



**N I E D E R S C H R I F T**

**zum öffentlichen Teil**

**der 23. Sitzung des Ortsbeirates Prohlis (OBR Pro/023/2017)**

**am Montag, 9. Januar 2017,**

**17:00 Uhr**

**im Ortsamt Prohlis, Bürgersaal,  
Prohliser Allee 10, 01239 Dresden**

**Beginn der Sitzung:** 17:00 Uhr  
**Ende der Sitzung:** 18:28 Uhr

**Anwesend:**

Vorsitzender

Jörg Lämmerhirt

Mitglied Liste CDU

Ralf Leidel

Mario Schmidt

Denny Schneider

Martin Stein

Heiko Thater

Mitglied Liste DIE LINKE

Annett Adam

Eva Apfelbaum

Frank Christian Ludwig

Mitglied Liste Bündnis 90/Die Grünen

Julia Günther

Mitglied Liste SPD

Dorothee Marth

Uwe Petersen

Mitglied Liste Alternative für Deutschland

Harald Gilke

Thomas Golbing

Mitglied Liste FDP

Gerhard Staudinger

Mitglied Liste Bündnis Freie Bürger

Peter Munkelt

Mitglied Liste NPD

René Despang

Stellvertretende Mitglieder

Marco Rehländer

Vertretung für Herrn Torben Wendel

**Abwesend:****Mitglied Liste CDU**

Dr. Claus-Peter Geier

**Mitglied Liste DIE LINKE**

Torben Wendel

**Mitglied Liste Bündnis 90/Die Grünen**

Jana Hering

**Verwaltung:**

Johann Schmidt

61.63

**Gäste:**

Jörg Lange

privat

Hagen Riedel

privat

**Schriftführer/-in:**

Steffen Schüller

Sachbearbeiter Ortsbeirat

# T A G E S O R D N U N G

## Öffentlich

- 1 Eröffnung der Sitzung durch den Ortsamtsleiter, Feststellung der form- und fristgerechten Ladung sowie Beschlussfähigkeit, Bestätigung der Tagesordnung, Kontrolle der Niederschrift zur 22. Ortsbeiratssitzung am 05.12.2016
- 2 Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden **V1252/16  
beratend**
- 3 Informationen, Hinweise und Anfragen der Ortsbeiräte
- 4 Informationen des Ortsamtsleiters/Sonstiges
- 4.1 Einrichtung intermodaler Mobilitätspunkte in Dresden **V1416/16  
zur Information**

öffentlich

**Einleitung:**

**1 Eröffnung der Sitzung durch den Ortsamtsleiter, Feststellung der form- und fristgerechten Ladung sowie Beschlussfähigkeit, Bestätigung der Tagesordnung, Kontrolle der Niederschrift zur 22. Ortsbeiratssitzung am 05.12.2016**

Ortsamtsleiter Herr Lämmerhirt eröffnet die Sitzung und stellt bei 15 anwesenden Ortsbeiräten die Beschlussfähigkeit fest. Frau Adam und Herr Thater haben ihr späteres Kommen angekündigt. Herr Wendel fehlt entschuldigt mit Vertretung. Frau Hering und Herr Dr. Geier können kurzfristig nicht an der Sitzung teilnehmen, sie fehlen entschuldigt ohne Vertretung.

Die Einladung zur heutigen Sitzung erfolgte form- und fristgerecht, Einwände gegen die Tagesordnung gibt es keine.

Die Niederschrift der letzten Sitzung wird einstimmig bestätigt.

Die Unterschriften unter die Niederschrift der heutigen Sitzung leisten Frau Apfelbaum und Herr Gilke.

Vor Eintritt in die Beratung wünscht Herr Lämmerhirt den Ortsbeiräten für das neue Jahr alles Gute. Persönlich wünsche er sich, dass die erfolgreiche Zusammenarbeit zum Wohle unseres Ortsamtsgebietes auch in diesem Jahr ihre Fortsetzung finde. Dabei hoffe er, dass in den Diskussionen des Ortsbeirates künftig wieder mehr Sachlichkeit Einzug halte.

