

Niederschrift

über die 69. Tagung des Bauausschusses der Stadt Haldensleben am 12.03.2014, von 17:00 Uhr bis 19:40 Uhr

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

Tagesordnung:

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 vom 19.02.2014
4. Verkehrssituation Althaldensleben Bereich Adlerplatz
5. Bauvorhaben Alsteinstraße
6. Beschluss über die Abgrenzung des Zentralen Ortes für das Mittelzentrum Haldensleben
Vorlage: 328-(V)/2014
7. Widmung Lerchenweg in Haldensleben
Vorlage: 323-(V.)/2014
8. Mitteilungen
9. Anfragen und Anregungen

II. Nichtöffentlicher Teil

10. Evtl. Einwendungen gegen den nichtöffentlichen Teil der Niederschrift über die Tagung vom 19.02.2014
11. Sanierungsvorhaben
12. Mitteilungen
13. Anfragen und Anregungen

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

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 4 Ausschussmitglieder und Frau Schmidt, sachkundige Einwohnerin, anwesend. Stadtrat Bodo Zeymer und Herr Peine hatten sich entschuldigt. Der Ausschuss ist somit beschlussfähig.

zu TOP 2 **Änderungsanträge zur Tagesordnung und Feststellung der Tagesordnung**

Ausschussvorsitzende Regina Blenkle teilt mit, dass der **TOP 3** und der **TOP 10** (Behandlung der Niederschrift über die Tagung vom 19.02.2014) heute entfallen. Das Protokoll liegt noch zur Korrektur vor.

Um 17.03 Uhr kommt Stadtrat Rüdiger Ostheer hinzu, somit sind 5 Ausschussmitglieder anwesend.

zu TOP 4 Verkehrssituation Althaldensleben Bereich Adlerplatz

Bevor über das recht komplexe Thema diskutiert werde, möchte Ausschussvorsitzende Regina Blenkle kritisch anmerken, dass, wenn man Einwohner einlädt, so wie es heute geschehen ist, im Vorfeld entsprechende Absprachen zu treffen gewesen wären. Sie möchte Frau Schmidt bitten, dass, wenn das nächste Mal so offensiv für die Teilnahme an der Bauausschusssitzung geworben wird, dies entsprechend mit ihr als Bauausschussvorsitzender abgestimmt werde.

Zum Thema selbst sei zu sagen, dass sie mit der Verwaltung vereinbart habe, folgende 3 Punkte zu behandeln.

1. Darstellung der aktuellen Verkehrssituation, Verkehrsaufkommen, Unfallsituation
2. Trassenführung B245n und Bauablaufplan unter Einarbeitung der jüngsten Änderung (Bauamt Stadt Haldensleben)
3. Zukünftige Verkehrsführung durch Althaldensleben mit den Verkehrsschwerpunkten Neuhaldensleber Straße, Adlerplatz, Lindenplatz, Hinzenbergstraße

Dazu begrüßt sie Herrn Schlaphof, Leiter Polizeirevier, und Herrn Till, Leiter der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises.

Bevor in die Diskussion eingetreten werde, verliest Ausschussvorsitzende Regina Blenkle die Schreiben, die sie in den letzten Tagen zu dem Thema erreicht haben (siehe Anlage zum Protokoll). Diese Schreiben wollte sie einfach zur Kenntnis geben, weil diese erneut die Probleme und Meinungen, wie sie schon eine ganze Weile auch zu dem Thema Lärm in Althaldensleben bestehen, widerspiegeln.

Um 17.10 Uhr kommt Stadtrat Ralf W. Neuzerling dazu, somit sind 6 Ausschussmitglieder anwesend.

Herr Schlaphof geht zunächst auf die Unfallsituation in Althaldensleben, Neuhaldensleber Straße - Bereich Lindenplatz bis Glüsiger Weg ein. Die Unfallstatistik stellt sich wie folgt dar:

2004 = 4 Verkehrsunfälle, davon 1 x leicht verletzt, 2 x Sachschaden, 1 x Alkoholunfall

2005 = 5 Verkehrsunfälle, davon 2 x leicht verletzte Personen, 3 x Sachschaden,

2006 = 3 Verkehrsunfälle, davon 3 x Sachschaden

2007 = 7 Verkehrsunfälle, davon 2 x leicht verletzte Personen, 5 x Sachschaden;

2008 = 6 Verkehrsunfälle, davon 6 x Sachschaden,

2009 = 5 Verkehrsunfälle, davon 5 x Sachschaden,

2010 = 7 Verkehrsunfälle, davon 3 x leicht verletzte Personen, 4 x Sachschaden

2011 = 6 Verkehrsunfälle, 18.01., 10.50 Uhr Sachschaden, 25.01., 10.30 Uhr Unfall mit Fahrerflucht Sachschaden, 01.06., 09.35 Uhr leicht verletzte Person, 17.07., 22.10 Uhr Sachschaden, 17.11., 12.20 Uhr Sachschaden, 19.11., 15.25 Uhr Sachschaden,

2012 = 4 Verkehrsunfälle, 20.02., 14.45 Uhr Sachschaden, 20.02., 15.00 Uhr Sachschaden, 18.03., 17.10 Uhr Sachschaden, 16.10., 09.55 Uhr Sachschaden,

2013 = 4 Verkehrsunfälle, 06.02., 10.45 Uhr Sachschaden, 23.08., 10.25 Uhr Sachschaden, 23.08., 10.25 Uhr leicht verletzte Person, 28.08., 15.40 Uhr Sachschaden, 1 x leicht verletzte Person, Fahrer begeht Fahrerflucht
Zum Verkehrsaufkommen sei zu sagen, dass dieses nicht das Begehren der Bürger widerspiegelt, einen Fußgängerüberweg anzulegen. Fußgängerunfälle seien dort nicht zu verzeichnen gewesen.

