



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

**der öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung des Ausschuss für
städtische Bauangelegenheiten und Vergaben am 22.01.2026**

öffentlich

Ort: Stadthaus, Wappensaal,
Marktplatz 2,
06108 Halle (Saale),

Zeit: 17:00 Uhr bis 18:18 Uhr

Anwesenheit: siehe Teilnehmerverzeichnis

Anwesend waren:

Ferdinand Raabe	Fraktion Volt/MitBürger, Ausschussvorsitzender
Carsten Heym	AfD-Stadtratsfraktion Halle
Torsten Radtke	AfD-Stadtratsfraktion Halle
Thorben Vierkant	AfD-Stadtratsfraktion Halle
Hans-Joachim Berkes	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Dr. Jörg Erdsack	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Dirk Gernhardt	Fraktion Die Linke im Stadtrat Halle (Saale)
Prof. Dr. Christine Fuhrmann	SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale)
Christian Feigl	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, anwesend ab 17:01 Uhr
Mario Kerzel	Fraktion Hauptsache Halle

Verwaltung

Dr. Judith Marquardt	Beigeordnete für Kultur und Sport
Björn-Kevin Kemnitzer	Abteilungsleiter Vergabe
Norbert Schültke	Fachbereichsleiter Mobilität
Simone Trettin	Abteilungsleiterin Stadtentwicklung / Freiraumplanung
Marit Otto	Teamleiterin Verkehrstechnik
Silviya Sredkova	Teamleiterin Verkehrsorganisation
Lisa Leluk	Protokollführerin

Gast:

Toralf Bade	Polizeihauptkommissar des Polizeireviers Halle (Saale)
-------------	--

Entschuldigt fehlte:

Hendrik Lange	Fraktion Die Linke im Stadtrat Halle (Saale)
---------------	--

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

Der Ausschussvorsitzende, **Herr Raabe**, eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Einladung und Beschlussfähigkeit des Ausschusses für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben fest.

zu 2 Feststellung der Tagesordnung

Herr Raabe erklärte, dass nichts von der Tagesordnung zu nehmen oder auf diese zu setzen ist. Weiterhin machte er auf folgende Ergänzung aufmerksam:

TOP 12.3

Vergabebeschluss: FB 24-B-2025-083 - Stadt Halle (Saale) - Innensanierung Peißnitzhaus, Bundesprogramm -Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur- und Förderung des sozialen Zusammenhalts, Los 6 Tischlerarbeiten

Vorlage: VIII/2025/01877

→ Neue Fassung der Anlage 1 hinzugefügt

Da es keine weiteren Wortmeldungen gab, bat **Herr Raabe** um Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung und der Beschlussfähigkeit
2. Feststellung der Tagesordnung
3. Einwohnerfragestunde
4. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 16.12.2025
5. Bekanntgabe der in nicht öffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse
- 5.1. Bekanntgabe der in nicht öffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse vom 16.12.2025
Vorlage: VIII/2025/02139
6. Beschlussvorlagen
- 6.1. Einziehung von Teilflächen der Straße Töpferplan
Vorlage: VIII/2025/01989
- 6.2. Baubeschluss Spielplatz Tulpenbrunnen
Vorlage: VIII/2025/01554
- 6.3. Baubeschluss zum Knotenpunkt Stadforststraße/Salzmünder Straße
Vorlage: VIII/2025/01819

7. Anträge von Fraktionen und Stadträten
8. Mitteilungen
9. Anfragen von Fraktionen und Stadträten
10. Anregungen
11. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 16.12.2025
12. Beschlussvorlagen
 - 12.1. Vergabebeschluss: FB 66-BZ-2025-021- Stadt Halle (Saale) - Rahmenvereinbarung Beschilderung mit Verkehrszeichen nach StVO im Stadtgebiet der Stadt Halle (Saale) im Rahmen der Neubeschilderung und Werterhaltung, Ausführung der kompletten Beschilderung
Vorlage: VIII/2025/01973
 - 12.2. Vergabebeschluss: P-2025-099 - Stadt Halle (Saale) - Brandschutzertüchtigung und Erneuerung Aufzüge im Verwaltungsgebäude Am Stadion 5 in 06122 Halle (Saale) - Planung einer BMA-Anlage
Vorlage: VIII/2025/02082
 - 12.3. Vergabebeschluss: FB 24-B-2025-083 - Stadt Halle (Saale) - Innensanierung Peißnitzhaus, Bundesprogramm -Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur- und Förderung des sozialen Zusammenhalts, Los 6 Tischlerarbeiten
Vorlage: VIII/2025/01877
 - 12.4. Vergabebeschluss: FB 24-B-2025-084 - Stadt Halle (Saale) - Ersatzneubau Laufhalle OSP Robert-Koch-Straße, Manfred-Stern-Straße 7, 06110 Halle (Saale), Los 3 - Abbrucharbeiten
Vorlage: VIII/2025/01433
 - 12.5. Vergabebeschluss: FB 24.3.3-L-21/2025: Rahmenvereinbarung zur Überprüfung ortsveränderlicher technischer Geräte in den Schulen der Stadt Halle (Saale)
Vorlage: VIII/2025/01577
 - 12.6. Vergabebeschluss: FB 24.3.3-L-22/2025: Rahmenvereinbarung zur Überprüfung von Tafeln in schulischen Einrichtungen inkl. Reparaturen
Vorlage: VIII/2025/01885
 - 12.7. Vergabebeschluss: FB 24.3.3-L-24/2025: Erneuerung der Technik in den Schulverwaltungsnetzen
Vorlage: VIII/2025/00798
 - 12.8. Vergabebeschluss: FB 50-L-02/2025: Gesonderte Beratung und Betreuung von Personen nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Aufnahmegesetz Land Sachsen-Anhalt im Stadtgebiet von Halle (Saale)
Vorlage: VIII/2025/01841
13. Anträge von Fraktionen und Stadträten
14. Mitteilungen

- 15. Anfragen von Fraktionen und Stadträten
- 16. Anregungen

zu 3 Einwohnerfragestunde

Es lagen keine Einwohnerfragen vor.

zu 4 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 16.12.2025

Es gab keine Einwendungen gegen die Niederschrift vom 16.12.2025.

Abstimmungsergebnis: bestätigt

zu 5 Bekanntgabe der in nicht öffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse

zu 5.1 Bekanntgabe der in nicht öffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse vom 16.12.2025 Vorlage: VIII/2025/02139

Herr Raabe wies darauf hin, dass die in nicht öffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse vom 16.12.2025 vor dem Wappensaal zur Einsichtnahme aushängen und im Ratsinformationssystem digital einsehbar sind.

zu 6 Beschlussvorlagen

zu 6.1 Einziehung von Teilflächen der Straße Töpferplan Vorlage: VIII/2025/01989

Hierzu gab es keine Wortmeldungen, sodass **Herr Raabe** um Abstimmung bat.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt die Einziehung von Teilflächen der Straße Töpferplan nach § 8 Abs. 2 Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA).
2. Die Stadtverwaltung veranlasst die öffentliche Bekanntmachung der Absicht der Einziehung im Amtsblatt der Stadt Halle (Saale), die Antragstellung auf Zustimmung der Straßenaufsichtsbehörde sowie die öffentliche Bekanntmachung der Einziehungsverfügung im Amtsblatt der Stadt Halle (Saale).

zu 6.2 Baubeschluss Spielplatz Tulpenbrunnen
Vorlage: VIII/2025/01554

Herr Heym erkundigte sich nach dem Ablauf der Kinderbeteiligung bei der Spielplatzplanung und fragte, ob die Kinder völlig frei Wünsche äußern durften oder ob bereits vorab ein finanzieller Rahmen gesetzt wurde.

Frau Trettin erläuterte, dass die Beteiligung meist über nahegelegene Schulen oder Horte erfolgt. In einer ersten Runde werden durch das beauftragte Planungsbüro spielerisch Wünsche ermittelt und anschließend priorisiert. Auf Basis dieser Ergebnisse und eines festgelegten Budgets erstellt das Büro dann einen Vorentwurf. Das Budget selbst ergibt sich aus der Spielflächenkonzeption und aktuellen Quadratmeterpreisen für Bauleistungen. Sie wies darauf hin, dass der Stadtrat über die jährlichen Programmanmeldungen für Fördermittel die Möglichkeit hat, steuernd auf die Kostenansätze einzuwirken.

Herr Dr. Erdsack thematisierte die geplante Begrünung am Tulpenbrunnen. Er warnte vor der Entstehung von Angsträumen oder „Dreckfängern“ durch dichtes Unterholz und verwies auf problematische Erfahrungen an anderen Standorten.

Frau Trettin antwortete, dass man bei der letzten Umgestaltung bewusst Flächen geöffnet hat, um Angsträume zu vermeiden. Nun äußerten Nutzer jedoch den Wunsch nach mehr „Rahmengrün“, um den Spielbereich besser von den Laufwegen und dem Umfeld des benachbarten Supermarktes abzugrenzen. Die Verwaltung achtet dabei auf eine ausgewogene Gestaltung, die Sichtachsen offenhält.

Herr Feigl hinterfragte die Sanierungsintervalle und wollte wissen, ob eine Nutzungsdauer von 15 Jahren für eine solche Anlage angemessen ist oder ob künftig langlebigere Varianten geplant sind.