**2 Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden**

**V1252/16  
beratend**

Herr Lämmerhirt begrüßt Herrn Schmidt, Sachgebietsleiter im Stadtplanungsamt und zuständig für den Individualverkehr. An die Ortsbeiräte seien im Vorfeld der Beratung umfangreiche Unterlagen ausgereicht worden, man habe versucht, die für den Ortsamtsbereich relevanten Daten zusätzlich aufzubereiten. Er habe mit Herrn Schmidt vereinbart, dass das Thema zunächst allgemein behandelt wird, bevor es dann in der Diskussion konkret um Prohlis geht.

Herr Schmidt bringt zunächst seine Freude zum Ausdruck, dass der Entwurf des Radverkehrskonzeptes endlich in den Gremien vorgestellt werden könne. Er werde nur kurz auf den allgemeinen Teil eingehen, dieser sei aber für das Gesamtverständnis der Vorlage wichtig.

Zu Beginn werden Rahmenbedingungen benannt, die bei der Erstellung des Konzeptes hätten beachtet werden müssen und ein einheitliches Planungsprozedere ermöglichten (z. B. Nationaler Radverkehrsplan des Bundes, Verkehrsentwicklungsplan LH Dresden, StVO). Darüber hinaus sei auf Grund gestiegener Fahrradunfalldaten in Dresden (überdurchschnittlich im bundesweiten Vergleich, bes. schwere Personenschäden) ein besonderer Handlungsbedarf gegeben.

Herr Schmidt nennt Eckdaten zum Prozess, so seien sehr viele verschiedene Träger eingebunden worden (auch die Ortsämter), was zu einer breiten Akzeptanz der jetzigen Vorlage geführt habe. Auftakt der Bearbeitung sei im Dezember 2013 gewesen, im Mai 2016 habe man der Projektgruppe den Abschlussbericht präsentieren können. Ziele des Konzeptes seien die Entwicklung eines Hauptroutennetzes sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Weitere Schwerpunkte seien das Fahrradparken, Bike & Ride sowie eine verbesserte Wegweisung und Verknüpfung der Verkehrsträger. Dazu habe man eine Maßnahmenliste mit Prioritäten erstellt und den Finanzierungsbedarf ermittelt. Schlussendlich seien Umsetzungsempfehlungen erarbeitet worden. Bezug nehmend auf das Routennetz habe man drei Hauptrouten vorgeschlagen, dennoch solle das gesamte Straßen- und Wegenetz als Angebot für den Alltagsradverkehr nutzbar sein.

Herr Schmidt geht kurz auf das Hauptroutennetz ein. Dabei habe man insgesamt 829 km Netzstrecke nach Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum und den umliegenden Mittelzentren (IR II), Verbindungen zwischen Zentren, die mindestens 5.000 Einwohner oder ähnliche Zielpotentiale repräsentieren (IR III) und Verbindung des Alltagsverkehrs mit Netzverdichtungsfunktion (IR IV) unterteilt. Hauptrouten mit einer Verbindungsfunktion über Stadtteile hinweg bildeten dabei die Mehrheit. Das Wegweisungsnetz solle in Zukunft von seiner Länge her fast verdreifacht werden (Bestand 122 km, Planung 330 km). Das Investitionsvolumen für alle erforderlichen Maßnahmen (unterteilt in Prioritäten 1 bis 3 und Sowie Maßnahmen sowie Maßnahmen anderer Baulastträger) belaufe sich auf ca. 44,6 Mio. Euro. Der jährliche Aufwand liege bei ca. 1,4 Mio. Euro.

