet sich noch im Abstimmungsprozess. Die Stellungnahme haben bisher nur eine Zwischennachricht ohne Inhalt erhalten. Die Verkehrsproblematik ist abwägungsrelevant.

Derzeit ist die Fertigstellung des Satzungs- und Abwägungsbeschlusses bis zum Ende des Jahres vorgesehen, sodass der Stadtrat im I. Quartal 2022 entscheiden kann.

Im rechtsverbindlichen Bebauungsplan 431-1A ist die Fläche bereits als Bauland (Mischgebiet und eingeschränktes Gewerbegebiet) ausgewiesen. Das laufende Verfahren zur 5. Änderung soll hauptsächlich Allgemeines Wohngebiet und im Süden anteilig eingeschränktes Gewerbegebiet festsetzen.

2.3 Der Bau der Werkstraße ist abgeschlossen. Wie und durch wen wird diese Straße genutzt? Die Gustav-Ricker-Straße wird weiterhin von Schwerlasttransporten und großen LKW für die Zulieferung von den umliegenden Verkaufseinrichtungen befahren und verursachen (inzwischen behobenen) erhebliche Straßenschäden sowie eine hohe Lärmbelastigung und ein ständig steigendes Gefahrenpotenzial für die Bewohner.

Das trifft auch für die Straße Am Hopfengarten zu. Sie wird trotz „Nutzungseinschränkung für LKW“ von LKW und Schwerlasttransporten weiterhin verkehrswidrig regelmäßig genutzt.

Warum wird die Werkstraße nicht zwingend für die Schwerlasttransporte und schweren LKW auch in beiden Richtungen genutzt.

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Die Werkstraße führt als Einbahnstraße von der Friedrich-List-Straße zur Ottersleber Chaussee. Sie ist beschränkt für den LKW-Verkehr. Die Einrichtung der Straße als Einbahnstraße war eines der Kriterien für die Förderung des Vorhabens („Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ mit 60 Prozent von Land und Bund gefördert). Die Straße ist für den gewerblichen Abtransport von übergroßen Produktionsgütern gefördert worden und darf aus diesem Grund innerhalb der Zweckbindungszeit nur hierfür genutzt werden. Sonder- oder Schwertransporte sind Transporte, die bestimmte Abmessungen und Gewichte (laut Straßenverkehrszulassungsordnung) überschreiten.

Höhe: 4 m

Breite: 2,55 m

Länge: 18,75 m

Gewicht: 40 t

Aufgrund der Einbahnstraßenregelung ist nur die Rausfahrt vom Gewerbegebiet Schilfbreite (u. a. SKET und SAM) in Richtung Ottersleber Chaussee möglich.

Reinfahrten zum Werksgelände müssen weiterhin über die Gustav-Ricker-Straße erfolgen. Eine Rausfahrt über die Werkstraße kann nur bis zu einer Transportlänge von 32 m erfolgen. Laut Aussage der Firma ENERCON ist der Grund für die Rausfahrt über die Gustav-Ricker-Straße die Torausfahrt an der „Fr.-List-Str/ Am Hopfengarten“.

Eine Erweiterung der Ein- und Ausfahrt vom Werksgelände ist laut Enercon in Planung. Aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen im Windenergiesektor konnte bisher die Anpassung nicht wie geplant erfolgen. Sie ist jedoch gewollt und soll baldmöglichst umgesetzt werden.

Seit Freigabe der Werkstraße im November 2019 verlassen wöchentlich an vier Tagen (Mo.-Do.) durchschnittlich 26 Transporte (7 pro Tag) das Gewerbegebiet Schilfbreite. Hiervon nutzen bereits 50 % die neue Werkstraße. Die übrigen müssen aufgrund der o. g. Sachlage derzeit noch über die Gustav-Ricker-Straße abfahren.

In den Stellungnahmen der Stadt zu den Genehmigungen wird den ansässigen Firmen der Fahrweg vorgeschrieben und mit als Auflage übernommen:

bis 32,00 m Länge grundsätzlich:

Rausfahrt: Am Hopfengarten, Werkstraße, Ottersleber Chaussee, L50, AS MD-Reform, A14...

Reinfahrt: ...A14, AS-MD-Reform, L50, Ottersleber Chaussee, Gustav-Ricker-Straße, Am Hopfengarten

ab 32,01 m Länge:

Rausfahrt: Am Hopfengarten, Werkstraße oder alternativ Gustav-Ricker-Straße, Ottersleber Chaussee, L50, AS MD-Reform, A14...

Reinfahrt: ...A14, AS-MD-Reform, L50, Ottersleber Chaussee, Gustav-Ricker-Straße, Am Hopfengarten

Auf die Auswahl und Größe der eingesetzten Transportfahrzeuge haben die genehmigenden Behörden keinen Einfluss.

Die Transportfirmen sind nach eigenen Aussagen stets angehalten, die Gustav-Ricker-Straße nur dann zu nutzen, wenn der Kurvenradius in Richtung der Werkstr. nicht ausreicht.

Eine Nutzung entgegen der Einbahnstraßenführung ist nur in Ausnahmefällen und unter Polizeiüberwachung möglich und wird auch so durchgeführt.

2.4 Wegen der kurvenreichen Verkehrsführung gibt es unübersichtliche Querungen der Straße, besonders betroffen sind Schulkinder und weitere Fahrgäste, welche die Haltestellen der MVB in Anspruch nehmen. Es befindet sich unmittelbar an der Straße ein Reha-Zentrum. Die Bewohner, so sie wieder gehfähig sind, benutzen die Straße im Rahmen der Reha-Maßnahme.

Auf Grund dieser dargelegten Situation sehen wir es als erforderlich an, eine generelle Lösung, wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzung und/oder Fußgängerschutzwege zum Schutz der Anlieger einzurichten.

