



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

**der öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung des Ausschusses für
Planungsangelegenheiten am 10.11.2020**

öffentlich

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

Zeit: 17:00 Uhr bis 20:07 Uhr

Anwesenheit: siehe Teilnehmerverzeichnis

Anwesend waren:

Mitglieder

Christian Feigl	Ausschussvorsitzender Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Anja Krimmling-Schoeffler	Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale)
Thomas Schied	Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale)
Dr. Ulrike Wünscher	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
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 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
Vanessa Gaebel	stellvertretende Protokollführerin

Gäste

Herr Rauschenbach	Strukturwandel-Kommission
Herr Dr. Schmieder	Geschäftsführer Technologie- und Gründerzentrum Halle GmbH
Herr Weber	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft Halle (EVG)

Entschuldigt fehlten:

Yana Mark	Fraktion Freie Demokraten im Stadtrat von Halle (Saale), Vertretung durch Herrn Schaper
Dirk Gernhardt	Sachkundiger Einwohner
Alexander Keck	Sachkundiger Einwohner
Manfred Sommer	Sachkundiger Einwohner

zu **Einwohnerfragestunde**

zu **Frau Fleischer zur autofreien Altstadt**

Frau Fleischer fragte, zur weitestgehend autofreien Altstadt, warum bei der Erarbeitung des Konzepts nicht alle wichtigen Bereiche, wie die IHK oder die City-Gemeinschaft mit einbezogen wurden. Des Weiteren fragte sie, warum das vorgeschlagene Verkehrskonzept nur den Bereich der Altstadt und nicht die gesamte Stadt Halle (Saale) beinhaltet.

Herr Rebenstorf antwortete, dass wenn es um die Umsetzung und einzelne Straßen geht, die genannten Institutionen mit einbezogen werden. Das Konzept basiert auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses und daher betrifft es nur den Altstadtbereich.

Frau Fleischer fragte, warum nicht im Vorfeld auf die Institutionen zugegangen wird.

Herr Rebenstorf antwortete, dass erst der Stadtrat eine Richtung vorgibt und auf dieser Basis werden, bei Bedarf, Gespräche mit den Institutionen geführt.

zu **Herr Loeschke zur autofreien Altstadt**

Herr Loeschke fragte, warum über einzelne Verkehrslösungen entschieden werden soll, ohne dass es ein Konzept für die gesamte Stadt gibt.

Herr Rebenstorf antwortete, dass aufgrund des Stadtratsbeschlusses vorgegeben wurde, dass es erst ein Konzept gibt, welches nur die Altstadt betrifft, bevor es eins für die gesamte Stadt gibt.

zu **Herr Wunder zur autofreien Altstadt**

Herr Wunder fragte, wie bei der Freigabe der Leipziger Straße für den Radverkehr, die Sicherheit der Fußgänger gewährleistet wird.

Herr Rebenstorf antwortete, dass zum Beispiel verstärkte Kontrollen oder ähnliche Maßnahmen durchgeführt werden.

Herr Wunder sagte, dass Fahrradfahren in diesem Bereich unmöglich ist.

zu **Frau Fiedler zur autofreien Altstadt**

Frau Fiedler fragte, ob die Anbindung im Umland und den Randgebieten durch Park and Ride Plätze ermöglicht wird und welche Pläne es dazu im Süden von Halle (Saale) gibt.

Herr Rebenstorf antwortete, dass es sich hierbei nur um die Parkplätze innerhalb der Ringstraße, die sich im öffentlichen Raum befinden, handelt. Die Parkhäuser stehen immer noch zur Verfügung. Zu den Park and Ride Parkplätzen antwortete er, dass dies ein Thema für das ganzheitliche Mobilitätskonzept ist und darüber mit den Stadträten noch diskutiert wird.

zu Frau Schubert zur autofreien Altstadt

Frau Schubert fragte, ob bereits Erfahrungen und Daten zur Umsatzentwicklung in Handel und Gastronomie aus Leipzig gibt.

Herr Rebenstorf antwortete, dass dies mitgenommen wird und für das weitere Verfahren mit den Kollegen aus Leipzig ein Austausch stattfinden wird.

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 Fraktion Hauptsache Halle zum Änderungsantrag der SPD-Fraktion unter 4.2.1.1 vorliegt.

Des Weiteren liegt ein Änderungsantrag von der AFD-Fraktion unter 4.2.2 und ein Änderungsantrag der CDU-Fraktion unter 4.4.1 vor.

Herr Schied fragte, wie mit der Beschlussvorlage zur weitestgehend autofreien Altstadt in der letzten Sitzung umgegangen wurde, da es keine Beschlussfassung gab.

Herr Feigl antwortete, dass der Tagesordnungspunkt in der letzten Sitzung vertagt wurde und heute ganz regulär behandelt wird. Er informierte zusätzlich, dass mit dem TOP 4.4 begonnen wird.

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
- 3.1. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 15.09.2020
- 3.2. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 13.10.2020
4. Beschlussvorlagen
- 4.1. Haushaltssatzung, Haushaltsplanung für das Haushaltsjahr 2021 sowie den Beteiligungsbericht 2019
Vorlage: VII/2020/01730

- 4.2. Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2020/01754
- 4.2.1. 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
- 4.2.1.1. Änderungsantrag der Fraktion Hauptsache Halle zum Änderungsantrag der SPD-Fraktion Halle (Saale) VII/2020/01854 zur Beschlussvorlage Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) VII/2020/01754
Vorlage: VII/2020/01961
- 4.2.2. Änderungsantrag der AfD-Stadtratsfraktion zur Beschlussvorlage Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) – Vorlagen-Nummer: VII/2020/01754
Vorlage: VII/2020/01967
- 4.3. Änderung des Baubeschlusses Grüner Altstadttring – Mühlgraben Südteil
Vorlage: VII/2020/01549 **NICHTBEHANDLUNG**
- 4.4. Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der prioritären Investitionsvorhaben in der Stadt Halle im Rahmen des Strukturwandelprozess
Vorlage: VII/2020/01894
- 4.4.1. Änderungsantrag des Stadtrates Johannes Streckenbach (CDU-Fraktion) zur Beschlussvorlage Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der prioritären Investitionsvorhaben in der Stadt Halle im Rahmen des Strukturwandelprozess
Vorlage: VII/2020/01894
Vorlage: VII/2020/01964
- 4.5. Baubeschluss EFRE Radweg Wallendorfer und Käthe-Kollwitz-Straße zwischen den Stadtteilen Kanena und Büschdorf
Vorlage: VII/2020/01640
- 4.6. Bebauungsplan Nr. 145.2 Wohnbebauung Weißbuchenweg - Beschluss zur öffentlichen Auslegung
Vorlage: VII/2020/01529 **NICHTBEHANDLUNG**
- 4.7. Bebauungsplan Nr. 204 Nahversorgungszentrum Beesener Straße - Aufstellungsbeschluss
Vorlage: VII/2020/01125 **NICHTBEHANDLUNG**
5. Anträge von Fraktionen und Stadträten
- 5.1. Antrag der Fraktion Freie Demokraten (FDP) zur Aussetzung des Vorhabens einer weitestgehend autofreie Altstadt
Vorlage: VII/2020/01867 **NICHTBEHANDLUNG**
- 5.2. Antrag der Fraktion MitBürger & Die PARTEI zum besseren Schutz von Bestandsbäumen bei Planungen zur Freiflächengestaltung
Vorlage: VII/2020/01438 **NICHTBEHANDLUNG**
6. schriftliche Anfragen von Fraktionen und Stadträten