Im Ortsamtgebiet Prohlis seien hauptsächlich Routen mit der Kategorie IR III vorhanden (z. B. Dohnaer Straße). Konkrete Maßnahmen seien hier größtenteils straßenbegleitend erforderlich (Erneuerungen, Verbreiterungen), auf der Dohnaer Straße müsse ab Erich-Kästner-Straße bis Stadtgrenze ein Neubau erfolgen. Auch bei der Routenachse vom Südwesten in den Südosten seien nur kleinere Maßnahmen zur Ertüchtigung erforderlich, ein Neubau stelle die Verlängerung der Liebstädter Straße dar. Priorität 1 habe der Ausbau der Reicker Straße, auf der Maxener Straße solle die Einbahnstraße für die Gegenrichtung geöffnet werden.

Abschließend geht Herr Schmidt auf den weiteren Zeitplan ein, er hoffe, dass das Konzept im März im Stadtrat beschlossen werden kann.

*17.26 Uhr Herr Thater und Frau Adam erscheinen zur Sitzung.*

Herr Lämmerhirt dankt für die Vorstellung und bittet die Ortsbeiräte um ihre Rückfragen.

Herr Gilke: Warum sollen nur Hauptrouten mit Wegweisern beschildert werden, wer Radtouren in unbekannte Gegenden auf Nebenrouten unternahme, sei auf solcherlei Hilfestellungen geradezu angewiesen?

Herr Schmidt: Es gehe nicht um eine stiefmütterliche Behandlung der Nebenrouten, die Wegweisung solle jedoch nicht innerhalb eines Stadtteils ausufern, sondern vielmehr stadtteilübergreifend wirken. Anschlusswegweisungen von Route zu Route werde man immer finden.

Herr Gilke: Der Lange Weg sei eines der Sorgenkinder des Ortsbeirates, ist die Planung eines Radweges beim desolaten Zustand dieser Straße nicht nur eine rein theoretische Fiktion?

Herr Lämmerhirt ergänzt: Der Lange Weg werde im Netzplan nur ab Elsterwerdaer Straße bis Bismarckstraße ausgewiesen, warum sei die Streckenführung nicht durchgehend erfolgt?

Herr Schmidt: Es sei unstrittig, dass der Lange Weg bei seinem grundhaften Ausbau eine Radverkehrsanlage auf seiner gesamten Länge erhalten müsse. Hier gehe es aber erst einmal um die Abbildung einer konzeptionellen Hauptroute, auf die man sich konzentriere, ohne dass dies eine primäre Aussage zur künftigen Infrastruktur des Langen Weges darstelle.

Herr Staudinger: Dem Konzept liege die StVO von 2013 zu Grunde, nun gäbe es aber seit diesem Jahr neue Regelungen für Radfahrer (z. B. E-Bikes auf Radwegen erlaubt). Werden diese Änderungen in das Konzept noch eingearbeitet?

Herr Schmidt: Die neuen Regelungen seien schon sehr lange angekündigt worden, man habe diese bereits berücksichtigt. Planungsziel sei dennoch weiterhin, zur besseren Verkehrssicherheit den Rad- und Fußverkehr zu entflechten. Nur dort, wo es nicht anders ginge, solle in Zukunft noch ein Fußweg für Radfahrer freigegeben werden können, möglichst nur außerhalb des Hauptroutennetzes. Künftig werde es damit mehr Schutzstreifen auf den Fahrbahnen geben.

Herr Staudinger: Die Reicker Straße habe bisher keine Radwege, die Radfahrer nutzten den Fußweg. Er sehe bei künftig separaten Radwegen keine Verbesserung der Situation für Radfahrer. Die DVB AG plane ja eine größere Maßnahme auf der Reicker Straße, werde dabei gleich die Radanlagen mit gebaut oder erfolgt dies zu einem späteren Zeitpunkt?

Herr Schmidt: Der Sanierungs- und Umbaubedarf der Reicker Straße sei unstrittig, die Vorplanung dafür laufe, einschließlich Berücksichtigung des Radverkehrs.

Frau Günther: Was ist eine LSA-Furt?

Herr Schmidt: Dieser Begriff meine die rote Fahrbahnmarkierung bei Lichtsignalanlagen speziell für Radfahrer.