Frau Bruhr wisse, dass es vor ca. 3 Jahren einen schweren Fußgängerunfall gegeben habe. So sei eine ältere Dame am Fußgängerüberweg angefahren und etliche Meter mitgeschleift worden. Diese Dame war wohl schwerverletzt und fast 1 ½ Jahre im Krankenhaus.

Sicherlich spiegle die Unfallstatistik nicht die Probleme wider, die die Anwohner tagtäglich vor Ort erleben und mit denen sie konfrontiert sind, so Ausschussvorsitzende Regina Blenkle. Wenn ein älterer Mensch oder eine Person mit Kinderwagen von einer Seite zur anderen Straßenseite wechseln wolle, müsse das sicherlich nicht zwangsläufig jedes Mal in einen Unfall eskalieren, es kann trotzdem problematisch sein, zumal auch das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren deutlich zugenommen habe.

Herr Schlaphof schlägt vor, evtl. einmal eine Verkehrszählung zu veranlassen.

Nach Auffassung der Ausschussvorsitzenden seien bereits Verkehrszählungen durchgeführt wurde, allerdings erfolgte die Messung während der Ferienzeit.

Das Ergebnis der Verkehrszählung könne die Verwaltung dem Protokoll beifügen, so Dezernent Otto.

Herr Till ergänzt, dass es alle 4 bis 5 Jahre von der Landesstraßenbaubehörde des Landes Sachsen-Anhalt eine Verkehrsmengenkarte gibt. Die Letzte sei von 2010, d.h. es müsste dieses oder nächstes Jahr wieder eine geben, in der alle klassifizierten Straßen des Landes Sachsen-Anhalt erfasst sind mit entsprechenden Zählstellen. Unabhängig davon könne die zuständige Straßenverkehrsbehörde auf Verlangen und bei entsprechender Begründung eine Verkehrszählung durch den Baulastträger durchführen lassen. Der Bereich Neuhaldensleber Straße, speziell der Bereich Penny beschäftige das Straßenverkehrsamt seit Jahren. Es wurden mehrere Anträge eingereicht (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, über 7,5 t beschränkt etc.) die entsprechend bearbeitet wurden mit den Baulastträgern. In dem Zusammenhang wurden auch Verkehrszählungen durchgeführt und die Zählungen im Bereich Penny-Markt belegen, dass die Belastung für eine klassifizierte Landesstraße durchaus normal und üblich ist. Die genauen Zahlen von der letzten Zählung könnte er gern zur Verfügung stellen.

Dezernent Otto möchte zunächst das aufgreifen, was Herr Till ausgeführt hat. Mit diesen Themen beschäftige man sich seit Jahren. Wenn in der Resolution, die er heute auch zum ersten Mal gesehen hat, angesprochen wird, dass Herr Krupp-Aachen ein Marktzentrum umbauen will, dann bedarf das schon einer Korrektur. Es wurden in Althaldensleben Begehungen durchgeführt und es wurde versucht, die Bewohner des Stadtteils Althaldensleben mit in die Vorbereitung der Konzeption für den Umbau des Stadtteils oder die Verbesserung des Stadtteils im Rahmen von Aktive Stadt- und Ortsteilzentren einzubeziehen. In dem Zuge ist auch die verkehrliche Situation behandelt worden. Es gab viele Anregungen und Fragen, die teilweise direkt von dem anwesenden Vertreter der Polizei beantwortet wurden oder es wurde nach Prüfung im Bauausschuss berichtet. Die Verwaltung musste in dem Zusammenhang immer wieder auf das verweisen, was die Sache nicht besser macht, aber was auf der anderen Seite einfach einmal hingenommen werden muss, weil man es nicht ändern könne. Man habe es bei der Neuhaldensleber Straße aus Richtung Hundisburg kommend in Richtung Neuhaldensleben mit einer Landesstraße zu tun und vom Kreisel in Richtung Ackendorf sei die Neuhaldensleber Straße eine Kreisstraße. Hier gelten andere Gesichtspunkte und rechtliche Regelungen als für eine Gemeindestraße. Wie Herr Till ausgeführt habe, sei die Belastung der Neuhaldensleber Straße nicht so überdurchschnittlich, sondern eher durchschnittlich, auch wenn das für den jeweiligen Anlieger kein Trost ist, aber es ist natürlich ein Maßstab, den auch die zuständigen Behörden dann zunächst anlegen müssen. Abzuwarten sei, wie sich die Situation im Hinblick auf die B 245 und die damit zu erwartenden Auswirkungen auch auf den Stadtteil Althaldensleben zukünftig darstellen werde.

Gerade heute Vormittag sei Dezernent Otto beim Landesverwaltungsamt in Halle, bei der Planfeststellungsbehörde gewesen, um wieder das Verfahren aufzunehmen, das vor 2 Jahren aufgrund der Veränderungen (Erweiterungen bei IFA) unterbrochen werden musste. Man sei guter Hoffnung, das Verfahren auch binnen Jahresfrist abschließen zu können, damit die sog. Baureife besteht, für das, was er jetzt anhand der Planung an der Karte erläutern werde. Zunächst zeigt er den Verlauf der Trassenführung der B 245, wie sie sich noch vor 2 Jahren dargestellt hatte und wie seit 1996 betrieben wurde. Damals hatte die Stadt eine Vereinbarung mit dem Bund als Straßenbaulastträger für die Bundesstraße und mit der Bahn als Baulastträger für die Bahnanlage geschlossen. Die Vereinbarung hatte zum Inhalt, dass die Stadt die Planung übernimmt und nach Fertigstellung der Planung es den Baulastträgern obliegt, die Planung umzusetzen (Bund für die Straße, Bahn für die Bahnanlagen, Stadt Haldensleben für die Nebenanlagen, Fußgänger- oder Radwege ggf.). Auf dieser Grundlage habe die Stadt bis heute die Planung auch als Auftraggeber vorangetrieben, aber immer in enger Abstimmung mit der Bahn, mit dem Land als Vertreter für den Bund. Kurz vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens gab es das Ansinnen der Firma IFA, ihren Standort erweitern zu wollen. Das wäre allerdings nur möglich, wenn man die Durchschneidung des betriebseigenen Grundstücks vermeiden könnte. Um dem Anliegen der Firma IFA zu entsprechen, wurde das Planfeststellungsverfahren unterbrochen und eine neue Planung für diesen Bereich vorgenommen. Sollte es tatsächlich im nächsten Jahr Baureife geben, könnte es sein, das zumindest für die ersten Arbeiten der Bund und die Bahn anteilig Gelder in ihren Haushalten für die Jahre 2016, 2017, 2018 einstellen und dann gebaut wird. Die Anbindung der B 245 erfolgt nun nicht mehr vorn an der Otto-Kreuzung, sondern dort, wo sich bislang noch die Brücke über die ehemalige Kanonenbahn befindet.

