

N i e d e r s c h r i f t

**der öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung des Ausschusses für
Stadtentwicklung am 11.01.2017
*öffentlich***

Ort: Stadthaus, Kleiner Saal
Marktplatz 2
06108 Halle (Saale)

Zeit: 17:00 Uhr bis 18:23 Uhr

Anwesenheit: siehe Teilnahmeverzeichnis

Anwesend waren:

Frau Anja Krimmling-Schoeffler	Ausschussvorsitzende
Herr Christoph Bernstiel	Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale)
Herr Andreas Schachtschneider	CDU/FDP-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Herr Andreas Scholtyssek	Teilnahme ab 17:23 Uhr
Herr Hendrik Lange	CDU/FDP-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Frau Marion Krischok	CDU/FDP-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Herr Klaus Hopfgarten	Vertreter für Herrn Sprung
Herr Gottfried Koehn	Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale)
Herr Christian Feigl	Vertreter für Herrn Sten Meerheim
Frau Dr. Regina Schöps	Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale)
	Vertreterin für Herrn Dr. Meerheim
	SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale)
	SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale)
	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
	Fraktion MitBÜRGER für Halle - NEUES FORUM

Sachkundige Einwohner

Frau Jana Kozyk	sachkundige Einwohnerin
Herr Matthias Lux	sachkundiger Einwohner
Herr Dirk Neumann	sachkundiger Einwohner
Herr Prof. Dr Reinhold Sackmann	sachkundiger Einwohner
Herr Guido Schwarzendahl	sachkundiger Einwohner

Verwaltung

Herr Uwe Stäglin	Beigeordneter
Herr Lars Loebner	Fachbereichsleiter Planen
Waldemar Roesler	Abteilungsleiter Verkehrsentw. und -planung
Rainer Möbius	Abteilungsleiter Verkehr
Uta Rylke	Stellv. Protokollführerin

Entschuldigt fehlten:

Herr Dr. Michael Lämmerhirt	CDU/FDP-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Herr Michael Sprung	CDU/FDP-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Herr Dr. Bodo Meerheim	Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale)
Herr Sten Meerheim	Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale)
Herr Lutz Haake	sachkundiger Einwohner

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

Frau Krimmling-Schoeffler stellte die Ordnungsmäßigkeit der Einladung und die Beschlussfähigkeit fest.

zu 3 Genehmigung der Niederschrift vom 27.10.2016

Die Niederschrift vom 27.10.2017 wurde ohne Änderungen genehmigt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt
2 Enthaltungen

zu 4 Beschlussvorlagen

zu 4.1 **Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Halle 2025**
Vorlage: VI/2016/02350

zu 4.1.1 **Änderungsantrag der CDU/ FDP Fraktion zum Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Halle 2025 - Vorlage-Nr.: VI/2016/02350**
Vorlage: VI/2017/02712

zu 4.1.2 **Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale) zum Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Halle 2025**
Vorlage: VI/2017/02713

zu 4.1.3 **Änderungsantrag des Stadtrates Christian Feigl zum Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Halle 2025 (VI/2016/02350)**
Vorlage: VI/2017/02714

zu 4.1.4 **Änderungsantrag der CDU/ FDP Fraktion zum Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Halle 2025 - Vorlage-Nr.: VI/2016/02350**
Vorlage: VI/2017/02717

Herr Stäglin führte anhand einer Präsentation in die Beschlussvorlage ein.

Hinweis: Die Präsentation ist in Session hinterlegt.

Herr Roesler tätigte eine fachbezogene Vorstellung der Neukategorisierung des Hauptstraßennetzes der Stadt Halle (Saale) anhand von Kartenmaterial. Er wies darauf hin, dass es seit 2008 die neue Richtlinie für die Neuerschließung des Straßennetzes (RIN) gibt, welche im Land Sachsen-Anhalt 2009 für die Landes- und Gemeindestraßen eingeführt worden ist.

Er hob hervor, dass die neue RIN alle Verkehrsteilnehmer einbezieht, d. h., dass es um den mobilisierten Individualverkehr, den öffentlichen Nahverkehr aber auch um den Rad- und

Fußverkehr geht.

Herr Roesler wies darauf hin, dass der Punkt des Stadtmobilitätsplans jetzt auch gebracht wird, weil die Lage und die Festlegung dieser Straßen Grundlage für die weitere Entwicklung auf allen anderen Gebieten, wie Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Nahverkehr ist.

Herr Stäglin ging auf die einzelnen Beschlussvorschläge näher ein und erläuterte diese.