- 7. Mitteilungen
- 7.1. Quartalsbericht II/2020 Stadtbahnprogramm Halle der Maßnahmeträgerin HAVAG
Vorlage: VII/2020/01596 **NICHTBEHANDLUNG**
- 8. Beantwortung von mündlichen Anfragen
- 9. Anregungen

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

zu 3.1 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 15.09.2020

Die Niederschrift vom 15.09.2020 wurde ohne Widerspruch bestätigt.

zu 3.2 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 13.10.2020

Die Niederschrift vom 13.10.2020 wurde ohne Widerspruch bestätigt.

zu 4 Beschlussvorlagen

**zu 4.4 Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der prioritären Investitionsvorhaben in der Stadt Halle im Rahmen des Strukturwandelprozess
Vorlage: VII/2020/01894**

Herr Feigl beantragte Rederecht für Herrn Rauschenbach von der Strukturwandel-Kommission, für Herrn Dr. Schmieder von der Technologie- und Gründerzentrum Halle GmbH und für Herrn Weber von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft Halle (EVG) und bat daher die Mitglieder um Abstimmung des Rederechts.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Herr Rauschenbach führte anhand einer Präsentation in die Beschlussvorlage ein.

Herr Dr. Schmieder führte anhand einer Präsentation in die Beschlussvorlage ein.

Herr Weber führte anhand einer Präsentation in die Beschlussvorlage ein.

Die Präsentationen sind in Session hinterlegt.

Herr Streckenbach führte in den Änderungsantrag der CDU-Fraktion ein.

Frau Krimmling-Schoeffler fragte, wie der Stadtrat am Umsetzungsprozess beteiligt wird und welche Projekte außerdem noch zur Auswahl standen. Des Weiteren fragte sie, wie viele Personen an dem Entscheidungsprozess beteiligt waren und nach einem ungefähren finanziellen Umfang. Sie bat die Verwaltung um eine Überarbeitung der Beschlussvorlage, sodass die Leuchtturmprojekte ausführlicher dargestellt werden. Des Weiteren fragte sie, was mit ressourcenschonende Unternehmen gemeint ist.

Herr Rauschenbach antwortete, dass keine Projekte vorgeschlagen wurden, sondern darüber mit den Beteiligten diskutiert wurde. Weitere Projektideen waren unter anderem Schulen oder Kindergärten. Es gab Kriterien die beachtet werden mussten und nach der Bewertungsmatrix sind die effektivsten Projekte, für den Strukturwandel, vorerst die drei vorgeschlagenen. Die Projektvorschläge gehen jetzt in die Gremien im Stadtrat und im Saalekreis in den Kreistag und werden dort diskutiert. Der Stadtrat ist also am Umsetzungsprozess beteiligt. Die Investitionssumme beim RAW-Gelände liegt ungefähr bei 150 bis 200 Millionen Euro. Beim Weinbergcampus liegen die Schätzungen bei 40 bis 50 Millionen Euro und für die Schaffung eines klimaneutralen Gewerbegebietes ungefähr 100 bis 150 Millionen Euro. Projekte, die nicht umsetzbar sind, sind Bildungsprojekte, da diese nicht förderfähig sind.

Frau Krimmling-Schoeffler fragte nach einer ungefähren Summe der Projektideen.

Herr Rauschenbach antwortete, dass ungefähr 10 förderfähige Projekte vorlagen, aber davon 5 eher als nachrangig betrachtet.

Herr Dr. Schmieder sagte zum Gründerzentrum, dass dies ein Gebäude wird, was so oft in Deutschland nicht vorhanden ist. Dieses Leuchtturmprojekt ist wichtig für den Strukturwandel.

Zum Thema Nachhaltigkeit sagte er, dass der Schwerpunkt unter anderem auf neue Materialien, erneuerbare Energien, nachhaltige Geschäftsmodelle liegt und dass dazu beigetragen wird Firmen zu entwickeln, die ressourcenschonende Technologien entwickeln.

Herr Weber sagte zum RAW-Gelände, dass noch kein fertiges Konzept vorgelegt werden kann, da noch viel ermittelt und untersucht werden muss. Alle Gremien werden an diesem Prozess beteiligt. Er merkte an, dass ein Gewerbegebiet entwickelt wird, welches nicht eins zu eins dem StarPark entspricht, sondern ein nachhaltigeres Gewerbegebiet entsteht, welches klimaneutral und ressourcenschonend ist, mit begründeten Dächern und dass mit regenerativen Energien gewirtschaftet wird.

Herr Rebenstorf merkte an, dass sich die Projekte momentan bei der Erstellung der Aufgaben befinden. Die Stadträte sollen heute eine Intension mitgeben, sodass auch die ersten Fördermittel beantragt werden können und der Planungsprozess starten kann.

Herr Dr. Ernst fragte, wie sichergestellt wird, dass nicht jeder Antragsteller ein eigenes Digitalisierungs- und Anwendungszentrum oder Gewerbegebiet erarbeitet.

Herr Rauschenbach antwortete, dass jede Kommune auf sich schaut und jedes Gebiet prüft welche Strategie am sinnvollsten ist. Es gibt ein Revierausschuss, der steuert und empfiehlt. Die Stadt Halle und der Saalekreis haben untereinander abgesprochen, dass sich die Universität und die Fachhochschule in den Themenbereichen nicht untereinander in einem Wettbewerb befinden. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass in anderen Regionen an ähnlichen Projekten gearbeitet wird.

Herr Dr. Schmieder ergänzte, dass der Weinbergcampus sich auf die Schwerpunkte wie Entwicklungsbranchen Biotechnologie und Life Science, Medientechnologie, IT sowie Materialtechnologie spezialisiert.

Herr Schied merkte zu Herrn Rauschenbachs Ausführungen an, dass noch weitere Projekte förderfähig gewesen wären und bat nach einer Auflistung dieser. Er schlug vor, dies als erste Lesung zu behandeln.

Herr Rebenstorf sagte, dass er die vorgestellten Projekte nur empfehlen kann und bat um heutige Zustimmung der Beschlussvorlage.

Herr Rauschenbach sagte, dass die Liste und eine Bewertungsmatrix zugearbeitet werden kann. Land und Bund fordert zeitnahe, dass die Leuchtturmprojekte genannt werden und bat daher um heutige Zustimmung.

Herr Feigl merkte an, dass das Thema in weiteren Ausschüssen und im Stadtrat behandelt wird und daher eine zweite Lesung nicht erforderlich ist.

Frau Winkler sagte ebenfalls, dass eine zweite Lesung nicht erforderlich ist.

Frau Dr. Kreuzfeldt fragte, warum nicht das Orgacid Gelände für das Projekt genutzt wird, wie die Gewerbesteuererinnahmen geregelt werden und wer diese erhält. Des Weiteren fragte sie zum Weinbergcampus, ob der Mint-Campus in Halle Neustadt bei der Bebauung mit eingebunden ist.