In dem Zusammenhang erwähnt Dezernent Otto, dass die B 71 auch mit der Ortsumgehung Wedringen, Vahldorf als neuer Anschluss A 14 parallel geplant wird. Dafür laufe das Planfeststellungsverfahren ebenfalls. In dem Abschnitt von der Otto-Kreuzung bis zur zukünftigen Einbindung der Wedringer Straße in die B 71 n werde man eine 3-spurige B 71 n haben, sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts. In der Hagenstraße werde es eine Unterführung unter dem Bahngleis geben. Der Tunnel sei für den PKW Verkehr frei und der Verkehr werde weiterhin somit direkt in die Innenstadt geführt. Dann soll es auch wieder die Möglichkeit geben, an der Kreuzung Hagenstraße/Gerikestraße weiter geradeaus stadteinwärts fahren zu können. Wenn die Baumaßnah-

men insgesamt abgeschlossen sind, werde es den Bahnübergang Töberhaide nicht mehr geben. Hier werde es eine Brücke zur Querung des Bahngleises für Fußgänger- und Radfahrer geben. Dafür besteht bereits Baurecht, weil für diese Maßnahme ein separates Planfeststellungsverfahren geführt werden musste, da hier nur die Stadt Haldensleben und die Bahn betroffen sind. Kraftfahrer aus Althaldensleben müssten dann zukünftig entweder über die B 245 Waldring oder Bebertaler Straße in die Stadt fahren oder über die Hafestraße.

Die Neuplanung, die aufgrund der Erweiterung von IFA vorgenommen wurde, ist jetzt weitgehend abgeschlossen, bis auf einige Untersuchungen noch zur Zauneidechse, die sich in diesem Bereich eingestellt hat und wofür entsprechende Vorkehrungen getroffen werden müssen. Abschließend erwähnt Dezernent Otto, dass er davon ausgehe, dass künftig der LKW-Verkehr, der augenblicklich noch über Gr. Santerleben an Ackendorf vorbei über die Neuhaldensleber Straße fährt oder sich über Rottmersleben und Hundisburg durch Althaldensleben quält, eher abnimmt, wenn es zukünftig eine komfortable B 245 und eine B 71 als Verlängerung zur Autobahn zur A 14 gibt. Allerdings werde man damit nicht heute oder morgen rechnen können, sondern wenn es gut läuft 2017, 2018 und wenn es schlecht läuft auch erst 2019/2020. So lange werden die Bürger mit dem jetzigen Zustand grundsätzlich leben müssen.

Zum Bauablauf sei zu sagen, dass die Stadt nicht Bauherr sei. Bauherr ist der Straßenbaulastträger, ist der Bund hier vertreten durch das Land durch die Landesbaubehörde. Die Landesbaubehörde werde voraussichtlich zunächst einmal den Abschnitt - Anbindung Althaldensleber Straße bis kurz hinter der Aral Tankstelle, Einbindung B 245 alt in neu herstellen – das sei der einfachste Abschnitt.

Der aufwendigere Abschnitt sei der 2. Abschnitt mit der Bahnüberführung. Dieser Abschnitt hänge auch davon ab, wie die B 71 n gebaut wird. Man wird versuchen, das aufeinander abzustimmen. Erst dann kommt als letzte Maßnahme die Untertunnelung des Bahnüberganges Hagenstraße und die Schließung des Bahnüberganges Althaldensleber/Neuhaldensleber Straße, zeitlich entkoppelt. Dann wäre noch die Brücke über das Bahngleis Töberhaide. Die Schließung der Bahnübergänge Althaldensleber Straße, Töberhaide und Hagenstraße erfolgen erst dann, wenn die B 245 als solche neu hergestellt ist und funktioniert.

Da der Mensch geneigt sei, immer den kürzesten Weg zu wählen, befürchtet Ausschussvorsitzende Regina Blenkle, dass, wenn zuerst der Abschnitt zwischen Aral Tankstelle und Althaldensleber Straße realisiert werde, die Althaldensleber mit massiven und zusätzlichen Belastung zu rechnen haben werden. Müsse man das als gegeben hinnehmen, dass dieser Abschnitt, weil er der einfachste ist, wirklich zuerst gebaut wird, oder hat die Stadt hier noch Interventionsmöglichkeiten?

Dezernent Otto wüsste kein Argument, warum man diesen Abschnitt nicht als ersten realisieren sollte bzw. was die Kraftfahrer veranlassen sollte, die beiden Ortsdurchfahren (Hundisburg, Althaldensleben) zu nutzen, anstatt weiter auf der B 245 zu bleiben, die viel komfortabler zu befahren wäre. Er wüsste jetzt nicht, inwieweit sich eine Verschlechterung für die Ortslage Althaldensleben ergeben sollte, dadurch, dass dieser Abschnitt zuerst fertig gestellt wird.

