

Niederschrift

über die 52. Tagung des Bauausschusses der Stadt Haldensleben am 28.11.2012, von 17:00 Uhr bis 18:00 Uhr

Ort: im Rathaus der Stadt Haldensleben, Markt 22, Kleiner Beratungsraum (Zimmer 123)

Tagesordnung:

I. Öffentlicher Teil

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung und der Beschlussfähigkeit
2. Änderungsanträge zur Tagesordnung und Feststellung der Tagesordnung
3. Evtl. Einwendungen gegen den öffentlichen Teil der Niederschrift über die Tagung am 10.10.2012
4. Beschluss über eine außerplanmäßige Ausgabe für die vertiefende Planung der Alternativtrassierung der B 245 n im Bereich zwischen B 71 und Mittellandkanal - Vorlage Nr. 247-(V.)/2012
5. Mitteilungen
6. Anfragen und Anregungen

II. Nichtöffentlicher Teil

7. Mitteilungen
8. Anfragen und Anregungen

I. Öffentlicher Teil

zu TOP 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung und der Beschlussfähigkeit

Ausschussvorsitzende Regina Blenkle eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden. Die ordnungsgemäße Ladung wird festgestellt. Zu diesem Zeitpunkt sind 6 Ausschussmitglieder und Herr Peine, sachkundiger Einwohner anwesend; der Ausschuss ist somit beschlussfähig. Stadtrat Guido Henke wird durch Stadtrat Josef Franz vertreten.

zu TOP 2 Änderungsanträge zur Tagesordnung und Feststellung der Tagesordnung

Änderungsanträge zur Tagesordnung werden nicht gestellt; somit wird die Tagesordnung entsprechend der Einladung abgehandelt.

zu TOP 3 Evtl. Einwendungen gegen den öffentlichen Teil der Niederschrift über die Tagung am 10.10.2012

Zur Niederschrift über die Tagung vom 10.10.2012 bestehen keine Einwände.

Um 17.05 Uhr kommt Stadtrat Ralf W. Neuzerling hinzu, somit sind 7 Stadträte anwesend.

zu TOP 4 Beschluss über eine außerplanmäßige Ausgabe für die vertiefende Planung der Alternativtrassierung der B 245 n im Bereich zwischen B 71 und Mittellandkanal - Vorlage Nr. 247-(V.)/2012

Bauamtsleiter Krupp-Aachen kommt auf die Machbarkeitsstudie, die das Unternehmen IFA-Rotorion in Auftrag gegeben hat und die den Ausschussmitgliedern vorliegt, zu sprechen. Diese Studie beschäftigt sich mit dem

Thema, den Streckenabschnitt der B 245n nach der Überquerung über den Mittellandkanal in einer alternativen Trassierung zu führen, um eine bessere Anbindung der Gewerbegebiete an diese neue B 245 zu ermöglichen. Speziell betreffe das die geplante Expansionserweiterung der Firma IFA Rotorion. Es sind 3 Varianten ermittelt worden. Variante 0 ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, das unmittelbar vor dem Abschluss steht und darüber hinaus gibt es 2 weitere Varianten.

Anhand einer Planzeichnungen erläutert Bauamtsleiter Krupp-Aachen den Verlauf der 3 Varianten, erklärt die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten mit den entsprechenden Kostenschätzungen.