Frau Trettin entgegnete, dass 15 Jahre für Holzspielgeräte eine völlig normale Nutzungsdauer darstellen. Trotz des höheren Pflegebedarfs gegenüber Metall wird Holz aufgrund der Haptik und der vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten bevorzugt eingesetzt.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gab, bat **Herr Raabe** um Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt, für das Vorhaben Spielplatz Tulpenbrunnen auf den Variantenbeschluss zu verzichten.
2. Der Stadtrat beschließt die bauliche Realisierung des Spielplatzes Tulpenbrunnen mit einem Gesamtkostenrahmen von 606.891 €.

zu 6.3 Baubeschluss zum Knotenpunkt Stadtforststraße/Salzmünder Straße
Vorlage: VIII/2025/01819

Auf Antrag der Stadträtin Frau Prof. Dr. Fuhrmann und des Stadtrates Herrn Dr. Erdsack wurde für diesen Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Raabe:

Dann kommen wir zu 6.3 Baubeschluss zum Knotenpunkt Stadtforststraße / Salzmünder Straße. Gibt es hierzu Wortmeldungen? Dann Herr Feigl.

Herr Feigl:

Ja, bevor ich einsteige, würde ich ganz gern noch meine Erläuterung haben, warum diese Maßnahme so unaufschiebbar ist. Bisher hat sich das mir noch nicht so richtig erklärt. Ich habe mir heute auch nochmal die Mühe gemacht, die entsprechend zitierten Gesetzesgrundlagen zu studieren. Und auch da ergibt sich aus meiner Sicht nicht ein zwingender Handlungsbedarf, der uns jetzt dazu bewegt, dort eine Dreiviertelmillion auszugeben. Vielleicht kann die Stadtverwaltung dazu noch eine Erläuterung geben.

Herr Raabe:

Dann würde Herr Schültke dazu was sagen. Vielen Dank.

Herr Schültke:

Ja, das kann dann gerne noch ergänzt werden von den Kolleginnen und Kollegen, die auch da sind vom Fachbereich Sicherheit, Frau Sredkova. Von der Polizei, Herr Bade, oder im Zweifel auch noch von Marit Otto, meiner Kollegin, die für die Verkehrstechnik verantwortlich ist. Ich versuch es mal allgemein verständlich grundsätzlich zu erklären. Wenn einer Verwaltung ein Zustand bekannt wird, insbesondere im öffentlichen Raum, der die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet, weil der Zustand den sogenannten Stand der Technik und den aktuell gültigen Richtlinien nicht mehr entspricht; ob das jetzt zum Beispiel eine nebeneinanderliegende Situation ist, wie wir sie hier in dem gegebenen Fall haben, nämlich ein Fußgängerüberweg und eine signalisierte Einmündungssituation, oder andere vergleichbare Fälle, dann sind wir zum Handeln gezwungen. Der Hintergrund ist eine verkehrsrechtliche Anordnung, die der Situation, die heute gegeben ist, schon zugrunde liegt. Also sprich: Diese Signalisierung und dieser Fußgängerüberweg wurden hergestellt auf der Basis einer verkehrsrechtlichen Anordnung, und die ist immer ein Abwägungsergebnis einer Prüfung, die die untere Verkehrsbehörde in Abstimmung mit den sonstigen zu beteiligenden Stellen, insbesondere die Polizei, aber auch andere, zu treffen hat. Nachdem in der Jahresschau alles, was regelmäßig auch überprüft wird, festgestellt worden ist, dass dieser jetzige Zustand nicht mehr dem Regelwerk entspricht und auch die Signalanlage als solche abgängig ist, weil die Technik, die eingebaut ist, ist 35 Jahre alt, und es gibt keine Ersatzteile mehr, sind wir gezwungen, einen Zustand herzustellen, der verkehrssicher ist. Und auch das ist eine Pflichtaufgabe. Ich will sie mal verdeutlichen mit einem durchaus, ich sage es mal, extremen Vergleich: Wenn eine Verwaltung, eine Bauordnungsbehörde, feststellt, dass im Sinne des Brandschutzes Fluchtwege nicht ordnungsgemäß verfügbar sind oder Materialien eingebaut sind, die entsprechend die Gefahr erhöhen, und sie kennt diesen Zustand, ist sie verpflichtet, dafür zu sorgen, egal wer der Betreiber dieser Einrichtung ist, diesen aufzufordern, diesen Zustand zu beheben, insbesondere dann, wenn es sich um öffentliche Flächen oder Gebäude handelt, erst recht, um die Gefahr abzuwehren, und kann im Zweifel sogar auch eine Ersatzvornahme vornehmen, um dieses entsprechend durchzusetzen. Solche Fälle gibt es auch aktuell, nicht im Sinne des Brandschutzes, aber der Gefahrenabwehr auch im Stadtgebiet von Halle, die auch Privatleute betreffen. Und vergleichbar ist es auch hier, wenn der öffentliche Verkehrsraum entsprechend nicht so gestaltet ist, dass er den Richtlinien und den Regelwerken entspricht.

Und wir müssen sowieso an dieser Situation etwas verändern. Die Lichtsignalanlage ist entsprechend zu erneuern. Dann sind wir gehalten, einen Zustand herzustellen, der den Vorgaben des Landesgesetzgebers entspricht. Im Übrigen ist das auch eine Entscheidung der unteren Verkehrsbehörde in Abstimmung mit der Polizei und damit im übertragenen Wirkungskreis. Und selbst wenn im Straßengesetz drinsteht, dass die Leistungsfähigkeit, was ja gerne herangezogen wird, zitiert wird, des Straßenbaulastträgers, auch ein Kriterium sein soll, der zu der Entscheidungsfindung herbeiführt, ist eine entsprechende richterliche Überprüfung in einem Schadensfall, immer vor der Frage zu stellen, ist die Stadt in der Lage, diese entsprechende Anpassung vorzunehmen? Ja oder nein? Und solange es nur auch einen Euro für irgendwelche freiwilligen Leistungen gibt, wird die Frage sehr eindeutig beantwortet sein. So viel aus meiner Sicht mal zusammenfassend. Ich weiß nicht, ob die Kollegen gerne noch ergänzen möchten. Und wir können es auch gerne noch vertiefen an dieser Stelle. Also wir sind gehalten, entsprechend zu reagieren.

Herr Raabe:

Ist die Frage damit beantwortet?

Herr Feigl:

Jein. So absolut, wie Sie das rauslesen, lese ich das natürlich nicht aus den Unterlagen. Sie haben es gerade nochmal zitiert. Also die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit und so weiter und so fort; unsere Leistungsfähigkeit ist hinlänglich bekannt bei dem Defizit, was wir im Haushalt drinnen haben. Von daher denke ich schon, dass es eine Abwägung der entsprechenden Maßnahmen geben muss. Meines Wissens ist an dieser Stelle in den letzten Jahren überhaupt kein Problem aufgetaucht im aktuellen Umgang damit. Und wenn wir diese Maßstäbe, die Sie eben zitiert haben, auf alle verkehrlichen Anlagen umsetzen, na dann viel Spaß. Also, wenn ich mir allein die Radwege in dieser Stadt angucke, die nicht dem Regelwerk entsprechen ... Also Sie berufen sich ja, hauptsächlich stützt man sich ja auf das Regelwerk FGÜ. Das ist ja wahrscheinlich das, worauf sie sozusagen den Missstand ableiten. Also wenn wir dann das Regelwerk für die Herrichtung von Fahrradanlagen zurate ziehen, also parallel dazu, dann müssten wir Millionen aber auf einen Ruck ausgeben, um unsere gesamte Stadt auf einen Stand zu bringen, der dann auch wirklich dem Regelwerk entspricht und der entsprechend widersprechen ... alles gut. Also bisher überzeugt es mich noch nicht, aber vielleicht kann ja die untere Verkehrsbehörde, die das angeordnet hat, auch nochmal ein, zwei Worte dazu sagen, warum sie sich ausgerechnet auf diesen Punkt kapriziert und ansonsten ja relativ klar den Blick nach vorne wirft, wenn es gerade um die anderen Verkehrsteilnehmer geht.

Herr Raabe:

Dann zuerst Herr Schültke nochmal, bitte.

Herr Schültke:

Also, diese pauschale Herleitung einer Handlungspflicht, dass wir entsprechend für Millionen Radverkehrsanlagen anpassen müssten, ist nicht sachlich richtig. Es ist einfach entsprechend in jedem Einzelfall abzuwägen und zu entscheiden, mit welchen Maßgaben wir eine entsprechende Regelung treffen können. Sie kennen es als Beispiel, als Beispiel, wenn eine Lichtsignalanlage durch einen Unfall zerstört worden ist, wird sofort eine Tempo-30-Regelung angeordnet. Das dürfen wir aber nur temporär, und wir müssen sofort handeln und die Lichtsignalanlage wiederherstellen, ob wir wollen oder nicht. Und diese dauerhafte Ausweisung einer Tempo-30-Regelung, um diesen entstandenen Konflikt mit der Verkehrssicherheit zu mildern, ist nicht zulässig. Auch dazu gibt es entsprechende Rechtsprechungen. Da würde ich auch gern einen profunden Fachmann nochmal gerne zu Wort kommen lassen. Neben Frau Sredkowa sitzt Herr Bade von der Polizei, der im Übrigen auch für die Ausbildung der jungen Kolleginnen und Kollegen genau in diesem Feld fachkundig entsprechend in Bernburg, glaube ich, ist es, wie auch immer, entsprechend eingesetzt wird. Wenn Sie erlauben, würde ich gerne das Wort weitergeben.