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Als Bestandteil des Straßenhauptnetzes nimmt die Gustav-Ricker-Straße Verkehre aus den Nebenstraßen auf und hat infolgedessen eine höhere Kfz-Belastung als die Nebenstraßen. An den Einmündungen und Kreuzungen der Gustav-Ricker-Straße mit den Nebenstraßen ist auf Grund der unterschiedlichen Verkehrsbelastungen eine Vorfahrtsregelung (Vorfahrtsstraße mit VZ 306) getroffen worden. In der bzgl. der Ausweisung von Tempo 30-Zonen geltenden Rechtsgrundlage (§45 (1c) S. 2 StVO) heißt es: „Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken.“ Da es sich bei der Gustav-Ricker-Straße wie oben erwähnt um eine Vorfahrtsstraße handelt, kann sie nicht in eine Tempo 30-Zone integriert werden.

Zudem wird über die Gustav-Ricker-Straße eine Buslinie mit drei Haltestellen geführt, um die Versorgung der anliegenden Wohnbereiche mit dem Öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen. Da in Bussen immer mit stehenden Fahrgästen gerechnet werden muss, scheidet auf Straßen im Zuge von Buslinienführungen die gemäß §45 (1c) S. 4 StVO in Tempo 30-Zonen grundsätzlich geltende Vorfahrtsregel „rechts-vor-links“ vielfach aus Sicherheitsgründen aus.

Aus verkehrsplanerischer Sicht liegt keine ausreichende Rechtsgrundlage zur Integration der Gustav-Ricker-Straße in eine Tempo 30-Zone vor.

Ferner kann nach Auswertung der Unfallzahlen in der Gustav-Ricker-Straße keine erhöhte Gefahrenlage festgestellt werden, die eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h begründet. Das Reha-Zentrum hat seinen Hauptzugang nicht an der Gustav-Ricker-Straße. Daher kann nach Aussage der Straßenverkehrsbehörde die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung im Zusammenhang mit einer Pflegeeinrichtung nicht angewendet werden. Somit gibt es hier auch keine Begründung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung.

Die Problematik der Querung der Gustav-Ricker-Straße" war bereits 2005 ein Thema. Daraufhin wurden in Teilbereichen die vorhandenen Grünstreifen befestigt, so dass an vereinzelt Stellen die Fahrbahn bei ausreichenden Sichtverhältnissen gequert werden kann.

Für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen fehlt hier die entsprechende Voraussetzung, wie ein hinreichend gebündelter Fußgängerquerverkehr an einer Stelle in Verbindung mit den Verkehrszahlen der Fußgänger und Kraftfahrer. Daher liegt hier ebenso keine Begründung für einen Fußgängerüberweg vor.

Entsprechende aktuelle Fußgängerzählungen im o.g. Bereich liegen nicht vor, diese sind jedoch vorgemerkt. Im verbindlich vorgegebenen zeitlichen Rahmen führt die Landeshauptstadt Magdeburg im Normalfall zwei Zählungen (Frühjahrs- und Herbstzählung) durch. Aufgrund der außergewöhnlichen Pandemielage und des damit verbundenen personellen Engpasses erfolgten im Jahr 2021 keine Verkehrszählungen.

Um den tatsächlichen Querungsbedarf zu ermitteln, bleibt die Zählung jedoch vorgemerkt.

Trotz Errichtung der Werkstraße bleibt die Gustav-Ricker-Straße die zusätzliche An- und Abfahrtsroute zu den Werksgeländen mit überbreiten und überlangen Transporten. Dies schließt bauliche Maßnahmen wie bspw. eine Mittelinsel, Fahrbahnaufpflasterungen oder Fahrbahnverengungen aus.

2.5 In einem Stadtratsbeschluss 2018 wurde bereits festgelegt, dass die Querung der Salbker Chaussee/Leipziger Chaussee in Höhe Flugplatz für Fahrräder und Fußgänger sicher zu gestalten ist.

Wann und wie können endlich die Fußgänger und Radfahrer sicher die Salbker-Chaussee/Leipziger Chaussee überqueren?

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Zur Thematik wurde eine Verkehrsuntersuchung zur Radwegführung im Bereich der B71 Leipziger Chaussee und Ottersleber Chaussee/Salbker Chaussee beauftragt. Insbesondere hatte die Untersuchung das Ziel, die Radverkehrsführung in diesem Bereich zu verbessern. Die vorliegende Untersuchung empfahl als Lösung: „... die bauliche Ertüchtigung der am Ende der alten Leipziger Chaussee gelegenen Querungsstelle über die Salbker Chaussee [Leipziger Chaussee] mit Neuanlage einer Mittelaufstellung ohne Lichtsignalanlage ... „

In diesem Jahr wurde durch ein Ingenieurbüro die Ausführungsplanung für die Radwegquerung Höhe Flugplatz erarbeitet. Die entsprechenden Ausschreibungsunterlagen wurden der Zentralen Vergabestelle mit der Bitte um Veröffentlichung im e-Vergabe-Portal übergeben. Angedacht ist die Submission der Bauleistung im November dieses Jahres und die bauliche Umsetzung von Ende 03/2022 bis Ende 06/2022.

2.6 Vom Hermelinweg in Richtung Leipziger Chaussee verläuft ein provisorischer Weg. Dieser Weg ist die günstigste Verbindung aus dem Wohngebiet zur Bus- und Straßenbahnhaltestelle Flugplatz/Technisches Hilfswerk. Bei Dunkelheit ist es gefährlich diesen Weg zu nutzen.

Wann wird dieser Weg als offizieller Weg fertiggestellt. Wichtig wäre es als Übergangslösung, hier die Beleuchtung bis zum Hermelinweg zu installieren

Die Beleuchtung im Lindenplan und anliegenden Straßen ist so marode, dass sie regelmäßig bei einer erhöhten Windgeschwindigkeit ausfällt.

