



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

**der öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung des Ausschusses für
Planungsangelegenheiten am 13.10.2020**

öffentlich

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

Zeit: 17:00 Uhr bis 20:09 Uhr

Anwesenheit: siehe Teilnehmerverzeichnis

Anwesend waren:

Mitglieder

Christian Feigl	Ausschussvorsitzender, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Dr. Bodo Meerheim	Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale), Vertreter für Frau Krimmling-Schoeffler
Thomas Schied	Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale)
Christoph Bernstiel	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale), Vertreter für Frau Dr. Wünscher
Johannes Streckenbach	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Dr. Annette Kreuzfeldt	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Martin Sehrndt	AfD-Stadtratsfraktion Halle
Yvonne Winkler	Fraktion MitBürger & Die PARTEI
Dr. Martin Ernst	Fraktion Hauptsache Halle
Torsten Schaper	Fraktion Freie Demokraten im Stadtrat von Halle (Saale), Vertreter für Frau Yana Mark
Helge Dreher	Sachkundiger Einwohner
Herr Dirk Gernhardt	Sachkundiger Einwohner
Christian Hartwig	Sachkundiger Einwohner
Ingo Kautz	Sachkundiger Einwohner
Ingo Kresse	Sachkundiger Einwohner
Dr. Mario Lochmann	Sachkundiger Einwohner
Manfred Sommer	Sachkundiger Einwohner

Verwaltung

René Rebenstorf	Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt
Lars Loebner	Leiter Fachbereich Planen
Angelika Foerster	Leiterin Fachbereich Bauen
Jens Otto	Leiter Abteilung Mobilität
Waldemar Roesler	Leiter Team Verkehrsentwicklung u. Nahverkehr
Kathrin Böger	Amtierende Leiterin Team Förderung / Bewilligung
Vanessa Gaebel	stellvertretende Protokollführerin

Gäste

Beate Fleischer	stellv. Vorsitzende City-Gemeinschaft Halle e. V.
Herr Beyer	Gutachter von Stadt + Handel

Entschuldigt fehlten:

Anja Krimmling-Schoeffler	Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale)
Dr. Ulrike Wünscher	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Eric Eigendorf	SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale)
Yana Mark	Fraktion Freie Demokraten im Stadtrat von Halle (Saale)
Alexander Keck	Sachkundiger Einwohner
Michael Sprung	Sachkundiger Einwohner

zu **Einwohnerfragestunde**

zu **Frau Beck zum Wildentenweg**

Frau Beck stellte dazu mehrere Fragen.

Herr Rebenstorf sagte, dass die Fragen zum TOP 4.5 beantwortet und anhand der Präsentation begründet werden.

zu **Herr Zörkler zur autofreien Altstadt**

Herr Zörkler fragte, wie das Befahren und das Parken in der Altstadt für systemrelevante Berufe ermöglicht werden soll. Des Weiteren fragte, er warum das Projekt jetzt in Anspruch genommen wird und nicht voranging die Straßen erneuert werden welche beschädigt sind.

Herr Rebenstorf antwortete, dass für systemrelevante Berufe Parkmöglichkeiten freigehalten werden. Des Weiteren haben die beschädigten Straßen nichts mit dem Konzept der autofreien Altstadt zu tun hat.

Herr Zörkler fragte, ob zusätzliche Kosten für das Befahren und Parken entstehen.

Herr Rebenstorf antwortetet, dass die Straßen weiterhin für den gemeinen gebrauch zur Verfügung. Das Fahren in die Altstadt ist also möglich, nur das Parken im öffentlichen Raum ist untersagt, außer für berechnigte Interessengruppen.

zu **Herr Dieringer zur autofreien Altstadt**

Herr Dieringer fragte, wie es den Handwerksbetrieben gewährleistet wird weiterhin zu den Kunden in die Innenstadt zu kommen.

Herr Rebenstorf antwortete, dass sich das Konzept ausschließlich auf die Altstadt bezieht und wiederholte, dass ausreichend Parkmöglichkeiten für relevante Berufe freigehalten werden. Für Handwerksbetriebe wird es Einfahrtserlaubnisse geben.

Herr Dieringer sagte, dass Sonderparkerlaubnisse in der Vergangenheit abgelehnt wurden.

Herr Rebenstorf merkte an, dass es eine Frage des übertragenen Wirkungskreises ist und dazu im Laufe der Sitzung eine ausführliche Erläuterung kommt.

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

Die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses wurde von dem Vorsitzenden, **Herrn Feigl**, eröffnet und geleitet. Er stellte die Ordnungsmäßigkeit der Einladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

zu 2 Feststellung der Tagesordnung

Herr Feigl informierte, dass ein Änderungsantrag der der SPD-Fraktion Halle (Saale) unter TOP 4.9.1 vorliegt.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen und **Herr Feigl** bat um Abstimmung der Tagesordnung.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Es wurde folgende Tagesordnung festgestellt:

3. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 15.09.2020
VERTAGT
4. Beschlussvorlagen
 - 4.1. Haushaltssatzung, Haushaltsplanung für das Haushaltsjahr 2021 sowie den Beteiligungsbericht 2019
Vorlage: VII/2020/01730 **VERTAGT**
 - 4.2. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2019/00059
 - 4.3. Beteiligung der Stadt Halle (Saale) am Straßenbahnersatzneukauf der HAVAG
Vorlage: VII/2020/01539
 - 4.4. Baubeschluss Umgestaltung und Neuverlegung des Brödelgrabens, Stadtteil Dölau und Genehmigung einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung im Finanzhaushalt für das Haushaltsjahr 2020 im Fachbereich Bauen
Vorlage: VII/2020/01524
 - 4.5. Bebauungsplan Nr. 188 Kröllwitz, Wohnbebauung Wildentenweg - Aufstellungsbeschluss
Vorlage: VII/2020/01505
 - 4.6. Baubeschluss Dünnschicht Reideburger Straße
Vorlage: VII/2020/01526
 - 4.7. Änderung des Baubeschluss EFRE-Radweg Nordstraße zwischen dem Stadtteil Halle/Lettin und der Dölauer Straße vom 27.11.2019 (Vorlagen-Nummer: VII/2019/00068)
Vorlage: VII/2020/01710
 - 4.8. Parkgebührenordnung der Stadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2020/01416
 - 4.9. Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2020/01754 **VERTAGT**
 - 4.9.1 Änderungsantrag der SPD-Fraktion Halle (Saale) zur Beschlussvorlage Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) – Vorlagen-Nummer: VII/2020/01754
Vorlage: VII/2020/01854 **VERTAGT**

5. Anträge von Fraktionen und Stadträten
6. schriftliche Anfragen von Fraktionen und Stadträten
7. Mitteilungen
8. Beantwortung von mündlichen Anfragen
9. Anregungen

zu 3 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 15.09.2020

Abstimmungsergebnis: vertagt

zu 4 Beschlussvorlagen

**zu 4.1 Haushaltssatzung, Haushaltsplanung für das Haushaltsjahr 2021 sowie den Beteiligungsbericht 2019
Vorlage: VII/2020/01730**

Herr Rebenstorf führte anhand einer Präsentation in die Vorlage ein und informierte, dass alle Fragen gesammelt werden und anhand einer Liste, wie im vorherigen Jahr beantwortet werden.

Die Präsentation ist in Session hinterlegt.

Herr Schied fragte, weshalb die Baumaßnahme zwei Millionen Euro weniger kostet, als veranschlagt wurden. Des Weiteren fragte er, wie die Brücke finanziert werden soll.

Herr Rebenstorf sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

Frau Winkler fragte, wo das Produkt Koordinierungsstelle Baugemeinschaften in dem Aufbau zu finden ist und ob der bisherige Ansatz fortgeschrieben wird.

Herr Loebner antwortete, dass es aus dem Ergebnishaushalt finanziert wird. Das Produkt ist nicht extra aufgezählt und zählt unter dem Produkt Sachverständigenkosten.

Herr Dr. Meerheim fragte, was bei der Sanierungsbetreuung unter sanierungsbedingte Einnahmen zur Gegenfinanzierung von Maßnahmen im Finanzhaushalt zu verstehen ist.

Herr Loebner antwortet, dass dies die Ablösevereinbarungen sind die abgeschlossen werden.

Herr Dr. Meerheim informierte sich zu den Mitteln zum Starpark.

Herr Roesler antwortete, dass in den nächsten Monaten die jährliche Mitteilung über die Verwendung der Regionalisierungsmittel vorliegt und in dieser geprüft wird welche Mittel benötigt werden.

Herr Streckenbach fragte, wie die geplanten Straßensanierungen finanziert werden. Des Weiteren fragte er, warum in der Präsentation zum Thema Hochwassersanierung eine Summe von 1,7 Millionen Euro auftauchen, welche im Investitionsplan im Haushalt nicht zu finden sind.

Herr Loebener antwortete, dass die durch Ablösebeträge eingenommen Mittel im Gebiet Altstadt verwendet werden können und nicht nach Abrechnung an die Fördermittelgeber ausgezahlt werden müssen. In der letzten Planungsausschusssitzung wurde eine Beschlussvorlage dazu eingereicht welche aufzeigt, wofür das Geld verwendet wird und in welchem Zeitraum.

Herr Rebenstorf ergänzte, dass dies bei der Vorlage zur autofreien Altstadt nochmal besprochen wird.

Frau Foerster bezog sich auf Herrn Streckenbachs Frage und antwortete, dass alle Hochwassermaßnahmen in dem Haushalt stehen, indem die Beantragung erfolgte.

Herr Dr. Meerheim fragte, warum in der Investitionsplanung zwei Produkte stehen, die dasselbe bewirken sollen.

Herr Roesler antwortete, dass ein Produkt für das Projekt und Programm ist, und das andere Produkt für kleinere Maßnahmen vorgesehen ist. Diese Produkte können nicht vermischt werden.

Herr Dr. Meerheim fragte, ob in den Investitionsmitteln für das Peißnitzhaus der Förderantrag mit den gesamten Mitteln berücksichtigt wurde.

Herr Loebner antwortete, dass der Geschäftsbereich III da eine Gegenfinanzierung vorschlägt.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen. **Herr Feigl** bat um Abstimmung der Beschlussvorlage.

**zu 4.1 Haushaltssatzung, Haushaltsplanung für das Haushaltsjahr 2021 sowie den Beteiligungsbericht 2019
Vorlage: VII/2020/01730**

Abstimmungsergebnis: vertagt

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt die Haushaltssatzung 2021 mit dem Haushaltsplan 2021.
2. Der Stadtrat nimmt den Beteiligungsbericht 2019 zur Kenntnis.

**zu 4.2 Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2019/00059**

Herr Feigl informierte, dass dies die zweite Lesung der Beschlussvorlage ist und daher auf eine Einführung verzichtet wird.

Herr Dreher fragte, welcher Anteil von zentrenrelevanten Sortimenten vorhanden sein darf, um die Innenstadt nicht zu schwächen und ob ein Instrument der Kontingentierung festgelegt werden kann.

Herr Loebner antwortete, dass eine Grenze gesetzt wurde, welche Sortimente vorhanden sein dürfen und diese auch gutachterlich untersetzt wurde. Ein Bebauungsplan ist nicht notwendig, wenn die Vorschriften eingehalten wurden und um eine gewisse Offenheit für Einzelhändler zu lassen. Er merkte an, dass der Vorschlag Bundesrecht betrifft und ein solches Instrument der Kontingentierung ein Thema ist, welches der Gesetzgeber auf Bundesebene zu entscheiden hat.

Herr Schaper beantragte Rederecht für Frau Fleischer von der City-Gemeinschaft Halle e.V.

Herr Feigl bat die Mitglieder um Abstimmung des Rederechts für Frau Fleischer.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich zugestimmt

Frau Fleischer sagte, dass der Schlachthof zentrenrelevante Sortimente einbringen wird. Sie merkte an, dass wenn neuen Investoren kommen, das Einzelhandels- und Zentrenkonzepte an diese angepasst werden, was für die bestehenden Investoren eine Unsicherheit mit sich bringt. Sie regte an, dass zentrenrelevante Sortimente aus dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept herausgenommen werden. Damit soll eine Stärkung der Innenstadt erfolgen.

Herr Schied merkte an, dass beachtet werden muss, dass der Standort Schlachthof kein Konkurrenzstandort für die Innenstadt wird.

Herr Lochmann fragte, ob bei Vorlage des Gutachtens die Möglichkeit besteht, vonseiten des Stadtrates, das Gutachten noch abzulehnen.

Herr Loebner sagte, dass die Möglichkeit besteht, es abzulehnen und dass der Stadtrat das letzte Wort dazu hat.

Herr Bernstiel sagte, dass die bekannten Konzepte so nicht umsetzbar sind.

Herr Streckenbach fragte, ob sich die Stadt eine Beschränkung der Reglementierung wirtschaftlicher Tätigkeiten von Handwerksbetrieben im Interesse unter anderen einer wohnortnahen Versorgung sowie der Sicherung von Angebotsvielfalt und Gewerbesteueraufkommen leisten kann. Er bat um Erläuterung der absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen. Des Weiteren fragte er, welche Einordnung und Bestimmungen das Einzelhandels- und Zentrenkonzept zu den Quartierstraßen vorsieht.

Herr Loebner beantragte Rederecht für Herrn Beyer von Stadt + Handel.

Herr Feigl bat um Abstimmung des Rederechts für Herrn Beyer.

Abstimmungsergebnis: einheitlich zugestimmt

Herr Beyer antwortete zum Handwerkerprivileg, dass die Gewerbegebiete vom Einzelhandel freigehalten werden sollen. Zu den absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen sagte er, dass dies genau wie bei einem Verträglichkeitsgutachten geprüft wird. Er antwortete zu den Quartiersgeschäftsstraßen, dass diese keine zentralen Versorgungsbereiche sind und nicht in die Altstadt mit einbezogen werden kann.

Herr Streckenbach sagte, dass am Standort Nahversorgungszentrum Ammendorf beschlossen wurde zentrenrelevante Sortiment anzubieten. Er fragte, ob dieser Beschluss des Stadtrates gefährdet ist, wenn das Einzelhandels- und Zentrenkonzept beschlossen wird.

Herr Beyer antwortete, dass der Fokus auf nahversorgungsrelevante Sortimente liegt. Es kann ergänzend zentrenrelevanter Einzelhandel angeboten werden, aber deutlich untergeordnet.

Herr Rebenstorf antwortete, dass der Beschluss des Stadtrates nicht gefährdet ist.

Herr Streckenbach sagte, dass die Thematik autofreie Altstadt in dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept nicht vorkommt.

Herr Rebenstorf informierte, dass er sich dazu zum Tagesordnungspunkt 4.9 äußert.

Herr Schaper merkte an, dass die FDP jeden Beschluss einzeln abwägt und nicht generell alle neuen Investoren begrüßt.

Herr Dr. Meerheim fragte, warum bei dem Standort Schlachthof nicht grundsätzlich auf zentren- und nahversorgungsrelevante Produkte verzichtet werden kann.

Herr Rebenstorf antwortete, dass die Entwicklung an dem Standort vorangetrieben werden soll. Sein Vorschlag ist auf das Gutachten zu warten und dann über die Entwicklung zu diskutieren.

Herr Dr. Meerheim sagte, dass in den letzten Jahren an verschiedenen Standorten in der Stadt verstreut, zentrenrelevantes Sortiment zugelassen wurde und dies beachtet werden muss.

Herr Streckenbach merkte an, dass in der letzten Planungsausschusssitzung darüber debattiert und zugestimmt wurde.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen. **Herr Feigl** bat um Abstimmung der Beschlussvorlage.

**zu 4.2 Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2019/00059**

Abstimmungsergebnis SKE: **mehrheitlich zugestimmt**

Abstimmungsergebnis SR: **einstimmig zugestimmt**

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat beschließt das Einzelhandels- und Zentrenkonzept in der vorliegenden Fassung vom Mai 2020 als Grundlage zur weiteren Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Halle (Saale).