Herr Raabe:

Dann würde ich das Rederecht für Herrn Bade beantragen. Wer stimmt dem Rederecht zu? Das ist einstimmig. Dann ist das Rederecht einstimmig, dann können Sie gerne am Rednerplatz Platz nehmen und auf die Fragen eingehen.

Herr Bade:

Mein Name ist Bade. Ich bin von der Polizei in Halle, gleichzeitig Geschäftsführer der Verkehrsunfallkommission in Halle und zusätzlich Ausbilder aller Verkehrsunfallkommissionen im gesamten Land Sachsen-Anhalt. Das erstmal als Grundlage. Wenn ich mich auf Herrn Schültke weiter beziehe als Ergänzung, die sogenannte Verkehrssicherungspflicht ist eine der drei Säulen, die den Regress gegen die Stadt Halle regelt. Die zweite Säule ist die Verkehrs- ... die Anordnung der Verkehrszeichen, der Anspruch darauf, und das dritte ist die Gefahrenabwehr. Beziehen wir uns hier ausschließlich auf die Verkehrssicherungspflicht, ist es am Ende eine Mischung zwischen dem Anspruch des am Verkehr Teilnehmenden und dem Verkehrsraum. Der Anspruch wird soweit versetzt in der Notwendigkeit, wie der Verkehrsraum in der Sicherheit beeinträchtigt ist. Die Ansprüche des am Verkehr Teilnehmenden sind in der Regelmäßigkeit nicht so weit ausgebildet, weil sie nicht jede rechtliche Regelung kennen, sondern sich aufgrund der Wahrnehmung im Straßenverkehr, Bauchgefühl, so verhalten, wie sie es erlernt haben bzw. irgendwo auch gelesen haben. Sie können gar nicht genau wissen, wie letztendlich die Regelungen sind. Daher sind die Straßenbaulasträger verpflichtet, diese Ansprüche auch tatsächlich zu erhalten und die Gefahren dahingehend abzuwägen. Hier am Fußgängerüberweg ist es richtig, gab es erstmal keine registrierten Verkehrsunfälle. Was aber nicht registriert wird, sind die Konflikte zwischen den Personen, die den Überweg queren und Fahrzeugen, die dann das Vorrecht des Querenden missachten. Diese Regelungen werden nirgendwo erfasst. In der Regelmäßigkeit werden Gehende auf ihr Vorrecht verzichten und zurückhalten, wenn sie vor Ort beobachten, was wir getan haben, dort in einer Begehung, zwar aus einem anderen Grund, aber genau an dieser Örtlichkeit können wir schon sehen, dass die Querenden intensiv darauf achten, ob denn ein Fahrzeug kommt und sich auch so verhält, dass es anhält. Soweit erstmal. Die Verkehrssicherungspflicht wird weiterhin beeinflusst durch die örtlichen Umstände, die an dieser Stelle nicht ideal sind und die Voraussetzungen der sogenannten R-FGÜ-Richtlinie zur Anlage der Fußgängerüberwege. Dazu kann dann Frau Otto Ausführungen machen, im Moment die Richtlinie bei weitem nicht erfüllt.

Herr Raabe:

Vielen Dank. Dann noch eine weitere Frage, Herr Feigl.

Herr Feigl:

Es gab ja mal eine Anordnung, die Verkehrsanlage, so wie sie jetzt besteht, zu bauen, beziehungsweise in der Inbetriebnahme haben Sie ja wahrscheinlich als untere Verkehrsbehörde es auch entsprechend mit einer verkehrlichen Anordnung dann versehen, haben sich seither die Richtlinie in den beiden Punkten, haben sich die seitdem geändert?

Herr Bade:

Ich gehe davon aus, Frau Otto wird dazu besser was sagen können. Die aktuelle Richtlinie zur Anlage der Fußgängerüberwege ist inzwischen zweimal geändert worden in den Voraussetzungen.

Herr Feigl:

Wann ist denn die Verkehrsanlage gebaut worden? Kann das jemand sagen? Also, ich habe die jetzt von 2001 hier. Die hat sich also innerhalb von 98 bis 2001 geändert in diesen entsprechenden Punkten. Das sind ja zwei Punkte, die Sie beanstanden. Das eine ist die

nicht ausreichende oder nicht optimale Ausleuchtung des Überweges und die Nähe zur Ampelanlage. Kann das jemand sagen, ob sich, ob das in der 98-er Richtlinie schon drinnen gewesen ist oder nicht? Ich gehe mal davon aus, dass es so gewesen ist. Denn ich kann mir nicht vorstellen, dass so wesentliche Sachen sich geändert haben. Und dann frage ich mich schon, warum, wenn das 98 gebaut wurde, warum Sie jetzt 20 Jahre später kommen und das in einer Prioritätensetzung dermaßen hoch ansetzen, dass es unaufschiebbar ist, dass an dieser Stelle das umgebaut wird. Und offensichtlich sind ja in diesem Zeitraum, also Sie sprechen zwar von Irritationen, aber offensichtlich sind ja in diesem Zeitraum keine Unfälle passiert. Also, das ist ja immer der Indikator, der uns vorgelegt wird, wenn irgendwo an irgendeiner Stelle was ... Keine Unfälle, kein Handlungsbedarf - hören wir ständig. Und wenn das an dieser Stelle nicht ist, dann frage ich mich wirklich, wo Ihre Motivation ist, an einer dermaßen, ja, ich will mal sagen, nebensächlichen Verkehrsanlage an dieser Stelle, die Priorität dermaßen hochzuhängen und zu sagen, die Stadt muss jetzt hier eine Dreiviertelmillion investieren, um eine Verkehrsregel oder eine Verkehrsanordnung, die eigentlich geregelt ist. Denn es gibt einen Überweg, der ist klar geregelt, wie man sich da zu verhalten hat. Und es gibt danach eine Ampelanlage. Da ist auch klar, wie man sich zu verhalten hat. Also, dass Sie dermaßen die Priorität so hoch setzen, das erschließt sich mir nicht. Vielleicht können Sie dazu was sagen.

Herr Raabe:

Herr Schültke dazu nochmal?

Herr Schültke:

Also Herr Feigl, ich finde es schon sehr bemerkenswert, dass Sie einfach eine Annahme treffen, ohne es zu wissen, und daraus ableiten, was wir da zu tun oder nicht zu tun haben. Das finde ich sehr bemerkenswert. Aber das lassen wir lieber. Ich möchte nämlich nicht auf das Niveau herkommen, das auch wir immer wieder in öffentlichen Diskussionen erleben. So nach dem Motto, muss denn erst was passieren, dass die Stadt endlich mal handelt. Das ist nämlich genau andersrum gedreht. Das machen wir nicht. Wir wollen abwägen, wir gucken uns die Dinge vor Ort genau an. Wir sind auch, ich wiederhole mich da, gehalten, bei einem Zustand, der nicht mehr den Richtlinien entspricht, diesen Zustand herzustellen. Und da wir dort sowieso die Lichtsignalanlage anpassen müssen, sind wir letztendlich jetzt mit dem Ziel unterwegs, mit den entsprechend, auch von Ihnen im Übrigen, im Haushalt zur Verfügung gestellten Geldern diese Maßnahme umzusetzen, so wie Sie entsprechend den Vorschriften dann zu entsprechen auch hat.

Herr Raabe:

Vielen Dank. Dann würde ich in der Rednerliste fortfahren, Herr Gernhardt.

Herr Gernhardt:

Ja, vielen Dank. Ja, war ja jetzt schon einiges Aufschlussreiches dabei. Für mich wäre jetzt die Frage so, wann hat sich die Richtlinie denn das letzte Mal geändert, sodass dieser unordentliche Zustand quasi entstanden ist? Und mich würde dann aber auch noch interessieren, dass wir vielleicht, das wäre ganz schön eigentlich, mal so eine Darstellung der wirklich einzelnen Maßnahmen bekommen hätten. Vielleicht kann man das ja auch noch machen, und welche davon wirklich zwingend notwendig sind, in einer einzelnen Auflistung mit den einzelnen Kosten, um diesen Missstand zu beseitigen. Und ob man dann am Ende zu dem Zustand kommt, dass wirklich jede Einzelmaßnahme davon notwendig ist oder ob man halt im Zweifelsfall auch sagen kann, okay, es würde reichen, das, das, das und das zu machen, und das andere ist vielleicht auch noch ein Beiwerk, wo man eventuell drauf verzichten könnte. So eine Übersicht würde mich noch interessieren. Und dann ist bei uns im Gedankengang im Planungsausschuss gewesen, dass irgendwer erwähnt hat, vielleicht erinnere ich mich da auch falsch, dass das wohl noch einen zweiten Knotenpunkt in der Stadt betreffen würde. Da wollte ich einfach nochmal nachfragen, ob ich mich da falsch erinnere und, wenn nicht, A, wo der ist, wenn der ist und ob wir dann demnächst da auch

quasi einen entsprechenden Beschluss über 700.000 kriegen. Vielleicht erinnere ich mich da auch falsch.

Herr Raabe:

Okay, dann Frau Otto, bitte.