Die Straßenlampen sind augenscheinlich an maroden Pfeilern befestigt, dass Zweifel an der Standsicherheit dieser Pfeiler bestehen.

Wann wird diese Beleuchtungsanlage erneuert, damit sicher und zuverlässig funktioniert.

Weiterhin sollte geprüft werden, ob in dem Wohngebiet „Fauler Grund“ (z.B. Eisenbartring, Spaßvogelsiedlung) die Straßenbeleuchtung zum Zweck der Energieeinsparung mit Bewegungsmeldern ausgerüstet werden. Eine Lösung über das Dimmen der Beleuchtung hat sich als nicht geeignet herausgestellt.

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Die benannte Wegeverbindung zwischen Leipziger Chaussee/Lindenhof und Hermelinweg befindet sich in Baulast des Tiefbauamtes und ist ein selbständiger Geh-/ Radweg (W0531), welcher im Jahr 2016 mit Asphaltträsgut ertüchtigt wurde. Auf der Wegeoberfläche sind keine Schäden sichtbar, so dass der Weg als solcher genutzt werden kann. Ein weiterer Ausbau ist nicht angedacht.

Dieser Weg ist nicht gewidmet und es ist unter anderem deshalb nicht vorgesehen, diesen zu beleuchten. Eine allgemeine Beleuchtungspflicht besteht nicht. Des Weiteren ist die Frequenzierung dieses Weges relativ gering (Vorort geprüft, 1 Person in 45 Minuten), so dass der finanzielle Aufwand fraglich ist. Auf Grund einer Breite von ca. 1,35m ist mit einem Aufwand bei der Errichtung einer Beleuchtung ca. 5.000€ bis 6.000€ zu rechnen.

In diesem Wohngebiet wurden bereits mehrere Straßen mit einer neuen Beleuchtung ausgestattet. Dies erfolgte grundsätzlich im Rahmen eines Grundhaften Ausbaus bzw. in Koordination mit den SWM. Diese Verfahrensweise soll auch weiterhin Bestand haben. Derzeit wird die Beleuchtung im Brombeerweg in Koordination mit einem SWM-Vorhaben erneuert. Derzeit sind keine weiteren Maßnahmen der SWM bekannt. Eine von diesen Maßnahmen (Koordination mit SWM bzw. grundhafter Ausbau) losgelöste, separate Errichtung einer neuen Beleuchtung ist nicht vorgesehen.

In der Siedlung Fauler Grund ist eine zeitbasierte Dimmung installiert. Diese Form der Dimmung ist entsprechend der dort verwendeten Leuchtmittel ausgewählt. Die Verwaltung sieht in dieser Form eine probate Möglichkeit der Kostensenkung/Energieeinsparung.

Der Einsatz von Bewegungsmeldern ist an diesen Beleuchtungsanlagen technisch unbrauchbar, da das Zündverhalten von Natriumdampf-Hochdruck-Lampen dieser Art entgegensteht. So benötigen diese Lampen ca. 5min. bis sie betriebsbereit sind. In heißem Zustand kann der Zündvorgang auch ganz aussetzen. Die dann durch Bewegungsmelder verursachten häufigeren Zündvorgänge senken zudem die Lebensdauer der Lampen.

2.7 Seit Jahren wird darauf hingewiesen, dass an der Kreuzung Leipziger Chaussee/Lindenplan aus Richtung Flugplatz regelmäßig die Durchfahrt der Rettungskräfte wie, Krankenwagen, Feuerwehr und THW, in Richtung Stadtmitte behindert wird. Es gibt keine Ausweichmöglichkeiten für die bei Anzeige der Ampel „ROT“ anstehenden Fahrzeuge, den Rettungskräften die Durchfahrt zu gewähren. Es gab bereits einen Ansatz der Lösung des Problems durch die Verwaltung, was aber nicht umgesetzt wurde.

Die Ampelphase an dieser Kreuzung nimmt ist auf Grund der Verkehrssituation einen längeren Zeitraum in Anspruch.

Wann wird die Situation so entschärft, damit die Rettungskräfte nicht zusätzliche Warte-Zeit an der Ampel verbringen müssen.

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Dem Tiefbauamt sind Probleme mit Rettungskräften und anderen Einsatzfahrzeugen an der Lichtsignalanlage Leipziger Chaussee/Lindenplan bisher nicht bekannt. Es liegen auch keine Forderungen der Feuerwehr/Rettungskräfte zum Aufbau eines solchen Systems vor.

Wo gewünscht, wurden bereits lokale, ein oder mehrere Lichtsignalanlagen betreffende Bevorrechtigungen im Stadtgebiet realisiert (Feuerwehranforderungen Ottersleber Chaussee, Rogätzer Straße, Theodor-Kozlowski-Straße bis Wittenberger Platz).

2.8 Um die Ottersleber-Chaussee Gustav-Ricker-Straße sowie die Straße Am Hopfengarten als Zubringer in Richtung Innenstadt zu entlasten, wird gebeten zu prüfen, ob die Carnot-Straße in Richtung Innenstadt mit „Rechts-Abbiegen“ in die Leipziger Chaussee geöffnet werden kann.

Es wird erwartet, dass damit auch die Straße Am Hopfengarten durch den Individualverkehr besonders morgens entlastet wird.

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Eine mögliche Öffnung der Carnotstraße wurde bereits im Jahr 2012 im Zuge einer Stadtratsanfrage thematisiert.