Herr Rebenstorf antwortete, dass in der Vorlage ein Hinweis zum Mint-Campus Kastanienallee steht.

Herr Weber antwortete, dass die Gewerbesteuererinnahmen geteilt werden, da es gemeinsam entwickelt wurde. Er sagte, dass das Orgacid Gelände nicht genutzt werden kann, da dies eine viel kleinere Fläche vorweist, als das neue Gewerbegebiet benötigt.

Herr Sehrndt merkte an, dass das RAW-Gelände auf einer verseuchten Fläche steht und nicht altlastenfrei gestellt wurde. Er sagte, dass es wichtig ist, dass die Hochschulen aus der Region zusammenarbeiten und dafür keine Kohleausstiegshilfe benötigt wird. Die AFD-Fraktion wird der Vorlage nicht zustimmen.

Herr Eigendorf sagt, dass eventuell noch Projekte kommen könnten, die besser geeignet wären. Er befürwortete den Änderungsantrag der CDU-Fraktion und ist gegen eine Vertagung der Beschlussvorlage, da diese drei Projekte dem Ziel des Strukturwandels dienen können.

Herr Schied befürwortet grundsätzlich ebenfalls die geplanten Projekte und bat um die Zuarbeit einer Liste mit den entsprechenden Projekten.

Herr Rauschenbach sicherte die Zuarbeit der Liste und der Bewertungsmatrix zu.

Frau Krimmling-Schoeffler fragte, ob Bildungsprojekten nicht mit als Projektvorschläge aufgenommen werden dürfen.

Herr Rauschenbach antwortet, dass der Bund vorgegeben hat, dass keine Förderung für Projekte vorgesehen ist, die das Land in ihren Finanzierungsaufgaben hat. Demzufolge sind Bildungsprojekte, wie die Errichtung von Schulen, nicht förderfähig.

Frau Krimmling-Schoeffler sagte, dass dies so nicht in der Beschlussvorlage, sondern nur in der Begründung so steht.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gab, bat **Herr Feigl** zuerst um Abstimmung des Änderungsantrages der CDU-Fraktion und anschließend um Abstimmung der Beschlussvorlage.

- zu 4.4.1 **Änderungsantrag des Stadtrates Johannes Streckenbach (CDU-Fraktion) zur Beschlussvorlage Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der prioritären Investitionsvorhaben in der Stadt Halle im Rahmen des Strukturwandelprozess Vorlage: VII/2020/01894
Vorlage: VII/2020/01964**

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: einstimmig zugestimmt

Beschlussvorschlag:

Im Beschlussvorschlag wird der nachfolgende Punkt 3 (neu) nach dem Punkt 2 eingefügt:

3. **Der Oberbürgermeister wird beauftragt, fortlaufende Gespräche mit Bund und Land mit folgender Zielstellung aufzunehmen:**
 - a) **Revitalisierung des Orgacid-Geländes in der Stadt Halle mit Fördermitteln im Rahmen des Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen**
 - b) **Entwicklung des Orgacid-Geländes als Bestandteil eines am Standort erweiterten, klimaneutralen Gewerbegebietes**
 - c) **Einbeziehung der Ergebnisse der gegenwärtig in Arbeit befindlichen Historisch-genetischen Rekonstruktion (HGR)**

- zu 4.4 **Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der prioritären Investitionsvorhaben in der Stadt Halle im Rahmen des Strukturwandelprozess
Vorlage: VII/2020/01894**

Abstimmungsergebnis SKE: zugestimmt mit Änderung

Abstimmungsergebnis SR: zugestimmt mit Änderung

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Die prioritären Investitionsprojekte – Entwicklung RAW-Gelände, Bau eines Gründerzentrums am Weinberg-Campus und Schaffung eines klimaneutralen Gewerbegebietes – im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen in der Stadt Halle (Saale) werden umgesetzt.
2. Der Oberbürgermeister wird mit der Umsetzung der dafür notwendigen Schritte (Fördermittelbeantragung, Schaffung der Umsetzungsstruktur) beauftragt.
3. **Der Oberbürgermeister wird beauftragt, fortlaufende Gespräche mit Bund und Land mit folgender Zielstellung aufzunehmen:**
 - a) **Revitalisierung des Orgacid-Geländes in der Stadt Halle mit Fördermitteln im Rahmen des Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen**

- b) Entwicklung des Orgacid-Geländes als Bestandteil eines am Standort erweiterten, klimaneutralen Gewerbegebietes
- c) Einbeziehung der Ergebnisse der gegenwärtig in Arbeit befindlichen Historisch-genetischen Rekonstruktion (HGR)

- 4. Der Oberbürgermeister wird beauftragt einmal pro Quartal im Ausschuss für Wirtschaft, Wissenschaft, Stadtentwicklung und Digitalisierung einen Statusbericht zur Umsetzung des Strukturwandelprozesses zu präsentieren.
- 5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, dem Stadtrat jährlich einen Fortschrittsbericht zum Strukturwandelprozess vorzulegen.

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

Frau Winkler fragte in welcher Höhe Mittel für die Koordinierungsstelle Baugemeinschaften Halle (Saale) eingeplant sind und bat um Angaben zum Ansatz im Haushalt 2020, sowie zum Ist-Stand 2020.

Herr Feigl antwortet, dass dies bereits schriftlich im Fragenkatalog beantwortet wurde.

Herr Streckenbach merkte zum Produkt Gemeindestraßen, Radwege und Fußwege an, dass für die Oberflächenentwässerung 7 Millionen Euro zur Verfügung stehen. Er appellierte, dass in diesem Produkt Optimierungsbedarf vorhanden ist und schlug vor, zum Beispiel bei neuen Straßen mehr Kreisverkehre, anstatt Ampeln zu bauen.

Herr Rebenstorf antwortete, dass mit der HWS schon über die Oberflächenentwässerung diskutiert wurde und die Optimierung in Arbeit ist. Zum Thema Ampeln und Kreisverkehre antwortete er, dass diese im Zusammenhang mit dem Stadtbahnprogramm entstehen und da wird der Straßenbahn die Vorfahrt gewährt.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gab, bat **Herr Feigl** um Abstimmung der Beschlussvorlage.