Dieses Konzept ersetzt das am 30.10.2013 beschlossene Einzelhandels- und Zentrenkonzept (V/2013/11902).

zu 4.3 Beteiligung der Stadt Halle (Saale) am Straßenbahnersatzneukauf der HAVAG
Vorlage: VII/2020/01539

Herr Roesler führte anhand einer Präsentation in die Beschlussvorlage ein und bat um Zustimmung.

Die Präsentation ist in Session hinterlegt.

Herr Schaper fragte, was mit den alten Straßenbahnen passiert und ob diese anderweitig verwendet werden. Des Weiteren fragte er, ob die Möglichkeit besteht vor dem Stadtratsbeschluss einen Einblick in das Lastenheft zu bekommen.

Herr Roesler antwortete, dass keine weitere wirtschaftliche Verwendung der Straßenbahnzüge vorgesehen ist. Ein Einblick in das Lastenheft ist möglich.

Herr Lochmann fragte ob es nicht geeigneter ist mehr kurze Straßenbahnzüge zu beschaffen, als weniger lange Straßenbahnzüge.

Herr Roesler und **Herr Rebenstorf** antworteten, dass es wirtschaftlicher ist längerer Straßenbahnzüge einzuführen.

Herr Streckenbach fragte, um welchen Betrag sich die Betriebskostenzuschüsse erhöhen werden und wer die Kosten trägt.

Herr Roesler antwortete, dass die Nachhaltigkeitskosten in der Vorlage auf der Seite 4 - 5 zu finden sind. Die Zinskosten werden durch die Stadtwerke und die Stadt Halle (Saale) finanziert.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen. **Herr Feigl** bat um Abstimmung der Beschlussvorlage.

zu 4.3 Beteiligung der Stadt Halle (Saale) am Straßenbahnersatzneukauf der HAVAG
Vorlage: VII/2020/01539

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat beschließt, dass sich die Stadt Halle (Saale) in den Jahren 2021-2030 mit 26,28 Mio. Euro an der Finanzierung des Straßenbahnersatzneukaufes beteiligt. Diese Mittel dienen ausschließlich dem Erwerb der Straßenbahnen und werden zu 100 Prozent aus den der Stadt zugewiesenen Mitteln des § 8 ÖPNVG LSA finanziert.

Die Erhöhung des Betriebskostenzuschusses bedingt durch den neuen Straßenbahnpark beläuft sich für die Jahre 2021-2030 auf insgesamt 29,396 Mio. Euro. Diese Mittel sind durch die Stadtwerke Halle GmbH (SWH) und im Bedarfsfall durch die Stadt Halle (Saale) bereitzustellen.

Diese Erhöhung des Betriebskostenzuschusses ist in den langfristigen

Wirtschaftsplanungen der SWH und der HAVAG berücksichtigt.

Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der Einhaltung der finanziellen Verpflichtungen des Landes Sachsen-Anhalt und des Stadtwerkekonzerns der Stadt Halle (Saale).

Des Weiteren geht der Stadtrat davon aus, dass das Land die Regionalisierungsmittel in der bisherigen Höhe entsprechend § 8 Abs.3 ÖPNVG LSA an die Kommune ausreicht.

Mit dem Beschluss zum Haushalt 2021 bestätigt der Stadtrat die Mittelbindung bis zum Jahr 2024 und verpflichtet sich, in den Haushaltsplanungen 2022 ff. die in der Vorlage aufgeführten Haushaltsansätze einzustellen.

Der Stadtrat erwartet, dass mit dieser Beschlussfassung das Land Sachsen-Anhalt noch in 2020 einen Zuwendungsbescheid an die HAVAG erteilen kann und wird.

**zu 4.4 Baubeschluss Umgestaltung und Neuverlegung des Brödelgrabens, Stadtteil Dörlau und Genehmigung einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung im Finanzhaushalt für das Haushaltsjahr 2020 im Fachbereich Bauen
Vorlage: VII/2020/01524**

Herr Dreher fragte nach dem Begleitplan des Baubeschlusses.

Frau Foerster antwortete, dass dies geprüft wurde. In der Unterlage wurde dieser nicht explizit erwähnt, da die Baubeschlussvorlage innerhalb der Verwaltung Vorlauf hat, bevor diese die Gremien erreicht.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen. **Herr Feigl** bat um Abstimmung der Beschlussvorlage.

**zu 4.4 Baubeschluss Umgestaltung und Neuverlegung des Brödelgrabens, Stadtteil Dörlau und Genehmigung einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung im Finanzhaushalt für das Haushaltsjahr 2020 im Fachbereich Bauen
Vorlage: VII/2020/01524**

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt die Realisierung der Umgestaltung und Neuverlegung des Brödelgrabens.
2. Der Stadtrat beschließt eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung (VE) für das Haushaltsjahr 2020 im Finanzhaushalt für die Investitionsmaßnahme:

PSP-Element 8.55201011 Brödelgraben

Finanzpositionsgruppe 785* Auszahlungen für Baumaßnahmen in Höhe von 784.300 EUR.

Die Deckung erfolgt aus folgender Verpflichtungsermächtigung:

PSP-Element 8.54101129 Paul-Suhr-Straße (HHPL Seiten 138, 617, 1251, 1269)
Finanzpositionsgruppe 785* Verpflichtungsermächtigung für Baumaßnahmen in Höhe von
784.300 EUR.

**zu 4.5 Bebauungsplan Nr. 188 Kröllwitz, Wohnbebauung Wildentenweg -
Aufstellungsbeschluss
Vorlage: VII/2020/01505**

Auf Antrag der CDU-Fraktion Stadt Halle (Saale) wurde ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Feigl

Herr Loebner wird erstmal in die Vorlage einführen, bitte sehr.

Herr Loebner

Also, es handelt sich hier um ein Vorhaben, was auch eine gewisse bewegte Planungsgeschichte schon hat, intensiv Gegenstand von Zukunftswerkstätten gewesen ist und auch intensiven Abstimmungen zwischen der Verwaltung und der BI. Und es gab ja in der Einwohnerfragestunde da auch entsprechend Hinweise und Fragen dazu.

Ich habe jetzt hier zwei Zustände. Und links sehen Sie den jetzigen Gestaltungsentwurf, auf dessen Grundlage dann mit einer entsprechenden Vergrößerung auch die Baufenster und der Bebauungsplan entwickelt werden soll. So ist jedenfalls mal die Ausgangslage. Das Verfahren an sich ist auch offen, das heißt, man muss immer sagen, wir sind am Beginn eines Planungsprozesses, wir haben einen Aufstellungsbeschluss; wie das dann am Ende wirklich genau aussieht, wird auch der weitere Planungsprozess zeigen. Zum einen die Öffentlichkeit, die sich hier auch zweimal noch zu Wort melden kann, wie auch die sogenannten Träger öffentlicher Belange, wozu auch im wesentlichen Institutionen und Behörden gehören, die zum Beispiel das Thema Naturschutz oder Wasser verantworten.

Der größte Unterschied der Planungen sozusagen, die vor der Situation der Abstimmungen stattgefunden haben, sehen Sie, dass Sie hier eine zweihüftige Erschließung sehen. Das ist hier die Grenze zum Landschaftsschutzgebiet. Dem ist man jetzt dahingehend gefolgt, den Hinweisen der BI, dass es nur noch eine einhüftige Erschließung ist. Das bedeutet natürlich im Grunde genommen einen erhöhten Erschließungsaufwand für weniger Häuser. Das heißt also, auch im Verhältnis von zu versiegelnder Fläche zur eigentlichen Bebauungsdichte ist es schlechter. Der große Vorteil seitens der Bürgerschaft wird eben halt gesehen, dass man hinsichtlich des Landschaftsschutzgebietes hier nochmal weiter abrücken kann an der Stelle. Dem ist man auch gefolgt.

Und Sie sehen auch hier an dieser Stelle, sozusagen, nochmal geringere Dichten und in diesem Bereich sehen Sie jetzt hier eine Zuwegung, die entlang dieser beiden Bestandsgrundstücke, also hier einmal durchgeht. Das hat man auch beseitigt, also die haben jetzt da keine weiteren Sorgen, dass da durch oder entlang ihrer Grundstücksgrenzen Zufahrten sind. Das wird jetzt einfach über diesen Stich hier angebunden.

Ein weiteres Thema, das hat auch mit einen der vielen Fragen zu tun, es gibt tatsächlich geschützte Biotope. Das sind also im Wesentlichen Gehölzstrukturen, die sich in diesem Bereich bewegen und auch hier. Es steht ja auch in der Vorlage drin, dass es, wenn wir das Verfahren weitermachen, es am Ende darum geht, mit der Unteren Naturschutzbehörde hier einen entsprechenden Lösungsvorschlag zu entwickeln, der da heißt, entweder würde man auf die Bebauung verzichten oder es gibt eine entsprechende Kompensation. Schon die Planung hier an dieser Stelle versucht, da etwas kompensatorisch darauf einzugehen, indem, Sie sehen hier die direkte Erschließung zum Wildentenweg stattfindet, jetzt hier über eine Stichstraße keine direkte Zuwegung mehr vom Wildentenweg ist und somit auch die Gehölzstrukturen von der Bebauung da nicht mehr weiter beeinflusst werden und man sie zu

einem großen Teil vermutlich auch stehen lassen kann. Das ist auch nicht, sozusagen von der Effizienz her, wieder habe ich quasi eine doppelte Erschließung an der Stelle. Aber das ist eben die Frage vom Ausbalancieren und Kompromisse finden, was ja auch irgendwo da unser Handwerk ist.

Ja und ein weiterer Kritikpunkt ist ja die, sind diese vier Wohneinheiten, die innerhalb einer als Wald bezeichneten Fläche oder festzusetzenden Fläche hier geplant sind. Hier muss dann ganz formal Waldausgleich hergestellt werden. Dieser Waldausgleich soll gleich hier benachbart stattfinden und dort zu einer geschlossenen Waldfläche führen. Hier hat es, das ist zwar rechtlich irrelevant, aber durch Sturmereignisse gibt es auch nicht mehr so viele Bäume. Das ist das eine. Und zum anderen, man hat das nochmal optimiert, das sehen Sie, und hat sie auch dort positioniert, wo jetzt schon kaum Bäume stehen und sehen Sie, dass dann der eingegrünte Charakter, den man auch bei Googlemaps hier ganz gut in diesen Bestandssituationen sehen kann, der soll auch weiterhin erhalten bleiben.

Ja, das sind die wesentlichen Punkte. Wir haben das, denke ich, dargestellt, ganz offen auch die Diskussionen und auch die Dissenspunkte, die bestehen. Wir haben es leider nicht vermocht, anders bei beim Sandbirkenweg hier wirklich einen Konsens zu erzielen in den letzten Punkten und daher ist es jetzt der Zeitpunkt, wo Sie einfach auch gefordert sind, eine Entscheidung zu treffen.

Herr Feigl

Als erstes habe ich Herrn Schied, danach Herr Dreher.

Herr Schied

Ich hätte erstmal zwei kleine Fragen zum Anfang. Also, dass mit der intensiven Abstimmung, ja wann ist denn das passiert? Also wir haben das ganz anders wahrgenommen. Und zweitens: Wenn ich das jetzt mal durchrechne, gibt es natürlich hinten die zweite Reihe nicht mehr und es ist vielleicht ein besserer Übergang zum Landschaftsschutzgebiet, aber insgesamt sind es doch genauso viele Gebäude wie vorher und von der Fläche her ändert sich ja im Grunde genommen nichts oder habe ich mich jetzt komplett verguckt?

Herr Loebner

Also die erste Frage. Ich persönlich habe an zwei Abstimmungen teilgenommen, die an meinem Tisch oder an dem Tisch des Oberbürgermeisters, unabhängig jetzt von der Zukunftswerkstatt, stattgefunden haben und mein Kollege bei mir im Fachbereich war auch mehrfach gefordert, da kann ich jetzt nicht genau die Zahl sagen, aber es gibt auch Protokolle. Also wir haben uns da schon intensiv mit der Bürgerinitiative und den Vertretern dazu auch abgestimmt.

Zweite Frage ist, ja das ist grob, ich habe jetzt nicht nachgezählt, das muss ich gestehen, eine ähnliche Anzahl von WE. Auch hier haben wir im Prinzip einen Zielkonflikt zwischen zwei Themen: das eine ist, natürlich haben wir eine bestehende Infrastruktur, es ist ja nicht so, dass der Bereich nicht komplett bebaut wäre, sondern, er hat sozusagen schon Zufahrtsstraßen, über deren Zustand man sich ja auch nochmal Gedanken machen muss in der weiteren Planung und auch schon in der Vergangenheit gemacht hat und deshalb heißt eine gewisse Mindestdichte durchaus auch, sorgsam mit dem Boden umzugehen. Also das ist ja auch eins der großen Ziele der Bundesgesetzgebung, es gibt ja dieses 30 Hektar-Ziel, ich glaube, momentan sind wir wohl bei 50 Hektar, die da pro Tag versiegelt werden, da wieder runterzukommen. Auf der anderen Seite führt Dichtheit auch zu Nutzungsintensitäten, die entsprechende Konflikte herbeirufen und sage ich mal, irgendwo dazwischen muss man sich dann auch entscheiden. Und hier ist der Vorschlag, dass man die Dichte jetzt nicht wahnsinnig nach unten schraubt, weil dann die Erschließungskosten ggf. nicht mehr finanzierbar sind, weil es schlicht keine Käufer gibt, für solch teuren Grundstücke in der Stadt Halle oder man hier ein Maß findet, wo auf dem Immobilienmarkt auch eine Nachfrage

bedient wird, die ansonsten auch noch ein bisschen weiterzieht und wesentlich mehr Ressourcen dadurch beansprucht.

Herr Schied

Also kann man feststellen, es hat sich im Grunde genommen in punkto Bebauungsdichte nichts geändert, es wurde nur alles ein bisschen umgeordnet, aber die Fläche, die dann dort bebaut wird, die bleibt in Summe gleich, ca.

Herr Feigl

Ungefähr. Herr Dreher, bitte.

Herr Dreher

Ich möchte nochmal auf den Flächennutzungsplan zurückkommen, von dem war ja die Rede und der soll ja auch im Rahmen dieses Verfahrens geändert werden. Der Flächennutzungsplan ist ja auch ein Behörden verbindliches Instrument, er ist das Ergebnis eines öffentlich-rechtlichen Beteiligungsprozesses gewesen und genießt aus meiner Sicht da auch einen besonderen Vertrauensschutz. Dieses Vertrauen, auf die Festsetzung des Flächennutzungsplans jetzt auf Grund von einzelnen Interessen immer wieder nachzugeben, halte ich für sehr falsch. Insbesondere betrifft dies die Festsetzung „Wald“, die Herr Loebner schon angesprochen hat, die fällt dem zum Opfer, auch wenn da Sturmschäden waren. Die Festsetzung „Wald“ heißt Festsetzung „Wald“ und die Sturmschäden haben damit gar nichts zu tun, die können durch Naturverjüngung oder aktive Aufforstung auch wieder zum Wald werden, das ist das eine.

Zum anderen würde mich nochmal die Abgrenzung zum Landschaftsschutzgebiet interessieren. Ich habe jetzt mal noch die Geometrien aus dem Flächennutzungsplan verglichen, das Landschaftsschutzgebiet ist ja dort nachrichtlich übernommen worden und die Geometrie, wenn ich die beiden übereinanderlege, grenzt das Plangebiet nicht an das Landschaftsschutzgebiet, sondern es geht in das Landschaftsschutzgebiet rein. Vielleicht nicht die Bebauung, aber das Plangebiet ist Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes, wenn ich von der Geometrie des Flächennutzungsplans ausgehe, man braucht die Pläne nur nebeneinander zu legen. Insofern wäre es vielleicht sinnvoll, die Grenze hier tatsächlich mal wirklich einzutragen, vielleicht ist es auch dem Maßstab des Flächennutzungsplans geschuldet, dass die Grenze dort nicht richtig eingetragen ist, aber das Plangebiet befindet sich derzeit nach dem Flächennutzungsplan im Landschaftsschutzgebiet und das war eine andere Aussage in der Beschlussvorlage, dort hieß es: nur angrenzend.