Mit der Öffnung der Carnotstraße zur Leipziger Chaussee könnten gemäß Vorstellung der GWA die Straße Am Hopfengarten, Gustav-Ricker-Straße sowie Ottersleber Chaussee vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Zwischen der Wohnbebauung beiderseits der Straße Am Hopfengarten und der Carnotstraße besteht keine direkte Verbindungsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr. Lediglich die Verkehre resultierend aus der Wohnbebauung entlang der Gustav-Ricker-Straße könnten im von der GWA vorgeschlagenen Fall über die Carnotstraße in die Leipziger Chaussee einfahren. Ein Ausbau des derzeit als Geh- und Radweg genutzten Abschnitts kann nur unter der Maßgabe des Ankaufs privater Flächen umgesetzt werden. Außerdem müsste auf der Leipziger Chaussee eine Linksabbiegespur errichtet werden. Kosten für Planung, Grunderwerb und Bau stehen nicht im Verhältnis zur Wirtschaftlichkeit und sind mittelfristig nicht geplant. Mit einer Öffnung der Carnotstraße wird sich der Kfz-Verkehr des Wohngebiets der Gustav-Ricker-Straße auf dieser Verbindung bündeln. Daher ist eher keine Entlastung der Gustav-Ricker-Straße zu erwarten. Einzig die Ottersleber Chaussee in Ost-West-Richtung könnte mit Öffnung der Carnotstraße vom Kfz-Verkehr etwas entlastet werden. Dies wäre verbunden mit einer gleichzeitigen Erhöhung der Belastung der Carnotstraße. Bei dieser Gelegenheit wird darauf hingewiesen, dass die Ottersleber Chaussee als Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung mit ihrer Vierspurigkeit einen Ausbauzustand aufweist, der für diese höheren Kfz-Mengen ausgelegt ist.

Mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells, Prognose 2030, kann die verkehrliche Wirkung von Änderungen am Verkehrsnetz dargestellt werden. Bei einer Öffnung der Carnotstraße zur Leipziger Chaussee mit "Rechts-Abbiegen" verlagern sich rd. 600 Kfz/d in die Carnotstraße (Fahrtrichtung West). Gleichzeitig sinken die Verkehrsmengen auf der Ottersleber Chaussee um rd. 300 Kfz/d sowie in der Straße Am Hopfengarten um rd. 100 Kfz/d (jeweils Fahrtrichtung West). In der Gustav-Ricker-Straße (Fahrtrichtung Süd) sowie der Leipziger Chaussee (Fahrtrichtung Nord) steigen die Verkehrsmengen um jeweils rd. 300 Kfz/d an.

Bei einer ganzheitlichen Betrachtung von Fahrtstrecke und Fahrtzeit ist festzustellen, dass bei einer Öffnung der Carnotstraße die Fahrtstrecke über die Carnotstraße zwischen den Knotenpunkten mit der Gustav-Ricker Straße und der Leipziger Chaussee 1.000 m betragen würde. Die bereits vorhandene Fahrtstrecke über die Ottersleber Chaussee zwischen den genannten Knotenpunkten beträgt 1.400 m. Das bedeutet, dass mit einer Öffnung der Carnotstraße 400 m Wegstrecke eingespart werden könnten (Fahrtzeit um 1 Minute).

Unter diesen Aspekten ist festzustellen, dass die Zielstellung einer erheblichen Verkehrsberuhigung im Straßenzug Am Hopfengarten mit der beschriebenen Maßnahme „Öffnung der Carnotstraße zur Leipziger Chaussee“ nicht erreicht werden kann. Die zu erwartende Entlastungswirkung auf der Ottersleber Chaussee und in der Straße Am Hopfengarten ist nicht von Relevanz (da städtische Hauptnetzstraße) bzw. vergleichsweise sehr gering (kaum spürbarer Reduktion der Verkehrsmengen). Demgegenüber steht eine Straßenbaumaßnahme mit einer Länge von rd. 105m samt kostenintensiverer Ausbildung einer Einmündung in die Leipziger Chaussee. Dies wäre verbunden mit weiterer Versiegelung und laufenden Kosten des Bauunterhalts.

Fazit

Die verkehrliche Wirkung einer Öffnung der Carnotstraße zur Leipziger Chaussee fällt eher gering aus. Diese Maßnahme wird nicht weiter verfolgt.

2.9 Seit Beginn der Neubebauung im Stadtteil Hopfengarten wird von den Einwohnern ein Verkehrskonzept für das Wohngebiet und den Verbindungen zu den anliegenden Wohngebieten eingefordert.

Das fehlende Konzept ist Ursache für die planlose Verkehrseinbindung der neuen Wohngebiete mit Anschluss an die Aus- und Zufahrten innerhalb der Wohngebiete und aus den Wohngebieten heraus in Richtung anderer Stadtteile Magdeburgs. Die Probleme wurden in zahlreichen GWA-Sitzungen auch mit Vertretern der Stadtverwaltung umfangreich erörtert. Es hat aber nie zu einem vernünftigen Verkehrskonzept geführt.

Inzwischen sind weitere Wohngebiete entstanden bzw. geplant und die damit verbundenen Probleme verstärken sich, weil es kein Konzept gibt, das bei der Planung und der Durchführung der Bebauung zu beachten ist.

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Für den Hopfengarten wurde die Aufstellung eines Bebauungsplanes bereits 1992 beschlossen. Die Entwürfe zum Bebauungsplan 431 erlangten jedoch keine Rechtskraft. Für das ursprünglich angedachte Gebiet des Bebauungsplanes 431 werden seitdem Bebauungspläne für Teilflächen entwickelt. Zuletzt der Bebauungsplan 431-3 Dr.-Eisenbart-Ring. Bereits mit Beginn der Erschließung zusätzlichen Baulandes und der Zunahme des Verkehrs forderten Anwohner aus dem Hopfengarten Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung. Um die Situation objektiv zu verbessern liegt ein Verkehrskonzept von der Landeshauptstadt Magdeburg vom Büro Buschmann („Verkehrskonzept für das Stadtgebiet Hopfengarten in Magdeburg“) vor. Dieses Konzept berücksichtigte bereits zukünftige Baugebiete. Die Maßnahmenempfehlungen aus dem Verkehrskonzept für das Stadtgebiet Hopfengarten aus dem Jahr 2006 wurden durch den Stadtrat mit der Drucksache DS0072/06 beschlossen (Beschluss 998-33-(IV)06).