Vergleich der 3 Varianten

	Variante 1	Vorzugsvariante	Variante 3
<u>Vorteile:</u>			
Länge	800 m	1.200 m	1.600 m
Länge der Anschlüsse	1.160 m	900 m	1.000 m
Knotenpunkt	1	2	4
Kostenschätzung	6.890 Mio. Euro	6.802 Mio €	7.362 Mio. €
<u>Vorteile</u>	direkt an das Stadtzentrum heran führen	Nutzung der vorhandenen Brachflächen (Kanonenbahn) günstige Erschließung der angrenzenden Gewerbeflächen Knotenpunkt (Hamb. Str. wird deutlich entlastet	Ausnutzung der bestehenden Verkehrswege (es wird unterstellt, dass der Dammweg so genutzt werden kann). Derzeitige Zustand ist nicht für eine Bundesstraße tauglich es gibt keinen zusätzlichen Knotenpunkt zur B 71
<u>Nachteile:</u>	eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeit im Bereich der gegenwärtig genutzten Industrie- und Gewerbeflächen kostenintensives Brückenbauwerk über die DB-Strecke	Parkplatzverluste bei KERAMAG 2. Knotenpunkt Richtung Stadtzentrum wird es ein geringfügig weiterer Weg werden	deutlich größere Umwege, mehrere ungeklärte Zufahrten zum Dammühlenweg Behinderungen im Verkehrsablauf möglich Neubau von 3 Brücken Erreichbarkeit zum Stadtzentrum deutlich größere Umfahrung

Von den Praktikern in Magdeburg ist die Variante 3 direkt verworfen worden.

Stadtrat Bodo Zeymer meint, dass der Unterschied zwischen der Variante 0 und der Variante 1 nicht so gravierend sein könnte. Es werde bei beiden Varianten ein Brückenbauwerk benötigt.

Der Unterschied ist der, dass in der Variante, die sich in der Planfeststellung befindet, ein erheblich langer Damm auf dem Grundstück von IFA bisher vorgesehen war und auch gebaut werden müsste, erläutert **Dezernent Otto**. Bisher, das hatte Herr v. Nathusius ausgeführt, war auch die Vorstellung der Firma IFA, dass sie sich mit dieser Variante einverstanden erklären könnte unter der Bedingung, dass man auf dem IFA-Grundstück unter der neuen Bundesstraße hindurchfahren könnte. Dafür wäre eine lange Aufständigung und Anrampung bzw. Dammlage nachfolgend erforderlich, um das gewährleisten zu können. Dass das jetzt hinfällig geworden sei aufgrund der Produktionsabläufe und der Notwendigkeit, in geschlossener Weise von einer Halle in die nächste Halle zu gelangen, das ist ja das Novum. Das Novum sei, eben anders als vor Jahren, als diese Variante erwickelt wurde, jetzt über die ehemalige Kanonenbahn verfügen zu können. Dies sei früher undiskutabel gewesen, weil es damals immer noch die Vorstellung von Hermes gab, auf dieses Gleis zurückgreifen zu

wollen. Auch die Bundeswehr habe sich diesbezüglich nicht eindeutig positioniert, sondern es gab die Option, die Streckenführung nutzen zu wollen. Das sei jetzt definitiv nicht mehr der Fall und damit ergebe sich eine völlig neue Situation.

Nach Meinung von Herrn **Peine** sei die 2. Variante eindeutig kostengünstiger. Ihn interessiert, inwieweit das Brückenbauwerk kostenmäßig anteilig für die Stadt Haldensleben zu Buche schlagen würde.

Das sei unrelevant, antwortet **Bauamtsleiter Krupp-Aachen**. Die Stadt Haldensleben werde aufgrund der Anteilszuordnung mit einem Prozentsatz an den Gesamtkosten beteiligt.

Dezernent Otto fügt hinzu, dass es für die Nullvariante eine verlässliche Kostenschätzung gibt, weil für diese Variante lt. Planfeststellung eine fertige Planung zugrunde liegt, während es für die zwei weiteren Varianten bisher nur Kostenschätzungen gebe. Es spreche jedoch alles dafür, und das sei auch die Auffassung der Praktiker im Landesbetrieb, dass die Variante, wie sie von Herrn v. Nathusiums vorgestellt wurde, nicht teurer werde. Konkret könne man allerdings erst über Kosten sprechen, wenn dafür eine Planung erarbeitet wurde.