Man kann ja nicht viel tun in der Phase des Aufstellungsbeschlusses, da kann man ja maximal an die Grenzen des Geltungsbereichs ran und das sollte man aus meiner Sicht tun um den Bebauungsplan hier tatsächlich auf die Wohnbaufläche, wie sie im Flächennutzungsplan ist, zu reduzieren und jetzt meine konkrete Frage: Was hieße denn das für das Projekt, wenn man das so tun würde, tatsächlich den Geltungsbereich auf die ausgewiesene, im Flächennutzungsplan ausgewiesene, Wohnbaufläche zu reduzieren? Würde das dann das Aus für das Projekt bedeuten? Das ist meine abschließende Frage, danke.

Herr Feigl

Können Sie das beantworten?

Herr Loebner

Ja, das waren jetzt ganz schön viele Fragen. Also, hier in dieser einen Folie, da sieht man das mal: das ist die Grenze, die hier eingezeichnet ist und die hat sich hier auch nicht geändert. Das ist dieser Versprung an der Stelle. Also ich kann Ihnen versichern, dass wir das Plangebiet enden lassen genau an der Grenze des Landschaftsschutzgebietes. Im

Übrigen ist das ja mehr oder weniger auch eine gewisse willkürliche Festsetzung, es genau da zu haben.

Der Flächennutzungsplan, das werde ich immer wieder betonen, weil, ansonsten haben wir wirklich die Gefahr, dass wir da ein falsches Verständnis entwickeln, der Flächennutzungsplan ist nicht flurstücksscharf, der hat auch eine Maßstäblichkeit in Halle von

1:10 000. Es gibt vergleichbare Städte im Ruhrgebiet, die haben gemeinschaftliche Flächennutzungspläne über 3, 4 Städte hinweg, die haben 1: 50 000. Also, das ist sozusagen dann schwierig, auf dieser Maßstabsebene da genau die Linien zu ziehen. Natürlich ist das heute so, dass auch ein Flächennutzungsplan in einem CAD-Programm gezeichnet wird und dieses CAD-Programm dann eine Pseudogenauigkeit entwickeln würde bis auf den Millimeter. Wir sind ja auch in einem georeferenzierten System. Aber so ist er in seiner rechtlichen Natur nicht zu sehen und das andere ist, dass es genau diese Frage ist, die hier zu entscheiden ist im Stadtrat, ändert man den Flächennutzungsplan oder ändert man ihn nicht.

Wir sind auch in einem Vollverfahren, wie gesagt, der Beschlussvorschlag der Verwaltung sieht das halt vor, das ist nicht Teil dessen. Ich habe Ihnen auch gerade gesagt, sozusagen, in welcher Zielkonfliktlage wir uns bewegen. Also wir haben eine Situation, hier nochmal vier Baugrundstücke ohne hohen Erschließungsaufwand unterzubringen, die ansonsten irgendwo dann auch mit Ackerverlust und den ganzen Themen, die da dran hängen, unterzubringen wären. Oder man macht das nicht und rein rechtlich ist es 100 prozentig korrekt, diesen dann notwendigen Waldausgleich an anderer Stelle zu vollziehen und der wird genau daneben im Landschaftsschutzgebiet, mit einem deutlichen Mehrwert dann auch für das Landschaftsschutzgebiet, auch entsprechend realisiert werden.

Was man vielleicht, was ich ein bisschen vergessen habe, aber es steht auch in der Vorlage drin, wir haben ja jetzt eine Situation, die würde man vielleicht nicht im Bestand als eine geordnete städtebauliche Situation bezeichnen. Also wir haben dort Zufahrtswege, auch hier, die nur schwer den Standards entsprechen, die üblich sind. Wir würden, insofern das jetzt umgesetzt wäre, hätte man verschiedene Vorteile. Also man hätte jetzt eine eindeutige Erschließungssituation, die hier funktionsfähig ist, nicht nur für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge, sondern auch für die, die da wohnen.

Das andere Thema ist, das auch die Bestandsanlieger eine gesicherte baurechtliche Situation bekommen, die zurzeit, muss man ehrlicherweise zugeben, nur schwierig zu beschreiben ist. Das hat auch einen Ausfluss, der ist nicht negativ auf den Bodenwert an dieser Stelle und der Investor hatte sich ja auch bereit erklärt, die Erschließungssituation, was Wasser und Abwasser usw. betrifft, hier von den Bestandsgebäuden eindeutig zu klären. Jetzt ist das bis hin aus der Zeit vor der Wiedervereinigung heraus, sage ich mal, etwas handwerklich gelöst.

Herr Feigl

Ich würde mich mal jetzt kurz einschalten mit zwei Fragen.

Nur eine Bemerkung noch zum Bodenwert. Ich glaube, es ist nicht unsere Aufgabe, dafür zu sorgen oder nicht dafür zu sorgen, dass sich an irgendeiner Stelle Bodenwert verbessert oder nicht verbessert, ich glaube, das kann nicht für uns der Ansatzpunkt sein.

Was ich in der Vorlage nicht gefunden habe, ist, das in den Planungszielen auch ganz klar definiert wurde, dass man die verkehrliche Situation und zwar insbesondere von der, das ist glaube, die Verlängerte Lettiner Straße vorne oder, von dieser Straße aus bis runter, dass diese natürlich noch völlig ungelöst ist und ich denke, wenn man so etwas aufstellt, sollte man auch in den Planungszielen im Grunde genommen schon festsetzen, das man da eine

Verbesserung herbeiführen will und vor allen, wie man sie und von wem man sie herbeiführen möchte.

Das ist das erste, das zweite, was ich gern anmerken würde, ist, danke für die Vorlage, wo jetzt auch im Punkt 8 die Klimawirkung mit vermerkt ist und die finde ich eigentlich sehr aussagekräftig für diese Vorlage. Ich lese mal kurz vor: „Bisher nicht oder wenig versiegelte Flächen können zukünftig erstmalig oder verstärkt bebaut werden, das führt grundsätzlich und regelmäßig zu negativen Klimaauswirkungen“ usw. und usf. deshalb steht dann auch das Kreuzchen bei negativ. Ich finde die Aussagen hier also so erheblich, dass ich Zweifel habe, ob das sozusagen der richtige Schritt an dieser Stelle ist. Wenn er es denn sein sollte, wenn man wirklich an dieser Stelle etwas verbessert, was die verkehrliche Anbindung anbelangt und auch was, sozusagen, die Ordnung der vorhandenen Grundstücke mit einer Erweiterung, dann könnte ich mir das, wenn überhaupt nur vorstellen, nur in diesem Kern dieses Gebietes, das Waldstück, was hier auch mehrfach erwähnt wird, halte ich an dieser Stelle eigentlich für nicht antastbar und müsste in jedem Fall aus dieser Vorlage raus verschwinden, um es überhaupt, also für mich, zustimmungsfähig zu machen.

Das vielleicht erstmal nur zu meinen Anmerkungen jetzt dazu und weitere Wortmeldungen habe ich, Herr Sommer und Herr Schied nochmal.

Herr Sommer

Meine Damen und Herren, die Vorlage ist ziemlich schwierig und hat schon viel Ärger bereitet, wir sollten langsam versuchen, zum Ende zu kommen. Aus meiner Sicht ergeben sich zwei Bereiche, die noch zu klären sind. Das ist einmal die generelle Erschließung. Das gesamte Gebiet hängt ja an dem Wildentenweg, das heißt, es ist eine Sackgasse und wenn dort ein Unfall geschieht, kommt niemand noch zu irgendwelchen Rettungsmaßnahmen im Gebiet, also die Frage eins wäre: Wie erreiche ich überhaupt eine verbesserte Erschließung?

Frage zwei oder Komplex zwei bezieht sich eigentlich auf den Sachverhalt, der bisher überhaupt nicht erwähnt wurde. Wir befinden uns hier bei den Erweiterungsabsichten nach dem Baugesetzbuch § 35 eindeutig im Außenbereich und dort ist keine Bebauung zulässig. Ich frage mich, wie wir dazu kommen, von uns aus, aus großzügigen Überlegungen heraus, hier doch fast die Hälfte der Neubebauung im Außenbereich anzusiedeln. Also wenn wir dort etwas machen könnten, dann wäre lediglich eine Verdichtung innerhalb der bebauten Abschnitte sinnvoll, auch nur dann möglich. Wir müssten also den Flächennutzungsplan ändern, wurde mehrfach gesagt und meiner Meinung müsste ja eine intensive weitere Planungsarbeit erfolgen, um überhaupt zu einem vernünftigen Ergebnis zu kommen.

Deshalb mache ich den Vorschlag hier, erst die Änderung des Flächennutzungsplanes zu erreichen, um dann hier weiter zu bauen. Also nicht umgekehrt vorzugehen, wir planen schon Bauten, versuchen für viele Leute vielleicht hier irgendwie eine Zukunft auf das Papier zu bringen, die dann nachher vielleicht nicht realisierbar ist. Also wir schieben hier die Bebauung in das Landschaftsgebiet mit oder ohne Überschreitung der Grenze, das ist eine ziemlich willkürliche Entscheidung. Diese Entscheidung bedeutet auch unter Umständen, dass die Nächsten kommen und man sagt: Ja, wenn man diese Reihe baut, warum kann man dann nicht noch weitere Bebauung machen? Da gibt es jetzt damit keine klare Abgrenzung mit diesen Bebauungsvorschlägen.

Also meine oder unsere Meinung ist, solange durch weitere planerische Überlegungen diese Änderung des FNP nicht möglich ist und die wird schwer, weil wir nicht nachhaltig bauen, wir gehen nur in die Landschaft rein, das Gegenteil wird gerade überall verfolgt, so, dass wir aus dieser Sicht der Vorlage nicht zustimmen können, danke.

Herr Feigl

Habe ich da jetzt so ein bisschen Vertagung heraus gehört oder?

Herr Rebenstorf
Nein, Herr Loebner.

Herr Feigl

Gut, überlegen Sie nochmal.

Herr Schied, nein, zunächst erstmal Herr Loebner. Moment, Entschuldigung.

Kurz Herr Loebner nochmal dazu.

Herr Loebner

Also, ich suche gerade. Es könnte sein, dass uns hier tatsächlich ein Fehler unterlaufen ist, indem wir das nicht weiter erwähnt haben, aber. Also Herr Sommer wir sind ja Kollegen, ja also langerfahrene Stadtplaner auch im bundesdeutschen Recht. Selbstverständlich machen wir das Parallelverfahren und in meinen Augen macht es jetzt einfach Sinn über den jetzt doch schon konkreten Entwurf hier eine Entscheidung herbeizuführen und dann im Parallelverfahren die Anpassung eines Flächennutzungsplans vorzunehmen, als umgekehrt, den Flächennutzungsplan erst, der fast genauso lange braucht, wie der eigentliche Bebauungsplan und dann sich doch darüber zu streiten, wie groß es am Ende ist. Und das wir Außenbereichsfläche beplanen ist jetzt nichts so schrecklich Neues, es ist auch schon zu der Zeit, als Sie verantwortlich waren, passiert und der Bebauungsplan ist ja gerade das Instrument aus dem Außenbereich, keinen Innenbereich in dem Sinne des § 34, sondern es ist ja dann, sozusagen nach § 30 dann eindeutig geklärtes Baurecht an der Stelle zu schaffen. Vor dem Hintergrund ist das jetzt rechtlich nicht das Argument, sondern man müsste an der Stelle jetzt einfach inhaltlich diskutieren und das haben Sie ja auch gesagt: Wollen wir an dieser Stelle eine weitere Bebauung oder wollen wir das nicht?

Das Pro dafür, in dem Pro oder Contra, kann ich sagen, dass die Stadt Halle auch überdurchschnittlich stark im Vergleich zu ähnlichen Großstädten wie jetzt Chemnitz, Erfurt, Magdeburg auch Leipzig, von dem Abfluss von jungen Familien in das Umland betroffen ist. Also, wir haben so eine Suborganisierungswelle, weil es auch im Umland sehr preiswert und sehr viel entsprechende Bauflächen gibt und vor dem Hintergrund sehen wir hier eine Chance, dass wir entsprechend attraktive Bauflächen auch in der Stadt anbieten können.

Die Frage der Verkehrsanbindung haben wir in der Zukunftswerkstatt mit einem eigenen Verkehrsgutachten für gesamt Kröllwitz auch nochmal dargelegt. Das kann man auch, denke ich, immer noch im Internet abrufen und in dieser Auswirkung, die im Übrigen auch nochmal Gegenstand der Auseinandersetzung werden wird, planerischer Art, weil im B-Plan-Verfahren wird festgestellt, dass es logischerweise zu einem Verkehrsaufwuchs kommt, das aber bewältigbar ist.

Herr Schied

Das wäre jetzt auch meine Frage gewesen wegen § 35 Außenbereich, ob das nicht unter das Thema „Splittersiedlung“ fällt oder wir verfestigen da ja was, wir erweitern da was, wir vergrößern was und schaffen da vielleicht ja perspektivisch noch was.

Aber worauf ich hinaus wollte: Das Thema Wald, also Sie können sich vielleicht vorstellen, wenn das jetzt ein bisschen mehr Öffentlichkeit bekommt, dann kriegen Sie garantiert eine ganze Menge Gegenwind, wenn da , sagen wir mal, jetzt weiter bekannt wird, dass da dieses Waldstück weggeholt werden soll weitestgehend, nicht vollumfänglich, es bleiben ein paar Bäume stehen, wird jetzt mal gesagt, fällt doch mal der eine oder andere um und es gibt, meines Erachtens wird es ordentlich Ärger geben, auch unter dem Thema Klima und und und...also ich sehe das ziemlich problematisch und ich wollte jetzt erstmal eine Vertagung beantragen, da ich glaube, wir müssen uns da in der Fraktion nochmal näher unterhalten und deshalb beantrage ich jetzt mal eine Vertagung.

Herr Feigl

Wir haben einen Geschäftsordnungsantrag auf Vertagung.

Herr Rebenstorf hält die Gegenrede.

Herr Rebenstorf

Ich möchte die Stadträte bitten, der Vertagung nicht zuzustimmen, sondern, wir sind jetzt seit Jahren da dran, an dieser Stelle eine Entscheidung herbeizuführen und deswegen sind wir heute hier. Sie sind die Stadträtinnen und Stadträte und ich bitte, dass Sie heute eine Entscheidung treffen, wie es mit dem Plangebiet weitergehen soll.

Herr Feigl

Du hast einen Geschäftsordnungsantrag auf Vertagung gestellt, den ich jetzt abstimmen lasse. Ich frage die Stadträtinnen und Stadträte, wer dem Geschäftsordnungsantrag so zustimmen kann, den bitte ich jetzt um das Handzeichen.

Eins, zwei, drei, vier, fünf. Die Gegenstimmen? Eins, zwei, drei, vier, fünf. Das ist mit Patt abgelehnt.

Dann diskutieren wir weiter. Ist das eine Wortmeldung?

Herr Schied bitte.

Herr Schied

Wir haben zu diesem Thema schon diskutieren wollen, da wurden wir immer abgeschmettert und dann hieß es, Sie kommen dann noch dran, Sie haben dann noch Zeit und jetzt muss es auf einmal ganz schnell gehen. Das finde ich echt...

Herr Feigl

Herr Rebenstorf und dann nachher...