Frau Otto:

Also, ich würde mal von vorne anfangen. Also erstmal ist der Knoten Stadtforststraße / Salzmünder Straße Teil der empfohlenen Schulwege hier zur Grundschule in Halle-Dölau. Die werden von den Kindern am Wohngebiet „Am Sonnenhang“ genutzt, beziehungsweise die Kinder, die in der Neuragoczystraße wohnen. Das ist ein doch sehr stark frequentierter Übergang. Fußgängerüberwege haben wir in 2024 alle überprüft, die sich im Stadtgebiet befinden, haben die nach einer Prioritätenliste geordnet und dieser Fußgängerüberweg ist in die Priorität A eingeordnet worden. Warum? Bei der Überprüfung der Beleuchtung hat sich herausgestellt, dass diese halt nicht mehr regelkonform ist, also nicht mehr der R-FGÜ und den entsprechenden nachgelagerten DIN-Normen, auf die sich sowohl die Straßenverkehrsordnung als auch die R-FGÜ beziehen, entspricht. Die Warteauffstellflächen sind nicht ausgeleuchtet, die insbesondere, also das heißt, die Kinder, die sich auf diesen Warteflächen befinden, werden durch die Kraftfahrzeuge nicht gesehen. Wir haben daraufhin überprüft, ob wir die Beleuchtung, die vorhanden ist, ertüchtigen können, um diesen Zustand zu ändern. Das kriegen wir leider nicht hin, sowohl mit der vorhandenen als auch mit einer Ertüchtigung der Beleuchtung. Also, das heißt im Umkehrschluss, es gibt zwei Möglichkeiten: Entweder wird der Fußgängerüberweg ersatzlos entfernt, das heißt aber im Umkehrschluss, die Kinder haben keinen sicheren Übergang mehr, oder sie müssten im Prinzip größere Umwege in Kauf nehmen. Das wurde im Prinzip von den Kolleginnen und Kollegen, die mit vor Ort waren, abgewählt, sondern man hat sich für die sichere Variante entschieden, weil auch eine Verlegung des Fußgängerüberweges in andere Regionen, also ein bisschen weiter weg vom Knotenpunkt, ist trotzdem in einen Bereich gerutscht, was für die Kinder einen Umweg darstellen würde, beziehungsweise aufgrund der Lage dieses Fußgängerüberweges, wo er dann sein müsste, würde auch nicht angenommen werden, was auch dazu führt, dass die Kinder weiterhin ihre bekannten Wege nutzen würden und eigentlich ungesichert queren. Ich würde mal auf die Vorschriften eingehen. In der Verwaltungsvorschrift zu § 46, Absatz 3, Nummer 4 in Verbindung mit den Richtlinien zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, da ist quasi das Ganze nochmal nachzulesen, auf was wir uns hier berufen. Ich zitiere einfach mal aus der R-FGÜ. Ich hoffe, ich kann es hier lesen: „Die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen überwiegend gewährleisten. Gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen sind durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.“ So steht es in der Verwaltungsvorschrift zu den Fußgängerüberwegen. In der R-FGÜ, Herr Feigl, ich glaube, Sie hatten sie ja mit. Genau, Sie können also unter Punkt 3.4 nachlesen: „Der FGÜ muss beleuchtet sein, damit Fußgänger auch bei Dunkelheit und bei regennasser Fahrbahn auf dem FGÜ und der Wartefläche am Straßenrand aus beiden Richtungen deutlich erkennbar und die Erkennbarkeit der Markierung des Fußgängerüberweges bei Nacht gewährleistet ist. Die Ausführung der Beleuchtung von FGÜ erfolgt nach DIN 5044 und DIN 67523.“ Ja, und dann geht es im Prinzip noch weiter. Aber das ist sozusagen der wesentliche Bestandteil, auf den wir uns richten müssen. So die Mindestanforderungen nach der DIN 67523 sind hier auch nochmal im Detail aufgelistet. Insbesondere wesentlich ist, dass mindestens 50 Meter vor und 50 Meter hinter einem FGÜ die Gütekriterien nach dieser DIN erfüllt sein müssen. Das heißt, es ist eine mittlere Fahrbahnleuchtdichte von mindestens 1,5 vorgeschrieben. Und das geht im Prinzip so weiter. Auch die mittlere Fahrbahnleuchtdichte im Bereich von 100 m bis vor und hinter einem FGÜ ist vorgegeben, die wir einhalten müssen. Also, das ist alles in diesen DIN-Normen geregelt, und das tun wir an diesem FGÜ nicht. Und damit ist dieser nicht mehr verkehrssicher, ergo sind wir zum

Handeln gezwungen. Und wir haben im Prinzip wirklich als einzige Maßnahme, um den sicheren Zustand wiederherzustellen, gesehen, im Prinzip diese Querung an dieser Stelle, wo sie halt ist, in die vorhandene Lichtsignalanlage zu integrieren.

Herr Raabe:

Herr Schültke, möchten Sie noch ergänzen?

Herr Schültke:

Ja, um die auch im Planungsausschuss gestellte Frage vorwegzunehmen und gleich zu beantworten: Das Thema Regress wurde gerade vom Kollegen Herrn Bade auch kurz erwähnt. In Kenntnis dieser Situation sind wir gehalten, entsprechend zu handeln, weil, wenn wir nicht handeln, sind wir in der Regressproblematik ganz automatisch drin. Deswegen habe ich auch das Beispiel des Brandschutzes bemüht. Hier geht es um Leib und Leben. Und wenn an einem solchen Fußgängerüberweg ein Unfall passiert, und es wird festgestellt, dass wir einen Zustand dulden und in Anführungsstrichen aus Haushaltsdisziplin heraus nicht verändern, das interessiert einen Richter nicht, sondern solange - deswegen habe ich es vorhin auch so apodiktisch gesagt - solange es auch nur einen Euro gibt für irgendeine freiwillige Maßnahme oder einen Eigenmittelanteil bei geförderten Projekten, dann wird der Richter fragen, dann hättet ihr dort umschichten müssen zugunsten dieser Anpassungsmaßnahme, weil sie eine Pflichtaufgabe ist. Und nochmal, es ist ein Ergebnis einer Entscheidung, einer unteren Verwaltungsbehörde. Und am Ende sind wir gezwungen, diese Maßnahme umzusetzen, sodass also auch eine entsprechende Regressforderung jetzt auch öffentlich quasi provoziert werden würde, wenn wir anders entscheiden würden und wir nicht handeln würden.

Herr Raabe:

Vielen Dank. Dann noch eine weitere Frage, Herr Gernhardt?

Herr Gernhardt:

Na, es wäre jetzt noch offen, ob sozusagen diese Situation, also Sie hatten es ja gesagt, Sie haben alle Fußgängerüberwege geprüft, wie oft wird uns das gegebenenfalls noch betreffen, oder ist das jetzt die einzige Stelle in der Stadt, wo die Situation gerade so ist?

Herr Raabe:

Dann Herr Schültke dazu.

Herr Schültke:

Also, wie auch schon mal angedeutet, wir haben regelmäßig, im Übrigen auch gerade am vergangenen Dienstag mit der Verkehrsunfallkommission, nicht nur die sich verändernden Zustände und vergangene Unfallsituationen im Einzelnen zu besprechen, sondern auch immer wieder in regelmäßigen Abständen auch vorhandene Anlagen zu begutachten. Anlassbezogen oder eben nicht anlassbezogen. Das wird regelmäßig getan, und Frau Otto hat es ja auch eben nebenbei schon erwähnt. Wir haben uns im vorvergangenen Jahr jetzt schon, 2024 war es, mit allen Fußgängerüberwegen, weil das auch die größten Gefahrenstellen im Verkehrsraum darstellt, beschäftigt und haben angesichts der sowieso schon budgetmäßig sehr begrenzten Handlungsoptionen, die wir haben, um das mal freundlich auszudrücken, seit Jahren, auf das Wesentliche zu beschränken, was wir im Sinne der Verkehrssicherheitswiederherstellung oder Neuherstellung tun müssen und haben das in Abwägung auch getan. Und wenn Sie möchten, können wir das gerne in einer der nächsten Sitzungen auch mal überblicksartig darstellen. Was haben wir untersucht, und wo sehen wir im Sinne der Priorisierung Handlungsbedarfe, damit Sie mal ein Gefühl dafür kriegen, was in den in der nächsten Zeit an entsprechenden Veränderungspflichten auf uns zukommt oder möglicherweise auch in Haushaltsplanungen.

Herr Raabe:

Herr Gernhardt nochmal, oder ist damit alles...

Herr Gernhardt:

Ja, ich würde nur sagen, ja, das wäre sehr schön, wenn Sie das mal machen würden.

Herr Raabe:

Dann Herr Heym.