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

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

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

zu 4.2 Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2020/01754

Wortprotokoll PA TOP 4.2

-Auf Antrag der AfD-Stadtratsfraktion Halle und der Fraktion der Freien Demokraten erfolgt zu diesem Punkt ein Wortprotokoll-

Herr Feigl

Wir sind beim Tagesordnungspunkt 4.2, Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt. Erlauben Sie mir im Vorfeld eins, zwei Bemerkungen aus aktuellem Anlass. Ich hatte in der letzten Sitzung auch schon mal so ein bisschen darauf gedrungen, dass es ich es schön fände, wenn wir es schaffen ein bisschen schaumgebremster, sage ich mal, die Diskussion führen und eine sachliche Auseinandersetzung hier herbeiführen. Das war der Wunsch, den ich beim letzten Mal hier reingetragen habe, weil ich das Gefühl habe, dass schon an anderen Stellen bei dem Thema Verkehr, also viel Kleineren, als wir hier in der Vorlage drinstehen haben, die Emotionen sehr hoch kochen. Ich glaube, das ist nicht dienlich. Ich denke, wir müssen alle nach vorne schauen, wie wir unsere Stadt besser organisieren. Und sehr kontraproduktiv finde ich es dann, wenn eine Partei nach vorne springt, eine Kampagne startet und zwar eine Kampagne nicht hier im Stadtrat führt, sondern in die Bevölkerung hineinträgt, die dann zur Folge hat, dass dann einige Fraktionen mit einer Flut von automatisch erzeugten Mails zu gesammt werden. Es ist mir heute tagsüber so gegangen, dass ich mein I-Pad eine Weile nicht benutzen konnte, weil ich einfach nicht mehr rangekommen bin vor der Flut. Ich finde das eine Ungeheuerlichkeit zu solchen Mitteln zu greifen, ich denke, die Diskussion gehört hier in die politischen Gremien hinein, hier können wir darüber diskutieren und hier müssen wir eine Lösung und einen Weg finden. Ich denke, das muss auf jedenfall sein, dass man miteinander fair und auch einen offenen Umgang damit pflegt. Das nur so als Vorbemerkung von mir, weil es mich heute so sehr geärgert hat.

Ich möchte zunächst Herrn Rebenstorf das Wort geben, der nochmal ganz kurz ein paar Worte dazu sagt und dann werden wir die Diskussion eröffnen. Bitte sehr, Herr Rebenstorf.

Herr Rebenstorf

Wie ich es heute in der Einwohnerfragestunde schon gesagt hatte, der Ausgangspunkt war der Antrag gewesen zur Entwicklung einer autofreien Altstadt. In der Präzisierung wurde dann die weitestgehend autofreie Altstadt. Und es geht darum zu definieren, was unter weitestgehend zu verstehen ist. Nochmal ausdrücklich für alle, es geht nur um die Altstadt innerhalb der Ringstraße, nicht die Innenstadt und nicht die Gesamtstadt. Ich weiß, dass das oft verwechselt wird. Ziele sollen sein, wie ich es vorhin auch gesagt hatte, wie kann man den öffentlichen Raum attraktiver gestalten. Ich hatte beim letzten Mal auch ausgeführt gehabt, historisch ist die Stadt halt gewachsen, wie sie gewachsen ist. Sie war für die Masse an Autoverkehr, gerade die mittelalterliche Altstadt, nie gedacht gewesen.

Und den Vorschlag, den wir Ihnen jetzt unterbreitet haben, ist ein Konzeptvorschlag und meine Bitte ist, Sie sollen uns eine Intention geben. Sind wir auf dem richtigen Weg? Sollen wir Dinge verändern? Ich glaube, zwei oder drei Änderungsanträge sind schon da.

Und ich würde jetzt ganz schnell durch die wesentlichen Punkte noch mal durchgehen. Also, die Übersichtskarte kann man logischerweise an der Wand hier jetzt nicht lesen. Die liegt Ihnen aber bei. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum – was heißt das? Um das nochmal klar zu sagen. Unsere Altstadtstraßen sind alle untermassig. Wir haben nicht wirklich den Platz. Und die Frage, die man sich stellen muss: Schaffe ich es,

einen Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück, so wie es das Baugesetzbuch auch vorsieht, so wie es seit 1990 auch üblich ist, wo jeder, der ein Neubauvorhaben errichtet verpflichtet ist einen Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück zu führen oder lasse ich es weiterhin am Straßenrand laufen oder finde ich noch eine andere Idee, wie man den Straßenraum, den öffentlichen Raum in der Altstadt nutzen kann.

Uns ist auch klar, Sicherung des ÖPNV. Die Straßenbahn wird weiterfahren, Lieferverkehr und Versorgung. Darunter kann man auch abbilden: der Pflegedienst, der kommen muss, weil er die Senioren zu pflegen hat, der Lieferdienst, der das Geschäft um die Ecken zu versorgen hat. Auch wenn wir nicht jeden einzeln genannt haben in unserer Vorlage, ich stehe nachher Rede und Antwort, können Sie mich dann auch fragen. Alternative Mobilitätsangebote, ob Radfahren jetzt noch eine Alternative ist, sei mal dahingestellt, es ist ja fast Gang und Gebe, wenn ich die Anzahl der Fahrräder sehe, wie sie auch hier unten in der Eingangshalle oder vor dem Stadthaus stehen. Unter Ausweitung der Fußgängerzone ist meint, vom Hauptbahnhof kommend über den Marktplatz hinweg, Große Klausstraße, dann in die Kleine Ulrichstraße hinein. Und wie ich eben gesagt hatte, keine Kfz-Stellplätze am Straßenrand der Altstadtstraßen bis auf die Ausnahme Behindertenstellplatz, Lieferzone oder Kurzzeitparken, zum Beispiel, wenn eine Arztpraxis oder eine Ärztehaus am Rand ist. Hier, wie ich eben gesagt habe, ich hoffe, ich kriege das mit dem Punkt hin, also Riebeckplatz, Hauptbahnhof, Leipziger Straße wie gehabt und dann am Graseweghaus vorbei. Hier der gelbe Kreis heißt nur, dass wir eine Sonderlösung brauchen, damit weiterhin das Parkhaus, was in der Händelgalerie, im Händelcarree, ist weiter erreichbar bleibt. Wir haben auch gesagt, wir greifen nicht in bestehende Baugenehmigungen hinein. Das heißt, diejenigen, die ein Grundstück haben in der Altstadt, wo eine bauordnungsrechtlich gesicherte Stellplatzanlage ist, auch die wird weiterhin erreichbar bleiben. Im weiteren Verlauf, für den Radverkehr hatten wir den Vorschlag unterbreitet gehabt, eine ganztägige Freigabe der Fußgängerzonen. Bei der Leipziger Straße, vor allem bei der Oberen Leipziger Straße ist es ja so, dass ja außerhalb der, sage ich mal, Hauptverkehrszeiten, tagsüber sowieso schon für den Radverkehr freigegeben ist, und wir wollten es auf den gesamten Tagesverlauf ausweiten. Die Folge ist dann auch zusätzliche Fahrradständer im Straßenraum und gegebenenfalls das man über ein Fahrradparkhaus auch noch mal nachdenken muss, so ähnlich, wie es in Leipzig in der Universität am Augustusplatz ist. Lückenschuss Radverkehrsring, den englischen Begriff namens Protected Bike Lanes wollen wir nicht verwenden. Weil, wir sehen es so, was das ursprüngliche Ansinnen war eine asymmetrische Aufteilung, das man sagt, wir nehmen die innere Fahrspur und das ist der Radweg und die äußere Fahrspur ist für die Autos da. Den Vorschlag haben wir nicht gemacht. Da kommen die Skizzen gleich noch mal. Sondern wir bleiben bei einer symmetrischen Lösung, das heißt in der Mitte eine Fahrbahn mit dem Vorschlag im Uhrzeigersinn und dafür ausreichend breite Radverkehrsanlagen. Förderung haben wir ein Förderprojekt im Auge über das wir zu mindestens auf ein Jahr begrenzt erst einmal ein Verkehrsversuch starten wollen. Hier sehen Sie noch mal, Orange ist der Altstadtring, der nicht betroffen wäre. Und der Vorschlag für den Verkehrsring wäre an der Klausbrücke beginnend im Uhrzeigersinn an der Moritzburg vorbei, Kreuzung mit der Geiststraße und ungefähr auf der Rückseite der Oper enden lassen. Jetzt sieht man hier genau die Straßenquerschnitte, wie ich sie eben beschrieben habe. Beginnend oben mit Robert-Franz-Ring, die Parkplätze, die wir jetzt neu erst hergestellt haben auf der Westseite des Robert-Franz-Rings würden weiterhin bestehen bleiben, in der Mitte eine Fahrspur, rechts und links ausreichend breite Radverkehrsanlagen. Und so sind wir einmal durch den Altstadtring im Nordwesten durchgegangen und ich ende mal hier unten mit dem Bild am Universitätsring. Das ist hier der Abschnitt, was auf der Rückseite vom Löwengebäude ist beziehungsweise sich dann bis Richtung Geiststraße erstreckt. Da klappt es heute mit den Schrägparkern schon nicht richtig. Das sind alles untermassige Stellplatzanlagen, das heißt, die hängen mit ihrem Heck oder ihrer Front, je nachdem wie falsch rum sie eingeparkt haben, schon in die Fahrbahn hinein. Das würden wir ummarkieren zu Längst-Parkern, somit hätten wir dort