Ausschussvorsitzende Regina Blenkle beantragt Rederecht für die Gäste.
Abstimmungsergebnis: 6 Ja-Stimmen

Nach Auffassung von Herrn Rieckewald sei von vornherein mit der Brücke am Dammühlenweg ein Fehler gemacht worden. Der Verkehr werde über eine Ampel geregelt, die Brücke hat keinen Fußgängerweg, keinen Radfahrweg, LKW können dort nicht entlang fahren. Der gesamte Verkehr fließt durch Althaldensleben.

Wenn Dezernent Otto Herrn Rieckewald richtig verstehe, hätte man die Brücke so ausbauen sollen, dass sie auch ohne Ampel zu nutzen wäre, dass LKW diese ohne weiteres befahren könnten. Genau das sollte aber nicht das Ziel sein. So habe die Verwaltung immer die entsprechenden Hinweise aus Althaldensleben verstanden. Der Dammühlenweg ist und soll keine Zufahrt für das Gewerbegebiet sein. Entsprechend ist auch die Brücke gebaut worden. Für den innerörtlichen Verkehr soll der Dammühlenweg genutzt werden. Zwischen Brücke und Ortslage müsste der Dammühlenweg sicherlich noch in einen ordentlichen Zustand versetzt werden; so ist es auch im Entwicklungskonzept vorgesehen, aber nicht als Straße für den LKW oder den Durchgangsverkehr.

Auch bei der Wedringer Brücke fehle ein Fußgänger- bzw. Radweg, merkt Herr Rieckewald an.

Bei der Wedringer Brücke sei es bedauerlich, dass es keinen Radweg gibt, aber diese Straße ist eine klassifizierte Straße, eine Kreisstraße von Althaldensleben bis zur B 71. Die Brücke ist seinerzeit vom Wasserstraßenneubauamt im Benehmen mit dem Straßenbaulastträger so geplant und gebaut worden, teilt Dezernent Otto mit.

Frau Herzberg, Einbringerin der Resolution erwähnt, dass sie mit der Resolution auf die prekäre Situation der Bürger in Althaldensleben aufmerksam machen möchten. Es müsse dringend eine Lösung zum Schutz der Bürger gefunden werden. Sie interessiert, wie mit der Resolution weiter verfahren werde.

Nach Meinung der Ausschussvorsitzenden Regina Blenkle müsste lt. Satzung die Verwaltung den Bürgern innerhalb von 4 Wochen eine Antwort zukommen lassen.

Die Antwort sei schon mehrfach gegeben worden macht **Dezernent Otto** deutlich. Herr Till habe heute dazu auch entsprechend Stellung genommen. Wie bereits erwähnt, sei die Neuhaldensleber Straße im Bereich zwischen Lindenplatz und Kreisel eine Landesstraße, d.h., eine klassifizierte Straße. Bei der Begehung musste immer wieder festgehalten werden, dass man bei einer klassifizierten Straße nicht ohne weiteres eine Beschränkung der Tonnage vornehmen könne, die Stadt ohnehin nicht. Wenn, dann müsste die Untere Straßenverkehrsbehörde dies anordnen und die kann es aber auch nicht, weil klassifizierte Straßen dafür da sind, den überörtlichen Verkehr (nicht nur die PKW sondern auch den Wirtschaftsverkehr) aufzunehmen. Solange diese Straße eine Landesstraße ist, werde man weder eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 noch eine 7,5 T Begrenzung vornehmen können. Das wäre allenfalls denkbar, wenn diese Straße einmal Gemeindestraße wäre. Es helfe auch die Resolution nicht weiter. Er verstehe die Situation, aber die rechtlichen Voraussetzungen sind ganz klar geregelt. Der Stadt seien an dieser Stelle „die Hände gebunden“. Man hoffe, dass mit Fertigstellung der B 245n und der B 71n eine Verbesserung für Althaldensleben eintreten werde.

Die Ausführungen von **Dezernent Otto** seien den Bürgern bekannt gewesen. **Frau Herzberg** würde sich wünschen, wenn man trotzdem in Höhe des Penny-Marktes noch einen Fußgängerüberweg als Übergangslösung anlegen könnte, denn gerade der Bereich am Penny-Markt werde von vielen Bürgern frequentiert.

Der Wunsch nach einem zusätzlichen Fußgängerüberweg wurde mehrfach in der Sperrkommission vorgetragen, ist dort aber auch für die Stadt aus nachvollziehbaren Gründen abgelehnt worden, äußert **Dezernent Otto**.

Herr Till erklärt, dass es in Deutschland konkrete Richtlinien, Vorschriften und gesetzliche Bestimmungen gibt, wann, wie und wo ein Fußgängerüberweg bzw. eine Fußgängerampel angelegt werden dürfe und wie dies zu geschehen hat. Im Vorfeld ist von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erst einmal zu prüfen, ob die Notwendigkeit einer dieser Einrichtungen besteht. Dazu gibt es strenge Vorschriften zum einen für den fließenden Verkehr, Anzahl der Fahrzeuge und zum anderen der querenden Fußgänger. Erst wenn bestimmte Zahlen erreicht werden, sei eine solche Einrichtung zulässig. Für den Bereich Penny-Markt sind in den letzten Jahren mehrere Anträge bezüglich einer Fußgängerampel oder eines zusätzlichen Fußgängerüberweges eingegangen. Man dürfe dabei auch nicht verkennen, dass es 70 oder 80 m weiter entfernt einen Fußgängerüberweg gibt. Warum werde dieser nicht genutzt, wenn man sich so gefährdet fühlt? Es gibt auch Ausschlusskriterien, wo Fußgängerüberwege nicht angelegt werden dürfen. Ein Ausschlusskriterium sei z.B. eine Bushaltestelle. In dem in Rede stehenden Bereich gibt es Bushaltestellen, diese Strecke ist sehr kurvig, es gibt dort eine große Anzahl von Einfahrten, Abbiegungen und Aufweitungen usw. Dem Kraftfahrer müsse jedoch die Möglichkeit gegeben werden, sein Fahrverhalten entsprechend rechtzeitig auf diesen Fußgängerüberweg einstellen zu können. Wenn man um die Kurve kommt und plötzlich vor sich einen Fußgängerüberweg sieht, habe der Kraftfahrer keine Chance anzuhalten, sollte sich eine Person auf dem Fußgängerüberweg befinden. Deshalb dürfen in solchen Bereichen keine Fußgängerüberwege angeordnet werden. Hinzu kommt, dass die Fallzahlen, die zur Anlegung notwendig sind, in dem Bereich nicht vorhanden sind, weil in unmittelbarer Nähe schon ein Fußgängerüberweg vorhanden ist. Man könne nicht innerhalb von 100 m 2 Fußgängerüberwege anordnen.