Ausschussvorsitzende Regina Blenkle könne sich erinnern, dass diese Variantenführung auch Gegenstand der Beratung in der Kulturfabrik war. Damals hatten die Bürgern aus Althaldensleben bereits die Frage gestellt, warum diese Variante nicht zu realisieren sei. Wenn die Variante jetzt doch zum Tragen käme, dann wäre es ihres Erachtens für die Althaldensleber ideal.

Wie bereits ausgeführt wurde, gebe es nur für die Variante 0 eine relativ sichere Kostenschätzung, für die Alternativtrasse nicht. Man könne nach Meinung von **Stadtrat Bodo Zeymer** diese beiden Varianten kostenmäßig nicht 100 %ig miteinander vergleichen.

Man könne die zwei Varianten nicht 100 %ig miteinander vergleichen, aber diejenigen, die die planfestgestellte Variante erarbeitet und dafür die Kosten ermittelt haben, haben sich jetzt auch mit der neuen Alternativtrasse beschäftigt und sind auch mit vergleichbaren Planungsansätzen an die Sache herangegangen, so **Bauamtsleiter Krupp-Aachen**.

Ausschussvorsitzende Regina Blenkle hinterfragt, welche Konsequenzen sich daraus für die Anwohner der Steinbettenbreite ergeben. Bei der ursprünglichen Variante wurden die Grundstücke bis an die Terrasse heran tangiert, teilweise hätten sogar die Terrassen abgerissen werden müssen.

Bauamtsleiter Krupp-Aachen erläutert an der Karte, in welchem Bereich sich das Bauwerk ändert. Für den Wendehammer gebe es jetzt eine andere Lösung, denn aufgrund des Einwandes eines Anliegers habe es eine Überarbeitung gegeben.

Stadtrat Ralf W. Neuzerling würde die Variante 3 favorisieren, obwohl lt. **Bauamtsleiter** die Praktiker diese Variante sofort verworfen haben. Ihn würde interessieren, aus welchen Gründen diese Variante verworfen wurde.

Es wurde eine stadtkernnahe Variante gewählt, weil diese auch als zusätzliche Erschließungsfunktion genutzt werden sollte, merkt **Bauamtsleiter Krupp-Aachen** an. Jetzt stellt man fest, man durchtrennt ein Unternehmen in einem Industrie- und Gewerbegebiet, was sich an dieser Stelle zwingend ausdehnen will. Mit der Alternativtrasse wurde eine Möglichkeit gefunden, noch relativ stadtnah zu sein und die Trennung verlaufe zwischen KERAMAG und IFA. Die Variante 3 durchtrennt auch einen Gewerbebereich und zwar den zwischen KERAMAG und Euroglas. Weiterhin würde diese Variante dazu führen, dass die Conventstücken, die durch die Anbindung an den Mittellandkanal ein wichtiges Reservegrundstück darstellen, vollständig unbrauchbar wären. Zudem habe man bei dieser Variante festgestellt, man bekomme große Schwierigkeiten, die Gewerbebetriebe ordentlich an die neue B 245 anzubinden und hinzu komme, dass diese Variante erheblich mehr Kosten verursachen würde.

Dezernent Otto führt aus, dass die Varianten von IFA erarbeitet worden sind. IFA habe sich in der Situation gesehen, Alternativen vorzuschlagen, um damit ihr betriebliches Problem zu lösen. Die Verwaltung habe die Variante 3 (über den Dammühlenweg) auf Anhieb kritisch gesehen aus den Gründen, die eben schon genannt worden sind (man würde die Innenstadt sehr weiträumig „abhängen“, die Conventstücken wären als Gewerbegebiet unbrauchbar). Insofern war die Stadt froh, dass der Landesbetrieb als Straßenbaulastträger in gewisser Hinsicht geäußert habe, dass die verkehrlichen Zwänge und auch die Kosten so gravierend seien, dass er über diese Variante nicht weiter nachzudenken brauche. Ein weiteres Argument, was gegen die Variante 3 sprechen

würde, wäre, dass der Dammühlenweg auf der gesamten Länge zwischen Bahn und B 71 neu ausgebaut werden müsste, um den Voraussetzungen als Bundesstraße genügen zu können. Also den scheinbaren Vorteil, den man bei Variante 3 erst einmal vermuten könnte, gebe es aufgrund der höheren Kosten und den bereits genannten Gründen nicht.