Herr Heym:

Ja, also mich überrascht hier so einiges auch an den Ausführungen. Wenn ich das jetzt richtig in der Zeitschiene vernommen habe, ist also diese Verkehrsanlage in der heutigen Ausgestaltung 1998 geschaffen worden. Vermutlich damals rechtlich sauber nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben. Danke. 2001 ist jetzt diese Verwaltungsvorschrift geändert worden, also drei Jahre später. Das heißt, der Zustand, den Sie hier beklagen als rechtswidrig, hält jetzt 25 Jahre an. Wenn ich das rekapituliere, befinden wir uns derzeit in der wohl schwierigsten finanziellen Lage, in der sich die Stadt in dieser Zeit befunden hat. Und das spielt an der Stelle dann offensichtlich keine Rolle mehr, weil das entsprechende Gesetz ja entsprechend auch die Möglichkeit bietet, durch Verkehrszeichen auf die Gefahrenstelle hinzuweisen. Im Übrigen, dass lichttechnisch dort keine günstigeren Lösungen auch als Übergang geschaffen werden können, leuchtet mir nicht ein. So, das ist das Erste. Das nächste ist, wie kann es sein, Sie sagen, beklagen jetzt, dass hier eine tatsächliche Gefahrenstelle, Gefahrensituation besteht, dass an so einer Stelle dann dieser Weg als Schulweg ausgewiesen wird. Das widerspricht sich doch in sich. Wer hat das entschieden, wer hat das geprüft? Und von daher ist dann mit dieser Vorlage umzugehen, und wenn ich dann gucke, wann die eingestellt wurde, also im Grunde kurz vor Weihnachten, bevor wir in die Weihnachtspause gingen, verhandelt wird sie jetzt, kurz nachdem wir zurückkamen. Also im Grunde unter der Idee, die Stadträte haben überhaupt nicht ausreichend Zeit, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen und müssen jetzt, und das ist nicht das erste Mal, den Ausführungen hier folgen, heute den Beschluss fassen, ansonsten wird es wieder kritisch. Wahrscheinlich wird uns wieder Druck gemacht, dass es irgendwelche finanziellen Probleme hat. Sie reden von Regress, ohne dass ausreichend Gelegenheit war, das zu prüfen und zu diskutieren. Und das beklage ich. Das ist keine Art und Weise. Gerade an der Stelle, wenn hier eine geänderte Situation mehr als ein Vierteljahrhundert schon besteht.

Herr Raabe:

Dann Frau Otto erstmal.

Frau Otto:

Ich würde mich jetzt erstmal auf den fachlichen Teil beziehen. Ich bin jetzt kein Jurist. Die Frage ist ja auch, also, wo die Anlage gebaut worden ist. Und beziehungsweise Sie beziehen sich jetzt darauf, dass drei Jahre später diese Richtlinie rauskam. Aber wichtig ist ja, was der Gesetzgeber dazu sagt. Ist es damals schon in der Straßenverkehrsordnung als Pflicht für uns zum Handeln gewesen oder nicht? Ich meine, der Gesetzgeber hat das erst später zur Pflicht für uns erhoben, uns auf diese Richtlinie beziehungsweise auf diese DIN-Norm, die wieder nachgelagert sind, aber zum Stand der Technik gehören, dass wir nach dieser handeln müssen. Also heißt das auch im Umkehrschluss, wir sind erst jetzt rechtlich dazu verpflichtet, hier zu handeln.

Herr Raabe:

Dann nochmal Herr Heym.

Herr Heym:

Ja, das mag ja richtig sein, aber Sie haben nach 2001, obwohl ja diese Verwaltungsvorschrift entsprechend formuliert ist, offensichtlich diesen Weg als sicheren Schulweg ausgewiesen, die Stadt. Und das widerspricht sich. Also dieser Vortrag jetzt mit dieser rechtlichen Komponente, den höre ich mir an, nehme ich zur Kenntnis, prüfen kann ich ihn im Moment nicht, weil ich auch diese Entwicklung der gesetzlichen Regelungen nicht vorliegen habe. Aber eins ist Fakt: 2001 hat der Gesetzgeber schon gesagt, das ist ein Zustand, den wir zumindest, wenn wir neu bauen, nicht mehr haben wollen. Das ist also erkannt worden als Problem. Und trotzdem ist diese Stelle, dieser Ort ausgewiesen als sicherer Schulweg. Und das ergibt es für mich als unlogisch. Und da hilft mir dann Ihr Vortrag mit der rechtlichen nachgelagerten DIN nicht weiter.

Herr Raabe:

Möchten Sie dazu nochmal antworten? Nein? Okay. Dann Herr Schültke nochmal.

Herr Schültke:

DIN-Vorschriften werden auch regelmäßig überprüft und angepasst. Ich würde jetzt mal annehmen, dass zwischen 2001 und jetzt mindestens ein bis zwei Änderungen der DIN-Vorschriften, was die Beleuchtung und Helligkeitsnachweispflichten angeht, an Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwegen oder vergleichbaren Situationen vorgenommen worden sind. Ich kenne sie nicht auswendig im Detail, man müsste nachgucken. Und eins, ich habe vorhin von Richterrecht gesprochen. Wir haben ja auch immer wieder die Situation, dass bei einer gerichtlichen Auseinandersetzung, bei einer gerichtlichen Überprüfung eines vorhandenen Zustands immer dann auf die jetzt als Stand der Technik definierten DIN-Normen oder vergleichbaren Normen, VDI-Normen oder sonst was abgehoben wird und der Richter dann fragt, was ist an dieser Stelle tatsächlich an eingebauter Qualität? Weil, ich habe den Vergleich mit dem Brandschutz ganz bewusst auch gewählt. Wenn man Erkenntnisse bekommt über die Jahre hinweg, dass ganz bestimmte Materialien nicht weiterverwendet werden dürfen, muss man sie entsprechend entfernen und ersetzen. Und das ist genau die gleiche Systematik im Sinne von Sicherheit wiederherstellen oder erstmalig herstellen.

Herr Raabe:

Gut, dann würde ich in der Rednerliste fortfahren, Herr Berkes.

Herr Berkes:

Ja, Herr Vorsitzender, ich habe mal eine Frage in eine andere Richtung, die ich zugegebenerweise vielleicht hätte auch schon im Planungsausschuss stellen können. Aber vielleicht hilft es ja jetzt zum Brückenbauen. Wir haben ja in unmittelbarer Nähe dieser Kreuzung haben wir ja demnächst dieses Jahrhundertbauwerk, nennt sich A 143. Und da wird ja auch eine Abfahrt gebaut und eine Zufahrt und hat dann das irgendwie eine Begründung, oder könnte man das mit als Begründung heranziehen, dass man vielleicht auch beachtet, dass da diese Verkehrsflüsse natürlich exorbitant zunehmen werden, die dann diese Kreuzung flankieren oder überfahren. Vielleicht ist dann das beachtet worden, also dass das ja irgendwann mal doch fertig wird, wahrscheinlich, wenn nicht die Grünen noch weiter klagen, meine ich jetzt.

Herr Raabe:

Gut, dann Herr Schültke dazu.

Herr Schültke:

Verkehrsprognostisch gebe ich Ihnen recht, dass diese, ich sag jetzt mal, Verkehrsachse, die dann als Zu- und Abbringer zur Autobahn auch eine Aufwertung erfährt, auch mit entsprechend höherer Anzahl an Kfz belegt sein wird. Aber auch das darf man rechtlich nicht als wesentlichen oder sogar alleinigen Grund heranziehen, um eine entsprechende Begründung zu definieren. Das wäre ja noch weiter weg von einer Abwägung, weil

letztendlich sind wir, wie gesagt, in der vorhandenen Sicherheitsproblematik, dass die sich noch verschärft. Das ist gegeben. Das würde dann eintreten, wenn dort mehr Verkehr dann auch noch zusätzlich stattfindet. Aber auch ohne diese Verschärfung sind wir in der Handlungspflicht.

Herr Raabe:

Dann nochmal, Herr Berkes?

Herr Berkes:

Ja, also ich habe das ja auch nur als zusätzlichen Aspekt gemeint und nicht als ausschließlichen, aber Sie haben noch meine Frage noch nicht beantwortet. Wird denn das jetzt schon bei der Planung und Realisierung beachtet? Also, sind die Phasen, oder was weiß ich, und ist das alles schon irgendwie mit in der Planung, dass das demnächst fertig wird vielleicht?

Herr Raabe:

Dann Herr Schültke nochmal oder Frau Otto?

Frau Otto:

Also die Lichtsignalanlage wird im Prinzip anhand der Verkehrsbelegung ausgelegt werden. Es wird entsprechende Technik verbaut werden, im Prinzip, um die Ströme zu messen und im Prinzip die Grünzeit dann entsprechend anpassen zu können.

Herr Berkes:

Also, wie gesagt, das wäre für mich zum Beispiel auch noch ein zusätzlicher Grund.

Herr Raabe:

Gut, vielen Dank. Dann als nächsten Redner auf der Liste habe ich Herrn Feigl nochmal.

Herr Feigl:

Ja, ich würde, Frau Otto, nochmal auf Ihre Ausführung zurückkommen wollen, was die Beleuchtung anbelangt. Also, wenn ich das jetzt richtig rausgehört habe, ist das der entscheidende Punkt, den Sie anführen, um die entsprechende Maßnahme an dieser Stelle zu rechtfertigen. Wenn ich mir ein Foto von der Situation dort anschau, dann sehe ich auf der Mittelinsel einen Beleuchtungsmast mittendrin, der sozusagen, der nach, also von mir aus links, können Sie jetzt nicht sehen, egal, der sozusagen auf die Salzmünder Straße, auf die Fahrbahn ausgerichtet ist. Jetzt sozusagen die Frage an die Verwaltung muss ja eigentlich gehen: Haben Sie denn geprüft, diese Lichtmastanlage entsprechend so auszugestalten, dass sie auch einen Arm in die andere Richtung hat und dann entsprechend optimal dem Fußgängerüberweg ausleuchtet und haben Sie dann auch geprüft, was das im Vergleich zu der größeren Maßnahme, die Sie anstreben, an Finanzen verursacht, also Kosten verursacht?

Herr Raabe:

Dann Frau Otto dazu.