Die Frage der Ausschussvorsitzenden, ob man den vorhandenen Fußgängerüberweg verlegen könnte, verneint **Herr Till**. Das sei aus bereits besagten Gründen nicht möglich (Bushaltestelle in der Nähe, etc.).

Frau Herzberg wirft ein, dass also nicht der Mensch das Maß aller Dinge ist, sondern das Auto.

Frau Anja Reincke begrüßt die geplante Verkehrsführung der B 245 n. Da sich die Realisierung aber noch in weiter Ferne befindet, müsste man eine Zwischenlösung finden, um die Situation zu entschärfen. Das wäre ihres Erachtens wichtig.

Einen Bürger aus Althaldensleben interessiert, wieweit ein Fußgängerüberweg von Bushaltestellen entfernt sein müsste, denn in der Bülstringer Straße und in der Schützenstraße befinden sich unmittelbar neben den Bushaltestellen Fußgängerüberwege. Anscheinend gibt es auch Ausnahmen.

In der Bülstringer Straße und in der Schützenstraße herrschen andere Voraussetzungen, entgegnet **Herr Till**.

Dezernent Otto zählt auf, dass es in der Neuhaldensleber Straße einen Fußgängerüberweg vorn an der Bäckerei, einen an der Einmündung Mühlenweg und einen im Bereich des Kreisels gibt. Zwischen der Einmündung Dammühlenweg und dem Kreisel auf der von Penny abgewandten Straßenseite gibt es kaum Anwohner, die die Straße queren müssten. Das Gro der potentiellen Fußgänger aus dem Stadtteil kommt eher aus dem dahinter liegenden Wohngebiet (über die Große Straße, über den Dammühlenweg oder von noch weiter weg). Diese Bürger können vorn am Aderplatz den Fußgängerüberweg nutzen.

Herr Albrecht teilt zunächst einmal die Auffassung von Herrn Till, dass aufgrund der vorhandenen Situation, ein Fußgängerüberweg an keiner anderen Stelle in diesem Bereich möglich wäre. Er möchte aber darauf aufmerksam machen, dass die Fußwege ab Adlerplatz in Richtung Penny-Markt teilweise nicht mehr als 70 cm breit sind. Und das ist ein Schulweg; hier greife das Schulwegegesetz des Landes Sachsen-Anhalt. Kinder stehen unter besonderem Schutz. Wenn auf der Neuhaldensleber Straße ein 40-Tonner mit 50 km/h durchfährt, dann verursacht dieser eine Sogwirkung. Für 6-jährige Kinder mit einem Gewicht von ca. 25 kg stelle dies eine Gefahr dar. Seines Erachtens sei dringend zwischen dem Adlerplatz und dem Kreisel eine Beschränkung auf 30 km/h notwendig, um den Schutz der Kinder zu gewährleisten. Man sollte nicht erst reagieren, wenn etwas passiert ist. Wäre die Umsetzung einer der genannten Maßnahmen in der Neuhaldensleber Straße möglich in Bezug auf das Schulwegegesetz, hinterfragt Ausschussvorsitzende Regina Blenkle.

Es gibt die Möglichkeit, diesen Hinweis an den Straßenbaulastträger weiter zu leiten, merkt Herr Schlaphof an.

Nach Meinung von Frau Bruhr ist der Überweg, der zur Schule führt, an der Stelle fehlgeschlagen. Es gehe auch nicht nur um die Sorge der Kinder, sondern es geht auch um die älteren Bürger. In Althaldensleben gibt es inzwischen 3 Altenheime. Viele der Heimbewohner sind auf den Rollator oder den Rollstuhl angewiesen. Sie könnten den Fußgängerüberweg nutzen, aber die Fußwege sind sehr schmal, teilweise gibt es Treppen, so dass es für dieses Klientel schwierig ist, sich auf der Neuhaldensleber Straße fortzubewegen.

Ausschussvorsitzende Regina Blenkle möchte zusammenfassen, dass heute die Trassenführung der B 245 n dargestellt worden ist mit den entsprechenden Prioritätssetzungen für die ersten und Folgeabschnitte. Es gebe die Hoffnung, dass damit auch eine entsprechende Entlastung für Althaldensleben einhergeht. In den Schreiben die sie eingangs verlesen hatte, kam zum Ausdruck, dass die Realität von den Menschen anders wahrgenommen und empfunden wird. So gebe es die Angst, sich im Bereich der Neuhaldensleber Straße als Fußgänger oder als Radfahrer zu bewegen. Auch in Hinblick auf die Frage des Lärms sei hier momentan keine Lösung in Sicht, was eigentlich eine recht unbefriedigende Situation sei. Hier sei die Verwaltung gefragt, zusammen mit den jeweiligen Ansprechpartnern im Landkreis und dem Polizeirevier zu prüfen, inwieweit hier eine Realisierung möglich ist. Dabei sollten die Hinweise wie die evtl. Einführung von Einbahnstraßensystemen usw. sowie der Hinweis auf das Schulgesetz berücksichtigt werden. Vielleicht können auch durch die Polizei verstärkt Kontrollen in dem Bereich durchgeführt werden. Das sei ihres Erachtens die Quintessenz aus der heutigen Sitzung. Die Situation ist sehr unbefriedigend für alle Seiten. Aber eine Lösung habe sie auch nicht. Auf jeden Fall sollte der Mensch im Mittelpunkt stehen und alles andere ein Stück weit untergeordnet werden, sofern das möglich ist in einer solch gewachsenen Struktur.