Die Maßnahmenempfehlungen für die aus damaliger Sicht noch zu entwickelnden Bebauungspläne im Bereich von 431 wurden im aktuellen Bebauungsplan Nr. 431-3 berücksichtigt. Einzelne Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept bzw. aus Bürgerwünschen resultierend wurden bereits umgesetzt.

Noch vorhandene realisierte Maßnahmen im Ergebnis Verkehrskonzept:

- Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h für die Straße Am Hopfengarten (in Abschnitten noch vorhanden)
- Sperrung der Straße Am Hopfengarten für den Schwerverkehr (Durchgangsverkehr)
- Ausweisung der Anliegerstraßen des Stadtteils Hopfengarten als Tempo 30 Zonen
- Verkehrsdämpfende Maßnahmen innerhalb des Ahornweges durch Blumenkübel und Sperrflächen
- Wegweisung für den Schwerverkehr auf der Hauptstrecke Leipziger Chaussee und Ottersleber Chaussee zu den Gewerbeflächen
- Aufstellung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Grundschule am Hopfengarten
- Dreiecksinsel und Abbiegeverbot am Eschenweg
- Dreiecksinsel und Abbiegeverbot am Klostergraben

Zurückgenommene Maßnahmen:

- Abhängen der Anwohnerstraßen Ahornweg, Eschenweg, Buchenweg von Am Hopfengarten
- Einengung der Straße Am Hopfengarten
- Abhängen der Gustav-Ricker-Straße für den MIV (motorisierter Individualverkehr) von der Straße ‚Am Hopfengarten‘

- Ausweisung der gesamten Straße Am Hopfengarten als Tempo-30 Zone (Rücknahme auf Anweisung der oberen Straßenverkehrsbehörde)

2.10 In der Straße „Am Hopfengarten“ wurde mit der Baumbepflanzung, gemäß eines Stadtratsbeschlusses begonnen und abgebrochen.

Gibt es plausible Gründe dafür? Wie erfolgt die Begrünung der Straße „Am Hopfengarten“?

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Im Zuge der Stadtratsanfrage wurde informiert, dass in der nördlichen Seitenanlage der Straße Am Hopfengarten 4 mögliche Baumpflanzungen unter der Maßgabe von Maßnahmen zum Schutz bestehender Versorgungsleitungen in Frage kommen.

Nach Aushub der Pflanzgruben wurde festgestellt, dass sich in allen geplanten Baumstandorten mehrere nebeneinanderliegende Elektroleitungen der SWM und der Deutschen Telekom befinden. Eine Baumpflanzung mit ausreichend durchwurzelbarem Raum und unter Berücksichtigung eines angemessenen Leitungsschutzes ist nicht möglich.

Die Pflanzstellen waren bereits vor Ausführung der Schachtarbeiten mit Stauden und flachen Gehölzen bestückt. Die durch die Aufgrabungen entstandenen Lücken sollen im Herbst nachgepflanzt werden.

Des Weiteren wurde durch den EB SFM nochmals eine Abfrage bezüglich einer Zustimmung zur Pflanzung von Einzelsträuchern ohne Konfliktpotential mit dem vorhandenen Leitungsbestand an zwei Standorten an die SWM gestellt. Die Antwort ist noch ausstehend. Das Pflanzen größerer Sträucher kann aufgrund einzuhaltender Sichtdreiecke in den Einmündungsbereichen nicht erfolgen.

2.11 In Auswertung der Hochwasser- Katastrophen in den südlichen Teilen von Deutschland ist es erforderlich die Bevölkerung rechtzeitig zu warnen.

Besteht bereits ein Warnsystem im Gebiet Hopfengarten/Leipziger Chaussee, wie ist es organisiert bzw. welche Lösungen werden für das GWA Gebiet geschaffen? Welche Signale gibt es, wo sind sie veröffentlicht?

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Für die Stadt Magdeburg gibt es ein funktionierendes Warnsystem. Hiernach erfolgt die Warnung der Bevölkerung durch Lautsprecheranlagen. Es wurden eigens Fahrzeuge beschafft, mit denen die Durchsagen über Außenlautsprecher realisiert werden können.

Ein weiteres Element zur Warnung der Bevölkerung wird durch den Bund zur Verfügung gestellt. Hierbei handelt es sich um das "Modulare Warnsystem" des Bundes (MoWas). MoWas steuert eine App. Die kostenfreie Notfall-Informations- und Nachrichten-App des Bundes (NINA). Die App ist in den Appstores für Android- und iOS-Betriebssysteme verfügbar.

Die Ansteuerung von MoWas kann für den Bereich der Landeshauptstadt Magdeburg von der Integrierten Leitstelle Magdeburg, dem Lagezentrum der Landesregierung Sachsen-Anhalt oder dem Gemeinsamen Melde- und Lagezentrum von Bund und Ländern (GMLZ) erfolgen.

Da es im Gebiet der Kernstadt in Magdeburg aktuell kein Sirenenwarnsystem gibt, gibt es auch keine festgelegten Signale.

Aufgrund der Erkenntnisse des Warntages 2020 und anhand der noch zu erwartenden Auswertungen der Ereignisse in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen wird die Warnung der Bevölkerung überprüft.