Frau Otto:

Also, wir haben es geprüft. Wir haben einen Spezialisten bei uns im Team, der sich ausschließlich mit der Beleuchtung beschäftigt. Da gibt es auch spezielle Programme, wo man die vorhandene verbaute Lichttechnik quasi mit den Werten, die dort ermittelt worden sind, eingibt und was man tun kann, sozusagen, um die zu ertüchtigen, um im Prinzip eine regelkonforme Beleuchtungssituation zu erzielen. Und es ist de facto wirklich so, dass mit den Masten, die da sind, und den verbauten Leuchtmitteln, das nicht erreicht wird. Aber auch wenn man die durch moderne LED ersetzen würde, sind die von ihrer Lage und von der

Ausrichtung her nicht geeignet, um im Prinzip den FGÜ plus Warteflächen auszuleuchten, beziehungsweise die Werte werden auch nicht erreicht.

Herr Raabe:

Gut, dann nochmal Herr Feigl.

Herr Feigl:

Ich glaube, es gibt Missverständnis jetzt. Ich meine nicht, dass die vorhandene Leuchte, die jetzt da ist, dass die bis darüber strahlt, sondern man könnte ja sozusagen einen zusätzlichen Arm installieren, der genau über den Fußgängerweg drüber ist. Und damit dürfte ja nach Stand der Technik an dieser Stelle es möglich sein, den so entsprechend auszuleuchten. Und das war die Frage an die Verwaltung. Haben Sie das geprüft und in Verhältnis gesetzt zu der geplanten Maßnahme?

Herr Raabe:

Gut, dann Frau Otto nochmal.

Frau Otto:

Sie meinen von dieser, ich sag's jetzt einfach mal, Hochmastleuchte einen Arm rüber, habe ich Sie da richtig verstanden?

Herr Feigl signalisiert Zustimmung.

Frau Otto:

Genau, das geht aus statischen Gründen leider nicht. Der Mast wäre da nicht standsicher. Also das Material, was da verbaut worden ist, im Prinzip, wenn ich da so einen Ausleger dran mache, ich denke, dass ich Sie jetzt richtig verstehe. Wir müssten komplett den Mast tauschen.

Herr Feigl:

Vielleicht auch das.

Frau Otto:

Ja, aber dann würde es trotzdem nicht reichen, weil das funktioniert so nicht. Ich kann das nicht so gut erklären, wie mein Beleuchtungstechniker.

Herr Feigl steht auf und geht zu Frau Otto, um anhand des Lageplans zu erklären, welchen Mast er meint.

Herr Raabe:

Ja, dann Herr Schültke schon mal gerne.

Herr Schültke:

Also, ich möchte auch einfach appellieren...

Herr Raabe:

Können Sie dann vielleicht ein bisschen sich leise unterhalten?

Herr Schültke:

Ich möchte doch einfach darum bitten, dass wir in der Verwaltung mit den uns zur Verfügung stehenden Fachkompetenzen, und die sind gerade in der Beleuchtung deutlich besser geworden durch einen neuen Kollegen, neu ist er ja auch nicht mehr ganz, aber fünf Jahre ist er jetzt auch schon da, als es in der Vergangenheit war, und wir sind sehr genau darauf aus, genau diese Fragen, die Sie gestellt haben, in der Verwaltung schon abgeprüft zu haben, dass die möglicherweise nicht ausführlich genug innerhalb dieser Vorlage

nachzulesen sind. Das mag ein, ich sage es mal, Mangel sein, was die Gestaltung der Vorlage angeht. Aber genau diese Fragen stellen wir uns selbstverständlich auch, weil wir sind nicht dazu da, um einfach Geld auszugeben, nur weil wir es zufällig gerade haben für diese Maßnahme, sondern wir sind nach bestem Wissen und Gewissen dabei, jede einzelne Vorlage, die wir hier Ihnen vorlegen, auf die effektivste und letztendlich auch kostensparendste Variante hin zu untersuchen, die aber auch das leisten, was wir seitens des Gesetzgebers als Vorgabe zu leisten haben. Also das können Sie uns einfach bitte abnehmen, dass das so ist.

Herr Raabe:

Okay, vielen Dank. Dann würde ich in der Rednerliste fortfahren mit Herrn Vierkant.

Herr Vierkant:

Vielen Dank. Herr Schültke, Sie haben es ja gerade schon gesagt, es ist schlecht ausgearbeitet, die Vorlage. Das ist natürlich immer das Problem, wenn man dann entsprechend auch keine Möglichkeiten mehr hat, Zusatzrunden einzurichten, weil es einfach nicht einzurichten ist von den Beteiligten. Und jetzt sitzen wir hier. Ich hatte nochmal nachgeschaut, also entsprechend, wenn ich das richtig sehe, ist tatsächlich Oktober '98 eine große Änderung in der Verwaltungsvorschrift zu Übergängen, wo das entsprechend reingeschrieben wurde. Wahrscheinlich war das schon gebaut. Und wie gesagt, Sie sagten es ja auch schon, es war zu dem Zeitpunkt verkehrskonform. Wir haben auch § 9, Absatz 2 Straßengesetz Sachsen-Anhalt, wo steht, wenn die Kommune nicht in der Lage ist, nach ihrer Leistungsfähigkeit dies durchzuführen, ist sie aufgefordert und gezwungen, mit Schildern auf den Gefahrenzustand hinzuweisen. Wenn ich Sie jetzt richtig verstanden habe, wollen Sie entsprechend die Ampelanlage erweitern. Das heißt, da die ja nach dem Fußgängerüberweg kommt, also wenn man das jetzt aus der Fahrtrichtung betrachtet, wäre ja quasi, das so zu verstehen, dass die planen, die Einmündung des Fußgängerwegs zuzubauen, also entsprechend nicht passierbar zu halten, sodass dann an der Ampel, das jetzt aktuell nicht mögliche Rechtsabbiegen infolge der Ampel möglich wird. Oder kommt dann eine weitere Ampel in der Einmündung? Wie soll das ausgestaltet werden mal? Verstehen Sie, was ich meine? Wenn man aus Richtung Nietleben kommt, rechts abbiegen will Richtung Stadtforststraße, wird da vor der Ampel abgebogen, wo der Fußgegenüberweg ist? Und wenn Sie das in die Ampel integrieren wollen, müsste ja quasi diese Abbiegespur geschlossen werden. Und man könnte dann nach der Ampel rechts abbiegen, was im Moment ja nicht möglich ist. Wie soll es gestaltet werden?

Herr Raabe:

Frau Otto dazu?

Frau Otto:

Wenn Sie mal auf den Lageplan schauen, der der Vorlage beigelegt ist. Also auf dem Lageplan, der der Vorlage beigelegt ist, sehen Sie deutlich, dass der Rechtsabbieger nach wie vor an derselben Stelle sein wird, allerdings signalisiert.

Zwischenrufe von Herrn Schültke

Herr Raabe:

Bitte ins Mikro, genau, bitte.

Herr Schültke:

Es wird eine Vollsignalisierung dieses Knotenpunktes sein am Ende. Das ist auch die, ich nenne es mal Vereinfachung der Zusammenführung der Ansprüche, die an den Verkehrsteilnehmer dann gestellt werden oder die er auch hat an diese Verkehrssicherheit auf dieser Kreuzungsanlage.

Herr Raabe:

Dann noch ein Nachfrage, Herr Vierkant.

Herr Vierkant:

Also verstehe ich das dann entsprechend richtig, dass das einer der Gründe ist, weshalb es jetzt so teuer wird, weil man eine entsprechende zweite Anlage an diesen Punkt davor schaltet? Oder wird die alte Anlage, weil sie jetzt so alt ist, nach vorne gezogen für alle Spuren zusammen?

Frau Otto:

Es wird eine komplett neue Anlage, aber es ist eine Anlage. Das sind nicht zwei verschiedene.

Herr Vierkant:

Okay. Ja, wie gesagt, das Problem ist, dass die Vorlage unvollständig ausgearbeitet ist, weil man einfach darauf vertraut hat, die Stadträte stimmen das schon durch. Wir wünschen uns das hier, und die Stadträte sollen die Prügelknaben dafür spielen. Das Problem, wir sehen es weiterhin nicht ein. Es ist halt, wie gesagt, ein Zustand, der konform gebaut wurde. Es gibt keine dokumentierten Häufungen von Unfällen dort, sodass da entsprechend ein tatsächliches Gefahrenpotenzial einfach auch in Klagegefahr nicht gegeben ist. Und wie gesagt, laut Straßengesetz § 9, Absatz 2 ist es, wenn die Kommunen nicht in der Lage ist zu finanzieren ... Und wir haben ja auch die Sportförderung, wo wir jetzt hoffen, mit 75 Prozent Förderung wegen nicht finanzstarker Kommune Förderung zu kriegen. Gleichzeitig sollen wir aber finanzstark genug sein, dass es nicht notwendig ist, Schilder aufzustellen, die ganz klar vorweg mit hinreichenden Abstand zu der Anlage frühzeitig die Autofahrer auf den Gefahrenzustand hinweisen. Wie gesagt, es gibt dort keine Gefahrenhäufung. Und alles, was Sie hier ableiten, ist ja entsprechend auch der Verwaltungsvorschrift, die nur einfach sagt, dass es entsprechend eine Ampelanlage ein Problem darstellen könnte, entsprechend dieses Problem darstellt, aber halt entsprechend jetzt nicht sagt, wir müssen sofort alles abbauen, was wir bis jetzt haben, um halt entsprechend das zu ersetzen. Wie gesagt, ich bleibe dabei, 720.000 Euro sind hier einfach zu viel in der aktuellen Situation. Wir können hier Hinweisschilder frühzeitig aufstellen. § 9, Absatz 2 Straßengesetz. Dankeschön.

Herr Raabe:

Dann Herr Schültke.