auch vernünftige nach Rast, Maßen, und so weiter, passende Parkplätze mit den entsprechenden Sicherheitsabständen auch zum Radverkehr.

Das noch mal ist ein Vorschlag. Sie greifen mit dem Konzept, wenn Sie es denn beschließen sollten, nicht in den übertragenen Wirkungskreis ein. Ich sage es an der Stelle noch mal deutlich, dass ist ein Vorschlag, wie wir uns eine Einbahnstraßenregelung vorstellen, in dem Fall im nordöstlichen Quadranten der Altstadt. Zum Beispiel Rathausstraße, Kleine Steinstraße, Schulstraße, Kaulenberg, wie man dort die sektorale Erschließung der anliegenden Quartiere trotzdem noch sicherstellen kann. Und, jetzt muss ich gucken, genau: sichere Erschließung, Straßenbahnstrecken bleiben weiterhin Tempo 20, Grundstücke und Tiefgaragen bleiben auch erschlossen. Wie ich es vorhin schon gesagt habe, wer von außerhalb aus dem Saalekreis kommt, oder aus dem weiteren Umfeld mit dem Auto in die hallesche Innenstadt/Altstadt fahren will, kann das weiterhin tun. Die Parkhäuser, so wie sie bekannt sind bleiben auf den gewohnten Wegen auch erreichbar. Und weiter: zentrale Paketstation, feste Lieferzonen. Auch das würden wir dann im Detail durch jede Straße, durch jeden Quadranten durchgehen und schauen, wo lässt sich das am geschicktesten anordnen. Wie gesagt, was ich eben zuvor gezeigt habe, ist mal ein Beispiel, wie es aussehen könnte. Und zum Schluss noch das Parken als baulich angelegt Parkplätze. Gerade bei den Altstadtplatten, wenn man auf der Rückseite der Großen Klausstraße schaut, da sind die Parkplatztaschen damals im Zuge des Baus der Altstadtplatten mit angelegt, teilweise sind sie auch im Besitz der HWG. Somit stehen die nicht zur Disposition, sondern verbleiben beim Eigentümer auch in der Bewirtschaftung. Und wenn es um das Anwohnerparken geht eine spätere Lösung zu finden und so lese ich auch den Antrag, da zitiere ich noch mal schnell zum Schluss den letzten Satz: Eine der langfristigen Maßnahmen soll die Schaffung von Parkraumalternativen für bisher von Anwohnern zum Parken genutzten Straßenräume und Plätze sein. Da hatte ich das letzte Mal schon erwähnt gehabt, es gibt noch eine alte Quartiersvereinbarung mit der HWG für ein Parkhaus im Hinterhof von Brunos Warte. Ich habe das erste Gespräch mit der Geschäftsführung von der HWG schon geführt und wir würden logischerweise die Gespräche jetzt auch weiterführen, dass man, wenn man dort eine Lösung gefunden hat, auch in dem Bereich dann Zug um Zug die Stellplatzanlagen am Straßenrand im öffentlichen Raum zurückführen wird. Das soll es von meiner Seite sein. Und dann Herr Feigl, Sie übernehmen wieder.

Herr Feigl

Danke. Ich würde jetzt die drei Änderungsanträge, die uns vorliegen, zunächst erstmal einbringen lassen. Ich beginne mit der SPD-Fraktion. Danach gibt es einen Änderungsantrag zu dem von der SPD von Hauptsache Halle. Und als letztes hat Herr Sehrndt das Wort mit seinem Änderungsantrag. Herr Eigendorf, bitte.

Herr Eigendorf

Herr Vorsitzender, vielen Dank liebe Kolleginnen und Kollegen. Die Debatte, die wir bis jetzt geführt haben hier im öffentlichen Raum wie auch im Stadtrat war so besonders, dass sie in mir zwei Wünsche hervorgerufen hat. Zum einen fände ich es ganz großartig, wenn wir mal so breit und so öffentlich auch über Kinderarmut und Bildung in unserer Stadt diskutieren würden und nicht nur über Verwaltungsstandorte und Verkehrsführung. Zum anderen wünsche ich mir aber auch, dass sich der Stil dieser Debatte, der Vorsitzende hat es gerade ja schon angerissen, so nicht noch mal wiederholt, weil ich es als extrem misslich finde, wie dieses bewusste Verbreiten von, also mindestens irreführenden Aussagen über das Konzept, teilweise die Debatte ein bisschen verzerrt hat.

Aber zum Thema: Worin wir uns befinden und das war ja schon klar, als wir den Grundsatzbeschluss gefasst haben, ist ein Prozess. Wir glauben aber das in dem Prozess das, was die Verwaltung hier vorgelegt hat, den zweiten, vielleicht auch den dritten Schritt vor dem ersten Schritt macht. Das Feedback, was es jetzt gibt in der öffentlichen Diskussion, zeigt das. Wir wollen mit unserem Änderungsantrag das Konzept wieder vom Kopf auf die

Füße stellen und schauen, dass wir diesen Prozess, der sinnvoll und notwendig ist, konstruktiv gestalten. Das Konzept für die autoarme, weitestgehend autofreie, wie auch immer man es nennen möchte, Altstadt, kann aus unserer Sicht am besten funktionieren, wenn wir schon jetzt die Anmerkungen, die es dazu gibt, aufnimmt. Wir haben das getan, in langen Gesprächen und lassen Sie mich vielleicht die drei Punkte noch mal kurz zusammenfassen, die in unserem Änderungsantrag aus unserer Sicht spielentscheidend sind und bei denen ich auch um Ihre Unterstützung werben möchte.