2.13 In den Straßen Dachsbreite, Marderweg, Otternweg sind keine öffentlichen Parkplätze vorhanden. Aus dem Grunde wird auf den Fußwegen geparkt. Die Fußgänger, einschließl. behinderten Fahrzeuge und Kinderwagen sind gezwungen die Straße zu benutzen.

Auch sind die Verkehrsflächen so zugestellt, dass für Rettungskräfte, wie Krankenwagen, Feuerwehr und THW die Durchfahrt unmöglich ist.

Um die Sicherheit der Bewohner zu gewährleisten sind hier einvernehmliche Lösungen zu schaffen.

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Das Wohnquartier Hopfengarten ist in süd-westlicher Ausrichtung überwiegend durch die Bebauung von 2-stöckigen Siedlungshäusern geprägt.

Hierzu zählen auch die angesprochenen Straßen Dachsbreite, Marderweg und Otternweg. Weiterhin betrifft dies noch den Hermelinweg und die Hirschbreite.

Eigentümer der Wohnbebauung ist die Wobau GmbH (Ausnahme: Häuser im Otternweg). Öffentliche Parkplätze außerhalb der Fahrbahnen sind nicht vorhanden. Mietbare Privatparkplätze sind nicht bekannt.

Die vorhandenen Gehwege haben eine Breite von 2 bis 2,30 Metern und sind beidseitig vorhanden. Die Fahrbahnbreite bemisst durchschnittlich 6 Meter.

Eine Verkehrsregelung in Form von Verkehrszeichen (z.B. 283 (absolutes Haltverbot) oder 286 (Eingeschränktes Haltverbot) ist nicht vorhanden.

Ausnahme ist zurzeit die Ausschilderung für die Zufahrt von Baufahrzeugen zur Baustelle Marderweg Ecke Hermelinweg, wo auf einer ehemaligen Freifläche gegenüber der Haus-Nr. 19-23, welche bisher als Parkfläche genutzt wurde, jetzt ebenfalls eine Wohnbebauung entstehen wird.

Über Jahre wird in dem Quartier bereits auf beiden Seiten halb auf dem Gehweg auf eigene Gefahr geparkt.

Durch das Ordnungsamt wurde das Parkverhalten der Anwohner in dem Bereich bisher toleriert, wenn keine Verkehrsbehinderungen (z.B. zugestellte Hauseingänge oder Bordsteinabsenkungen) festgestellt wurden.

Sollten auf beiden Straßenseiten die Fahrzeuge vollständig auf der Fahrbahn stehen, ist eine Durchfahrt nicht mehr möglich.

Sollten die Fahrzeuge nur auf einer Fahrbahnseite abgestellt werden, ist die Durchfahrt auch mit Großfahrzeugen (z.B. Feuerwehr) möglich. Dafür müsste eine eindeutige Verkehrsregelung (z.B. VZ 283) in den benannten Straßen vorhanden sein. Diese Lösung hätte jedoch zur Folge, dass nicht mehr alle Anwohnerfahrzeuge in der Nähe der Wohnung parken können bzw. sich wegen der dichten Bebauung außerhalb des Wohnquartiers eine Abstellmöglichkeit suchen müssten. Dann käme es in den benachbarten Wohnquartieren zu weiteren Engpässen.

Zur Entspannung der Verkehrssituation und im Sinne der Anfrage sollte geprüft werden, ob die Wobau GmbH für die Mieter kostenpflichtige Parkplätze schaffen kann.

Das Amt für Brand- und Katastrophenschutz folgt den Ausführungen des FB 32.

Die Straßenverkehrsordnung und die Gefahrenabwehrverordnung der Landeshauptstadt Magdeburg beinhalten die erforderlichen Regelungen.

Es liegen keine aktuellen Meldungen zu Schwierigkeiten aus dem Einsatzgeschehen für den betreffenden Bereich vor.

Eine Durchfahrt für Großfahrzeuge in Kreuzungsbereichen (Schleppkurve) wird durch die Abstandsregelungen (5 Meter) des § 12 der StVO gewährleistet.

Die Hydranten zur Löschwasserversorgung liegen im Straßenbereich. Die Gefahrenabwehrverordnung der LHS MD untersagt mit § 2 das Parken auf Hydranten.

2.13 Bei dem Treffen der GWA am 21.10.2020 wurde erläutert, dass Maßnahmen zur Bekämpfung der Oberflächenwasser bzw. der Schichtwasser im Hopfengarten nicht vor Ende des Jahres 2025 begonnen werden sollen.

Auf Grund des Klimawandels stattgefundenen Überschwemmungen in vielen Gebieten von Deutschland liegt die Befürchtung nahe, dass solche Katastrophen, wie Starkregen auch im Hopfengarten verheerende Schäden hinterlassen würden. Deshalb ist eine Lösung vor 2025 dringend erforderlich.

Wir bitten um eine Stellungnahme welche Maßnahmen eingeleitet werden und bis wann Sie beendet sind.

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Es ist zutreffend, dass Maßnahmen im Hopfengarten als gegenüber den bereits vom Stadtrat beschlossenen als weniger dringlich eingeschätzt werden. Und wegen begrenzter personeller Kapazitäten wird mit jenen Maßnahmen erst ab 2025 begonnen werden können. Unzutreffend ist aber die Verquickung der katastrophalen Ereignisse mit dieser Frage. Denn hier geht es um Grundwasser, dessen Pegelstand mit den besagten Ereignissen nur in indirektem und zeitlich stark verzögerten Zusammenhang steht. Und deshalb ist hier eine Lösung vor 2025 gerade nicht nötig!

Zu Einzelheiten wird auf den Stadtratsbeschluss 1899-66(V)13 und auf die Stellungnahmen der Verwaltung zu den Anfragen und Anträgen A0123/21, F0214/20, etc. verwiesen.