Herr Schültke:

Also, ich wollte es jetzt eigentlich vermeiden, aber ich mache es jetzt doch. Das Straßengesetz wird gerne zitiert, wenn es um die Leistungsfähigkeit der Kommune geht. Sie haben gerade eben sich selber das Eigentor geschossen. Mit 75 Prozent Förderung haben sie 25 Prozent Eigenanteil bei irgendwelchen geförderten Maßnahmen. In dem Moment ist schon der Laden geschlossen, aber es gibt ja auch noch eine ganz klare Kommentierung des Straßengesetzes. Das Straßengesetz sagt klipp und klar, es stellt die Aufgabenerfüllung zwar unter den Vorbehalt der finanziellen Leistungsfähigkeit, aber dies gilt ausdrücklich nicht für die Gewährleistung von Verkehrssicherungspflichten, die in § 10, Absatz 2 eine eigenständige Regelung ohne den Vorbehalt der finanziellen Leistungsfähigkeit erfahren hat. Nachlesbar in der Kommentierung Hubert, Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt. Der Hinweis auf sogenannte leere Kassen ist juristisch grundsätzlich ohne Relevanz. Ich lese es einfach nur vor, was in der Kommentierung des Straßengesetzes auch nachzulesen ist. Danke.

Herr Raabe:

Dann Herr Kerzel.

Herr Kerzel:

Vielen Dank, sehr geehrte Frau Dr. Marquardt, sehr geehrter Herr Raabe. Würden wir, wenn wir diesen Fußgängerüberweg nur wegfräsen, der Verordnung gerecht werden, als wenn wir diesen wegnehmen? Den Zebrastreifen.

Herr Raabe:

Dann dazu, Herr Schültke?

Herr Schültke:

Nein.

Herr Kerzel:

Wieso nicht? Nur den Zebrastreifen. Wir nehmen den Zebrastreifen dort weg. Nur das Stück. Wir reden ja über eine Fahrbahn. Eine Fahrbahn, die mit einem Zebrastreifen gesichert ist. Alles andere hat ja eine Ampel.

Herr Schültke:

Ja, dann ist die Kreuzung aber trotzdem nicht verkehrssicher in ihrer Gesamtheit, und das ist das gleiche Problem.

Herr Kerzel:

Warten Sie mal. Also, wenn wir, Moment, es kommt ja eine Folgefrage raus. Und wir verlagern den Zebrastreifen auf Höhe der Bushaltestelle. Hätten dann die Möglichkeit, dass die Kinder kürzere Wege aus dem Neuragoczy-Viertel haben. Wir haben dort eine Bushaltestelle S21, glaube ich, oder wie die heißt. Und wir würden dort einen Fußgängerüberweg etablieren. Dann hätten die Kinder einen sicheren, kürzeren Weg zur Schule, zur Grundschule und wir hätten die Kreuzung vorne mit weniger Aufwand vielleicht verkehrssicher zu machen.

Herr Raabe:

Dann dazu Frau Sredkova.

Herr Schültke:

Hier geht es um Schulwegsicherung, und das ist ausschließlich untere Verkehrsbehörde.

Herr Kerzel:

Wenn man die Kreuzung von oben sieht, finde ich, die ist schon kompliziert. Die ist schon nicht ohne.

Herr Raabe:

Ja, ich glaube, wir sollten jetzt erstmal nicht in Zwiegespräche kommen, dann warten wir jetzt die Antwort von Frau Sredkova ab.

Zwischenrufe

Herr Raabe:

Das Herr Heym, bitte, Sie stehen gleich auf der Rednerliste, dann können Sie das ausführen, aber jetzt würde ich erst mal Frau Sredkova bitten.

Frau Sredkova:

Also, ich werde damit anfangen, dass dieser Fußgängerüberweg von heutiger Sicht den Anforderungen nicht entspricht. Diese Querungsstelle ist empfohlener Schulweg, und wir sind in der Pflicht, die Schulkinder sicher über die Straße zu führen. Ob dieser empfohlene Schulweg irgendwie zu ändern ist, das soll geprüft werden. Jetzt kann ich nichts dazu sagen. Aber diese Pläne, die werden, bevor sie erstellt werden, werden sie von allen Abteilungen

geprüft, auch von meiner Abteilung. Und dass dieser Schulweg da geplant ist, heißt, das ist die beste Querungsstelle für die Schulkinder.

Herr Raabe:

Dann noch eine Nachfrage, Herr Kerzel.

Herr Kerzel:

Vielen Dank. Dann würde ich es mitgeben, dass man einfach mal guckt, ob man nicht diesen Schulweg anders definieren könnte, weil ich glaube, wenn ich die Kreuzung sehe und wenn ich da vorbeifahre, die ist für Schulkinder unübersichtlich, und sie wird nicht übersichtlicher, wenn wir noch eine andere Ampelanlage machen. Das wäre mein Empfinden.

Herr Raabe:

Vielen Dank, dann das als Appell und dann Herr Heym.

Herr Heym:

Also, mich stört die Diskussion schon, weil es ist als Schulweg ausgewiesen worden, weil ja der Fußgängerüberweg da war und deswegen hat man ihn als sicher erachtet, nicht umgekehrt. Also das ist dann der Ablauf, dass man heute hier andere Ansichten vertritt, hat sich dann aus dem geänderten Regelwerk ergeben. Und das ist die Wahrheit. Und uns hier quasi mit so einer Art Drucksituation jetzt zu konfrontieren, halte ich für nicht den richtigen Weg. Was ich beklagen muss, man kann ja alles diskutieren an der Stelle und den Missstand an der Stelle auch thematisieren und sich dann Gedanken machen, wie man das Problem löst. Und das ist im Grunde so jetzt meine Quintessenz beim Zuhören. Irgendjemand hat sich auf dem Weg irgendwann entschieden, wir müssen irgendwann an die Ampelanlage ran. Und um das durchzusetzen, kommen wir jetzt mit diesem rechtlichen Vehikel und bringen die Stadträte in einer Abstimmung dazu, dass sie sich nicht über Varianten unterhalten, die gegebenenfalls auch unterschiedliche Kosten verursachen würden, sondern dass sie eigentlich nur noch in die Lage versetzt werden der Lösung, die wir möchten, zuzustimmen. Sie hätten mit uns genauso diskutieren können über den Missstand, den Sie festgestellt haben, und wie man den beheben kann. Das ist nicht geschehen. Sondern wir sind jetzt hier konfrontiert mit einer Lösung, die haben sie ausgearbeitet, sie haben starken Willen, das hier durchzusetzen, haben sich dann entsprechend die rechtlichen Grundlagen zur Verstärkung ihrer Argumentation zusammengesucht, und wir sitzen jetzt hier und müssen eine Entscheidung treffen und sind im Grunde beraubt worden, der Chance, hier im Grunde entsprechend gestaltend mitzuwirken. Das ist die Situation auch nicht das erste Mal, mit der ich als Stadtrat konfrontiert werde. Rechtlich mag das sauber sein, aber draußen die Bürger, die erwarten eigentlich genau das von uns. Die werden uns nämlich konfrontieren damit. Da ist die letzten 25 Jahre das alles so gewesen. Es ist nie was passiert. Warum habt ihr diese Entscheidung getroffen? Und da hat es die Verwaltung schön einfach. Hier sitzen 56 Stadträte als Prügelknaben, die dann den Buckel dafür hinhalten müssen und draußen erklären müssen, warum der finanzielle Zustand der Stadt so ist, wie er ist, da ist nicht Herr Schültke, der Maß genommen wird. Wir sind's. Dankeschön.

Herr Raabe:

Gut, dann würde ich dennoch den Appell aussprechen, dass wir uns vielleicht hier in der Sprache etwas mäßigen, dass wir uns hier nicht als Prügelknaben sehen.

Zwischenruf Herr Heym

Herr Raabe:

Aber wir müssen ja hier keine Vorwürfe auf dem Niveau kundtun. Dann Herr Erdsack gerne.

Herr Dr. Erdsack:

Ja, danke, Herr Vorsitzender. Frau Beigeordnete, wenn das Ding jetzt hier durchrasselt und abgelehnt wird, wie läuft denn das dann weiter? Kriegen wir dann in zwei, drei Monaten eine korrigierte Fassung nochmal vorgelegt oder kommt das, dass wir nochmal eine Begehung machen können und sich das angucken? Danke.

Herr Raabe:

Vielen Dank, Herr Schültke dazu.

Herr Schültke:

Da wir in der rechtlichen Verpflichtung sind, diesen verkehrssicheren Zustand wiederherzustellen oder erstmalig jetzt herzustellen, nach dem Stand der Technik, wird für diese Vorlage der hauptverantwortliche Beigeordnete, hat er auch schon in der Planungsausschusssitzung angekündigt, dem Oberbürgermeister schriftlich empfehlen müssen, diese Entscheidung hier zu remonstrieren, also sprich, sein Veto einzulegen und uns anzuweisen, die Anordnung der unteren Verkehrsbehörde entsprechend umzusetzen. Das ist der rechtliche Zustand, der hier entsprechend auch wirkt.

Herr Raabe:

Vielen Dank. Dann Herr Vierkant nochmal.