Er sprach an, dass es Zielsetzung ist, mit einem zügigen Votum so daran zu arbeiten, dass bis Mitte des Jahres Ergebnisse vorliegen, welche dann in die Gesamtvorlage „Stadtmobilitätsplan“ bis Ende des Jahres einfließen können.

Frau Krimmling-Schoeffler wies auf die vorliegenden Änderungsanträge hin und bat die Fraktionen um deren Vorstellung.

Herr Scholtyssek führte in den Änderungsantrag seiner Fraktion zur südlichen Trassenführung ein und begründete diesen.

Frau Krimmling-Schoeffler führte in den Änderungsantrag ihrer Fraktion zur Streichung des mittleren Saaleübergangs ein und begründete diesen.

Herr Feigl führte in seinen Änderungsantrag ein und begründete diesen.

Frau Krimmling-Schoeffler eröffnete die Diskussion.

Herr Scholtyssek fragte, ob er es aus der Vorlage richtig verstanden hat, dass alle Straßen, die nicht in der Kategorisierung sind, automatisch ausbaubeitragspflichtig.

Herr Roesler antwortete, dass es genau umgedreht ist. Die Kategorisierung des Straßennetzes hat für die Straßenausbaubeiträge den Vor- oder Nachteil, der in dieser Straße liegt. Bei einer Hauptverkehrsstraße, die eine entsprechende bundesdeutsche Bedeutung hat, sind die Ausbaubeiträge, für die Grundstückseigentümer, relativ gering. Für die, die in Anlieger- oder Erschließungsstraßen wohnen, sind die Kosten relativ hoch. Die Veränderung von der Bezeichnung und Bedeutung her ist 1:1.

Herr Scholtyssek fragte, ob es Überlegungen zu restriktiveren Einfahrtsregelungen für Lkw`s geben soll.

Herr Roesler wies darauf hin, dass jetzt unterschieden werden muss. Es gibt einerseits die Kategorisierung des Netzes und andererseits gibt es Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung.

Die Anzahl der Lkw sind von großer Bedeutung. Es gibt Überlegungen, dass in dem Bereich, in dem ein Lkw nicht fahren muss, dafür gesorgt werden soll, dass die Lkw`s auch draußen bleiben.

An dem Hauptstraßennetz bzw. an den Straßen, die gerade da sind, ist ein Lkw-Verkehr gewollt. Es gibt Überlegungen, eventuell an der B 91 bestimmte Änderungen durchzuführen; wenn die Osttangente in ihrer Gänze fertig und voll wirksam ist, Da sind Überlegungen logisch, ob unbedingt im Bereich des Lutherbogens sämtliche Lkw`s von Nord nach Süd und umgekehrt dort lang fahren müssen.

Andererseits darf nicht vergessen werden, dass die Lkw`s für die Belieferung der Bevölkerung benötigt werden und es wird nicht daraus hinaus laufen, dass kein Lkw mehr durch die Stadt fahren kann. Es geht um den Durchgangsverkehr. Quelle-Ziel-Verkehr ist

hiervon nicht betroffen.

Herr Stäglin wies auf den Beschluss der verkehrspolitischen Leitlinie hin, mit einem klaren Leitsatz auch zu dem Thema Erreichbarkeit und Netzstruktur. Die Luftreinhalteplanung ist keine originäre kommunale Aufgabe, sondern dies fällt in die Landeszuständigkeit. Er machte deutlich, dass viele Punkte auch unter straßenverkehrsrechtliche Anordnungen im übertragenen Wirkungskreis fallen und demzufolge im Fachbereich Sicherheit geprüft werden.

Herr Scholtyssek fragte zur zweiten Anlage, Seite 4, Punkt e Straßenraumgestaltung für das angebaute Hauptnetz. Er wollte wissen, was „vollständige Nebenanlagen“ sind.

Herr Stäglin antwortete, dass vollständige Nebenanlagen mit zum gesamten Straßenraum gehören.

Herr Scholtyssek wollte wissen, ob dann also der Grünstreifen und der Baum mit dazu gehören.

Herr Roesler antwortete, dass sich die vollständigen Nebenanlagen darauf beziehen, was im System da ist und gerade in Hauptverkehrsstraßen entsprechende Fuß- und Radwege und eventuell Parkierungseinrichtungen vorhanden sind.

Grundsätzlich ist nicht davon auszugehen, dass an allen Hauptverkehrsstraßen Bäume und Grünstreifen gesetzt werden; dies ist auch von der Gesamtsituation her nicht möglich und durchführbar.