Maßnahmen gegen die verheerende Wirkung von Starkregenereignisse erfordern neben einer anderen Flächennutzung einer Neuorganisation der öffentlichen Infrastruktur, d.h. einer Änderung der Straßenprofile, der Nutzung von Freiflächen, der Änderung der Versiegelungsgrade und auch eines Bewusstseins für den Selbstschutz und die Eigenverantwortung in der Bevölkerung. Die Landeshauptstadt ist im Rahmen des Klimawandelanpassungskonzepts in einzelnen Bereichen bereits tätig. Allerdings gibt es hierzu keinen konkreten Zeit- und Maßnahmeplan.

2.14 In dem Gebiet Hopfengarten/ Leipziger Chaussee stehen die Schulen Leipziger Str.46, Grundschule in der Berthold-Brecht-Straße 9, Grundschule Am Hopfengarten 6 und die Grundschule Neptunweg zur Verfügung.

Reichen die Kapazitäten der Schulen nach der Bebauung von neuen Wohngebieten zur Versorgung der Kinder aus?

Gibt es in dem Zusammenhang eine Lösung für die Ausweichschule für Schulsanierungen in der Schilfbreite 5? Wird sie saniert und den Kindern des Wohngebietes zur Verfügung gestellt?

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Für die kommunalen Grundschulen bestehen Schulbezirke, sie sind nicht identisch mit den Stadtteilen.

Über ein rechnergestütztes Optimierungsverfahren erfolgt (gegenwärtig) jährlich die Zuordnung der im Einschulungsjahr schulpflichtig werdenden Schüler*innen zur zuständigen Grundschule, daraus ergeben sich damit die Schulbezirke.

Grundlage bilden die Daten des Einwohnermelderegisters (Geburten) mit Hauptwohnsitz MD, insgesamt und für die einzelnen Stadtteile. Darüber hinaus sind weitere Kriterien festgelegt, wie z.B. Aufnahmekapazität des Standortes, möglichst kurze Wegedistanz zwischen Wohnort und Schule (30 Minuten Fußweg).

Zu diesem Zeitpunkt ist noch nicht bekannt, ob die Eltern ihr Kind an einer kommunalen Grundschule oder einer Grundschule in freier Trägerschaft anmelden werden.

Die Zuordnung erfolgt jährlich im Rahmen eines Optimierungsverfahrens.

Für die 4 benannten Schulen besteht eine Aufnahmekapazität (Klasse 1) von rd 300 Plätzen. Bei einer durchschnittlichen Klassenstärke von 22 Schüler*innen.

Bei Migrationshintergrund (Einzelstandort) größer als 25%, erfolgt eine Reduzierung der Aufnahmekapazität (2 Plätze/Klasse). Aktuell sind dies die GS „Leipziger Straße“ und „B.-Brecht-Straße“.

Für den Stadtteil „Leipziger Straße“ (Stand 31.12.2020) ist folgende Anzahl von Schulanfängern bekannt:

2022: 150

2023: 167

2024: 172

2025: 183

2026: 190

Es wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen Kapazitäten an den Grundschulstandorten ausreichen. Im Einzelfall werden Gespräche zwischen der Verwaltung und den Akteuren vor Ort (Schule, Hort) geführt um ggf. gemeinsam weitere temporäre Raumkapazitäten zu erschließen. Alternativ müssten „einschneidende“ Veränderungen bei den Schulbezirken erörtert werden.

Der Standort Schilfbreite ist gegenwärtig durch die Auslagerung der Gemeinschaftsschule „Goethe“ (voraussichtlich bis Ende Schuljahr 2022/23) belegt. In der Folge ist die Auslagerung der zur Sanierung anstehenden GS „Westerhüsen“ eine Variante, die die Verwaltung gegenwärtig prüft.

2.15 Im September 2018 wurde an den Stadtratsvorsitzenden eine Unterschriftensammlung (Bürgerbegehren) von 3.000 Unterschriften mit der Forderung an den Oberbürgermeister, endlich Maßnahmen zu ergreifen, damit den Bürgern des Hopfengartens wieder die Identität zu ihrem Wohngebiet, mit dem Hopfenplatz als Wohngebietszentrum, zurückgeben wird. Bis heute steht auf dem Hopfenplatz ein leerstehendes Objekt, das dem Zerfall preisgegeben ist.

Wie steht der Oberbürgermeister heute zum Anliegen der Bürgerinitiative von 2018?

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Das betreffende Objekt ist mittlerweile an einen neuen Eigentümer veräußert worden. Der Eigentümer beabsichtigt die Vermarktung des Objekts als Gewerbeimmobilie mit einem vielfältigen Mieterprofil.

Das Objekt befindet sich gegenwärtig im öffentlichen Angebot.

2.16 Südfriedhof als öffentlicher Verkehrsraum von der Leipziger Straße zur Försterstraße

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Der Südfriedhof wird abends verschlossen. Das Befahren der Friedhöfe ist eingeschränkt und bedarf einer Fahrgenehmigung (ausgenommen Fahrzeuge des EB SFM.)

Problematisch ist gegenwärtig der stark frequentierte Fahrradverkehr (sehr hohes Tempo).

Das Ordnungsamt bzw. die Parkwacht kontrollieren durch.

In diesem Fall sind noch konsequentere Maßnahmen erforderlich und werden gegenwärtig überprüft.

2.17 Es gibt zu wenig Parkplätze, es sollte mehr kostenfreie Parkplätze geben.

Beantwortung durch Herrn Dr. Trümper:

Die Frage muss präzisiert werden. Welcher konkrete Bereich wird gemeint?
Geht es um Parkplätze für Anwohner oder Gäste, Besucher, Kunden?