Herr Vierkant:

Ja, daran anknüpfend direkt. Also wie sagt, auf der einen Seite, wenn natürlich entsprechend quasi übertragen wird als Pflichtaufgabe auf die Stadt, dann brauchst du halt auch immer eine Ausfinanzierung. Das ist hier nicht der Fall. Wieder mal soll der Steuerzahler für das aufkommen, was der Stadt aufgezwungen wird. Aber ganz ehrlich, wenn wir hier jetzt den Beschluss ablehnen, wie Sie gesagt haben, dann gibt es den Widerspruch und dann ist die Verwaltung diejenige, die die Verantwortung trägt, dass dort das Geld ausgegeben wird und die das rechtfertigen muss. Ich bleibe dabei, ich sehe es nicht ein, dass wir die Prügelknaben sind. Wir haben hier allesamt Zweifel daran, dass das hier die Notwendigkeit besteht, oder nicht alle, aber viele sehen die Notwendigkeit hier nicht. Und wenn diese wirklich besteht, dann soll die Verwaltung die wirklich nachweisen und nicht halt, wie gesagt, jetzt mal eben schnell in einer beschließenden Sitzung darauf setzen, dass die Stadträte eingeschüchtert sind und aus purer Angst vor entsprechenden Regressdrohungen dann am Ende doch zustimmen. Also, wie gesagt, ich bleibe dabei, ich werde der Vorlage nicht zustimmen. Dankeschön.

Herr Raabe:

Vielen Dank für die Stellungnahme. Gibt es dann noch weitere Wortmeldungen dazu. Frau Marquardt.

Frau Dr. Marquardt:

Ich muss wirklich sagen, ich finde das nicht in Ordnung, dass Sie der Verwaltung unterstellen, dass wir einfach versuchen, Geld auszugeben. Wir haben eine gesetzliche Vorgabe, das hat Herr Schültke deutlich vorgetragen. Vielleicht war das nicht klar genug in der Beschlussvorlage, aber durch die Diskussion im Planungsausschuss und jetzt haben wir wirklich sehr deutlich gemacht, dass wir in einer Situation sind, wo wir handeln müssen. Ich bin die Letzte, die Probleme hat, wenn man Pflichtaufgaben ausgibt, und ich weiß, ich bin diejenige, die am meisten darunter leidet, weil kein Geld mehr übrig bleibt für die freiwilligen Aufgaben. Aber hier ist eine Pflichtaufgabe, die wir haben, mit einer gesetzlichen Grundlage. Deswegen müssen wir das umsetzen. Und wir bitten um Ihr Verständnis und auch um ihre Zustimmung.

Herr Raabe:

Vielen Dank. Dann Herr Heym nochmal.

Herr Heym:

Also, die gesetzliche Pflicht hier entsprechend einzuwirken, das akzeptiere ich. Aber wir, das habe ich gesagt, der Herr Kerzel hat eindeutige Vorschläge gemacht und auch in Aussicht gestellt, dass man das vor Ort nochmal prüfen könnte, möchten halt daran mitwirken und gegebenenfalls, die Haushaltshoheit liegt beim Stadtrat, darauf einwirken, wie viel Geld diese rechtliche Verpflichtung uns kostet. Und ich habe es ja gesagt, diese Chance ist uns genommen worden, weil wir nur diese Variante, zu der die Verwaltung entschlossen ist, vorgelegt bekommen und nicht mitdiskutieren konnten und an der Lösung im Grunde dann nicht mitwirken konnten.

Herr Raabe:

Wenn es jetzt keine Wortmeldung mehr gibt, dann würde ich in die Abstimmung... Ach, Herr Gernhardt.

Herr Gernhardt:

Also, ich würde an der Stelle einfach auch nochmal darum bitten, dass wir bis, dass es nächste Woche einfach mal zum Stadtrat noch mal eine genaue Übersicht bekommen. Ach, stimmt, das ist ja abschließend heute. Ja, gut, okay. Also es ist, was mich halt so ein bisschen erstaunt ist, dass halt wirklich auch zu den 720.000 jetzt nicht mal irgendwie eine Einzelaufstellung existiert. Die wäre irgendwie ... die hätte da garantiert irgendwo reingepasst.

Zwischenrufe

Herr Gernhardt:

Moment ... Naja, es gibt eine grobe Kostenschätzung, gut, aber das ist halt, also wir reden manchmal von deutlich kleineren Beträgen, wo mehr zu sehen ist. Also, was genau kostet denn jetzt an der LSA-Ausrüstung 250.000. Ich habe keine Vorstellung, was normalerweise eine LSA-Ausrüstung kostet, aber 250.000 ist halt ne Dreiraumwohnung in Halle oder eine Lichtsignalanlagenrüstung. Ja, also es wäre eine spannende Frage mal. Also wir sind halt nicht vom Fach, arbeiten auch nicht in der Verwaltung, aber wir haben halt dann so eine Summe. Markierung für 30.000 Euro an der Kreuzung. Ist das nichts? Also das wäre jetzt meine Frage, weil, haben wir das häufig?

Herr Raabe:

Dann Frau Otto dazu?

Frau Otto:

Wir haben eine Kostenschätzung gemacht, natürlich, die ein bisschen detaillierter ist, in der Zusammenfassung finden Sie das wieder. Wir haben uns an den derzeit marktüblichen Preisen orientiert, die wir anhand von anderen Ausschreibungen quasi gewonnen haben. Sie hatten ja gerade die LSA angesprochen. Ich würde vielleicht darauf mal eingehen. Und zwar die Lieferung der elektrotechnischen Ausrüstung, frei Baustelle, das beinhaltet den Sockel für den Steuergeräteschrank, dann für den RBL-Schrank noch dazu. Fundamenteinbauteile, da sind wir bei rund 30.000 Euro. Die Lieferung und die Montage der elektrotechnischen Ausrüstung, was das Steuergerät umfasst, einschließlich aller verbauten Einheiten da drin, einschließlich RBL-Schrank, Signalgeber, Handtaster, Radardetektoren, Registerausleger, was dazugehört, sind wir bei 124.000. Die LSA-Verkabelung, mit 20.500 schlägt die zu Buche. Dann haben wir die Verkehrszeichen, die an die LSA-Masten angebracht werden, mit rund 5.000 Euro. Die Hardwareprojektierung und der Integrationstest, also sprich die Überführung der geplanten Steuerung in das Steuergerät 5.000 Euro. Dann gibt es eine Testplatzabnahme, die Steuergeräteversorgung an sich, die Prüfung und Inbetriebnahme des Steuergerätes, das sind ungefähr 10.000 Euro. Dann die Induktionsschleifen müssen wir anschließen, den Verkehrsrechner, also die LSA an den Verkehrsrechner anschließen nochmal, das sind 3.000 Euro. Ja. Und dann kommen wir im Prinzip mit so ein paar kleineren Sachen noch auf die Summe, die auch in der Beschlussvorlage steht. Und Sie haben noch zur Markierung ausgeführt. Das ist so, dass die Markierung sich in diesem

Preissegment befindet. Wir bringen hier eine hochwertige Markierung auf, also keine Farbmarkierung, sondern im Prinzip etwas Dauerhaftes, wo wir dann im Prinzip auch eine entsprechende Gewährleistung haben. Und wir müssen, das ist auch in der Markierung eingepreist, natürlich die alte Markierung erst mal runternehmen.

Herr Raabe:

Gut, dann Herr Gernhardt nochmal.

Herr Gernhardt:

Dann habe ich nur noch eine Bitte. Also das wäre schön, wenn wir dann sozusagen für die Zukunft einfach diese detaillierte Liste, das würde mich interessieren, dass wir vielleicht nochmal zusätzliche Anlage irgendwie bekommen könnten. Und dann habe ich noch eine Nachfrage, weil mir der Wert auch einfach relativ hoch erscheint, aber da kann ich mir in etwa vorstellen, dass das so teuer werden kann, die 260.000 beim Rückbau und so weiter, das ergibt sich dann überwiegend aus dem Tiefbau oder?

Frau Otto:

Korrekt, das ergibt sich aus dem Tiefbau.

Herr Raabe:

Genau die Anregung geht an die Verwaltung, und wenn dann alle Anliegen sonst geäußert wurden, dann würden wir jetzt zur Abstimmung kommen, und dann bitte ich jetzt um die Handzeichen für die Zustimmung zu diesem Baubeschluss. Das sind vier Stimmen, dann die Gegenstimmen. Das sind fünf. Und die Enthaltung. Mit einer Enthaltung ist dann hier mehrheitlich abgelehnt.

Ende des Wortprotokolls

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich abgelehnt

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben beschließt den Rückbau des vorhandenen Fußgängerüberweges am Knotenpunkt Stadforststraße/ Salzmünder Straße und die Einbeziehung der Querungsstelle in die bestehende Signalisierung mit einem Wertumfang von gesamt 720.000 Euro.

zu 7 Anträge von Fraktionen und Stadträten

Es lagen keine Anträge von Fraktionen oder Stadträten vor.

zu 8 Mitteilungen

Es gab keine Mitteilungen.

zu 9 Anfragen von Fraktionen und Stadträten

zu 9.1 Anfrage des Stadtrates Herr Feigl zum Förderprogramm "Historische Altstadt"

Herr Feigl fragte, welche Maßnahmen im innerstädtischen Bereich in der Planung 2026 sind und mit welchen Mitteln diese umgesetzt werden.

Herr Schültke sicherte eine schriftliche Antwort zu.

zu 10 Anregungen

Es gab keine Anregungen.

Herr Raabe beendete den öffentlichen Teil der Sitzung und bat um Herstellung der Nichtöffentlichkeit.

Für die Richtigkeit:

Ferdinand Raabe
Ausschussvorsitzender

Lisa Leluk
Protokollführerin