Herr Rebenstorf

Nein Herr Schied, es geht nicht darum, dass es hier schnell geht. Es geht darum, dass wir in ein formales Planverfahren eintreten, dass wir es eben in geordnete Bahnen lenken, dass wir all die Themen, die da sind, die Sie angesprochen haben, die auch die Bürgerinitiative auch nochmal angesprochen hat, dafür gibt es das Instrument des B-Plan-Verfahrens. Im B-Plan-Verfahren...

Zwischenrufe unverständlich

Herr Rebenstorf

Ja, dann sagen Sie es auch der Öffentlichkeit, dass es so ist.

Und deswegen bitte ich nochmal darum, dass heute ein Aufstellungsbeschluss für den B-Plan gefasst...

Zwischenrufe unverständlich

Herr Rebenstorf

Dann hat es sich.

Herr Bernstiehl

Vorschlag zur Güte.

Dieser Stadtrat muss ja auch mal irgendwann in der Lage sein, eine Entscheidung zu treffen. Wir sind ja heute nur im Planungsausschuss, das heißt, wir könnten hier einen Beschluss fassen, heute, der wahrscheinlich, ich würde mal prognostizieren, sowieso mit einem Patt ausgeht, dann läuft diese Beschlussvorlage auf den Stadtrat zu und Herr Schied, dann können Sie ja dort Ihren Vertagungsantrag nochmal stellen, vielleicht gibt es da ja andere Mehrheiten. Vielleicht gibt es aber auch die Möglichkeit, dort dieser Beschlussvorlage entweder zuzustimmen oder zu beschließen oder eben abzulehnen. Aber ich finde, es gebührt auch den Bürgern und denjenigen, die jetzt hier lange genug geplant und im Gewissen oder im Ungewissen waren, auf beiden Seiten jetzt mal hier eine Entscheidung

herbeizuführen, deswegen wäre mein klares Dafürhalten, heute hier einen Beschluss zu fassen, mit den Möglichkeiten, die Sie dann noch im Stadtrat haben, anstatt diese Vorlage jetzt hier noch in Sankt Nimmerleinstag zu ziehen, denn die Argumente sind ausgetauscht, es wird sich nichts mehr ändern. Die Verwaltung hat etwas vorgelegt, Herr Loebner hat gesagt, wir sind der Stadtrat, wir müssen entscheiden und wenn Sie mit der Vorlage nicht zufrieden sind, dann können Sie zum Stadtrat auch immer noch einen Änderungsantrag stellen, aber bitte lassen Sie uns jetzt hier abstimmen.

Zwischenruf von Herrn Schied unverständlich

Herr Feigl

Herr Schied, bitte nicht dazwischenreden.

Gibt es weitere Wortmeldungen? Das sehe ich jetzt hier nicht.

Das war jetzt auch so ein schönes Schlusswort von Herrn Bernstiel, dann kommen wir jetzt.... Bitte sehr.

Herr Dr. Ernst

Ich muss da vielleicht ganz kurz nochmal nachfragen zum Thema Biotop. Da waren ja zwei Biotop genannt und auch im weiteren Planverfahren dann die in Aussichtstellung der Unteren Naturschutzbehörde das dann aufzulösen.

Mir fehlen jetzt persönlich die Erfahrungen für solche Aufhebungen. Wurde das in der Vergangenheit schon praktiziert? Ist das Stand, praktischer Stand, so dass das ohne weiteres möglich ist? Wie wäre da die Einschätzung?

Herr Feigl

In der Regel wird das im Planverfahren gemacht, aber ich gebe das nochmal an Herrn Loebner weiter, der es noch besser erklären kann als ich.

Herr Loebner

Erst noch eine kurze Berichtigung: Unter Punkt 5, übergeordnete Planung, finden Sie das mit dem FNP-Änderungsverfahren im Parallelverfahren, das haben wir doch nicht vergessen, und das zweite Thema ist, das, also die untere Naturschutzbehörde muss dann unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten entscheiden, ob es zu einer Kompensation, das heißt, entsprechend in den Eingriffsausgleichsregelungen dann auch eine Lösung gefunden wird, dass an anderer Stelle oder in einer anderen Art und Weise durch Festsetzungen das entsprechend kompensiert werden kann oder ob das so hochwertig einzuschätzen ist. Das würde dann dazu führen, dass dann die vorhin diskutierte Dichte sich an der Stelle doch wieder reduziert. Das ist aber, sagen wir jetzt, noch eine offene Entscheidung.

Herr Feigl

So, dann sehe ich jetzt keine weiteren Wortmeldungen und würde zur Abstimmung kommen. Dann frage ich zunächst die sachkundigen Einwohner, wer kann der Vorlage so zustimmen? Den bitte ich um das Handzeichen. Das sind zwei. Die Gegenstimmen? Das sind fünf, damit wäre dem nicht zugestimmt.

Die Stadträtinnen und Stadträte, wer kann der Vorlage so zustimmen? Den bitte ich um das Handzeichen. Das sind vier, fünf. Die Gegenstimmen? Eins, zwei, drei, vier und die Stimmenthaltungen? Wie bitte?

Frau Winkler

Enthaltung.

Herr Feigl

Enthaltung. Bei fünf Ja-Stimmen, vier Nein-Stimmen und einer Enthaltung ist der Vorlage so zugestimmt worden.

Herr Rebenstorf

Ich will nochmal ganz kurz erinnern. Es ist jetzt kurz nach 7, wir sind immer noch an die drei Stunden gehalten und wir haben ja mindestens noch einen wichtigen Punkt, der auf der Tagesordnung steht.

Ende Wortprotokoll

**zu 4.5 Bebauungsplan Nr. 188 Kröllwitz, Wohnbebauung Wildentenweg -
Aufstellungsbeschluss
Vorlage: VII/2020/01505**

Abstimmungsergebnis SKE: **mehrheitlich abgelehnt**

Abstimmungsergebnis SR: **mehrheitlich zugestimmt**

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB den Bebauungsplan Nr. 188 „Kröllwitz, Wohnbebauung Wildentenweg“ aufzustellen.
2. Der Geltungsbereich umfasst die in der Anlage 2 zu diesem Beschluss dargestellten Flächen.
3. Der Stadtrat billigt die in der zusammenfassenden Sachdarstellung und Begründung genannten Planungsziele.

**zu 4.6 Baubeschluss Dünnschicht Reideburger Straße
Vorlage: VII/2020/01526**

Es gab keine Wortmeldungen. **Herr Feigl** bat um Abstimmung der Beschlussvorlage.

**zu 4.6 Baubeschluss Dünnschicht Reideburger Straße
Vorlage: VII/2020/01526**

Abstimmungsergebnis SKE: **einstimmig zugestimmt**

Abstimmungsergebnis SR: **einstimmig zugestimmt**

Beschlussempfehlung:

Der Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben beschließt die Realisierung der Maßnahme Dünnschicht Reideburger Straße zwischen der Schwerzer Straße und der Grenzstraße.

**zu 4.7 Änderung des Baubeschluss EFRE-Radweg Nordstraße zwischen dem Stadtteil Halle/Lettin und der Dölauer Straße vom 27.11.2019 (Vorlagen-Nummer: VII/2019/00068)
Vorlage: VII/2020/01710**

Frau Winkler sagte, dass in der Vorlage erwähnt wird, dass die Planung der EFRE Radweg Waldstraße eingestellt wird und ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss. Sie fragte nach der Umsetzung des Projekts und welche Kostenaufwüchse finanziell am stärksten ins Gewicht fallen.

Herr Rebenstorf antwortete, dass der Radweg Waldstraße weiterverfolgt wird und eine Durchführung des Planfeststellungsverfahrens stattfindet. Eine neue Finanzierung wird erfolgen.

Frau Foerster nahm Bezug auf Frau Winklers Frage und antwortete, dass die einzelnen Kosten in der Beschlussvorlage dargestellt sind. Ein bestimmter Kostentreiber ist nicht enthalten. Sie ergänzte, dass für die Nordstraße der Bewilligungsbescheid für die höheren Kosten vorliegt.

Herr Feigl bat um Erläuterung zu den Kosten der Neupflanzungen.

Frau Foerster antwortete, dass durch verstärkte Trockenheit der letzten Jahre, mehr auf Nachpflanzungen zu achten ist. Die untere Naturschutzbehörde hat dazu Vorgaben gemacht, welche Sorten gepflanzt werden sollen. Auch kostenintensivere Sorten sind enthalten.

Herr Feigl fragte, ob es dazu eine Leitlinie gibt.

Frau Foerster antwortete, dass es keine Leitlinie gibt, welche Pflanzen angepflanzt werden, aber von der Naturschutzbehörde festgestellt wurde, dass sich bestimmte Sorten für die Klimazone besonders eignen.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen. **Herr Feigl** bat um Abstimmung der Beschlussvorlage.

**zu 4.7 Änderung des Baubeschluss EFRE-Radweg Nordstraße zwischen dem Stadtteil Halle/Lettin und der Dölauer Straße vom 27.11.2019 (Vorlagen-Nummer: VII/2019/00068)
Vorlage: VII/2020/01710**

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: mehrheitlich zugestimmt

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat beschließt die Änderung des Baubeschlusses mit der Vorlagen-Nummer: VII/2019/00068 für den Ausbau einer Radwegeverbindung im Zuge der Nordstraße zwischen dem Stadtteil Halle/Lettin und der Dölauer Straße auf einer Länge von ca. 1.650 m mit fortgeschriebenen Gesamtkosten in Höhe von 3.464.460,00 Euro.

zu 4.8 Parkgebührenordnung der Stadt Halle (Saale) **Vorlage: VII/2020/01416**

Auf Antrag der CDU-Fraktion Stadt Halle (Saale) wurde ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Otto

Herr Vorsitzender meine Damen und Herren, unsere Gebührenordnung passiert auf den Vorgaben des Landes, das wir nach wie vor diese Obergrenze haben von 50,- Cent pro halbe Stunde, die wir nicht überschreiten können. Derzeit haben wir zwei Zonen, Neustadt als Zone 2, wo 25,- Cent die halbe Stunde Gebühren anfallen und im Stadtbereich. Die Gebühren entsprechen also den heutigen Marktbedingungen, wenn man sich die Preise vom ÖV ansieht und von Parkhäusern überhaupt nicht mehr. Die sind also deutlich zu gering, um diese Wirkung die die Straßenverkehrsordnung die Verwaltungsvorschrift vorgibt.

Nach der Erhöhung der Verfügbarkeit von Parkplätzen und des Parkumschlages und da etwas zu erreichen, weil die Kosten eben zum Vergleich zu anderen Angeboten zu gering sind. Wir haben in der Hoffnung, dass das Land diese Festsetzung einmal revidiert. Es sind schon 3 Zonen vorgesehen, einmal die Altstadt, wo solche Gebühren so weit wie man dort dann parken kann, am höchsten sind. Die übrige Innenstadt und Zentrum Neustadt aber eben auch die Option im übrigen Stadtgebiet Gebühren zu erheben.

Eine sogenannte Zone 3 und auch die Zeiten ausgeweitet. Hier sieht man einen Kostenvergleich mit ÖV-Fahrkarten, Angebote der Parkhäuser und die Erhöhung der Gebührensätze bei den Tageskarten. Die Stundenkarten können wir zurzeit nicht anheben und was neu ist, die Möglichkeit Wochenkarten oder Monatskarten anzubieten. Da steckt insbesondere die Überlegung dahinter, in Gebieten wo wir sehr sehr hohen Parkdruck haben und Bewohnerparken nicht geht, weil sich dort die Bewohner selber immer weg stehen, wir also kaum Fremdparker haben, trotzdem durch die Gebühren dafür zu sorgen, dass Leute die ihr Auto täglich gebrauchen und einen besseren Parkplatz kriegen, in dem Leute verdrängt werden, die ihr Auto nur sehr sehr selten nutzen.

Das ist also ein ähnliches Prinzip eigentlich wie beim Kurzzeitparken, wie es die Verwaltungsvorschrift ja auch zulässt. Das Prinzip soll eigentlich sein, das ich ein größeres Gebiet habe, was mehr Straßen umfasst und wenn ich dort wegfahre, ich irgendwo in dieser Straße dann hoffentlich wieder ein Parkplatz kriege in dieser Woche oder in diesen Monat. Es besteht keine Parkplatzgarantie, sondern ich kaufe diese Karte. Ich kann mein Auto die ganze Zeit dort stehen lassen und kann ähnlich wie ein Anwohnerparkausweis aber auch wegfahren in der Hoffnung, dass ich dort wieder einen Parkplatz kriege.

Das Ganze ist nicht so, dass wir jetzt das ganze Stadtgebiet damit mit Gebühren belegen, sondern weiterhin ist da also eine Einzelfallprüfung erforderlich und nur dort wo kein ausreichender Parkraum vorhanden ist und entsprechende Wirkung auf diesen ruhenden Verkehr im Umfeld geprüft werden, kann das angewendet werden. Es wird sich also an den Gebieten die bewirtschaftete werden erstmals nicht allzu viel ändern. Wir werden aber nach und nach in einem längeren Prüfprozess die gesamte Stadt unter die Lupe nehmen, um dort nachzusteuern und die Gebühren, wo nötig und möglich, eventuell ausweiten.

Herr Feigl

Dankeschön. Gibt es dazu eine Nachfrage. Herr Bernstiel.

Herr Bernstiel

Zunächst einmal wundere ich mich natürlich, dass diese Vorlage jetzt kommt bevor wir über die wahrscheinlich spannendste Vorlage sprechen wollen, über die autoarme oder vermeintliche autoarme Altstadt. Ich kann nicht ganz nachvollziehen, warum sich das vielleicht nicht noch ein bisschen nach hinten verschiebt, weil Sie ja selber in ihrem Konzept ja davon sprechen, dass ja der attraktive Parkraum der dann noch da ist oder nicht mehr da ist, entsprechend bewirtschaftet werden soll. Das ist nur eine Anmerkung. Ich habe zwei konkrete Nachfragen, und zwar einmal, schreiben Sie in das Konzept rein, in der Zone 1, dass es sozusagen 50,- Cent pro halbe Stunde kosten soll.

Dann schreiben Sie ein bisschen später, dass ausgerechnet in der Zone 1, also in der Altstadt, eine Mindestparkdauer von einem Euro vorgeschrieben ist. Was heißt das im Endeffekt, dass mindestens 1 Stunde auch geparkt werden muss. Ich möchte denjenigen sehen, der für einen Euro ein Ticket zieht und dann eher fährt. Deshalb wäre da meine konkrete Nachfrage, ob diese Ausnahmeregelung überhaupt Sinn macht und ob es nicht eher vom Vorteil wäre, zu sagen super, wenn ich für 50,- Cent eine halbe Stunde parken kann, um zur Wäscherei zu gehen und ein Ticket abzuholen, wie auch immer, ich dann wieder wegfahre.

Ich halte diese Mindestparkdauer bzw. den Mindestparkpreis von einem Euro, den halte ich für Kontraproduktiv und die zweite Nachfrage ist. Sie schreiben bei Großveranstaltungen darf von diesen Gebühren abgewichen werden und gegebenenfalls höhere Gebühren erhoben werden. Da erschließt sich mir der Sinn nicht.

Nach meinem Verständnis machen wir ja eine Großveranstaltung, um möglichst viele Menschen in unsere Stadt zu holen, hierher zu locken, ja auch mit dem Auto und dann sagen wir aber als Dankeschön, das sie hierhergekommen sind, erheben wir nochmal zusätzlich die Gebühren und nehmen den Menschen damit wieder Geld aus der Tasche, was sie dann eigentlich hier in der Innenstadt bzw. bei der Veranstaltung, die sie besuchen sollen, ausgeben sollen. Das sind für mich zwei unlogiken, die ich nicht verstehe und die hätte ich gerne einmal erklärt. Danke.