Frau Günther: Was verbirgt sich konkret hinter den Begriffen streckenorganisatorische/verkehrstechnische Maßnahmen (z. B. bei der Dohnaer Straße)?

Herr Schmidt: Bei der Dohnaer Straße bedeute dies z. B., dass auf Grund des starken Verkehrs Grenzwerte an Kfz-Verkehr überschritten würden, was einen Radstreifen oberhalb des Straßenbordes statt auf der Fahrbahn erforderlich mache.

Herr Petersen: Die Kreuzung Cäcilienstraße/Reicker Straße stelle einen Unfallschwerpunkt dar, in der jüngeren Vergangenheit habe es hier bereits einen Radunfall mit tödlichem Ausgang gegeben.

Herr Schmidt: Ein Hauptgrund für die Unfallverursachung durch Radfahrer sei das Linksfahren. Dies müsse künftig mit geeigneten infrastrukturellen Mitteln unterbunden werden. Auch spiele eine verstärkte Aufklärung über die Gefahren des Fahrens auf der falschen Straßenseite künftig eine noch größere Rolle. Allerdings räume er ein, dass die Radfahrer nur zu 25 Prozent die Verursacher von Unfällen seien. Besonders die schweren Unfälle resultierten aus einer zu schnellen Geschwindigkeit beim Rechtsabbiegen sowie aus zu schnellem Heranfahren aus Nebenstraßen an Hauptstraßen.

Herr Munkelt: Künftig sollen Radfahrer auf der Maxener Straße entgegen der Einbahnstraße fahren können, dies halte er für extrem gefährlich. Die Straße sei sehr eng, ein Umweg über die Röhrsdorfer Straße sei zumutbar.

Herr Schmidt: Die Verkehrsplaner würden auf der Maxener Straße die erforderlichen Breiten lt. StVO für gegeben sehen. Allerdings werde die Straßenverkehrsbehörde dies noch prüfen.

Herr Munkelt: Weiterhin seien einige kleinere Straßen aufgeführt, die teilweise an landwirtschaftlich genutzte Flächen angrenzten (z. B. An der Niedermühle), hier sei, wenn schon eine Einordnung erfolge, ein stärkerer Aus- und Unterbau erforderlich.

Herr Schmidt: Die Straße An der Niedermühle sei bereits ein touristischer Weg, welcher unter Berücksichtigung einer geeigneten Oberflächenbefestigung bei Beachtung des landwirtschaftlichen Verkehrs ausgebaut werden müsse. Er betont nochmals, dass das Konzept nur das Wegebnetz vorgäbe, die Vertiefung dieser Routen müsse separat erfolgen, hierfür würden nunmehr auch zusätzliche Planer eingestellt.

Herr Munkelt: Die Lockwitztalstraße sei nicht in die Maßnahmenliste mit einbezogen worden, bei deren Ausbau sollten aber unbedingt Radwege angelegt werden. Auch der Lockwitzgrund in Richtung Kreischa sei mit Radverkehr stark belastet (Pendelverkehr Bavaria-Klinik), hier müsse dringend eine Verbesserung für den Radverkehr geschaffen werden.

Herr Lämmerhirt ergänzt: Wenn man von der Bahnhofstraße komme (Haltepunkt Niedersedlitz), gäbe es bis zur Einmündung Lockwitztalstraße so viel Verkehr, dass lt. Konzept etwas für die Radfahrer getan werden müsse. Wäre die Lockwitztalstraße in einem ordentlichen Zustand, zöge sie zwangsläufig genau so viel Verkehr, auch Radverkehr, an. Der Radfahrer werde aber stattdessen auf die längere Strecke in Richtung Windmühlenstraße geschickt, dies erschließe sich ihm nicht.