Zum einem das Thema Lieferverkehr für Händlerinnen und Händler. Wir alle kennen die Situation des Einzelhandels in unserer Stadt, der durch Digitalisierung etc. schwierig ist, durch Corona noch schwieriger geworden ist, und wir glauben, dass wir den Lieferverkehr für die Händlerinnen und Händler so zulassen sollten, wie das bis jetzt schon der Fall ist, genauso übrigens auch die Zufahrt für Handwerkerinnen und Herdwerker, genauso wie für das medizinische Personal. Wir glauben, hier ist die Verwaltung mit dem Konzeptvorschlag, so wie er jetzt ist, auf dem Holzweg.

Der zweite Punkt, Herr Rebenstorf auch Sie hatten das gerade schon angerissen, ist das Thema Öffnung der Unteren Leipziger Straße für den Radverkehr. Wir glauben, dass wir hier die Obere und die Untere Leipziger Straße deswegen unterschiedlich bewerten müssen, weil es eben gerade in Bezug auf die Fußgängerfrequenz bei den beiden Teilen der Straße ganz erhebliche Unterschiede gibt. Und wir können uns, auch aus den Rückmeldungen, die wir bekommen haben, ebenso wie aus den alltäglichen Erfahrungen, die wir und ich glaube, auch Sie gemacht haben, nicht vorstellen, dass wir die Untere Leipziger Straße für den Radverkehr öffnen können ohne dass wir damit die Aufenthaltsqualität erheblich einschränken.

Das dritte, der Punkt, der in der Diskussion immer mal ein bisschen rumwirbelte, ist die Frage, wie verhalten wir uns eigentlich in Bezug auf die wegfallenden Stellplätze. Es ist allen klar, dass diese 1:1 Ersetzung, gerade in Bezug auf die Wohnbebauung, dass das so wahrscheinlich nicht zu leisten sein wird. Ich glaube, die Verwaltung hat mit der Frage, wie kann man zum Beispiel bei den privatbetriebenen Parkanlagen schauen, dass man die mit einberechnet in den Stellplatzschlüssel, schon aufgezeigt das es da eine Lösung gibt. Uns ist trotzdem wichtig, dass der Grundsatz dieses Konzeptes nach wie vor lautet, dass wir zuerst Ersatz schaffen, bevor wir Stellplätze wegfallen lassen. Wir begrüßen, dass wissen Sie, das Parkhaus an der Oper genauso wie die Idee an Brunos Warte. Das sind beides ganz hervorragende Planungen, die wir für sinnvoll halten aber die Planung allein sorgen noch nicht dafür, dass der Parkdruck reduziert wird, dass der parkdruck wegfällt. Deswegen vertreten wir die Ansicht, dass wir hier in diesem Beschluss auch festschreiben sollten, dass wir erst bauen und dann streichen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, unser Änderungsantrag hat noch mehrere Punkte, die Ihnen bekannt sind, die Sie kennen. Ich bin jetzt noch mal auf die eingegangen, die wir auch im Laufe des Prozesses, auch am heutigen Tage, angepasst haben. Ich hoffe, dass wir mit unseren Änderungsvorschlägen viele Anmerkungen der Betroffenen aufgreifen. Ich hoffe aber auch, dass wir jetzt hier in der Debatte ein bisschen dazu beitragen können, dass ein bisschen Dampf vom Kessel genommen wird. Man kann unsere Änderungsvorschläge gut finden, man kann sie schlecht finden, ich hoffe aber, dass sie zumindest nicht dazu beitragen, dass jetzt der Blutdruck im folgendem erheblich steigt und damit möchte ich schließen und Sie um Ihre Zustimmung bitten. Vielen Dank.

Herr Feigl

Herr Dr. Ernst, bitte.

Herr Dr. Ernst

Vielen Dank Herr Vorsitzender. Als es im vergangenen Jahr zu der Abstimmung des Antrages von den Linken zur weitestgehend autofreien Altstadt kam, haben wir uns als Fraktion daher zurückhaltend verhalten und haben deshalb auch zunächst eher skeptisch dann die Beschlussvorlage der Verwaltung zur Kenntnis genommen und haben uns dann im Rahmen von vielen Diskussionen innerhalb der Fraktion dazu entschieden, dass nicht pauschal abzulehnen, sondern auch konstruktiv mitzuarbeiten und auch dadurch auch einen Änderungsantrag mit zu entwickeln. Wir haben uns entschlossen einen Änderungsantrag zum Änderungsantrag der SPD einzubringen, da dieser schon eine Reihe von Änderungsvorschlägen, die wir einbringen möchten, mit berücksichtigt und das begrüßen wir außerordentlich. Leider hatten wir gerade nicht genügend Zeit um den geänderten Änderungsantrag der SPD noch mal zu prüfen und würden das dann im Weiteren noch tun.

Ich möchte kurz die von uns zusätzlichen Änderungsvorschläge noch vorstellen, was Inhalt unseres Änderungsantrages ist. Das sind zunächst, Maßnahme 3, betrifft das die Querungen, das heißt kritische Verkehrsbereiche, beispielsweise der Glauchauer Platz. Und hier regen wir mit an, beispielsweise auch Ampeln mit Sekundenanzeige auszustatten, da wir hier eine Chance sehen, beispielsweise aus Erfahrungen, die in Berlin gemacht wurden, da Rotlichtverstöße durch Fußgänger auch entgegenzuwirken.

Dann die Maßnahme 4, wir noch ausgehen, dass der Änderungsantrag der SPD, das die Maßnahme komplett streicht. Das müssen wir im Weiteren noch mal diskutieren.

Maßnahme 6 betrifft den Radverkehrsring und hier würden wir uns wünschen, dass eine konkrete Zeitschiene für das hier anvisierte künftige Parkhaus an der Oper auch mit dem Stadtrat vorgelegt wird, noch bevor diese Maßnahme auch zu Testzwecken mit umgesetzt wird, um einfach auch abschätzen zu können, wie sich der Verkehr in diesem Bereich entwickeln wird.

Das schließt auch die Maßnahme 8 mit an. Hier geht es um Kfz-Parken innerhalb des Altstadtrings. Und wir möchten auch mit anregen, hier mit unserem Änderungsvorschlag, detaillierte Vorschläge zur Steigerung der Kapazitäten von Parkieranlagen innerhalb des Altstadtrings. Herr Rebenstorf, Sie hatten jetzt mit der HWG auch das schon erwähnt gehabt, das geht genau in die Richtung, was wir hiermit vorschlagen möchten. Und auch das, was Herr Eigendorf gerade mit vorgestellt hat, dass wir darauf drängen, dass mit dem Wegfall von Stellplätzen auf öffentlichen Straßen das erst stattfindet, wenn, wir haben hier beispielsweise die Zahl 80 Prozent, das durch neue Einrichtungen aufgenommen werden kann.

Maßnahme 9 betrifft an der Stelle das Carsharing. Hier möchten wir darauf drängen, dass alternative Systeme wie Wasserstoff und Elektroantriebe auch mit gefördert werden und das auf einem Nutzungsmix geachtet wird für die Bürger hier, die in der Altstadt wohnen, dass unterschiedliche Fahrzeugtypen für Senioren, Familien und junge Menschen auch mit angeboten werden, also verschiedene Transportsysteme, unterschiedliche Größen der Autos.