Die Definition „vollständige Nebenanlagen“ bezieht die Verwaltung darauf, dass natürlich Rad- und Fußwege vorhanden sind und separate Gleiskörper für Straßenbahn. Das sind die Punkte, um welche es dabei geht. Die Nebenanlagen, die vorhanden sind, sollen vernünftig ausgeführt werden.

Herr Scholtyssek empfahl, dass dann dort stehen sollte „soll nach Möglichkeit...“.

Herr Stäglin sprach an, dass es richtig ist, dass vor allem in bewohnten Bereichen auf städtebauliche Qualität geachtet werden soll.

Die Diskussion über jeden Gestaltungsbeschluss ist bekannt, wobei auch gewünscht wird, die verschiedenen Alternativen und Aspekte vorzustellen und so ein abwägender Planungsprozess entsteht.

Herr Scholtyssek machte deutlich, dass er dennoch diese Ergänzung „soll nach Möglichkeit“ aufgenommen wissen möchte.

Frau Krimling-Schoeffler sprach an, dass für sie der Satz wichtig ist „vor allem in bewohnten Bereichen“. Es sollte keine Diskussion geführt werden, ob Verkehrsgrün das Richtige ist, wenn dort Menschen wohnen.

Herr Stäglin verwies auf den Passus, welcher eine Aufzählung von Planungsprämissen enthält. Aus der zur Verfügung stehenden Fläche kann nicht immer das Optimum für alle Punkte erreicht werden. Dementsprechend muss es immer einen Planungsprozess geben, der sich mit den Grundanforderungen und der vorhandenen Fläche auseinandersetzt und die möglichen Varianten aufzeigt.

Herr Schachtschneider wies auf den übernächsten Punkt hin, in welchem es um die Vollknoten und die Abbiegebeziehung geht. Da steht in Klammern „Einzelfall abwägen“. Da

ist ein Spielraum drin, der hier schon festgeschrieben wird. Und da heißt es „vollständig“.

Wenn es immer so praktiziert wird, gibt es keine Probleme, aber hier legt man sich schon fest.

Herr Möbius führte aus, dass man mit der Kategorisierung auf einer sehr allgemeinen Ebene ist, wo noch nicht über Straßenquerschnitte oder welche Anteile für die einzelnen Verkehrsarten vorgehalten werden sollen, diskutiert. Der gedankliche Ansatz ist anders als bei der früheren Richtlinie.

Hier sollen alle Verkehrsarten berücksichtigt werden und das ist der entscheidend neue Ansatz, dass hier nicht einseitig für eine Verkehrsart festgelegt wird, dass die unbedingt ausgebaut werden muss und die anderen zurückstehen. Man muss dies im Komplex betrachten.

Eine Entscheidung, wie viel Nebenanlage hier in einem bestimmten Straßenabschnitt vorgesehen ist, fällt mit dieser Kategorisierung auf keinen Fall. Sondern dafür ist dann die normale Straßenplanung nötig. Und Nebenanlagen werden da zukünftig entsprechend bestimmter Bedürfnisse eine Rolle spielen.

Am Ende ist es ein Abwägungsprozess, ein Kompromiss, der zu treffen ist und da werden auch unterschiedliche politische Anschauungen zusammenkommen und dann muss gesehen werden, wo sich die Mehrheit findet.

In der Vergangenheit wurde bewiesen, dass immer versucht wird, einen vernünftigen Kompromiss bei jeder Straßenplanung zu finden. Auf Grundlage dieser neuen Kategorisierung wird versucht, dies weiterzuführen.

Herr Feigl dankte Herrn Möbius für das Gesagte als Schlusspunkt für die geführte Diskussion.

Herr Feigl sprach an, dass er den Beschlussvorschlag 1 für unstrittig und den Punkt 3 für problemlos hält. Die Diskussion wird sich um den Punkt 2 drehen.

Der Prozess in den Arbeitsgruppen zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 hat sich über Jahre gezogen und er regte an, dass hier auch die Aushandlungen dazu angesehen werden sollten. Es waren Vertreter aus allen Fraktionen und der Stadtgesellschaft, als auch Vereine und Verbände in der Arbeitsgruppe vertreten. Er hat diesen Prozess als sehr konstruktiv empfunden, welcher auch mit einem akzeptablen Ergebnis abgeschlossen wurde.

Zu den Saaleübergängen war das Ergebnis aus diesem Prozess heraus, den mittleren und den nördlichen Saaleübergang weiterhin in der Betrachtung zu halten und den südlichen, da dieser verkehrlich überhaupt nicht wirksam ist und auch technisch nicht umsetzbar wäre, einfach rauszunehmen. Dieses Ergebnis sollte respektiert werden.