Das GWA Gebiet Leipziger Straße ist im Norden von der Halberstädter Str., im Osten durch die DB Strecke, im Süden durch die Ottersleber Chaussee und im Westen durch die Leipziger Straße begrenzt.

Es sind folgende öffentliche Parkflächen im Gebiet der Leipziger Straße ausgewiesen:

- Bertolt-Brecht-Str. Ecke Bierer Weg
- Bertolt-Brecht-Straße gegenüber Haus-Nr. 16
- Dodendorfer Straße gegenüber Technik – Museum
- Leipziger Straße Ecke Salbker-Straße
- Salbker Straße vor A. – Zweig – Straße 2 A.

Weitere öffentliche Parkflächen stehen in der B.-Kellermann-Straße Ecke Salbker Straße und in der Försterstraße zur Verfügung, welche auch von Besuchern des Südfriedhofs genutzt werden.

Diverse öffentliche Einzelstellplätze auf baulich angelegte Seitenstreifen welche durch die Stadt geschaffen wurden wie

- Leipziger Straße zwischen dem Bierer Weg und Salbker Straße
- Leipziger Chaussee zwischen Brenneckestraße und Kirchweg
- Fermersleber Weg
- in der Brenneckestraße selbst und
- in der Wiener und Raiffeisenstraße

bieten weitere Parkmöglichkeiten.

Das Anordnen von Stellmöglichkeiten auf den Gehwegen durch Verkehrszeichen 315 in den verschiedensten Nebenstraßen ist ein zusätzliches Parkplatz-Angebot.

Der Bereich Leipziger Straße ist kein ordnungsamtlicher Schwerpunkt bei der Überwachung des ruhenden Straßenverkehrs (Ausnahme Hopfengarten).

Die Aussage, dass es zu wenig Parkplätze gäbe, kann so pauschal nicht bestätigt werden. Die Formulierung "... im Gebiet der Leipziger Straße" ist recht ungenau und zu pauschal. Es gibt seitens der Anlieger keinen Rechtsanspruch an die Stadtverwaltung, dass diese kostenfreie öffentliche Stellplätze bereitzustellen habe. Die Bereitstellung von Pkw-Stellplätzen zu den vermieteten Wohnungen ist grundsätzlich Aufgabe der Vermieter bzw. Eigentümer von Wohngebäuden. Aus Sicht der Stadtverwaltung sind im Gesamtgebiet der Leipziger Straße ausreichend Stellplätze vorhanden. Es gibt darüber hinaus keine Rechtsgrundlage für die Stadtverwaltung, im Bestand aktiv zu werden und anstelle der in der Pflicht stehenden Eigentümer im öffentlichen Straßenraum Stellplatzflächen bereitzustellen. Konflikte zum Ruhenden Verkehr sind im Allgemeinen im Magdeburger Süden nicht erkennbar.

3. Anliegen der Einwohnerinnen und Einwohner aus dem Stadtteil einschließlich Anfragen und Gespräche

3.1 Frau Schneider

- 1. Ist eine Fassadenbegrünung der Häuserblöcke möglich?
- 2. Die Radwege sind in einem desolatem Zustand, kann dies verbessert werden?

Oberbürgermeister Herr Dr. Trümper:

- Antwort auf die 1. Frage: Eine Wandbegrünung kann nur durch den Eigentümer angestrebt werden.

- Antwort auf Frage 2: Jeder Radwegbau führt zu weiteren Beeinträchtigungen im Verkehr und ist baulich nicht immer möglich.

3.2 Frau von Pokrzywnicki

- Vermüllung des Spielplatzes, fehlende Rücksichtnahme untereinander

Oberbürgermeister Herr Dr. Trümper:

- Es ist fraglich, ob Stadt immer eingreifen kann. Oft liegt es am Fehlverhalten der Bürger, dies kann nicht immer geahndet werden

3.3. Herr Kleber

- Es gibt gegenwärtig sehr starken Durchgangsverkehr im Ahornweg. Bestünde daher die Möglichkeit, dass die Straße nur noch durch den öffentlichen Nahverkehr, sowie durch Rettungsfahrzeuge genutzt wird?

Herr Gebhardt:

- Das ist nicht möglich, da eine Straße grundsätzlich öffentlich sein muss

3.4 Herr Blanke

- Vorschlag, dass ein Wohnungsführerschein in Magdeburg eingeführt wird, Vorrangschaltung bei Straßenbahnen funktioniert nicht optimal

Oberbürgermeister Herr Dr. Trümper:

- Rechte und Pflichten gelten für alle Einwohner gleich, Staat versucht dies durch Kontrollen zu garantieren

Herr Gebhardt:

- Es wird hierfür ein neues technisches System benötigt, dieses wird aktuell beschafft

3.5 Herr Winzer

- Straßenkreuzung Hopfengarten / Hamsterbreite ist gefährlich, da die Straße schlecht einsehbar ist

Herr Gebhardt:

- Überprüfung durch Tiefbauamt wird zugesagt

3.6 Herr Schneider

- die Werkstraße wird nur von Kinderwagen und Erwachsenen genutzt, jedoch nicht von den Schwerlasttransporten, Gustav – Ricker – Straße wird als Zubringer genutzt

Herr Gebhardt:

- Die Schwerlasttransporte sind in der Pflicht die Werkstraße zu nutzen, Beschränkung der Geschwindigkeit der Straße nur bei besonderen Vorkommnissen, diese liegen dem Tiefbauamt gegenwärtig nicht vor

3.7 Frau Schmelz

- Das Pflaster auf dem Gehweg der Berthold – Brecht – Straße ist schlecht

Herr Gebhardt:

- Eine Überprüfung und Begehung durch das Tiefbauamt wird zugesagt

3. Schlusswort des Oberbürgermeisters Herr Dr. Lutz Trümper


Johanna Bartel