Stadtrat Bodo Zeymer spricht in dem Zusammenhang die B 245 (Umgehung Bebertal) an. So wie ihm bekannt sei, könne nur Bebertal mit einer Umgehung rechnen und nicht Haldensleben. Wie ist die Verkehrsführung aus Richtung Süplingen bzw. der Dessauer Straße zur B 245 geplant – über den Süplinger Berg oder sollen die LKW über die Süplinger Straße zur B 245 gelenkt werden?

Dezernent Otto führt aus, dass, wenn der Haushalt 2013 so beschlossen werden sollte, wie er von der Bundesregierung eingebracht worden ist, stehen 750 Mio. Euro mehr als ursprünglich geplant zur Verfügung. Diese Mittel müssen und sollen in 2013 verausgabt werden. Deshalb wurden Vorhaben gesucht, für die der Bund Straßenbaulasträger ist und für die bereits Baurecht besteht. Für die geplante Ortsumgehung Bebertal besteht Baurecht. Die Stadt Haldensleben hätte in den nächsten Tagen auch Baurecht für die B 245 n erhalten können, aber für die Variante, die IFA dann die Erweiterung unmöglich machen würde.

Was die von Stadtrat Zeymer angesprochene Verkehrsführung betreffe, sei zu sagen, dass man über entsprechende Verkehrsregelungen versuchen müsse zu analysieren, wie sich der Verkehrsfluss entwickelt. Derzeit können die LKW sowohl über den Waldring als auch über die Süplinger Straße auf die B 245 fahren und das werde voraussichtlich auch weiterhin so bleiben. Sollte der Verkehr am Waldring oder in der Süplinger Straße Überhand nehmen, werde man wie bereits erwähnt, mit verkehrsrechtlichen Regelungen darauf reagieren.

Welche zeitlichen Verzögerungen werden durch die neue Planung der Alternativtrasse zu erwarten sein? In wie weit ist das Eisenbahnbundesamt beim Brückenbau mit involviert, erkundigt sich Stadtrat Manfred Blume.

Das Eisenbahnbundesamt sei nicht involviert, so Dezernent Otto. Was die Verzögerungen anbelangt, sollten keine Prognosen abgegeben werden. Vielleicht werde es Verzögerungen von 1 ½ bis 2 Jahre geben. Es bleibe den Beteiligten unbenommen, auch wenn für den letzten Streckenabschnitt noch kein Baurecht vorliegt, das Planfeststellungsverfahren insoweit nicht abgeschlossen ist, möglicherweise schon einen Teilbeschluss zu fassen und den Abschnitt von der Aral-Tankstelle bis zur Kanalbrücke in Althaldensleben zu beginnen. Es sollte ohnehin in Abschnitten gebaut werden. Aber hier sei die Stadt abhängig von der Einschätzung des Bundes und der Bahn.

Stadtrat Ralf W. Neuzerling bittet, dass ihm noch einmal die Machbarkeitsstudie zur Verfügung gestellt werde.