Er appellierte an Anwesende, die Diskussion nicht neu zu eröffnen, da diese bereits geführt worden ist.

Herr Feigl wies auf die finanziellen Auswirkungen hin, die die beiden Varianten in der Betrachtung der Verwaltung kosten würden und was es heißt, noch eine dritte Variante hinzuzunehmen.

Herr Lange bestätigte die Aussage, dass die südliche Variante bereits betrachtet wurde und es auch grafische Darstellungen dazu gab. Es wurde damals verworfen.

Herr Lange ging auf den Änderungsantrag seiner Fraktion ein.

Der mittlere Saaleübergang wird skeptisch betrachtet, weil die Entlastung, die dort kommen würde, nicht sehr viel ausmachen würde. Es wäre relativ in der Nähe der Hochstraße, d. h. es würde ein kleiner Teil dessen weggepuffert werden und den Glauchaer Platz etwas entlasten.

Mit dem Ausbau des Böllerberger Wegs wurde bereits ein Schritt voran gegangen. Es wird davon ausgegangen, dass mit dem Bau des Ringschlusses der 143 der Durchgangsverkehr wesentlich geringer wird und dass es nicht mehr Verkehr auf der Hochstraße geben wird. Da hier viel Zeit und Geld für ein Projekt aufgewendet werden soll, was nicht viel bringt, ist hier eine Skepsis vorhanden. Es ist ein sensibles Naturschutzgebiet an dieser Stelle.

Herr Stäglin ging auf den Änderungsantrag von Herrn Feigl und dem dort erwähnten Automatismus ein. Er wies darauf hin, dass bei einer positiven Beschlusspunktentscheidung es nicht heißt, dass es damit erledigt ist.

Die Vorbereitung der F-Planänderung in die Wege zu leiten, heißt nicht, dass nur die Grafik geändert wird. Jede F-Planänderung bedarf des normalen Verfahrensweges des Baugesetzbuches, ansonsten kippt diese gleich. Wenn Ratsmitglieder Skepsis gegen eine solche F-Planänderung haben, besteht immer noch die Möglichkeit, die Ablehnung beim Aufstellungsbeschluss für die Änderung des Flächennutzungsplans zu äußern.

Der Aufwand für diese Vorlage hält sich so in Grenzen, dass es eher ein klarer Auftrag ist, in diese Richtung zu arbeiten, wenn es ein positives Ergebnis gibt. Daher besteht kein Grund für den Änderungsantrag von Herrn Feigl.

Herr Loebner ergänzte zum Thema mittlere Trasse und Verkehrswirksamkeiten.

Er sprach an, dass die Vorlage relativ kurz gefasst worden ist, die Langfassung zur Untersuchung mit 300 Seiten liegt den Fraktionen bereits vor.

Es gibt verschiedene Ziele. Einmal ist das, was jetzt als Nachteil geäußert wurde, die Nähe zur Hochstraße. Das ist eigentlich der Vorteil für die Entlastungswirkung. Die größten Zielverkehre bestehen zwischen dem Osten und dem Westen der Straße, über 50% aller Wege werden schon allein über die Hochstraße abgedeckt. Je näher man der Hochstraße kommt, umso höher ist die Entlastungswirkung und umso besser ist die Betriebsfähigkeit im Havariefall.

Es wurde eine MIV-Verbindung über die Peißnitz ausgeschlossen; hier wurden die verschiedensten Punkte deutlich gemacht, warum dies gar nicht geht. Wenn der Lückenschluss für die A 143 kommt, gibt es eine Entlastungswirkung für den Norden der Stadt Halle (Saale). Es wäre dann auch eine nicht unerhebliche Entlastung für die Kröllwitzer Brücke da. Je weiter südlicher man kommt, desto geringer wäre der Effekt und es gibt keinen nachweisbaren Bedarf in dieser Verkehrsrelation bis jetzt. Deswegen sollen beide Korridore untersucht werden, aber mit einem noch offenen Ergebnis.

Herr Lux verwies auf die Darstellung in der Folie, auf welcher auf die Veröffentlichung im Amtsblatt vom 13.05.2015 hingewiesen wurde. Im nördlichen Übergang ist ein mit dem roten Strich markierter Bereich zu sehen und wenn dies mit der Vorlage verglichen wird, sieht man, dass der rote Strich in etwa der nördlich gestrichelten Linie entspricht und somit der Untersuchungsbereich gegenüber dem, was da in der Grafik im Amtsblatt war, nach Süden oder Südosten erweitert wurde.