Für die gesamte Umsetzung der Konzeption sehen wir intensiviertere Kontrollen als unabdingbar und möchten auch darauf drängen eine Finanzierungsbereitschaft zur Einstellung von zusätzlichem Personal im Ordnungsamt dann auch, dass das von der Verwaltung oder von der Stadt mit eingebracht wird. Abschließend noch die altstadtverträgliche Lieferlogistik. Wir sehen es kritisch bestimmte Zeiten einzuschränken, wann beispielsweise Küchen oder Sofas geliefert werden von Möbelunternehmen, weil das ja typischerweise über den Tag erfolgt. Deshalb möchten wir darauf drängen, dass für den Transport und die Lieferung von schweren und sperrigen Waren unkomplizierte Lösungskonzepte mit angeboten werden, dass das jederzeit möglich ist und dass das auch in die Praxis der liefernden Unternehmen mit eingebaut werden kann.

Abschließend möchten wir den Punkt Maßnahme 13 Park & Ride Anlagen in Bezug auf den touristischen Aspekt der Stadt mit einführen. Wir würden uns wünschen und das haben wir auch so in dem Änderungsantrag formuliert, dass die tatsächlichen Bedarfe beziehungsweise die Auslastung von vorhandenen Park & Ride Anlagen mittels spezifischer Kernzahlen geprüft werden und das dem Stadtrat mit gegebenenfalls Optimierungs- oder Ergänzungs-/Erweiterungsvorschlägen dann für die Park & Ride Parkplätze angeboten werden.

Herr Feigl

Dankeschön. Als letzten Änderungsantrag würde ich den Antrag von der AfD aufrufen. Herr Sehrndt, Sie haben das Wort.

Herr Sehrndt

Ich muss zunächst mal eine kurze Vorbemerkung machen. Vor circa einem dreiviertel Jahr hat Herr Rebenstorf im Planungsausschuss laut und breit behauptet, mit ihm gäbe es keine autofreie Innenstadt. Begründet war das ganz logisch, dass die Stadt tot ist, war auch verständlich. Das nur vorne weg.

Wir haben den Antrag gestellt, wie er hier vorliegt, wir möchten natürlich das solche Entscheidungen allen Bürgern vorgelegt werden und demokratisch entschieden werden. Das kann nicht im stillen Kämmerlein ausgekocht werden, dass dann irgendwo Stadträte mit einem Bandmaß auf der Straße auftauchen. Die Bürger müssen befragt werden inwieweit sie mit solchen Dingen einverstanden sind. Und dann ist das eine demokratische Grundlage, auf der weiter verfahren werden darf. Das ist unser ganzer Antrag.

Herr Feigl

Ich bin mir nicht ganz sicher über die Zulässigkeit von diesem Antrag, weil er ja eine völlig, etwas völlig Neues aufmacht. Also es ist so, in meinem Sinne, im Grunde genommen, nach meinem Verständnis ist es kein Änderungsantrag, sondern es ist ein Alternativantrag. Und von daher wäre er eigentlich nicht zulässig. Die Juristen sagen richtig. Ich würde ganz gern das noch vorher abklären. Ich gucke mal nach links und rechts.

Herr Rebenstorf

Ich würde jetzt, bevor Sie anfangen zu diskutieren, durch alle drei Änderungsanträge noch mal durchgehen, weil ich bei allen dreien Punkte habe, die ich Ihnen zur Diskussion als Hinweis noch mitgeben möchte.

Herr Feigl

Also ich würde ganz gern zunächst erstmal klären, ob der AfD-Antrag an der Stelle überhaupt zulässig ist.

Herr Schied

Also, erstmal zum Thema Demokratie ganz kurz. Wir sind, okay, ich sage nur ... Wenn Sie das wollen, müssen Sie ein Bürgerbegehren starten und das müssen Sie selber starten. Und das wäre so, wir hatten das ja schon mal, Sie müssten jetzt nicht hier, das macht nicht der Stadtrat. Wenn Sie mit irgendwas nicht einverstanden sind oder irgendwie, dann müssen Sie ein Bürgerbegehren starten und dann müssen Sie Unterschriften sammeln und wenn Sie da eine gewisse Anzahl von Unterschriften, ich glaube, es sind 5000 für Halle, zusammen haben, dann können Sie damit in den Stadtrat und dann folgt eventuell, je nach dem, ein Bürgerentscheid. So, wie wir es schon mal hatten. Aber so, wie Sie das hier gemacht haben ist das einfach, geht einfach nicht. Sie haben das Recht dazu aber nicht so. Sie können jetzt nicht im Stadtrat beantragen ein Bürgerbegehren zu starten, weil das würde ja, das würde dem Sinn des Ganzen überhaupt nicht entsprechen.

Herr Feigl

Herr Sehrndt, kurz dazu.

Herr Sehrndt

Der Stadtrat kann aber mit 2/3 Mehrheit so ein Bürgerbegehren beschließen. Und das ist ja einfach die Frage. Bei der Wichtigkeit des Themas müsste es eigentlich auch jedem Stadtrat klar sein.

Herr Feigl

Das können Sie gerne anstreben aber nicht in Form eines Änderungsantrages, weil es ein Alternativantrag ist. Also, Sie ändern den Antrag nicht ab, den aktuellen, sondern diese Änderung, die Sie verlangen, ist im Grunde genommen ein völlig neues Thema beziehungsweise eine völlig neue Intention und dann muss es an der Stelle sozusagen als Extraantrag gebracht werden. Ich gebe Ihnen jetzt die Gelegenheit, den Antrag zurückzuziehen, ansonsten würde ich ihn als unzulässig ablehnen.

Herr Sehrndt

Wählen Sie ihn bitte ab.

Herr Feigl

Gut, also ich lasse den Änderungsantrag wegen Unzulässigkeit nicht zu.

So, jetzt gehen wir in die inhaltliche Diskussion. Herr Rebenstorf möchte als erstes noch mal zu den Änderungsanträgen dran sein. Dann habe ich als Redner auf der Rednerliste danach schon stehen Herrn Schied, Herrn Streckenbach, Frau Winkler. Weitere Wortmeldungen nehme ich jetzt an.

Herr Rebenstorf

Dann würde ich mit der SPD anfangen. Herr Eigendorf, nicht das jetzt hier ein Missverständnis da ist, die Maßnahme 1 lautet: Die Fußgängerachse Hauptbahnhof, Marktplatz wird zum Landesmuseum, also Kunstmuseum, das ist ein Tippfehler, Moritzburg, mittels einer weitgehend durchgängigen Fußgängerzone verlängert. Das ist das, was hier auf der Karte noch einmal dargestellt ist. Kleine Ulrichstraße und da hängen ein paar Seitengassen und so weiter mit dran. Wir hatten geschrieben gehabt: Lieferverkehr wird in begrenzten Zeitabschnitten, zum Beispiel vormittags und so weiter, zugelassen. Und Sie haben daraus gemacht, sozusagen, wenn ich das jetzt richtig verstehe, Sie haben es auf die gesamte Altstadt bezogen. Verstehe ich das richtig oder beziehen Sie Ihren Änderungsantrag tatsächlich nur auf dieses Stückchen, was hier oben eingestrichelt ist?