Herr Albrecht kommt noch einmal für die klassifizierten Straßen zu sprechen. Wenn die Umgehungsstraße einmal realisiert ist, wäre sein Vorschlag, die Straße von Wedringen über den Kanal in Richtung Althaldensleben/Hundisburg als Landesstraße zu belassen. Weiterhin sollte man vor dem Autohaus in der Wedringer Straße eine Straße abbiegen lassen in Richtung Ackendorf/Gr.Santersleben. Damit könnte Althaldensleben entlastet werden.

Der Vorschlag von Herrn Albrecht werde im Protokoll aufgenommen. Abschließend möchte die Ausschussvorsitzende noch an ihre Frage erinnern - Welche der möglichen Baumaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände oder der Einbau lärmindernder Fahrbahnen oder -belege will die Stadt realisieren lassen, um die betroffenen Bürger im Hinblick auf die künftige B 245 n zu schützen. Diese sei noch nicht beantwortet worden.

Wie bereits ausgeführt, handelt es sich um eine Bundesstraße, so dass nicht die Stadt Lärmschutzmaßnahmen ergreifen wird, sondern der zuständige Straßenbaulastträger. Dieser werde im Bereich, in dem man sehr dicht an die Bebauung zwischen Kanal und Steinbettenbreite heranrückt, Lärmschutzwände errichten (ähnlich wie bei der Westumgehung Gärtnerei Neumann). Das sei auch Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. In dem übrigen Abschnitt vom Kanal zur Aral Tankstelle werde es aufgrund der errechneten Werte keine Maßnahmen geben, gibt Dezernent Otto zur Antwort.

zu TOP 5 Bauvorhaben Alsteinstraße

Abt.-Ltr. Waldmann teilt mit, dass die geplante Baumaßnahme Alsteinstraße im Bereich zwischen Bahnhofstraße und Schulstraße bereits im November 2013 Thema im Bauausschuss war. Gestern fand die Bürgerversammlung statt. Dort sind keine wesentliche Einwände bzw. zusätzlichen Erkenntnisse von den Anwohnern hervorgebracht worden. Die Maßnahme werde eigentlich positiv von den Bürgern gesehen. Heute wolle man kurz auf die Hinweise und Anregungen, die im Bauausschuss gegeben worden, eingehen.

Herr Ritter führt aus, dass derzeit an der Ausführungsplanung gearbeitet werde. Es wurde versucht, die Hinweise und Anregungen des Bauausschusses zu berücksichtigen. Alle am Bau Beteiligten haben zusammen gessen, die Probleme wurden erörtert und man sei übereingekommen, die Baumaßnahme in Abschnitten (1. BA in Richtung Bahnhofstraße, 2 BA in Richtung Schulstraße) zu realisieren. Löschangriffe, so war die Aussage von Herrn Schumann, werden generell von der Straße aus erfolgen. Die Feuerwehr fährt vor das Haus-Nr. 26, stellt dort das Fahrzeug ab und wird den Löschangriff mit Schläuchen durchführen. Des Weiteren wurde Kontakt mit der Schulleiterin und dem Hausmeister vom Förster Gymnasium aufgenommen. Es gibt einen weiteren Zugang (eine kleine schmale Tür). Hier müsste nur ein Schloss eingebaut werden, so dass diese Tür dann für die Schüler geöffnet sein wird.

Als erstes soll der Mischwasserkanal in der Straße verlegt werden. Die Trinkwasserleitung und die Elektroleitung soll in den südlichen Bereich verlegt werden. Das bedeutet, dass der nördliche Gehweg zumindest für die Schule immer noch begehbar sein werde. Die große Zufahrt zur Schule wird neben der kleinen Tür auch offen gehalten werden (Hauptzufahrt für die Feuerwehr). Es wird ein enormer Aufwand betrieben, um die Arbeiten zu koordinieren und die Begehbarkeit zu garantieren. Die Volkssolidarität wird immer über die Schulstraße oder über den Teilabschnitt Alsteinstraße zu erreichen sein.

Wenn die Schwarzdecke aufgetragen wird, ist eine Vollsperrung erforderlich. Im Notfall (Brand) könne diese jedoch überfahren werden.

Hinsichtlich der Parksituation vor dem Grundstück Haus Nr. 26 gebe es 2 Varianten. Wenn auf der gegenüberliegenden Seite geparkt werde, wäre der Radius für das Feuerwehrfahrzeug etwas eingeschränkt, aber eine Zufahrt wäre möglich, indem die Rasenfläche überfahren wird. Wenn gegenüber keine PKW parken, wäre der Radius für die Feuerwehr komfortabler. Wie man sich entscheidet, sei eine Ermessensfrage. Ein Befahren des Grundstückes Haus Nr. 26 ist sowohl als auch möglich.

zu TOP 6 Beschluss über die Abgrenzung des Zentralen Ortes für das Mittelzentrum Haldensleben
Vorlage: 328-(V)/2014

Ausschussvorsitzende Regina Blenkle erinnert, dass der Bauausschuss bei der ersten Befassung der Beschlussvorlage (damals Vorlage Nr. 313-(V)/2013) mit 4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 2 Stimmenthaltungen zugestimmt habe. Aufgrund von Änderungen erfolgt heute erneut eine Befassung.

Dezernent Otto erläutert eingangs noch einmal den Hintergrund für die Aufstellung der Beschlussvorlage. Der Entwurf, der im Januar im Bauausschuss behandelt und mehrheitlich empfohlen wurde und die heute vorliegende Vorlage unterscheiden sich dadurch, dass damals im Wesentlichen die Gewerbegebiete außen vorgelassen worden. In der jetzigen Fassung sind die Gewerbegebiete enthalten. D.h., die Abgrenzung wurde etwas großzügiger gefasst, als sie vom Bauausschuss im Januar empfohlen wurde, da ein Vergleich der Abgrenzungsvorschläge der Mittelzentren des Salzlandkreises und des Landkreises Börde ergab, dass die Abgrenzung der Zentralen Orte anderer Mittelzentren deutlich großräumiger erfolgte.