Das führt dann dazu, dass zumindest zwei für die Stadtwerke ganz wesentliche Infrastruktureinrichtungen dabei sind. Das eine ist die Kläranlage; als einzige und die auch ausgebaut werden müsste, und der Korridor tangiert in vollem Umfang auch das Hafenaerial.

Herr Lux erklärte, dass der Hafen als Containerumladeplatz mit nicht unerheblicher Wirkung betrachtet werden muss. Es betrifft also einen sehr großen Teil des Areals, welches für etwaige Veränderungsmaßnahmen noch zur Verfügung steht.

Elementar ist es für die Gewerbegebietsentwicklung im Hafen was dort noch alles gemacht werden kann, wenn da eine Freihaltetrasse mitten drüber ginge und genauso für die Ausbaubarkeit der Kläranlage.

Er warb dafür, dass bei dieser Frage auch immer die Zukunftsperspektive eine Rolle spielt. Das muss dann auch für diese Infrastruktureinrichtungen gelten oder auch für die eine oder andere Interessenlage, die es da zu berücksichtigen gibt. Da liegt ihm sehr viel daran, den Hafen nicht nur so zu sehen, wie dieser heute ist, sondern was er sein könnte. Und dasselbe für die Kläranlage. Es wären erhebliche Einschränkungen, wenn es da drüber ginge.

Er wies darauf extra hin, weil dies bei der roten Linie nicht gewesen wäre, da diese sauber daran vorbei läuft.

Herr Stäglich erläuterte, dass die rote Linie auch zu Diskussionen auf der anderen Seite der Saale geführt hat, speziell aus Lettin. Gerade von Bürgerinnen und Bürgern kam der Hinweis zu einem nördlichen Saaleübergang, dass dieser nur rechts oder links um die Kläranlage rum gehen kann.

Deswegen wurde geschaut, wo es die geringsten Restriktionen gibt. Der Korridor musste in der Grafik so aufbereitet werden, dass beide Lagen möglich sind. Eine Trasse geht nicht quer durch, aber an einer der beiden Seiten vorbei. Es muss für einen Beschluss des Stadtrates deutlich skizziert sein, um welchen Korridor es geht.

Herr Loebner ergänzte, dass es wichtig ist sich festzulegen und keine Eventualpositionen im Hintergrund verbleiben. Es muss gesagt werden, wo ein Korridor Sinn machen würde. In der Untersuchung wurde gezeigt, dass es nicht um eine zweite Hochstraße geht, also vierspurig oder so, sondern wenn wäre es eine schlanke Stadtstraße, die auch eine Erschließungsfunktion für den Hafen übernimmt, die vom Flächenverbrauch relativ gering ist. Für den Logistikstandort würde diese eine ganz andere Anbindung bringen.

Herr Lux forderte, dass bei der Untersuchung das so berücksichtigt werden sollte, dass der Einfluss auf alle Interessen so niedrig wie möglich gehalten wird bzw. im Idealfall gar keiner da ist.

Herr Bernstiel drückte seine Verwunderung darüber aus, mit welcher Gewissheit für 20, 30 Jahre in die Zukunft prognostiziert werden kann und Aussagen zur Verkehrsentwicklung getroffen werden können. Das einzige was sicher ist, dass keiner die Entwicklung vorhersehen kann.

Wenn dort keine Brücke gebaut oder noch nicht mal untersucht wird, kann in 20, 30 Jahren auch gesagt werden, dass damals daran gedacht hätte werden müssen. Er verwies auf die Bevölkerungsprognose für die Stadt. Er empfahl, den zweiten Abschnitt mit zu prüfen und nicht raus zu streichen.

Herr Feigl warb nochmals für seinen Änderungsantrag.

Er sprach an, dass er der mittleren Variante gegenüber skeptisch ist, da er diese für sehr kritisch hält. Er bat um Erläuterung, warum laut grafischer Darstellung der Schwenk nach Norden verläuft.

Herr Roesler antwortete, dass die grafische Darstellung aus dem VISUM-Netz ist. Diese ist unklarer, als die an der Tafel angebrachte Darstellung. Die Rabeninsel ist für eine

Brückenführung tabu, da dort zu viele Schutzgüter sind. Dort gibt es auch keine Möglichkeit an irgendeiner Stelle reinzugehen. Alles was im Visum-Netz sichtbar ist, soll den Versuch darstellen, die Verbindung Neustadt und Altstadt hinzubekommen.