Herr Schmidt: Man habe sich an dieser Stelle im Prozess der Abwägung für eine andere Streckenführung zur Anbindung des Bahnhofs Niedersedlitz (über die Lugaer Straße) entschieden, wohl wissend, dass es perspektivisch einer durchgehenden Radverkehrsanlage von der Lockwitztalstraße bis nach Kreischa bedarf. Diese Vision liege jedoch in weiter Ferne, die jetzige Lösung solle dies überbrücken.

Herr Schmidt betont nochmals, dass es bei dem Konzept grundsätzlich um keine Objektplanung mit konkreten Einzelmaßnahmen gehe. Vielmehr handle es sich um ein Netz mit verschiedenen möglichen Maßnahmenkategorien (z. B. Schutzstreifen, LSA-Furt, Radweg, Geschwindigkeitsbeschränkung). Wo man konkrete Maßnahmen festgeschrieben habe, seien diese aber bindend. Ansonsten erfolgten künftige Maßnahmen über die ganz normale Straßenerhaltung.

Herr Lämmerhirt: Die Wiederherstellung des Verbindungsweges von der Langobardenstraße zur Tornaer Straße sei seit vielen Jahren eine Forderung der Bürger sowie des Ortsamtes. Sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer handle es sich dabei um einen stadtteilverbindenden Höhenweg von hohem touristischem Wert. Bis auf wenige Teilstücke sei der Weg bereits vorhanden, perspektivisch könne man ihn sogar bis Leubnitz komplettieren. Im Radverkehrskonzept werde diese Verbindung leider nicht erwähnt.

Herr Schmidt: Die Querverbindung von Nickern nach Torna bilde man über die Kauschaer Straße ab. Es handle sich um ein Gebiet, das anderweitig gut erschlossen sei, daher sei diese Verbindung für die Netzfunktion nicht zwingend nötig.

Herr Stein: Fußgänger und Radfahrer gehörten nicht zusammen auf einen Weg. Die Prager Straße und Hauptstraße seien da schlechte Beispiele.

Herr Schmidt: Er betont, dass die Trennung von Fuß- und Radverkehr ein Planungsgrundsatz des Radverkehrskonzeptes sei. Die StVO sei da im Übrigen weniger strikt, hier fordere man lediglich, dass sich der Radfahrer den Fußgängern anpassen soll. Die große Nord-Südachse im Stadtzentrum (Albertplatz bis Hauptbahnhof) werde auf Grund ihrer Bedeutung auch in Zukunft bestehen bleiben.



Herr Munkelt: Bezüglich der Problematik Lockwitzgrund möchte er zu bedenken geben, dass keiner der Radfahrer von und nach Kreischa wie angedacht den Berg hoch über Borthen fahren werde. Es werde die Strecke Lockwitztalstraße - Altlockwitz - Lockwitzgrund genutzt, dies müsse berücksichtigt werden.

Herr Schmidt: Tatsächlich würden viele Pendler von und nach Kreischa über den Lockwitzgrund fahren, ab Am Gückelsberg könnten sie dann die vorgeschlagene Route nutzen. Es handle sich hier um eine Abwägung, sollte der Ortsbeirat hier eine Routenverlegung wünschen, müsse man dies so benennen, dafür werde das Konzept ja auch so detailliert zur Diskussion gestellt.

Frau Marth: Sie erschrecke, dass die Zahl der Fahrradunfälle in Dresden höher liege, als in vergleichbaren Großstädten, gibt es dafür Erklärungen? Sind die 25 Prozent selbstverschuldete Fahrradunfälle und 75 Prozent fremdverschuldete Unfälle auch für Dresden repräsentativ?

Herr Schmidt: Es gebe eine Vielzahl von Ursachen für die Unfallhäufigkeit in Dresden, ein Hauptgrund sei mit Sicherheit die generell sehr hohe Geschwindigkeit im Dresdner Straßenverkehr, nicht nur bei Autofahrern. Hier müssten verstärkt infrastrukturelle und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen ergriffen werden.