Herr Feigl

Das Beispiel für eine Wäscherei finde ich niedlich. Wer möchte darauf antworten?
Herr Otto bitte.

Herr Otto

Zur ersten Frage, das haben wir schon so übernommen aus der Historie. Der Hintergedanke ist eben gerade, dass diese kurzen Fahrten möglichst unterbleiben und wir haben ja gerade in der Altstadt schon bisher versucht durch Bewohnerparken usw. den Parkumschlag zu reduzieren. Wir haben da eben geschafft trotz der ca. 6.000 Bewohner einen relativ geringen Verkehr jetzt hier zu erzögen. Gerade Kurzzeitparken z.B. Brötchentaste. Wir wollen ausdrücklich nicht, dass die Leute zum Brötchen kaufen, in die Altstadt fahren.

Das Zweite ist, bei Großveranstaltungen ist das ein Kann, also wir erhalten uns die Option offen, bisher wird das nicht weiter genutzt. Es gibt aber durchaus auch Städte, auch Großstädte, wo es eben bei Großveranstaltungen recht rigoros Konzepte gibt. Wo durchaus die Veranstaltung dadurch eher gewinnt, dass man nicht bis ranfährt und dann alles zugestellt usw. und die Leute kommen trotzdem. Mal gucken wie es sich weiterentwickelt. Diese Option wollen wir uns einfach offenlassen und wie gesagt, mit kann nicht mit muss größere und mehr Parkgebühren zu erheben. Zurzeit geht es ja zu mindestens im Stundenbereich sowieso nicht, aufgrund der Beschränkung.

Herr Feigl

Herr Schaper bitte.

Herr Schaper

Vielen Dank. Ich gehe gleich einmal auf das Argument von Herrn Otto ein. Brötchen kaufen innerhalb von 30 min. Also ich fahre auch in die Stadt und mache dort ein Umsatz von 300,- Euro und brauche genauso meine Mindestparkdauer von einer halben Stunde also dieses Argument lasse ich für mich nicht gelten. Ich fange einfach mal von vorne jetzt an. Ich habe es einfach nochmal aufgegriffen.

Wir haben im Haushalt 2019 2,5,- Millionen und im Haushalt 2020 3,7- Millionen Einnahmen veranschlagt aus Parkgebühren. Die waren nicht untersetzt mit irgendwelchen Projekten oder mit genauen Dingen wie wir das erreichen wollen, sondern die waren einfach mal drinnen. Wir gehen einfach mal davon aus, wir müssen diese 3,7,- Millionen jetzt irgendwie erreichen. Jetzt haben wir als zweiten Punkt Thema was danach kommt, die weitestgehend autofreie Innenstadt, ich spreche das ungern aus. Das heißt, wir verlieren Parkplätze und wir müssen jetzt mit den restlichen Parkplätzen die wir irgendwo haben, trotzdem noch auf diese 3,7,- Millionen kommen. Jetzt ist es natürlich wieder einfach, den Autofahrer zu belangen und wir versuchen jetzt mit der Erhöhung von Parkgebühren auf dieses Geld zu kommen.

Jetzt ist für mich aber auch noch eine Unlogik dabei, wenn ich Preise erhöhe, dann Sorge ich ja im Endeffekt dafür, dass Leute sich vermutlich dann auch woanders ein Parkplatz suchen, in nicht bewirtschafteten Bereichen. Ich Sorge dann auch wieder dafür, dass ich Verkehr verlagert und in meinem Verständnis soll Parkraumbewirtschaftung dafür da sein, dass ich ein Ausgleich schaffe zwischen den gewollten oder benötigten Parkplätzen und den vorhandenen Parkplätzen schaffe und deshalb ist das für mich nicht nachvollziehbar.

Und noch ein Punkt, wo ich vielleicht nachfragen würde an die Verwaltung. Laut Konzept, soweit ich mich da richtig erinnere, steht drin, dass auch Parkplatzgebühren abhängig von der Lage entschieden werden sollen. Jetzt ist natürlich eine Lage in Halle Neustadt, die den gleichen Wert hat, wie eine Lage in der Innenstadt. Wenn ich jetzt sehe, dass Parkgebühren in der Nähe der Stadtverwaltung in Halle Neustadt, wo sich viele Bildungseinrichtungen befinden, wo also viele Schüler dort hinkommen und parken wollen. Halle Neustadt hat ja keinen großen Parkplatz, sondern diese Schüler werden dann in andere Gebiete ausweichen, weil sie diese Preise nicht bezahlen können oder bezahlen wollen, ist das auch dort mitbedacht worden oder ist das extra so reingeschrieben wurden, dass auch dort die Gebühren in dem Maße erhöht werden und die Einnahmen dort auch generiert werden sollen. Das wäre meine Frage.

Herr Otto

Also erstmal grundsätzlich, auf der Folie steht's ja hier, ist also nur dort anzuwenden, wo kein ausreichender Parkplatz da ist. Wenn man sich da einige Bereiche, gerade rund um die Bildungseinrichtungen anguckt, wo also regelmäßig die Gehwege und die Bereiche wo eigentlich kein Parken erlaubt ist, zugeparkt. Das heißt, es ist Parkdruck vorhanden und genauso müssen auch im Umfeld die Wirkung auf den fließenden und ruhenden Verkehr geprüft werden und natürlich genau wie mit Bewohnerparken, wo wir ja auch diesen Zustand über Jahre mithaben. Dass wir uns von Innenstadtbereich immer weiter nach außen arbeiten, wird es natürlich Verlagerungen des Parkdrucks geben, wo man dann wieder reagieren muss.

Das andere ist die Parkplatzhöhe, sicherlich gibt es durchaus attraktive Innenstädte in Leipzig, ich weiß gar nicht, ob dies schon beschlossen wurde oder ist es erst in der Diskussion, geht man also von 3,- Euro die Stunde aus. Auch Erfurt hat 2,- oder 3,- Euro. Ich würde denken, Erfurt ist ja auch ein bisschen kleiner, glaube ich, als Halle. Und Erfurt leidet nicht unbedingt unter Touristenmangel.

Herr Feigl

Herr Bernstiel, ich bitte doch die Zwischenrufe zu unterlassen. Wir haben als nächstes Herrn Schied und danach Herrn Streckenbach.

Herr Schied.

Das ist jetzt keine Wertung der Beiträge, sondern also wir diskutieren auf einem niedrigen Niveau, und zwar sage ich auf einem niedrigen Niveau, denn sowas wie hier in Sachsen/Anhalt gibt es sonst nirgendwo in Deutschland. Also so eine Kappung der Parkgebühren und so niedrige Parkgebühren haben wir nirgendwo anders. Das gibt es nur in Sachsen/Anhalt. Deshalb haben wir ja auch mal, den Oberbürgermeister beauftragt, da sich einzusetzen beim Land. Magdeburg hat ja in der Richtung schon einmal was gemacht und wir haben uns dem angeschlossen. Ich finde, wenn sie wirklich einmal in Leipzig einkaufen, ich gebe es zu, ich war einmal in Leipzig einkaufen. Meine Kinder haben mich dazu gezwungen, ansonsten gehe ich immer in Halle einkaufen. Da ist es bedeutend teurer.

Meine Frage wäre jetzt mal, haben Sie in ganzen auch einmal die Auslastung der vorhandenen Parkhäuser untersucht. Sind die so weit ausgelastet, das da nichts mehr reingeht. Wir schaffen ja eigentlich die Stadt und es müsste ja mal die CDU eigentlich einbringen. Wir schaffen ja, das ist ja der blanke Sozialismus.

Wir vereiteln den privaten Anbietern das Geschäft. Wir machen denen das Geschäft kaputt, mit diesen niedrigen Parkgebühren. Wenn sie natürlich jetzt, ich weiß es nicht, immer komplett ausgelastet sind, dann ist es vielleicht egal aber eigentlich müsste man im Sinne des freien Wettbewerbes hier mal. Wir können ja nur bis einen Euro höher gehen, weil es in Sachsen/Anhalt so gedeckelt ist. Mich würde einmal interessieren, ob da zum Thema Auslastung der Parkhäuser, das hat ja auch was im Zusammenhang mit autofreier Altstadt zu tun.

Herr Otto

Ich wollte bloß einmal die Kostenfolie in Vergleich dazu mal die Auslastung sagen. Wir haben noch vor Corona am 22. Januar, das war am Mittwoch, die Parkhausauslastung gesehen. Da haben wir eine Tagesbelegung von 78 % und eine Tagesbelegung abends von 48 %. Also wir sind fern davon, dass die Parkhäuser überlastet sind und wir haben einfach das Thema ja marktwirtschaftlich, wenn man weiß, was so ein Parkhaus kostet. Eins ist ja schon kaputtgegangen, in der Nähe der Ludwig-Wucher-Straße. Es ist einfach wirtschaftlich kaum darstellbar, so ein Parkhaus zu betreiben, bei dieser Konkurrenz. Wenn man vergleicht, was Parkplätze, Bewohnerparkplätze in vergleichbaren Großstädten kosten als üblichen Mieten, dann sind wir also weit davon entfernt hier irgendwie hohe Preise zu haben.

Herr Feigl

Herr Streckenbach

Herr Streckenbach

Sie schreiben in der Vorlage, dass die Wochen und Monatskarten auf die Anwohner und auf die Dauernutzer abzielen und im Satz danach steht, ich zitiere es mal; „Dabei werden vorerst, im Vergleich mit privaten Angeboten moderate Gebühren vorgesehen, um die Bürgerinnen und Bürger an das neue System zu gewöhnen und die daraus resultierenden Wirkungen zu testen“. Ich möchte einmal vor den Hintergrund fragen, ob es schon Überlegungen gibt, die Gebühren dann zu erhöhen und ab wann soll das erfolgen und welche Kriterien sind ausschlaggebend als Reaktion der Bürger sozusagen, dass dann an der Schraube gedreht wird.

Herr Feigl

Herr Rebenstorf

Herr Rebenstorf

Herr Streckenbach wir haben es ja ausgeführt durch die Vorgaben des Landes ist die Gebühr ja gedeckelt auf den Level maximal einen Euro pro Stunde. Sollte das Land sich entscheiden an der Stelle zur einer Veränderung zukommen, haben wir die Möglichkeit noch einmal neu nachzudenken, wie wir mit der Parkraumbewirtschaftung in dieser Stadt weiter verfahren wollen.

Herr Feigl

Herr Bernstiel

Herr Bernstiel

Es tut mir sehr leid, dass ich mich nochmal zu Wort melden muss und damit wahrscheinlich die Debatte hier etwas verlängere. Herr Otto ich möchte Sie wirklich einmal auffordern, hier nicht immer Äpfel mit Birnen zu vergleichen und Sie erwecken hier ein Bild was einfach nicht der Realität entspricht, weil was zur Vollständigkeit halber dazu gehört ist, dass Sie einmal schauen müssen, wie sind dann die Preise für die Dauerparker Karte z.B. in den innerstädtischen Parkhäusern gestiegen in den letzten Jahren.

Wie haben sich dann die Preise entwickelt für die vielen Freiflächenparkplätze in den letzten Jahren? Diese sind alle rasant gestiegen und wenn Sie sagen, die Parkhäuser sind noch weit davon entfernt ausgelastet zu sein, dann müssen Sie dazu sagen, dass sie natürlich die Dauerparker bzw. diejenigen die dort wohnen, ihr Auto dort abstellen, weil sie woanders kein Platz mehr finden.

Dass da die Kapazitäten bereits absolut erreicht sind und die Parkhäuser gezwungen sind nach unseren Verordnungen natürlich die restlichen Flächen freizuhalten, für den Verkehr der sozusagen unter Tagesverkehr Tourismus fällt und sonstige Dinge. De facto ist es nämlich so, dass wir einen sehr hohen Parkdruck haben und wir haben auch im dem Konzept, über das wir ja vielleicht noch ganz kurz sprechen können, heute ja auch ausgeführt, dass wir noch weitere Parkhäuser sogar bauen wollen, weil es eben genauso diesen Bedarf gibt. Wenn Sie hier Erfurt anführen oder Leipzig, dann müssen auch einmal anführen, wie viele Parkplätze gibt es denn im Innenstadtbereich in absoluten Zahlen gemessen zur Bevölkerungszahl.

Dann werden Sie sehr schnell feststellen, dass selbst Magdeburg diese Stadt nehme, ich auch sehr ungern in den Mund aber selbst die sind uns fast 32 % überlegen, indem was sie überhaupt anbieten und trotzdem ausgelastet sind. Ich werbe dafür, hier nicht einfach nur, weil das jetzt gerade einmal in ihr Konzept passt, eine Realität darzustellen die es so nicht gibt. Wir haben einen hohen Parkdruck und wir haben hier Unlogiken in dieser Parkgebührensatzung drin. Das wollte ich nur nochmal feststellen, weil es immer schwierig ist, wenn man nicht miteinander direkt reden kann. Sie behaupten was, dann sag ich wieder was und dann geht das so hin und her. Das war mir jetzt wichtig nochmal gesagt zu haben.

Herr Feigl

Herr Dr. Lochmann

Herr Dr. Lochmann

Ich glaube mich zu erinnern. Ich habe es nicht nochmal nachgeguckt, dass in der alten Gebührenordnung möglich war auch vereinzelte Parkplätze die Parkgebühren niedriger anzusetzen. Ich hatte schon einmal beim anderen als wir das Thema hatten mit dem Parkhaus, was entstehen soll am Volkmannstraße so da am Bahnhof. Das Thema, das dort ein Park and Ride Parkplatz ist.

Wir sozusagen letztlich umweltpolitisch dann wieder ein Gegenteil erreichen, wenn wir das Parken dort zu teuer machen und Leute vielleicht weniger mit der Bahn fahren. Was die Stadt vielleicht nicht so wahnsinnig interessiert aber umweltpolitisch trotzdem wichtig ist. Warum zusagen jetzt diese Option, nun mehr als Option nicht mehr vorgesehen, auf das sie zusteuern können, zusagen das man z.B. ein Parkhaus und Parkplatz Volkmannstraße weiterhin günstiger macht, damit Leute mit der Bahn fahren.

Herr Feigl

Herr Otto

Herr Otto

Also noch haben wir relativ geringe Tarife und gerade Volkmannstraße gehen wir eigentlich nicht davon aus, dass wir das noch im Sinne Park and Ride subventionieren können, sondern Park and Ride wenn das stattfindet sollte es sicherlich dort stattfinden, wo es hingehört und nicht das die Bürger quasi in Zentrum fahren und dort Park and Ride machen mit der Bahn. Das andere Thema ist sicherlich für die Bahn insgesamt, dass an einer anderen Stelle als an der Volkmannstraße.

Die Frage ist, inwieweit bei der Bahn ein Parkhaus möglich ist, wobei da eben wirtschaftlich auch das Thema ist. Wir hatten da Gespräche mit Bahnvertretern. Dass also gerade unter Corona, wenn jetzt die Dienstreisen, Tagungsreisen wegfallen, die massiven Probleme haben auch in anderen Großstätten, diese Parkhäuser überhaupt wirtschaftlich zu betreiben in Bahnhofsnähe. Unser Ziel ist es eigentlich bei Park and Ride die Leute dort abzuholen in den Orten und das die nicht gerade für die Bahn erst hier in Halle Park and Ride machen.

Herr Feigl

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann würde ich gerne die Vorlage abstimmen. Ich frage zunächst die sachkundigen Einwohner. Wer kann der Vorlage so zustimmen, den bitte ich um das Handzeichen. Die Gegenstimmen. Die Stimmenthaltungen.

Dann ist das einstimmig zugestimmt worden.

Ich frage die Stadträtinnen und Stadträte wer kann der Vorlage so zustimmen, den bitte ich um das Handzeichen. Die Gegenstimmen. Eine Gegenstimme. Die Stimmenthaltungen.