Es hat nichts damit zu tun, dass dort an einer Stelle schon eine Linie festgemacht worden ist. Es sollte der etwaige Verlauf dargestellt werden. Es wird davon ausgegangen, dass ein Kompromiss in diesem Bereich der Saale bei der Linienführung gefunden werden muss.

Herr Loebner ergänzte, dass es in der Saaleaue unterschiedliche Schutzausweisungen gibt. Es gibt die FFH-Thematik und Landschaftsschutzgebiete usw. Diese Korridorvariante ist auch gestrichelt, weil erst im Rahmen einer vertieften Untersuchung festgelegt werden kann, wie weit man vom FFH-Gebiet wieder weg muss, wo der Einbindepunkt in das bestehende Straßennetz ist und wo die negativsten Auswirkungen am geringsten sind u. ä. Das ist eine große Bandbreite.

Herr Lange merkte in Richtung Herrn Bernstiel an, dass er bei der A 143 von einem Entlastungseffekt für die Stadt ausgeht und das große Verkehrsaufkommen von West nach Ost und von Ost nach West ist. Den großen Stau nimmt er immer am Riebeckplatz wahr. Die Form des Übergangs, wie von der CDU/FDP vorgeschlagen, hält seine Fraktion für schwierig.

Herr Koehn begründete kurz die Sympathie mit dem Vorschlag der CDU/FDP. Er teilt nicht die Meinung, dass ein Saaleübergang im Bereich der Hochstraße überflüssig wäre. Eine zweite Entlastungsstrecke kann auch Leben retten. Der Plan ist auch für Radfahrer und Fußgänger, so dass unter diesem Gesichtspunkt tatsächlich eine Prüfung zum dritten Saaleübergang im Süden (Richtung Röpzig) erfolgen sollte.

Herr Feigl sprach an, dass der Verkehr es an dieser Stelle nicht rechtfertigt, noch eine Brücke mit einzuordnen. Dort ist bereits die Röpziger Brücke für den Verkehr vorhanden.

Herr Scholtyssek brachte noch einen Änderungsantrag zur Seite 4 ein, der da lautet:

e) Straßenraumgestaltung

Im angebauten Hauptnetz, vor allem in bewohnten Bereichen, soll **nach Möglichkeit** auf städtebauliche Qualität geachtet werden.

Da keine weiteren Wortmeldungen erfolgten, rief **Frau Krimmling-Schoeffler** zur Abstimmung der Änderungsanträge und der Vorlage auf.

**zu 4.1.1 Änderungsantrag der CDU/ FDP Fraktion zum Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Halle 2025 - Vorlage-Nr.: VI/2016/02350
Vorlage: VII/2017/02712**

Votum sachkundige Einwohner/innen:

mehrheitlich zugestimmt

Abstimmungsergebnis:

**mit Patt abgelehnt
5 Ja-Stimmen
5 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen**

Beschlussempfehlung:

Im Beschlusspunkt 2 wird der Südliche Saaleübergang als Trasse aufgenommen.

**zu 4.1.2 Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale) zum Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Halle 2025
Vorlage: VI/2017/02713**

Votum sachkundige Einwohner/innen: **mehrheitlich abgelehnt**

Abstimmungsergebnis: **mehrheitlich abgelehnt**

Beschlussempfehlung:

Unter 2. wird gestrichen:

- mittlerer Saaleübergang zwischen der Straße An der Feuerwache und dem Böllberger Weg südlich der Rennbahn

**zu 4.1.3 Änderungsantrag des Stadtrates Christian Feigl zum Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Halle 2025 (VI/2016/02350)
Vorlage: VI/2017/02714**

Votum sachkundige Einwohner/innen: **einstimmig zugestimmt**

Abstimmungsergebnis: **mit Patt abgelehnt**
5 Ja-Stimmen
5 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen

Beschlussempfehlung:

Der Beschlusspunkt 2 erhält folgende Fassung:

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, in das kategorisierte Hauptstraßennetz in seiner Weiterentwicklung zum Netz 2025 folgende Freihaltetrassen für Saaleübergänge zu prüfen und im Ergebnis der Prüfung diese, bei positiven Ergebnis, ~~in den Flächennutzungsplan zu integrieren:~~ **dem Stadtrat zur weiteren Behandlung vorzustellen:**

- nördlicher Saaleübergang zwischen Nordstraße und L50 in Höhe des Hafens Trotha,
- mittlerer Saaleübergang zwischen der Straße An der Feuerwache und dem Böllberger Weg südlich der Rennbahn.“

zu 4.1.4 **Änderungsantrag der CDU/ FDP Fraktion zum Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Halle 2025 - Vorlage-Nr.: VI/2016/02350**
Vorlage: VI/2017/02717