Frau Marth: Die Gewichtung der Prioritäten erschließe sich ihr nicht. Zum Verfahren frage sie sich, sind Maßnahmen mit Priorität I konkret mit einem Planungsauftrag verbunden bzw. wie verbindlich ist das Konzept?

Herr Schmidt: Sicher hätte man die Prioritäten noch weiter ausbauen können, um besser differenzieren zu können. Sowiesomaßnahmen und Priorität I stellten z. B. etwa eine Ebene dar, Priorität III seien die sog. nachrangigen Aufgaben. Realistischerweise werde man mit den vorhandenen Kapazitäten vorrangig die Prioritäten I und II in Angriff nehmen. Konkrete Planungen bestünden derzeit nur bei den sog. Sowiesomaßnahmen, alles andere stelle einen Planungsauftrag dar.

Herr Lämmerhirt: Das Radverkehrskonzept sei auf einen Zeitraum bis 2025 abgestellt, wann erfolge die Fortschreibung, 2022?

Herr Schmidt: Es sei zu gegebener Zeit eine Evaluation (Prüfung Umsetzung) geplant, die Fortschreibung selbst sei davon und von der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans abhängig.

Frau Günther: Im Zuge der Behandlung des Projektes Stadtbahn 2020 im Ortsbeirat habe sich die radseitige Einbindung der August-Bebel-Straße in den künftigen Haltestellenbereich sowie die unterbrochene Radwegführung am Haltepunkt Strehlen als kritisch erwiesen. Gibt das Radverkehrskonzept dazu Antworten?

Herr Schmidt: Er kenne dazu keine Details, die Kollegen der Verkehrsanlagenplanung müssten hierzu befragt werden.

Aus der Diskussion heraus wird nachfolgender Ergänzungsantrag formuliert:

*Die Streckenführung Lockwitztalstraße - Altlockwitz - Am Gückelsberg - ist im Hinblick auf den Pendlerverkehr von und nach Kreischa in den Radnetzplan aufzunehmen.*

*Der Lange Weg ist auf Grund seiner hohen Verbindungsfunktion von der Bismarckstraße bis zur Dohnaer Straße in den Radnetzplan aufzunehmen.*

*Der Verbindungsweg von der Langobardenstraße zur Tornaer Straße ist auf Grund seiner historischen sowie touristischen Bedeutung in den Radnetzplan aufzunehmen. Eine Weiterführung bis Leubnitz-Neuostra ist zu prüfen.*

*Es ist zu prüfen, ob alternativ zur viel befahrenen Bismarckstraße die Niedersedlitzer Straße von Dorfstraße bis Gamigstraße in das Streckennetz aufgenommen werden kann.*

**Abstimmung Ergänzung:** Zustimmung  
Ja 17 Nein 0 Enthaltung 0

**Abstimmungsergebnis:** Zustimmung mit Ergänzung  
Ja 17 Nein 0 Enthaltung 0

Der Ortsbeirat Prohlis stimmt dem Entwurf des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden einschließlich Ergänzungen einstimmig zu.

### **3 Informationen, Hinweise und Anfragen der Ortsbeiräte**

Frau Günther: Am Kaitzbach in Altstrehlen gäbe es an einer Hauswand und auf dem Gehweg Farbschmierereien, sie werde Fotos dazu schicken.

Herr Lämmerhirt: Man werde nach Erhalt der Fotos die erforderlichen Schritte einleiten.

Frau Günther: Im Hugo-Bürkner-Park werde derzeit im sog. Überflutungsbecken gerodet, ein dort befindlicher großer Stein stelle jedoch eine Gefahrenstelle dar.

Herr Lämmerhirt: Es handle sich nicht um einen offiziellen Rodelberg, sicher liege der Stein im Zuge von Renaturierungsmaßnahmen dort.

Herr Petersen: Im Rahmen der antirassistischen Tage soll ein Fußballturnier in der Sporthalle Boxberger Straße stattfinden. Wo muss der Nutzungsantrag gestellt werden?