Bei einer Gegenstimme und einigen Enthaltungen (Zwischenrufe) zwei Gegenstimmen. Entschuldigung, dann habe ich das übersehen aber trotzdem zugestimmt.

Ende Wortprotokoll

zu 4.8 Parkgebührenordnung der Stadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2020/01416

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: mehrheitlich zugestimmt

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat beschließt die Parkgebührenordnung der Stadt Halle (Saale) gemäß der Anlage 1.

zu 4.9 Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2020/01754

Auf Antrag der CDU-Fraktion Stadt Halle (Saale) wurde ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Feigl

Wir kommen zum nächsten Tagesordnungspunkt, der schon als der spannendste des heutigen nachmittags angekündigt wurde. Vielleicht von mir vorher zwei einleitende Worte noch dazu. Ich hatte das Gefühl, dass die vorhergehende Vorlage schon so ein bisschen das warmlaufen ist und dass wir schon sehr schnell, das Thema bedingt, in einer hitzigen Diskussion sind. Nichtsdestotrotz haben wir eine Vorlage die, glaube ich, einen neuen Weg eingeht, den wir so noch nicht gesehen haben. Also... ich gebe Ihnen gleich das Wort Herr Rebenstorf.

Es ist eine Vorlage die wir so noch nicht gesehen haben. Also einerseits, was sozusagen das Verfahren auch angeht, dass wir also jetzt explizit über Verkehr reden im übertragenen Wirkungskreis auf der einen Seite und andererseits, weil es ein Richtungswechsel gegeben hat, den ich sehr bemerkenswert finde. Ich finde das ist eine Chance das wir uns, über was Neues unterhalten und ich würde sie, und deswegen habe ich jetzt die Worte auch nur vorangestellt, dass wir uns möglichst unvoreingenommen, wenn das gelingt, aber das doch zu mindestens doch offen diesem Thema nähern und versuchen so ein Stückchenweit die Ideologie Außenvorlassen. Und damit möchte ich ihnen, Herr Rebenstorf, das Wort geben.

Herr Rebenstorf

Ok, wir haben jetzt noch eine halbe Stunde Zeit und müssen den Rest auch noch irgendwie durchkriegen. Ich würde jetzt nochmal kurz damit anfangen, sehen sie es mir nach, ich lese ein bisschen vom Text ab, wie es dazu kam. Es gab ein Antrag der Fraktion Die LINKE im Stadtrat Halle (Saale) zur Entwicklung einer autofreien Stadt. Daraus ist dann nach einigen Überarbeitungen der Antrag auf die weitestgehend autofreie Altstadt geworden und um dieses „weitestgehend“ wird es auch in diesem Konzept gehen und ich zitiere jetzt auch nochmal aus der Beschlussvorlage aus dem Antrag heraus wohlgemerkt und das beantwortet auch gleich ein paar Fragen, die auch in der Einwohnerfragestunde vorhin waren und so weiter und sofort.

„Zukünftig sollen in der Altstadt neben Anwohner*innen nur die Fahrzeuge fahren dürfen, die für die Sicherheit, Gesundheit und Versorgung erforderlich sind.“ Als Hinweis von mir, auch wenn wir nicht jeden Einzelfall explizit in unserer Vorlage erwähnt haben, hier sind ja schon Dinge dabei und die muss ich am Ende des Tages nicht nochmal wiederholen. Sicherheit heißt uns ganz klar und deutlich zu sagen, brennt es in der Altstadt fährt die Feuerwehr weiterhin herein, hier trägt keiner das Wasser, Entschuldigung ich muss den Witz machen, in

Eimern hier rein, weil das bin ich auch schon gefragt worden. Und kippt hier einer um von uns, kommt der Krankenwagen bis vor die Haustür. Also daran wird sich nichts ändern. Anwohnerinnen und Anwohner, und Herr Otto hatte es vorhin schon gesagt, wir haben eine sehr hohe Einwohnerdichte in der Altstadt, 6000 Einwohner auf 0,6 Quadratkilometer wird hochgerechnet auf ein Quadratkilometer einer Einwohnerdichte 10.000 entsprechend. Das ist für eine Altstadt in Deutschland, vor allem Dingen im Vergleich zu den Alt Bundesländern sehr sehr viel und das haben die Antragsteller auch gesagt gehabt, dass auch für diese Nutzergruppen weiterhin die Erreichbarkeit sichergestellt werden muss.

Und dann lese ich nochmal den letzten Satz vor: „Einer der langfristigen Maßnahmen soll die Schaffung von Parkraumalternativen für die bisher von Anwohner zum Parken genutzten Straßenräumen und Plätze sein.“ Und damit kommt man schon zu dem eigentlichen Kern, es geht um den öffentlichen Raum, und zwar ausschließlich um den öffentlichen Raum in unserer Vorlage, die wir gebracht haben und ich zitiere jetzt auch nochmal aus meiner Beschlussvorlage jetzt, um das Thema mit dem übertragenen Wirkungskreis und Herr Feigl, wie es vorhin schon gesagt hat, der Stadtrat mischt sich weiterhin nicht in den übertragenen Wirkungskreis ein. Wir haben lange überlegt wie wir es formulieren, deswegen ist diese Beschlussvorlage nachher mit dem Text versehen „Die Verwaltung wird gebeten die in der Sachdarstellung aufgeführten Maßnahme im übertragenen Wirkungskreis schrittweise umzusetzen“ das heißt, es ist wie eine Anregung zu sehen und nicht „sie beschließen“ und wir haben zu machen an der Stelle. Das ist dem vorangestellt, das ist aber der Besonderheit eben geschuldet, dass die Stadtverwaltung im übertragenen Wirkungskreis, selbst für alles, was mit Anordnung zu tun hat, sei es ein Verkehrsschild, sei es eine Markierung oder sonst irgendetwas was mit dem Straßenverkehrsrecht zu tun hat.

Ich würde jetzt, ich gebe mir Mühe, dass wir zügig durchkommen. Herr Loebner, wo ist ...achso, achja. Wer bringt nachher den ...machen sie das dann Herr Dreher den Änderungsantrag? Ok. Ich würde erstmal durch unseres Durchgehen und ...

Zwischenrufe unverständlich

Herr Rebenstorf

Das geht nicht, das kann nur ein Stadtrat machen. Ok. Dann machen wir es so, dann stelle ich jetzt meins vor.

Jeder von Ihnen hat ja den Änderungsantrag gesehen sicherlich, vielleicht kann ich ja dazu dann auch noch was sagen. Die Karte liegt ihnen allen vor. Wir haben es sag ich mal auf das nötigste reduziert, damit klar ist worum es geht. Die wichtigsten Sachen nochmal vorne weg. Ich hatte gesagt, es geht um den öffentlichen Raum, das heißt alles was auf Privatgrundstücken ist, ist nicht betroffen. Sie sehen die Parkhäuser, die hier eingezeichnet sind, sei es der Hansering, sei es das Ritterkaufhaus, sei es das Händelkarree. Die bleiben weiterhin erreichbar, genauso mit bauordnungsrechtlich gesicherten Stellplatzanlagen die auf den Grundstücken darauf sind.

Die müssen demzufolge auch erreichbar sein, deswegen bleiben die Straßen auch weiterhin öffentlich gewidmet. Die Ziele hatten wir ja schon mal gesagt gehabt, es geht darum die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum zu erreichen. Viele unserer Straßen in der Altstadt sind bekanntermaßen im Mittelalter entstanden, für eine ganz andere Form der Mobilität, aber auch da ist man letztendlich mit den Möglichkeiten, die man damals hatte, in die Altstadt auch hineingefahren. Nehmen wir jetzt mal ein Beispiel, wie die Rathausstraße oder die Barfüßer Straße, der Platz ist schlicht und ergreifend nicht da an den Stellen und ich gehe fest davon aus, dass es dann dort noch anderer Möglichkeiten gibt, wie man den öffentlichen Raum belebt, wie der öffentliche Raum bespielt werden kann.

Eines der besten Beispiele ist sicherlich die Kleine Ulrichstraße, da sieht man sehr deutlich, dass es dort ganz einfach zu Nutzungskonflikten kommt. Darüber hinaus dann Sicherung, ÖPNV, auch Lieferverkehr und Versorgung. Und wenn wir Handwerker nicht explizit genannt haben, dann sehen sie es uns bitte nach. Auch Handwerker gehören mit darunter, auch das ist eine Form von Lieferung, sei es darum wie ich vorhin gesagt hatte, dass der Gaskessel angeliefert wird oder dass eine Baustelle die entsteht und paar Lücken haben wir immer noch oder ein neues Haus muss saniert werden. Auch da wird weiterhin der LKW in die Altstadt hineinfahren und auch, dass die Baustellen weiterhin dann beliefert werden können. Ausweitung der Fußgängerzonen, das bezieht sich insbesondere auf die Kleine Ulrichstraße in Verlängerung von der Leipziger Straße kommend über den Marktplatz, am Graseweghaus vorbei, ein Stückchen durch die Oleariusstraße und die ganze Kleine Ulrichstraße hoch.

Und wie ich vorhin schon gesagt hatte keine Kfz Stellplätze in den Altstadtstraßen, also Straßen die tatsächlich noch wie Altstadt aussehen. Es gibt baulich angelegte Stellplätze, so halb im öffentlichen Raum sag ich mal, die sind vor allem dinge mit den Neubaugebieten zu DDR Zeiten entstanden, sei es Brunos Warte oder was in der großen Klausstraße hinter den Gebäuden steht. Bei den haben wir gesagt gehabt, da die baulich angelegt sind ist, dass nicht öffentlicher Raum im eigentlichen Sinne. In vielen vielen Fällen gehören die bereits der HWG, das würden wir dann auch nochmal prüfen, ob man da gegebenenfalls die einen oder andere baulich angelegte Stellplatzanlage im Bereich der Altstadtplatten auch an die HWG abgeben kann.

Nur das nochmal als Hinweis, der HWG gehören fast 40 Prozent der Wohnungen in der Altstadt, also haben wir einen sehr großen starken Ansprechpartner, wenn es dann darum geht, dass Anwohnerparken abschließend zu regeln.

Vielleicht nochmal da eins zurück, woher das auch kommt, die Sache mit dem Stellplatznachweis. Vor 1990 war es eben nicht üblich gewesen, dass ein Stellplatznachweis gefordert wird, das ist erst mit der bundesdeutschen Gesetzgebung auch zu uns hergekommen und eine Stadt die einen sehr sehr hohen Anteil an Altbausubstanz hat ist eben damit konfrontiert, dass es kein Stellplatznachweis, sei es Tiefgaragen oder ebenerdige Stellplätze, auf dem eigenen Grundstück gibt.

Hier sehen sie nochmal eingezeichnet die Verlängerung der Fußgängerzone und es gibt einen gelben Kreis, der hier eingezeichnet ist, dafür werden wir uns noch eine Sonderlösung ausdenken müssen, das hat was mit der Zufahrt zur Tiefgarage im Händelhauskarree zu tun. Das nur als Hinweis. Halt nochmal zurück... sie sehen die Ringstraße hier, es geht nur um Altstadt in dem Konzept, nicht wie ich vorhin gesagt hab, der Rest der Innenstadt, der aus der Gründerzeit stammt, das ist nicht das Thema dieser Vorlage und auch nicht des Antrages gewesen.

Welche Verkehrsarten kann man dann auf sozusagen Innenstadt Straßen weiterhin fördern, das ist sicherlich auch der Radverkehr, wir machen den Vorschlag die ganztägige Freigabe der Fußgängerzonen. Ich mach nochmal zurück. Das ist die bestehende Fußgängerzone Leipziger Straße so wie sie ist, einschließlich der von uns angedachten Verlängerung bis in die Kleine Ulrichstraße hinein. Zusätzliche Fahrradständer im Straßenraum, ja die Flächen werden wir finden dafür. Der Gedanke langfristig Fahrradparkhaus drüber nachdenken haben wir mal mit aufgenommen. In Leipzig an der Universität gibt es eins, ob sich das für Halle trägt oder nicht sei mal dahingestellt, das wird man sehen wie sich die Nachfrage entwickelt. Kann dann sicherlich auch im Umfeld Universität sein, das ist aber nur mal als Hinweis zu verstehen.

Und der Lückenschluss Radverkehrsring Altstadt in Abwandlung an den PBL Protected Bike Lane, nicht Line, ich habe sehr oft Line anstatt Lane gesagt. Wir sehen es als Radverkehrsring, also ich wurde auch von einer Bürgerin gebeten mal ein deutsches Wort

dafür zu finden dann, deswegen wir wollen von einem Radverkehrsring reden und nicht von einer asymmetrischen Aufteilung der Straße, sondern weiterhin bei der symmetrischen Aufteilung der Straße bleiben, aber dazu komme ich gleich. Auch wie dann der Einbahnstraßenverkehr in dem Bereich, den wir vorschlagen funktionieren soll, das wird etwas kosten an der Stelle das anzurichten und über Corona-Hilfspakte des Bundes gab's das Programm pos Corona und wir haben darüber einen Antrag gestellt. Und hier sieht man nochmal den Bereich, den wir exemplarisch ausgearbeitet haben.

Ich hoffe das mit dem Beamer geht, ja. Also hier ist die Klausbrücke an der Stelle, Robert-Franz, nicht Franz-Schubert, Robert-Franz-Ring, Moritzburg hier oben und Stückchen Universitätsring. Und das ist hier ungefähr Bereich Unterberg, Rückseite des Universitätsgebäudes der Oper, diesen Abschnitt haben wir ausgewählt, weil es hier noch keine vollständigen Radverkehrsanlagen gibt. Der Rest, der hier orange dargestellt ist, wird weiterhin so bleiben wie er ist, in der Verkehrsorganisation, so wie sie es auch kennen. Zumal hier in dem Bereich weitgehend auch Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Am Hallorenring planen wir gerade, und dort ist auch der Platz vorhanden, beidseitig Radverkehrsanlagen herzustellen. Wir haben jetzt den Vorschlag gemacht, dass die Einbahnstraße im Ring, im Uhrzeigersinn befahren wird, während rechts und links dann ausreichend breite Radverkehrsanlagen, sind die logischerweise dann den Gegenverkehr befahren werden können. Und hier sieht man nochmal Details, also das Bild hier oben eins ist der Querschnitt der zwischen, Robert-Franz Ring ist hier an der Stelle, in der Mitte eine Fahrbahn, rechts und links ausreichend breite Radverkehrsanlagen und der Parkplatzstreifen der auf der Weststraße des Robert-Franz Rings ist, wird da auch weiterhin bestehen bleiben. Wir sind mit Absicht nicht der Idee gefolgt zu sagen, wir nehmen die eine Fahrspur auf der Innenseite und machen einen Radweg in zwei Richtungen, das führt an den Kreuzungen zu unglaublich komplizierten Knoten dann, weil man dann ein paar Mal so eine Art englische Situation kriegt, dass sich links und rechts Verkehr da plötzlich kreuzt. Deswegen haben wir jetzt den Vorschlag gemacht, da man ja auch dann gerade hier unten wieder in den Normalbetrieb dann übergeht, auf dem Stückchen zwischen Klausbrücke und Hallmarkt liegt ja auch die Straßenbahn in der Mitte und dass würde zu ganz komischen Geometrien dann führen, deswegen ist in abgewandelter Form des Protected Bike Lane unser Vorschlag den Radverkehrsring in dieser Geometrie, in diesen Querschnitten auszuführen.

Das Bild oben rechts ist auf Höhe Friedemann-Bach-Platz, also das ist hoch an der Moritzburg. Diese zwei Pfeile hier. Das Bild Nummer drei Friedemann-Bach-Platz, Kleine Ulrichstraße, das ist ungefähr hier an der Stelle, und der Querschnitt und am Universitätsring zwischen Großer Ulrichstraße und Kaulenberg ist der Bereich hier und da sehen sie auch es bleibt zu mindestens auf der einen Seite wie es heute bestand auch ist, noch Parkplätze an der Stelle erhalten und trotzdem sind für die anderen Verkehrsteilnehmer ausreichend Verkehrsraum vorhanden.