Votum sachkundige Einwohner/innen: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis: mit Patt abgelehnt
5 Ja-Stimmen
5 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen

Beschlussempfehlung:

Die Beschlussvorlage (Ausführliche Darstellung) wird wie folgt geändert:

1.2.3. Fachziele zum Hauptstraßennetz

.e) Straßenraumgestaltung

Im angebauten Hauptnetz, vor allem in bewohnten Bereichen, soll **nach Möglichkeit** auf städtebauliche Qualität geachtet werden.

zu 4.1 **Beschluss über die Grundsätze der Entwicklung des Hauptstraßennetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Halle 2025**
Vorlage: VI/2016/02350

Votum sachkundige Einwohner/innen: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat stimmt dem Entwurf der Kategorisierung des Hauptstraßennetzes auf der Basis der 2014/15 durchgeführten Netzanalyse nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 08) zu.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, für das kategorisierte Hauptstraßennetz in seiner Weiterentwicklung zum Netz 2025 folgende Freihaltetrassen für Saaleübergänge zu prüfen und im Ergebnis der Prüfung diese, bei positiven Ergebnis, in den Flächennutzungsplan zu integrieren:
 - nördlicher Saaleübergang zwischen Nordstraße und L50 in Höhe des Hafens Trotha,
 - mittlerer Saaleübergang zwischen der Straße An der Feuerwache und dem Böllberger Weg südlich der Rennbahn.

3. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, in Vorbereitung der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans fachspezifische Aussagen über die Möglichkeiten zum Verbleib folgender Ortsumgehungsstrassen in der Bauleitplanung zu treffen und den Stadtrat darüber zu informieren:

- Ortsumgehung Bruckdorf,
- Ortsumgehung Reideburg,
- Ortsumgehung Radewell und Ammendorf,
- Ortsumgehung Trotha („Zootrasse“),
- Ortsumgehung Lettin/Dörlau,
- Nordosttangente Verbindung zwischen B100 und L50

zu 5 Anträge von Fraktionen und Stadträten

**zu 5.1 Antrag der Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale) zum Umgang mit der Hochwasserschadensbeseitigung 2013
Vorlage: VI/2016/02319**

**zu 5.1.1 Änderungsantrag des Stadtrates Christian Feigl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zum Antrag der Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale) zum Umgang mit der Hochwasserschadensbeseitigung 2013 (VI/2016/02319)
Vorlage: VI/2017/02719**

Frau Krimmling-Schoeffler sprach an, dass der Antrag ihrer Fraktion bereits bekannt ist und sie insofern auf eine nochmalige Einführung verzichtet.

Herr Stäglich machte deutlich, dass die Mittel, welche die Stadt für die Hochwasserschadensbeseitigung erhält, in der Regel dazu dienen, den vorherigen Zustand wieder herzustellen und nicht eine völlig neue Gestaltung von Verkehrsflächen damit einhergeht.

Er sprach an, dass es für die Hafenstraße einen B-Plan gibt und der Stadtrat sich damit schon positioniert hat, wie die Straße aussehen soll. Der Fördermittelgeber hat dies akzeptiert, ebenso in der Talstraße.

Für einen jeweiligen Gestaltungsbeschluss wird kein Spielraum gesehen und unter dem Gesichtspunkt einer zügigen Umsetzung der Hochwasserschäden würde sich das zeitlich unnötig verlängern, bis der Hochwasserschaden beseitigt wäre.

Herr Feigl sprach an, dass bei einem von der Planung abweichenden Zustand ein Gestaltungsbeschluss vom Stadtrat eingeholt werden sollte. Er reichte dies als Änderungsantrag ein.

Herr Stäglich erläuterte, dass von bestehenden Ratsbeschlüssen nicht abgewichen wird und diese entsprechend umgesetzt werden.

Herr Feigl erklärte den Hintergrund seines Änderungsantrages. Wenn eine Hochwasserbeseitigung passieren soll, die abweichend vom ursprünglichen Zustand dieser Straße gewesen ist, wie beispielsweise auch am Gimritzer Damm, wird der Grünstreifen anders gestaltet als dieser ursprünglich gewesen ist. Sicher gibt es auch Gründe dafür, aber genau solche Sachen sind wichtig hier zu diskutieren.