Stadtrat Manfred Blume fragt sich, warum man eine solche Abgrenzung vornehmen müsse. Es gibt einen beschlossenen Flächennutzungsplan, der für die Stadt Haldensleben verbindlich ist. Es könnten Unternehmer kommen bzw. gesundheitliche Einrichtungen Interesse haben, sich anzusiedeln und dann fangen die Diskussionen im Stadtrat wieder an. Aus Sicht der SPD-Fraktion könne man der Beschlussvorlage nicht zustimmen.

Es liege nicht im Ermessen der Stadt eine Abgrenzung Zentraler Orte vorzunehmen oder nicht, sondern das ist ein gesetzlicher Auftrag aus dem Landesrecht und unmittelbar aus dem gültigen Landesentwicklungsplan, wie er seit 2010 wirksam ist. Diese Aufgabe hätte der Landesgesetzgeber selbst im Landesentwicklungsplan vornehmen können. Das wäre nach Meinung von Dezernent Otto auch der richtige Weg gewesen. Das hat der Gesetzgeber aber nicht gemacht, sondern hat das delegiert an die Regionalen Planungsgemeinschaften. Das geschieht jetzt in der Regionalen Planungsgemeinschaft Magdeburg, zu der die Stadt Haldensleben gehört. Um nicht per Mehr-

heitsentscheidung oder von Dritter Seite die Abgrenzung vornehmen zu lassen, sei die Stadt beauftragt, selbst einen Vorschlag hinsichtlich der Abgrenzung der Zentralen Orte zu unterbreiten, der im Übrigen natürlich weitgehend auch mit den Festlegungen im FNP übereinstimmt.

Nach Auffassung von Stadtrat Manfred Blume könnte die Stadt vor der Situation stehen, dass sich irgendjemand ansiedeln möchte, was nicht berücksichtigt wurde und dann müsse wieder darüber diskutiert werden. Die Stadt „verriegelt“ sich.

Der Flächennutzungsplan und der Landesentwicklungsplan sind keine starren Gebilde; diese werden regelmäßig fortgeschrieben. Unter Umständen müsse bei einer neuen Situation entsprechend reagiert werden, merkt Ausschussvorsitzende Regina Blenkle an.

Dann frage sich Stadtrat Manfred Blume, warum überhaupt derartige Beschlüsse gefasst werden.

Zum einen, um dem gesetzlichen Auftrag zu folgen, antwortet Dezernent Otto und zum anderen wurde im Januar in der Begründung mit angeführt, dass das Land sagt, wenn es die Bevölkerungszahlen sinken, müsse der Mitteleinsatz konzentriert werden. Das Land hat sich dafür entschieden, das System der Zentralen Orte zur Grundlage der Raumordnung für Sachsen-Anhalt zu machen. Man hat von Gesetzes wegen festgelegt, welche Elemente der Daseinsvorsorge von welcher Ebene (Ober-, Mittel- oder Grundzentrum) zu erfüllen sind und hat gleichzeitig Kriterien im Landesentwicklungsplan festgelegt, welche Entfernungen und Fahrzeiten jeweils zu berücksichtigen sind, die eingehalten werden sollen, eingehalten werden müssen, um diese Bedürfnisse befriedigen zu können.

Habe es Stadtrat Ralf W. Neuzerling richtig verstanden, dass die Stadt Haldensleben die Veränderung nur vornimmt, weil der Salzlandkreis die Abgrenzung deutlich großzügiger vorgenommen habe. Die Verwaltung hatte die ursprüngliche Abgrenzung eigentlich für sinnvoll gehalten und jetzt soll plötzlich alles geändert werden. Es soll nicht grundsätzlich etwas verändert werden, sondern das Gebiet soll etwas ausgeweitet werden, erklärt Dezernent Otto. Es gab zunächst bei der Stadt Staßfurt den Wunsch, zumindest die Gewerbegebiete und noch Arrondierungsflächen im Zentralen Ort mit zu integrieren. Würde die Stadt Haldensleben bei ihrer restriktiven Haltung bleiben, während das eine überwiegende Zahl der anderen Mittelzentren anders handhaben, dann könnte die Situation eintreten, dass die Stadt Haldensleben ein Einzelhandelsvorhaben, das neu ist oder eine Erweiterung eines Baumarkts ablehnen müsste, weil eine Einzelhandelsentwicklung und eine Neuansiedlung im Gewerbegebiet unzulässig wäre. Er könne sich nicht vorstellen, dass, wenn sich ein Möbelhaus in HDL ansiedeln wollte, dies in der Innenstadt machen zu wollen. Das Möbelhaus würde sich im Gewerbegebiet ansiedeln wollen und das wäre im Gegensatz zu einem Discounter auch richtig. Dann bräuhete die Stadt dafür jedoch, sollte es bei der ursprünglichen Abgrenzung bleiben, eine Befreiung durch Beschluss der Regionalen Planungsgemeinschaft.

Auch für Ausschussvorsitzende Regina Blenkle sei es nicht logisch, warum jetzt auf einmal die ursprüngliche Abgrenzung des Zentralen Ortes geändert werden soll. Es hieß, dass das ein Vorgang sei, der sowieso permanent fortgeschrieben werden muss. Wenn sich tatsächlich ein Möbelhaus ansiedeln wolle und sich die Gegebenheiten geändert haben, könnte man das sicherlich auch machen.

