

Anlage 6

Dezernat II, Stadtplanungsamt		Kurzprotokoll	Datum: 13.01.2011
Thema:	Jour fixe Familienverträglichkeit am 13. Januar 2011		
Teilnehmer:	Siehe Anwesenheitsliste		
Vorstellung folgender Planungen / Themen:			Termin:
<p>1. Stellplatzsatzung Frau Kuhne informiert über die Neuerung der novellierten Stellplatzsatzung. Im März läuft die bestehende Stellplatzsatzung aus. Dies wurde zum Anlass genommen, die bestehende Satzung an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Herr Dr. Fischer regt an, entsprechend DIN 18025 und DIN 18040 neben der genauen Anzahl der erforderlichen Stellplätze auch eine prozentuale Anzahl behindertengerechter Stellplätze für öffentliche Einrichtungen in die Satzung mit aufzunehmen. Frau Kuhne entgegnet, dass Behindertenstellplätze deswegen nicht berücksichtigt wurden, da Gemeinden nach der Ermächtigungsgrundlage des §85 Bauo LSA örtliche Bauvorschriften nur über die Anzahl der notwendigen Stellplätze, die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösebeträge erlassen können. Regelungen zum barrierefreien Bauen trifft der § 49 der Landesbauordnung LSA. <u>Ergebnis:</u> Im Grundsatz wird von den Anwesenden beurteilt, dass die Belange der Familienverträglichkeit durch die Satzung nicht tangiert werden.</p>			
<p>2. Kröllwitzer Straße Herr Bucher stellt die Vorzugsvariante zur Verbreiterung der Nebenanlagen im Bereich der Kröllwitzer Straße vor. Aufgrund von zahlreichen Unfällen mit Fahrradfahrern wurden viele Varianten geprüft, um das Gefahrenpotential im Bereich der Engstelle der Haltestelle (Bereich Bergschenke) zu minimieren. In der Vorzugsvariante wird der Radweg unmittelbar neben dem Bord ab Einfahrt Bergschänke bis Einmündung Fährstraße geführt. Unter den Teilnehmer wurden Bedenken geäußert in Bezug auf die geplante Doppelnutzung im Bereich des Gehwegs zwischen Hoher Weg und Einfahrt Bergschänke, der zukünftig als „Gehweg + Radfahrer frei“ geführt werden soll. Darüber hinaus wurde die Führung des Radweges im Bereich der Haltestelle und mögliche Konflikte mit Wartenden diskutiert. <u>Ergebnis:</u> Aufgrund der beengten Situation ist eine ideale Lösung nicht umsetzbar bzw. nicht finanzierbar. Die Anwesenden beurteilen (trotz Bedenken) die vorgestellte Vorzugsvariante als familienverträglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung sollte nochmals gepüft werden, in wie weit die Fahrgeschwindigkeit des Radfahrers gedrosselt werden kann (z.B. durch Warnschilder, Markierungen, Polizeikontrollen etc). Um Radfahrern den Haltestellenbereich besser erkenntlich zu machen wurde vorgeschlagen, den Radweg bis zur Haltestelle auf Fahrbahnniveau zu führen und erst unmittelbar vor der Haltestelle per Rampe auf Fußwegniveau anzuheben. Diese Variante ist allerdings mit Mehrkosten in Höhe von 10 bis 20 T€ verbunden und müsste auch noch mit Polizei und Ordnungsamt diskutiert werden.</p>			
Verfasser: Grimm	Verteiler : Teilnehmer	Anlage:	