Das, muss ich nochmal hinweisen, ist ein Vorschlag, sie beschließen hier nicht im übertragenen Wirkungskreis, wo welche Einbahnstraße in welche Richtung rumgeht. Das ist ein Vorschlag für den Nord-Ost Quadranten der Altstadt, wie wir mit den beengten Straßenverhältnissen umgehen und wie man exemplarisch eine Einbahnstraßenregelung auf den Weg bringen kann, wie Lieferverkehr organisiert werden kann und weiter runtergebrochen auch und hier ist auch nochmal einen Standard Querschnitt einer Altstadtstraße dargestellt. Es muss ein Begegnungsverkehr weiterhin geben, dass man sieht es jetzt leider ganz leicht, nicht richtig, komme auch mit dem roten Punkt nicht hin, unter dem Zusatzschild, also parken Zusatz Schild stehen dann natürlich die barrierefreien Parkplätze, die wir vorsehen wollen, Carsharing Stellplätze und gegebenenfalls auch noch die eine oder andere Lieferzone und trotzdem muss dem Begegnungsverkehr, wenn dann die Feuerwehr oder der Krankenwagen durchfährt auch noch gegeben sein. Was die Gestaltung der Altstadtstraßen anbelangt, werden wir uns weitgehend auch wieder am historischen Vorbild orientieren, für all das was jetzt noch ausgebaut wird.

Ich nehme jetzt mal das Beispiel wie es in der Schulstraße ist. Der mit dem drei Zentimeter Bord angedeutete Fußweg, auf beiden Seiten, der breite Granitbord, die Groß-Granitplatte und in der Mitte, ob es dann Herr Feigl, Pflaster oder Asphalt ist, werden wir dann sehen, wenn wir die weiteren Straßen dann überplanen. Aber der Charakter, wie wir die Altstadt kennen, soll weiterhin auch in Straßenbelag, allein schon aus Denkmalschutzgründen, weiterhin erhalten bleiben.

Und vielleicht nochmal als Hinweis, die Schulstraße ist das sogenannte „shared base“, das heißt die Verkehrsfläche geht von Hauswand bis Hauswand. Es ist korrekt der Autofahrer darf da auch über den, ich mach jetzt mal Anführungsstriche, „Bürgersteig“ fahren, es ist nur rein aus Gestaltungsgründen ein angedeuteter Bürgersteig, aber im Umkehrschluss heißt das auch, der Fußgänger darf natürlich auch in der Mitte auf der Fahrbahn laufen.

Das ist der Sinn und Zweck des „shared base“, alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt, das Wort hatte ich heute auch gehört und das „shared base“ praktiziert das bereits am besten. Gegenseitige Rücksichtnahme sollte, denke ich, selbstverständlich sein.

Die Sicherung der Erschließung, die Straßenbahnstrecken bleiben weiterhin Tempo 20 Zonen, Grundstück und Tiefgaragen, hatte ich schon gesagt, bleiben weiterhin erschlossen. Zentrale Paketstationen... wir sind von DHL auch nochmal angesprochen wurde, wo kann man die gelben Kästen hinstellen, dass man die aus stadtgestalterischen Gründen jetzt nicht vor historischen Gebäuden stellen ist auch klar, das muss geklärt werden in den weiteren Gesprächen dann, welche Lösung wir finden. Ich denke wie es am Steintor gelöst wurde in der Passage an der Seite drin ist jetzt sag ich mal nicht die schlechteste, jeder findet es und dem Stadtbild tut es auch gut. An der Stelle... auch solche Themen werden wir dann weiter Besprechen. Baulich, als Parkplätze angelegt, hatte ich vorhin schon gesagt, Wohnquartiere wie Brunos Warte zum Beispiel und dann im öffentlichen Straßenraum barrierefreie Stellplätze, Taxi und auch Kurzzeit-Parker vor Arztpraxen oder größeren Ärztehäusern, da müssten wir dann im Detail nochmal durchgehen und schauen welche Flächen dafür infrage kommen, dass ich eben auch mal einen Verwandten, oder wie auch immer, kurz vor der Arztpraxis absetzen kann und vielleicht noch die paar Stufen die Treppe hoch begleite.

Und zum Schluss noch, zum Zeitplan und zur Umsetzung, wie gesagt die Bewerbung für Pos Corona und für den Radverkehrsring haben wir abgegeben und wenn alles gut läuft können wir damit im nächsten Sommer starten. Sollten wir, aus Gründen auch immer, nicht zum Zuge kommen, würden wir entsprechende Haushaltsmittel für das Jahr 22 dann anmelden.

Barfußler Straße wird aktuell gebaut, das wäre dann eine der ersten Straßen, wo wir die Parkplätze nicht wiedereinrichten würden, sondern Behindertenparkplatz und gegebenenfalls Carsharing und so weiter und Fahrrad Bügel an der Stelle vorsehen. Ebenfalls für das nächste Jahr haben wir uns dann vorgenommen die Teileinziehung der Kleinen Ulrichstraße, um dort die Fußgängerzone mit Radverkehr dann umzusetzen und im weiteren Verlauf sind wir mit den Planungen jetzt so, Rathausstraße und Kaulenberg wären dann die nächsten und mit Abhängigkeit der Finanzierung ist gemeint, was Herr Streckenbach vorhin auch schon angesprochen hat und Herr Loebner erklärt hat, wir haben die Einnahmen noch aus dem Sanierungsgebiet und werden damit absehbar in einem überschaubaren Zeitraum durch fast alle Altstadtstraßen durchgehen können, die bis heute noch nicht baulich in der Zeit, in den letzten 30 Jahren angefasst wurden.

Das war jetzt die letzte Folie gewesen und sollte ich irgendeinen Nutzer vergessen haben wie eine Lösung aussieht, sehen sie es mir nach. Dann stehen wir jetzt Rede und Antwort. Vielen Dank.

Herr Feigl

Danke für die Einführung. Damit kann ich die Rednerliste eröffnen. Als erstes hat sich Herr Schaper gemeldet und danach Herr Streckenbach.

Herr Schaper

Vielen Dank für die Einführung. Man will jetzt vielleicht schlechtes Denken, aber den Punkt an die allerletzte Stelle der Tagesordnung zu setzen ist natürlich auch wahrscheinlich ein Zeichen, dass wir jetzt nicht groß diskutieren sollen. Ich weiß es nicht genau, wir haben jetzt noch genau neun Minuten, da wird es Zeit. Ich hätte so viele Punkte, dass ich glaube neun Minuten alleine füllen könnte. Möchte ich aber nicht tun.

Punkt eins, wir haben uns mit Verkehrsplanungsexperten auch unterhalten über dieses, ich nenne es mal Konzept. Und es wurde gesagt, dass dort extrem viele handwerkliche Fehler einfach drinnen sind. Kann man jetzt nicht weg lügen, was mir persönlich aufgefallen ist, wir haben einen Plan bekommen, da steht rechts unten wer das Planungsbüro, ist da steht rechts unten wer der Auftraggeber ist. Bei Planungsbüro steht geprüft, und ich weiß es gar nicht mehr genau, was das.... auf alle Fälle geprüft ist und bestätigt, genau so war das, beim Auftraggeber steht weder geprüft noch bestätigt. Das heißt, ich gehe jetzt davon aus, wir bekommen ein Konzept, was weder ihre Fachspezialisten gesehen haben, noch geprüft haben. Und wir sollen jetzt darüber entscheiden. Das ist erstmal Punkt eins. Wenn ich darüber heute entscheiden soll, ist meine Aussage ganz klar.

Punkt zwei, wir haben es noch nicht verstanden, wie das mit dem übertragenen Wirkungskreis jetzt auf einmal nicht sein soll. Also da müssten wir glaube ich mal noch die eine oder andere Diskussion führen. Ich weiß, wir hatten uns ja auch schon mal unterhalten, wir haben es noch nicht ganz verstanden, da muss wahrscheinlich noch ein bisschen Klarheit geschaffen werden.

Punkt drei ist, wir beschließen jetzt dieses Konzept, bevor wir über dieses Mobilitätskonzept, was natürlich schon groß angekündigt wird, wo auch schon Diskussionen laufen, wo ich auch schon selber dabei war, gemeinsam mit der HAVAG, den Stadtwerken... wir beschließen jetzt ein Konzept bevor wir überhaupt über das Gesamtkonzept sprechen, also wir nehmen so ein kleines Tröpfchen heraus, bevor wir überhaupt über die ganze Wanne reden, die wir jetzt beschließen.

Wir sehen es jetzt gerade auch zum Thema Innenstadt, das wäre jetzt mein nächster Punkt, wir haben uns auch mit der City-Gemeinschaft unterhalten und die tragen ganz klar ihre Sorgen vor, und zwar die Sorgen, dass die Innenstadt, wenn weniger Autos in die Innenstadt kommen dürfen ausstirbt, weniger Kaufkraft in die Stadt gezogen wird, dass sich der ein oder andere einfach überlegt, ok, dann fahre ich halt dorthin, wo ich einen Parkplatz finde. Und jetzt mal zum Thema Aufenthaltsqualität, mal so eine ganz persönliche Wahrnehmung von mir. Ich bin gestern Abend durch die Stadt gelaufen, ich bin vom Eselsbrunnen Richtung Moritzkirche gelaufen, stehen links Autos, also Stadt auswärts gelaufen, stehen links Autos, jetzt habe ich mir überlegt, stehen links keine Autos, was haben wir da gewonnen? Also haben wir da Aufenthaltsqualität gewonnen? Haben wir da jetzt irgendwie die Innenstadt attraktiviert? Also ich konnte es mir persönlich nicht vorstellen, dass einzige was wir dort gemacht haben, wir haben den Anwohnern die dort Parken ihre Parkplätze weggenommen. So das war Punkt vier.

Ich habe noch fünf Punkte, und zwar Punkt fünf, das ist das Thema, auf der zweiten Seite steht, hatten wir gestern auch schon, finanzielle Auswirkungen „nein“. Wenn wir jetzt hier beschließen, es geht um die Umsetzung eines Konzeptes, wo Parkflächen neugestaltet werden müssen, wo gewisse Verkehrsanpassungen gemacht werden müssen, ist für mich jetzt, in meiner Logik, dass es mit Kosten verbunden ist, deshalb die Frage, warum steht da dieses „nein“ angekreuzt.

Und als letzter Punkt noch, wir planen jetzt hier ein Konzept, sagen es werden irgendwann Parkhäuser gebaut, ich persönlich war letztens im Parkhaus im Charlottenviertel oben, es mag jetzt nicht Innenstadtring sein, aber ich habe dort wirklich früh 9:15 Uhr ein Problem gehabt dort überhaupt noch ein Parkplatz zu finden. Irgendwo ganz unten, letzte Etage, links in der Ecke und in anderen Parkhäusern, auch im Händelhaus, wenn man mal tagsüber reinfährt, oder Händelkarree, sieht das nicht viel anders aus, das heißt unsere Parkhäuser sind gut ausgelastet. Und wir reden jetzt davon, wir müssten neue Parkhäuser bauen, das ist richtig, aber wir reden jetzt erstmal von einem Konzept was wir beschließen, wo womöglich auch irgendwann Parkhäuser gebaut werden. Sehen sie, das sind diese wenigen Minuten. Deshalb die Frage inwiefern sind diese Planung, für diese Parkhäuser, denn schon konkret und wie weit können wir die schon in das Konzept mit reinnehmen?

Herr Feigl

Direkt dazu Herr Rebenstorf.

Herr Rebenstorf

Ich fange mal von hinten her an. Herr Schaper, ich hatte ja mit Absicht nochmal den Text vorgelesen gehabt, der auch in dem ursprünglichen Antrag drinnen stand. Ich lese ihn einfach nochmal vor „Eine der langfristigen Maßnahmen soll die Schaffung von Parkraumalternativen für die bisher von Anwohner zum Parken genutzte Straßenräume und Plätze sein.“ Dazu hatte ich vorhin ausgeführt gehabt, dass wir in dem Fall, weil die HWG der größte Vermieter ist, mit der HWG Gespräche führen werde. Es gab noch eine alte Quartiersvereinbarung für Brunos Warte, dort ein Anwohnerparkhaus zu bauen. Und genau diesen Gesprächsfaden habe ich letzten Freitag mit der HWG wieder aufgenommen und wir werden den entsprechend weiterführen. Was Kosten anbelangt, hatte ich ja gesagt gehabt, dass was wir jetzt im nächsten Jahr vorhaben, wie den Radverkehrsring um die Altstadt, entweder kommen wir mit dem Förderprogramm zum Zuge, wenn wir nicht kommen, werden wir einen separaten Haushaltstitel und damit ist es dann automatisch eine Beschlussvorlage für den Haushalt 22 dann. Wenn es darum geht ein paar Verkehrsschilder umzudrehen oder sozusagen wegzunehmen sind das Kosten, die wir, sage ich mal, aus dem laufenden, aus unserem laufenden Bauunterhalt nehmen können. Bei der Straße wie der Barfüßer Straße, was ich ja auch aufgeführt hatte für nächstes Jahr, ist sowieso eine Baumaßnahme und da spielt es am Ende dann keine Rolle mehr welches Verkehrsschild ich dort neu wieder hinmache, ob ich die alten wieder hinmache oder die neuen dann hinmache, weil auf den neuen wird dann draufstehen, dass dort parken nicht möglich ist, an der Stelle.

Was den Plan anbelangt, der jetzt hier auch neben mir liegt, sehen sie es mal so, das ist ein Plankopf wie er üblich ist, wenn es nachher um konkret Bauausführungen Vorort geht, da gehe ich dann als bauleitender Architekt hin, mach meinen Stempel und meine Unterschrift drunter. Also wenn ich das hier vortrage, dann ist es von mir auch geprüft und ich vertrete diese Vorlage hier auf Basis der Pläne, wo uns das Büro unterstützt hat. Also zu sagen, dass die Stadtverwaltung das nicht geprüft oder zur Kenntnis genommen hat, muss ich einfach von mir weisen, an der Stelle. Und jetzt habe ich leider den Rest ihrer Fragen vergessen. Aber ich glaube damit hatte ich das Wesentliche beantwortet gehabt.

Herr Feigl

Ich habe eine große Rednerliste. Als nächstes Herr Streckenbach dran, danach Frau Winkler, Frau Dr. Kreuzfeldt und Herr Sehrndt.

Herr Streckenbach

Ja Herr Schaper, ich glaube, ich kann ihnen möglicherweise schon eine Frage beantworten, die sie gestellt haben, die Frage nach der Zulässigkeit. Stichwort übertragener Wirkungskreis. Die Verwaltung macht ja in der Vorlage gar keinen Hehl daraus, dass es sich um den übertragenen Wirkungskreis handelt, das wird ja gleich auf Seite eins so geschrieben.

Ich möchte mal die Mitglieder im Planungsausschusses an die Junisitzung erinnern. Da haben wir uns hier beschäftigt mit dem Thema Einführung von Parkerlaubnis-Grouponeften für Handwerksbetriebe und Dienste aus der Gesundheitsbranche. Das haben wir gemacht, nicht, weil wir Langweile hatten, sondern weil es einen Bedarf gibt, denn schon zum jetzigen Zeitpunkt fehlen in der Altstadt, in der Innenstadt, in anderen Stadtteilen geeignete Parkflächen. Dazu wurden wir auch angeschrieben und es wurde auch gesagt, „Sorry wir müssen Hausbesuche ablehnen, wir können Patienten nicht versorgen, weil wir einfach zu viel rum kreiseln um einen Parkplatz zu finden, da geht viel zu viel Zeit verloren“.