Herr Lämmerhirt: Die Boxberger Straße stelle auf Grund unterschiedlicher Nutzergruppen eine Besonderheit dar, man werde im konkreten Fall die Zuständigkeit prüfen und informieren.

Frau Marth: Ergänzend zur Diskussion in der letzten Sitzung betreffs der IG-Förderung für Querformat informiert sie darüber, dass der Kulturausschuss im Rahmen der Vergabe der kommunalen Kulturförderung für 2017 die Konzerte von Querformat im Palitzschhof als sog. sozio-kulturelle Angebote fördern werde. Auch das Prohliser Herbstfest unter Regie des Prohliser Heimatvereins werde durch den Kulturausschuss eine Förderung erhalten.

Frau Adam: Laufen bereits Baumaßnahmen auf der Boxberger Straße, sie habe entsprechende Aktivitäten beobachtet?

Herr Lämmerhirt: Die Boxberger Straße sei wie angekündigt in den Stand-by-Betrieb versetzt worden. Die Einrichtung bleibe damit vorerst im Gebäude, auch werde es weiterhin eine Gebäudeüberwachung geben. Durch die Volkshochschule fänden ab Februar Integrationskurse in Klassenzimmern des Erdgeschosses statt. Dafür erfolgten kleinere Umbau- und Reparaturarbei-

ten. Das Schulverwaltungsamt sei parallel dazu bereits mit den Planungen für die Sanierung des Schulgebäudes beschäftigt.

Herr Rehländer: Die Hundetoiletten entlang des Otto-Dix-Ringes seien oftmals nicht gefüllt, es fehlten auch weitere Hundetoiletten im Gebiet.

Herr Lämmerhirt: Leider gebe es immer wieder einen Missbrauch der Tüten. Allerdings seien Hundebesitzer laut Polizeiverordnung verpflichtet, entsprechende Tüten immer mitzuführen. Man werde sich bei der Vonovia kundig machen.

Herr Despang: Ist es in Prohlis in der Silvesternacht zu besonderen Vorkommnissen gekommen?

Herr Lämmerhirt: Er habe diesbezüglich bei der Polizei nachgefragt, dieses Jahr sei es im Vergleich zu den Vorjahren sehr ruhig zugegangen. Dies gelte auch für die Einsätze der Feuerwehr.

Herr Gilke: Bezug nehmend auf die Information aus den aktuellen Prohliser Nachrichten zur Fahrrichtungsanzeige an den Grundstücksausfahrten der Prohliser Allee möchte er anmerken, dass es zwei Ausfahrten ohne eine solche Beschilderung gäbe (Nettomarkt, Ärztehaus).

Herr Lämmerhirt: Das Ortsamt werde den Sachverhalt nochmals prüfen.

Herr Schneider: Auch er nimmt Bezug auf die Prohliser Nachrichten und bittet darum, dass durch das Straßen- und Tiefbauamt informiert wird, welche Maßnahmen konkret am Knotenpunkt Zellescher Weg erfolgen?

Herr Lämmerhirt: Man werde beim zuständigen Mitarbeiter nachfragen.

#### **4 Informationen des Ortsamtsleiters/Sonstiges**

Herr Lämmerhirt informiert wie gewohnt über die aktuelle Entwicklung der Unterbringung von Flüchtlingen. Zentral seien noch 165 Personen im Ortsamtsgebiet untergebracht (Heidenauer Straße 95, Lockwitztalstraße 70). Wie bereits erwähnt, sei die Boxberger Straße leer gezogen. Dezentral seien 816 Flüchtlinge untergebracht, die Tendenz hier sei ebenfalls rückläufig. Daher erfolge weiterhin die Abmietung entsprechender Wohnungen.

Die Sitzung endet 18.28 Uhr.

Jörg Lämmerhirt  
Vorsitzender

Steffen Schüller  
Schriftführer

Eva Apfelbaum  
OBR-Mitglied

Harald Gilke  
OBR-Mitglied