Man befinde sich hier nicht auf der Ebene des kommunalen Planungsträgers, stellt Dezernent Otto richtig. Den Flächennutzungsplan oder Bebauungspläne könne die Stadt gestalten, wie sie das im Rahmen der übergeordneten Planungen und der Gesetze, wolle. Bei der in Rede stehenden Abgrenzung beschließe die Stadt als ein Mosaikstein des gesamten Regionalplanes über eine Beschlussvorlage, die letztendlich die Grundlage für die Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft bildet. Die Abgrenzung des Zentralen örtlichen Bereiches müsse auch genehmigungsfähig sein. Wenn das so in den Regionalplan aufgenommen wird, als Anlage zum textlichen Regionalplan, dann ist das erst einmal verbindlich und die Stadt Haldensleben werde es auch nicht einseitig verändern können. Wenn die Regionale Planungsgemeinschaft im Jahre 2017 den Regionalplan beschließt, dann ist dieser mit der einen oder anderen Abgrenzung als Zentraler örtlicher Bereich der Stadt Haldensleben festgeschrieben. Nach der Abgrenzung ohne Berücksichtigung der Gewerbegebiete bedürfte die Ansiedlung eines Möbelhauses dann einer Befreiung, d.h., es müsste in der Planungsgemeinschaft eine Mehrheit geben, die diesem Antrag auf Befreiung zustimmt. Seines Erachtens sollte es gleiche Interessenlage geben, sollten alle Mittelzentren gleich abgestimmt sein. Ansonsten könnte es passieren, dass sich das Unternehmen, das sich in Haldensleben ansiedeln wolle, in einem anderen Mittelzentrum, welches das Gebiet etwas weiter gefasst hat, ansiedelt, weil die Regionale Planungsgemeinschaft den Antrag der Stadt Haldensleben auf Befreiung nicht genehmigt hat. Es erscheint der Verwaltung wichtig, dass es hier zu einer vergleichbaren Abgrenzung der Zentralen örtlichen Bereiche für die Mittelzentren in der Nachbarschaft, in der Planungsregion kommt und sich die Stadt Haldensleben nicht selbst die „Fesseln anlegt“, die andere Mittelzentren nicht mehr anzulegen bereit sind. Das ist letztend-

lich die Überlegung, die dem Ganzen zugrunde liegt. Er persönlich würde auch die ursprüngliche Abgrenzung nach wie vor favorisieren und wenn alle 5 Mittelzentren, die hier relevant sind, dabei geblieben wären, wie das im vergangenen Jahr abgestimmt war, dann wäre das auch kein Thema gewesen. Aber Staßfurt und Aschersleben haben hier eine andere Strategie eingeschlagen und dem versuche die Stadt Haldensleben zu entsprechen.

Stadtrat Ralf W. Neuzerling könne sich nicht vorstellen, dass Haldensleben eine direkte Konkurrenz zu Staßfurt oder Aschersleben betreffend Möbelhäuser ist. Wenn Haldensleben von seiner Planung überzeugt ist, dann sollte man diese Planung nicht verwerfen, sondern dafür sorgen, dass auf politischer Ebene etwas verändert wird, dahingehend, dass die anderen Mittelzentren mitziehen und eine Gemeinsamkeit entstehen kann.

Ausschussvorsitzende Regina Blenkle beantragt, der Beschlussvorlage 328-(V)/2014 die Anlage 1 zur Beschlussvorlage 313-(V)/2013 (Abgrenzungsvorschlag für den Zentralen Ort des Mittelzentrums Haldensleben) beizufügen.

Über diesen Antrag wird wie folgt abgestimmt:

Abstimmungsergebnis: 1 Ja-Stimme, 4 Nein-Stimmen, 1 Stimmenthaltung

Damit ist der Antrag abgelehnt.

Die Mitglieder des Bauausschusses empfehlen dem Stadtrat, der Beschlussvorlage 328-(V)/2014 - Abgrenzung des Zentralen Ortes für das Mittelzentrum Haldensleben, zuzustimmen.

Abstimmungsergebnis: 4 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 0 Stimmenthaltungen

zu TOP 7 Widmung Lerchenweg in Haldensleben
Vorlage: 323-(V.)/2014

Die Mitglieder des Bauausschusses empfehlen dem Stadtrat, der Beschlussvorlage 323-(V.)/2014 - Widmung Lerchenweg in Haldensleben - zuzustimmen.

Abstimmungsergebnis: 6 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Stimmenthaltungen

zu TOP 8 **Mitteilungen**

- 8.1. Dezernent Otto möchte zurückkommen auf die letzte Sitzung, in der Gegenstand die Ausweitung der Tempo 30 Zone auch auf die Rottmeisterstraße war. Es wurde darauf hingewiesen, dass diesbezüglich noch geprüft werden müsste, ob möglicherweise Fördermittel zurückzahlen wären, sollte es zur Umsetzung kommen. Es sind Fördermittel in Anspruch genommen worden für eine Straße mit starkem innerörtlichen Verkehr, was einer Ausweisung als Tempo-30-Zone entgegenstehen würde. Die Bindungsfrist läuft allerdings im September 2014 aus. Die Einschätzung der Schulleitung war, dass man diese Zeit noch abwarten könne (müsse noch mit Kuratorium besprochen werden). Die Verwaltung würde, die Zustimmung des Bauausschusses vorausgesetzt, dann nach Ablauf der Bindungsfrist einvernehmlich mit der Schule voraussichtlich eine Erweiterung der Tempo-30-Zone bis hin zur Köhlerstraße vornehmen wollen.

zu TOP 9 **Anfragen und Anregungen**

- 9.1. Stadtrat Manfred Blume habe eine Anfrage zur Beleuchtung entlang der Stadtmauer. In dem Abschnitt Stendaler Tor Richtung Tivoli sind rostige Masten aufgestellt worden. Ist das so gewollt?

Dies bejaht Dezernent Otto. Dies ist seinerzeit auch so im Bauausschuss vorgestellt worden. Nach Auffassung der Verwaltung passen diese Masten auch besser zu dem historischen Ambiente.

Regina Blenkle
Ausschussvorsitzende

Protokollführer