Die Mitglieder des Bauausschusses empfehlen dem Stadtrat, dem Beschluss über eine außerplanmäßige Ausgabe für die vertiefende Planung der Alternativtrassierung der B 245 n im Bereich zwischen B 71 und Mittellandkanal - Vorlage Nr. 247-(V.)/2012 – zuzustimmen.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	5
Nein:	0
Enthaltung:	2

zu TOP 5 Mitteilungen

Der **TOP 5** entfällt; es liegen im öffentlichen Teil keine Mitteilungen vor.

zu TOP 6 Anfragen und Anregungen

- 6.1. Stadtrat Bodo Zeymer beantragt für Herrn Albrecht Rederecht, um sein Problem vortragen zu können. *Dem Antrag auf Rederecht für Herrn Albrecht stimmen die Ausschussmitglieder einstimmig zu.*

Herr Albrecht berichtet, dass die Stadtwerke im Jungfernstieg (im Bereich von der Rottmeisterstraße bis zur Köhlerstraße) neue Erdkabel verlegen. Seines Erachtens wäre es sinnvoll, gleich die Straßenbeleuchtung mit zu erneuern, damit der Fußweg nicht noch einmal aufgerissen werden müsse.

Bauamtsleiter Krupp-Aachen bestätigt, dass die Stadtwerke gegenwärtig dort Kabel verlegen. Eine Planung für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung liege derzeit nicht vor. Langfristig sei geplant, den Jungfernstieg insgesamt und nicht nur in diesem Bereich, zu sanieren. Es werde zurzeit keine Notwendigkeit gesehen, die Straßenbeleuchtung für diesen kurzen Abschnitt zu erneuern.

Nach Meinung der Ausschussvorsitzenden Regina Blenkle wäre es aber sinnvoll gewesen. Es sei das alte leidige Problem, was schon häufiger angesprochen wurde. Man sollte möglichst viele Maßnahmen miteinander kombinieren und koppeln, um den Aufwand so gering wie möglich zu halten.

Die Verwaltung sei immer bemüht, Maßnahmen im Vorfeld abzustimmen, aber manchmal gelinge das nicht, antwortet Dezernent Otto. Ärgerlich sei es, wenn eine neu sanierte Straße nach 2 oder 3 Jahren wieder aufgerissen werden müsse, weil die Versorgungsträger ihre Leitungen nachträglich austauschen müssen. In diesem Fall verhalte es sich aber umgekehrt. Somit wären die Einsparungen auch nicht erheblich, wenn überhaupt Einsparungen zu verzeichnen wären.

Ausschussvorsitzende Regina Blenkle werde im Zuge der Haushaltsberatung diese Problematik noch einmal explizit ansprechen.

6.2. Stadtrat Ralf W. Neuzerling merkt an, dass sich die Verkehrsführung von der Hagen-/Gerikestraße geändert hat. Es wäre schön gewesen, wenn die Presse im Vorfeld über die geänderte Verkehrsführung berichtet hätte – nur als Anregung.

6.3. Stadtrat Ralf W. Neuzerling hinterfragt, ob es richtig sei, dass Lidl einen Bauantrag gestellt hat, der abgelehnt worden sei.

Der Verwaltung liege kein aktueller Bauantrag von Lidl vor.

6.4. Herr Peine spricht den neuen Radweg entlang der Magdeburger Straße an. Seiner Meinung nach hätte der Radweg rot markiert werden müssen, um dem Radfahrer mehr Sicherheit zu geben.

Bauamtsleiter Krupp-Aachen verweist darauf, dass die Fahrbahn und der Radweg durch eine Sperrlinie, die von den Kraftfahrern nicht überfahren werden dürfe, getrennt sind.

Als die Baumaßnahme im Bauausschuss vorgestellt wurde, hatte Ausschussvorsitzende Regina Blenkle auch eine rote Markierung angeregt, weil erhöhtes Gefahrenpotential für Radfahrer gerade in der kalten Jahreszeit gesehen werde.

Stadtrat Manfred Blume hatte damals, als die Baumaßnahme vorgestellt wurde, angeregt, den Streifen geriffelt zu gestalten, um den Kraftfahrer akustisch auf den Radweg aufmerksam zu machen.

Es war beabsichtigt, den Radweg geriffelt zu gestalten, aber es war nicht zulässig, erklärt Bauamtsleiter Krupp-Aachen.

Regina Blenkle
Ausschussvorsitzende

Protokollführer