Herr Stäglin wies darauf hin, dass diese Diskussion durch die Vorlage des Baubeschlusses möglich gewesen ist.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gab, rief **Frau Krimmling-Schoeffler** zur Abstimmung auf.

zu 5.1.1 **Änderungsantrag des Stadtrates Christian Feigl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zum Antrag der Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale) zum Umgang mit der Hochwasserschadensbeseitigung 2013 (VI/2016/02319)**
Vorlage: VI/2017/02719

Votum sachkundige Einwohner/-innen: einstimmig angenommen

Abstimmungsergebnis:
mit Patt abgelehnt
5 Ja-Stimmen
5 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen

Beschlussempfehlung:

Der Beschlussvorschlag wird durch folgende Formulierung ersetzt:

Die Verwaltung wird beauftragt, vor Baubeschlüssen zur Hochwasserbeseitigung 2013 einen Gestaltungsbeschluss vom Stadtrat einzuholen, wenn die Planung vom ursprünglichen Zustand abweichen soll.

zu 5.1 **Antrag der Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale) zum Umgang mit der Hochwasserschadensbeseitigung 2013**
Vorlage: VI/2016/02319

Votum der sachkundigen Einwohner/-innen: 5 Stimmenenthaltungen

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich zugestimmt

Beschlussempfehlung:

Die Verwaltung wird beauftragt, vor jedem Baubeschluss zur Hochwasserschadensbeseitigung 2013 jeweils einen dazugehörigen Gestaltungsbeschluss des Stadtrates einzuholen.

zu 6 **schriftliche Anfragen von Fraktionen und Stadträten**

Es lagen keine schriftlichen Anfragen von Fraktionen und Stadträten vor.

zu 7 **Mitteilungen**

zu 7.1 **Information zum Schlüssigen Konzept - Kosten der Unterkunft und Heizung**

Frau Krimmling-Schoeffler sprach an, dass das Schlüssige Konzept zu den Kosten der Unterkunft und Heizung den Mitgliedern vorliegt und in Session hinterlegt ist und zur Kenntnis gegeben wird.

zu 8 **Beantwortung von mündlichen Anfragen**

zu 8.1 **Anfragen von Frau Kozyk zum Schlüssigen Konzept**

Frau Kozyk stellte mündliche Anfragen zum Schlüssigen Konzept und gab diese zur Beantwortung an die Verwaltung. Die schriftliche Beantwortung wurde von der Verwaltung zugesagt.

Anmerkung: Die Fragen und Antworten sind in Session hinterlegt.

zu 8.2 **Anfragen Frau Krischok zur Friedhofsentwicklungsplanung**

Frau Krischok fragte, ob die Vorlage zur Friedhofsentwicklungsplanung fertig ist und wann diese dem Ausschuss vorgelegt wird. Ist dazu eine öffentliche Veranstaltung von der Verwaltung geplant?

Herr Stäglin antwortete, dass keine weitere Veranstaltung zur Friedhofsentwicklungsplanung angedacht ist. Die Vorlage soll im Mai in diesem Ausschuss vorgelegt werden und vorher noch im Ausschuss für Ordnung und Umweltangelegenheiten sein.

zu 8.3 **Anfrage Frau Krimmling-Schoeffler zu Entflechtungsmitteln**

Frau Krimmling-Schoeffler hat gehört, dass die Landesregierung ca. 15 Millionen Euro der Entflechtungsmittel einbehalten möchte, um Landesstraßenbau davon zu finanzieren. Ist davon etwas bekannt?

Herr Stäglin antwortete, dass ein Verteilungsschlüssel, wo dies ausgewiesen wurde, der Verwaltung nicht vorliegt.

Frau Krimmling-Schoeffler fragte nach der Gesamtsumme, die an das Land geht.

Herr Stäglin erwiderte, dass dies aus den Unterlagen heraus gesucht werden kann. Ansonsten ist die Verteilung auf Landesebene erfolgt.

Herr Lange empfahl dringend, sich den aktuellen Haushaltsplan des Landes anzuschauen, da man das dort erkennen kann. Im Verkehrsausschuss war die Begründung dafür, dass das

Land auch Durchgangsstraßen innerhalb einer Kommune saniert und es daher legitim sei, hierfür Entflechtungsmittel einzubehalten.

Dieses fand er grenzwertig, weil diese Herangehensweise den kommunalen Haushalt entsprechend belastet. Er empfahl der Stadt hierrüber mit anderen Kommunen oder dem Städte- und Gemeindebund zu sprechen.

zu 9 Anregungen

Es gab keine Anregungen.

Frau Krimmling-Schoeffler beendete den öffentlichen Teil der Sitzung und bat um Herstellung der Nichtöffentlichkeit.

Anja Krimmling-Schoeffler
Ausschussvorsitzende

Uta Rylke
stellv. Protokollführerin