Zum Thema übertragenen Wirkungskreis, ich habe daraufhin mit der Kollegin Frau Mark, die heute leider nicht da ist, Initiative ergriffen und das Landesverwaltungsamt angeschrieben, dort um eine Einschätzung gebeten zu den Fragen, damals zu dem Parkerlaubnis-Grouponeften und wir haben eine Antwort erhalten am 3. August „Die Aufgaben, die den Kommunen nach der Straßenverkehrsordnung übertragen sind gehören zum übertragenen Wirkungskreis. Zum Straßenverkehr gehört neben dem fließenden, auch der ruhende Verkehr - Parkverkehr. Der Parkverkehr berührt dann den übertragenen Wirkungskreis, wenn er auf öffentlichen Straßen stattfindet“, genau darüber reden wir ja hier.

Der Oberbürgermeister hat in seinem Widerspruch, dass er eingelegt hat, geschrieben, in diesem übertragenen Wirkungskreis ihm gesetzlich zugewiesen Angelegenheiten entscheidet der Oberbürgermeister eigenständig ohne, dass dem Stadtrat eine Beschlusskompetenz zusteht. Auch die Landesregierung, das Innenministerium, hat eine Stellungnahme abgegeben vom 19. August aufgrund einer Anfrage von den Landtagsabgeordneten Keindorf zu dem Thema, weil wir die Frage hatten, können wir das KVG irgendwie ändern, damit wir hier die Kompetenzerhalt künftig, auch Prüfaufträge im übertragenen Wirkungskreis stellen zu dürfen. Da hatten sie, Herr Feigl, ja noch Unterstützung signalisiert, insofern greife ich gerne drauf zurück.

Und hier steht auch in der Antwort „Aufgaben des übertragenen Wirkungskreises erliegt der Hauptverwaltungsbeamte“ und so weiter und sofort. Von der Vertretung der Kommune auf dem Gebiet de übertragenen Wirkungskreises beschlossene Prüfaufträge an die Verwaltung beziehungsweise, dem Hauptverwaltungsbeamten, sind mit der vorstehenden Kompetenz Regel unvereinbar, entsprechende Beschlüsse des kommunalen Hauptorganes sind wegen des Eingriffs in die Entscheidungszuständigkeit des Hauptverwaltungsbeamten rechtswidrig. Rechtswidrig, die Verwaltung legt uns hier eine Vorlage vor und wir sollen etwas beschließen was rechtswidrig ist.

Und Herr Rebenstorf sie irren. Selbst in der Vorlage, nicht in den Grafiken, nicht in den Planungen selbst, als Teil der Vorlage wird ganz klar aufgeführt was an Einbahnstraßenregelungen hin und hergeschoben werden sollen, wo Ausnahmen für wen zulässig sein sollen oder auch nicht, das heißt der Oberbürgermeister müsste sofort Widerspruch einlegen, wenn wir diesen Beschluss fassen. Anders kann ich das überhaupt nicht nachvollziehen. Im Vergleich zu dem Antrag zu dem Beschluss den wir im Juni gefasst haben. Also wenn es da einen unterschied gebe, und den gibt es nicht so wie ich das hier lese.... Das wäre für einen normalen Menschen nicht mehr verständlich.

Ich möchte mich nur noch auf zwei Punkte konzentrieren. Ich möchte auch schon mal vorab darum bitten, an die Mitglieder im Planungsausschuss, das ist ein Thema das ist so umfassend, dass ich darum bitten möchte das wir das nicht im Schweinsgalopp hier irgendwie abhandeln, denn wir sollten uns die Zeit nehmen, dass auch wenn wir jetzt alle auf die Uhr gucken, das in einer weiteren Sitzung oder wir Unterbrechen die Sitzung, das können wir auch machen, dass wir uns da weiter verständigen. Das geht mir sonst insgesamt zu schnell, denn da hat Herr Schaper auch recht, hier sind viele handwerkliche Fehler drinnen in der Vorlage.

Ich möchte mal nur auf einen Punkt noch eingehen, weil das auch in der Einwohnerfragestunde aufgegriffen wurde. Ausnahmegenehmigungen. Also wenn wir das so beschließen würden, was rechtswidrig wäre, dann bedeutet das ja erst einmal keiner kommt rein, kein Handwerker, kein Ergotherapeut, kein Pflegedienst und jetzt gibt's es Ausnahmegenehmigungen. Und bei den Ausnahmegenehmigungen möchte ich ganz klar wissen in so einer Vorlage, welche Berufsgruppen sind davon betroffen, genau welche Berufsgruppen und dann zum Parken oder nur zum Halten. Darf derjenige da reinfahren und darf er dort im öffentlichen Raum parken damit er der handwerklichen Tätigkeit nachgeht oder das er den Patienten einen dreiviertel Stunde versorgt, oder darf er nur dort halten.

Und damit verbunden auch die Frage, ist das Ganze für denjenigen kostenlos? Gibt es eine Verwaltungsgebühr für denjenigen, der da rein muss oder nicht. Ich kann mir das nur schwer vorstellen, wenn spontan ein Auftrag an einen Handwerker oder an einen Pflegedienst ausgelöst wird, der von mir aus auch in Merseburg wohnt, der muss ja nicht unbedingt in Halle wohnen, wäre schön, wenn es so ist, wie soll er sich um diese Ausnahmegenehmigung kümmern, dass er dort reinkommt. Ja ich krieg Signale, also ich habe so viel Fragen, ich bin davon überzeugt wir sollten die Zeit nutzen, um das zu einem späteren Zeitpunkt weiter auszudiskutieren.

Zwischenrufe unverständlich

Herr Rebenstorf

Herr Streckenbach, weil sonst schleppen wir das dann gleich wieder, mit an der Stelle. Ich habe vorhin klar gesagt gehabt, es bleiben weiterhin öffentlich gewidmete Straßen, das werden keine Privatstraßen oder sonst irgendwas. Es kann jeder jederzeit darein fahren dann. Das wir für diese Gruppen und so war es ja auch im ursprünglichen Antrag gewesen, dass denen das weiterhin ermöglicht werden muss. Dass das Ausnahmen bedeuten und so weiter und dass jemand da eine rote, blaue oder grüne Karte da vorne drinnen haben muss ist auch klar. Das ist aber ein separates Thema, das genau zu klären ist, das ist das eine. Das zweite ist zum übertragenen Wirkungskreis, ich nehme jetzt nochmal das Beispiel der Barfüßer Straße, weil das fiel mir nämlich jetzt ein, das ist nämlich sehr gut in Erinnerung und da gucke ich Frau Doktor Kreuzfeldt jetzt gleich mal an, weil wenn ich mich richtig erinnere, haben sie damals die Frage nämlich auch gestellt gehabt „Müssen die Parkplätze da drin sein“. So wie diese Beschlussvorlage jetzt ist, haben sie keine Ahnung, egal wer hier kurz oder lang drinnen sitzt, vermutlich hunderte ich will nicht sagen fast tausende Beschlüsse gefasst. Immer wenn sie eine Straßenplanung von uns kriegen, sind da ja zum Beispiel auch Parkplätze und im Fall der Barfüßer Straße, sind die nicht baulich angelegt, sondern das sind die Stahlnägel, die auf der Straße drauf sind. Stahlnägel sind nichts anderes, als eine weiße Linie die da ist. Wie ich vorhin gesagt habe auch Linien sind anordnungspflichtig, also übertragener Wirkungskreis. Das ist dann sozusagen ein Platzhalter an der Stelle. Und da hatte ich ja auch zu ihnen gesagt gehabt, wir entscheiden darüber, ob der Parkplatz da angelegt wird oder nicht. Jetzt ist es genau der umgedrehte Fall. Wir legen ihnen eine Planung in Führungsstrichen vor, das ist der Plan, der hier liegt und da steht dann einfach drauf, dass dann die Straßen wie sie in Zukunft genutzt werden sollen, und da sind keine Parkplätze mehr drin. Das ist genau das gleich wie die Vorlage, die wir neulich hatten für den Baubeschluss in der Barfüßer Straße.

Auch da greifen sie ja nicht bei diesen Baubeschlüssen in den übertragenen Wirkungskreis ein. Es ist als Platzhalter dargestellt und genauso ist der Plan, der hier neben mir liegt, auch zu bewerten. Und ist es wichtig, dass sie uns ein Feedback geben, eine Anregung, wenn man es so möchte, wo möchten sie mit dem öffentlichen Raum in der Altstadt hin, wie soll er gestaltet sein und was dann im übertragenen Wirkungskreis an Beschlüssen notwendig ist beziehungsweise, an Umsetzungen notwendig ist, das macht die Stadtverwaltung dann. Und das war die Frage von Herrn Schaper gewesen, die ich vorhin leider vergessen hatte.

Herr Feigl

Ich habe einen Geschäftsordnungsantrag von Herrn Bernstiel.

Herr Bernstiel

Ja meine sehr verehrten Damen und Herren, es tut mir jetzt sehr leid, ich habe auch noch einen ganzen Fundus an Fragen und ich weiß, dass sie auch noch weitere Fragen haben, aber soweit ich informiert bin gilt die drei Stunden Regel und wir haben in der Stadt ein Pandemie geschehen was steigt und wir haben hier auch Zuschauer im Raum sitzen und wir haben alle die Verantwortung diese Maßnahmen auch einzuhalten und wir haben diese drei Stunden jetzt überschritten. Deshalb muss ich den Geschäftsordnungsantrag stellen, auch wenn ich das wirklich ungern tue, die Sitzung jetzt abubrechen. Was anderes bleibt uns nicht übrig und eigentlich hätte das von der Verwaltung kommen müssen. Ich weiß nicht, ob wir das abstimmen müssen oder ob das jetzt einfach defakto so ist, weil die Coronaverordnung das genauso vorsieht.

Herr Feigl

Trotz... die formale Gegenrede dahingehend behalten wollen, dass ich sage, lassen sie uns den Tagesordnungspunkt vertagen und wir haben in dem nicht öffentlichen Teil eigentlich nichts drauf, das können wir formal schnell abhandeln, dass wir das in zwei Minuten durchziehen. Und dann so verfahren und dann sind wir alle in drei Minuten draußen. Wenn wir so verfahren... wollen wir und darauf einigen?

Zwischenrufe unverständlich

Den jetzigen Tagesordnungspunkt vertagen auf die nächste Sitzung und schnell den nicht öffentlichen Teil durchziehen. Ist das ein Kompromiss Herr Bernstiel? Alle nicken.

Herr Rebenstorf

Wir haben beim letzten Mal auch leicht überzogen, ich sag mal wir sind immer noch im Rahmen des akademischen Viertels und da ist es auch ok.

Herr Feigl

Ja wenn das so Zustimmung findet, heben sie mal schnell die Hand.

Das ist eine Mehrheit, dann würde ich das jetzt so machen. Ok, wir haben jetzt den Tagesordnungspunkt vertagt.

Ende Wortprotokoll.

**zu 4.9 Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2020/01754**

Abstimmungsergebnis:**vertagt****Der Stadtrat möge beschließen:**

Der Stadtrat beschließt die Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt.

Die Verwaltung wird gebeten, die in der Sachdarstellung aufgeführten Maßnahmen im übertragenen Wirkungskreis schrittweise umzusetzen.

Für Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Stadtrats wird die Verwaltung beauftragt, die zur Umsetzung notwendigen Planungen dem Stadtrat im Zuge der Umsetzung der Konzeption zur Beschlussfassung vorzulegen.

zu 4.9.1 **Änderungsantrag der SPD-Fraktion Halle (Saale) zur Beschlussvorlage
Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) –
Vorlagen-Nummer: VII/2020/01754
Vorlage: VII/2020/01854**

Abstimmungsergebnis: **vertagt**

Beschlussvorschlag:

Im Maßnahmenkatalog zur Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) sind folgende Änderungen vorzunehmen:

Maßnahme 1: Die Fußgängerachse Hauptbahnhof <-> Markt wird bis zum Landesmuseum Moritzburg mittels einer weitgehend durchgängigen Fußgängerzone verlängert.

Im Sinne einer fußverkehrsfördernden Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Moritzburg sind nordwestlich des Marktplatzes die Bereiche Große Klausstraße Ost (Anschluss Marktplatz), Kleine Ulrichstraße (zwischen Dachritzstraße und Moritzburgring) und Bergstraße (alternativ Kleine Schlossgasse) als Fußgängerzonen zu widmen. Lieferverkehr wird in begrenzten Zeitabschnitten (z. B. vormittags) zugelassen sein, **die in enger Zeitabstimmung mit den Gewerbetreibenden festgelegt werden.** Grundstückseigentümer und gemeldete Mietende von Wohnungen und Gewerberäumen **sowie Handwerker** dürfen mit Ausnahmegenehmigung einfahren.

Maßnahme 2: Die verkehrsberuhigten Bereiche werden in nordwestlicher und südlicher Altstadt ausgedehnt.

Ziel ist, Aufenthaltsqualität und Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern; insbesondere dort, wo schmale Gehwege immer wieder Zufußgehende auf die Fahrbahn ausweichen lassen. Zuvor sind Umgestaltungen der Straßenräume erforderlich, um die mit der StVO vorgeschriebene Konsistenz von Straßenbild und Verkehrsorganisation herzustellen. **Über die geplanten Umgestaltungen der Straßenräume informiert die Stadtverwaltung fortlaufend im Planungsausschuss**

Für die Oleariusstraße zwischen Hallmarkt und Dachritzstraße ist eine Sonderlösung erforderlich, um die Erreichbarkeit der Tiergarage Händelhauskarree zu sichern.

Maßnahme 6: Der Radverkehrsring um die Altstadt wird zwischen Klausbrücke und Kreisverkehr Oper mittels beidseitiger Radfahrstreifen geschlossen. Der Kfz-Verkehr wird, vorerst im Rahmen eines einjährigen Versuchs, in diesem Abschnitt nur noch im Uhrzeigersinn (nord- und ostwärts) geführt.

Die Maßnahme dient, neben der Stärkung des Radverkehrs, der Verringerung des Verkehrsaufkommens im Bereich der westlichen und nördlichen Altstadt (und darüber hinaus im gesamten sensiblen Verlauf zwischen Burg- und Ankerstraße). Die Fahrtrichtung der mittig geführten Kfz entspricht der gegenwärtigen Umleitung am Robert-Franz-Ring und würde auch dem künftigen Parkhaus Oper mit Zufahrt von der Kapellengasse und Ausfahrt zum Universitätsring Genüge tun (direkter Abfluss zum Joliot-Curie-Platz möglich).

Dennoch ist die Maßnahme als „Verkehrsversuch“ zu werten und bei negativer Evaluation nach der Eingewöhnungsphase (ca. 1 Jahr) anzupassen bzw. rückabzuwickeln. Angesichts des Pilot-Charakters wird eine Förderung im Rahmen des Programms „Post-Corona-Stadt“ angestrebt. **Um längere Verkehrswege durch**

die einspurige Verkehrsführung zu vermeiden, wird das Verkehrsleitsystem der Stadt dahingehend angepasst, dass bereits an dem Altstadtring deutlich vorgelagerten Stellen auf die Verkehrsführung hingewiesen wird.

zu 5 Anträge von Fraktionen und Stadträten

Anträge von Fraktionen und Stadträten lagen nicht vor.

zu 6 schriftliche Anfragen von Fraktionen und Stadträten

Schriftliche Anfragen von Fraktionen und Stadträten lagen nicht vor.

zu 7 Mitteilungen

Es gab keine Mitteilungen.

zu 8 Beantwortung von mündlichen Anfragen

Es gab keine Beantwortung von mündlichen Anfragen.

zu 9 Anregungen

Es gab keine Anregungen.

Herr Feigl beendete die öffentliche Ausschusssitzung und bat um Herstellung der Nichtöffentlichkeit.

Für die Richtigkeit:

Christian Feigl
Ausschussvorsitzender

Vanessa Gaebel
Stellv. Protokollführerin