-Zwischenrufe-

Herr Rebenstorf

Ja, dann ist es Fußgängerzone, wie die Untere Leipziger Straße und da gibt es auch feste Zeiten. Denn Sinn und Zweck der Fußgängerzone ist, das eben Autoverkehr rausgehalten wird an der Stelle und Lieferverkehr nur in festen Zeiten und demzufolge nicht rund um die Uhr. Jetzt ist es so, da hängen wie gesagt auch noch ein paar Seitengassen mit dran, weil die sonst zur Sackgasse werden, mein Vorschlag wäre, wir lassen es bei der ursprünglichen Formulierung und wir würden Sie dann später noch einmal unterrichten.

Dann komme ich gleich zum nächsten, das wir gerne regelmäßig berichten können, wie wir es dann umsetzen an der Stelle. Also, uns ist klar, dass der Lieferverkehr, sei es für Gastromomen, die dort sind, sei es für kleine Geschäfte oder für ein Büro, was da ist, weiterhin aufrechterhalten werden muss. Aber nicht, das es rund um die Uhr geöffnet ist, weil wir müssen sicherstellen, dass dann auch keiner weiter durchfährt, der dort kein Anlieger ist. Also, das ist eine Fußgängerzone dann an der Stelle.

Dann im weiteren Verlauf, gut, fortlaufend berichten, hatte ich gesagt, ist nicht das Problem. Dass Sie kein Fahrradfahren in den Fußgängerzonen wollen nehme ich auch zur Kenntnis. Um längere Umwege, Verkehrsführung und so weiter, muss angepasst werden, ist auch klar. Was der Einbahnstraßenring dann nach sich zieht, dass es dann teilweise ...

-Zwischengespräche-

Herr Rebenstorf

Okay, dann haben wir jetzt einen falschen Ausdruck. Also, nur in der Unteren Leipziger Straße ausgenommen das Fahrradfahren. Gut, okay. Wie gesagt, nehme ich zur Kenntnis. Wir haben Sie ja aufgefordert Änderungsanträge zu stellen. Dass an die neue Verkehrsführung das Verkehrsweegeleitsystem und so weiter angepasst werden muss, ist auch klar. Dass das dann, sage ich mal, teilweise, also nicht im unmittelbaren Bereich, sondern auch mal einen größeren Kreis dann zieht.

Dann war ein Punkt gewesen, Maßnahme 8, für den Wegfall, von Verlagerung von Stellplätzen ist ein Zeitplan zu erstellen und den BürgerInnen zugänglich zu machen. Das war ja auch im ursprünglichen Antrag, dass es langfristig ist und ich hatte ja ausgeführt gehabt, dass wir Gespräche führen und wenn die Lösungen da sind, würden dann auch diese Stellplätze wegfallen. Und damit wäre ich bei dem SPD-Antrag durch.

Bei dem von Hauptsache Halle muss ich noch mal schnell gucken, das waren, glaube ich, nur Kleinigkeiten jetzt. Ampeln und Sekundenzeiger kann man machen, wenn dann sowieso ein regulärer Austausch ansteht. Über Planungen zum zukünftigen Parkhaus Oper, das würde ich mitnehmen. Und könnten wir auch berichten, wenn es da schon was gibt, was man vorweisen kann. Detaillierte Vorschläge zu Parkierungsanlagen am Altstadttring hätte ich jetzt gesagt, ist auch unproblematisch. Förderung Carsharing, da vielleicht noch Herr Dr. Ernst als Hinweis, die Gespräche zu alternativen Antrieb, sei es Wasserstoff und Elektroantrieb hatten wir mit Carsharing-Anbietern auch schon gehabt. Ich würde es den aber im Geschäftsmodell überlassen, dass sie sagen, worin die Reise gehen soll, weil sonst schreiben wir da unter Umständen was vor und wichtig ist, dass die Leute Carsharing erstmal akzeptieren. Wenn es im zweiten Schritt auf den alternativen Antrieb, egal ob es jetzt Wasserstoff oder Elektro ist, ist es dann noch mal ein zweiter positiver Punkt. Aber wichtig ist erst einmal den Umstieg auf Carsharing hinzukriegen. Das ist die größere Hürde. Intensivere Kontrollen beim Ordnungsamt, das hatten wir auch schon mal gesagt gehabt, wenn das dann finanzielle Auswirkungen hat, die, sage ich mal, über den normalen Bauunterhalt hinausgehen, kommen wir mit separaten Beschlüssen dann und dass würde dann gegebenenfalls in der Haushaltsplanung ab 2022/23 und so weiter, zu berücksichtigen sein. Transport für sperrige Waren und so weiter und so fort, das heißt, diejenigen, die in der Altstadt wohnen, haben natürlich auch das Recht, dass sie mit dem LKW an ihre Wohnung heranfahren können zum Be- und Entladen. Dadurch das ja sonst keine weitere Parkierung im öffentlichen Raum stattfindet, sind da auch deutlich mehr Möglichkeiten was das Halten angeht. Auch da würden wir dann später berichten, wie wir gedenken, das umzusetzen. Aber im Grunde genommen ist es genauso, wie es heute auch ist. Es gibt eine Anwohnerparkkarte, wir wissen um die Besonderheit bei Carsharing, wenn jemand mit einem Carsharing Auto kommt oder kommt mit einem Mietauto, der dann auch das Recht hat auch mal eine viertel Stunde, dreißig Minuten bei sich vor dem Haus zu parken, auch wenn er jetzt nicht immer die gleiche Nummer hat. An dem Thema sind wir auch dran eine Lösung dafür zu finden. Und ich glaube, jetzt bin ich, und den Rest den Sie haben, hätte ich gesagt, ist auch unproblematisch. P&R ist dann eher etwas, was wieder für das ganzheitliche Mobilitätskonzept eine Rolle spielt aber kann auch hier drin stehen bleiben. Okay, damit wäre ich durch und gebe an Herrn Feigl.

Herr Feigl

So, also in folgender Reihenfolge: Herr Schied, Herr Streckenbach, Frau Winkler, Herr Schaper, Frau Dr. Kreuzfeldt und Herr Dreher. Herr Schied.

Herr Schied

Herr Vorsitzender, schaumgebremst fand ich echt gut. Das Sie da in meine Richtung geguckt haben, das hat mich ein bisschen überrascht, weil ich habe bisher noch gar nichts dazu gesagt. Bisher sind ja immer nur die Gegner zu Wort gekommen und im Gegensatz zu Ihnen möchte ich mich noch mal ausdrücklich bei der FDP bedanken für die Kampagne, denn ich habe heute mehrere, also einen ganzen Sack voll positiver Rückmeldung zum Thema autofreie Altstadt bekommen und von daher, danke nochmal, es bestärkt mich noch mal darin, dass wir ein denke ich mal, ganz guten Antrag damals gestellt haben, der ja auch eine Mehrheit bekommen hat. Und nochmal zum Thema Demokratie muss ich doch noch mal kurz etwas sagen, wie sowas von statten geht. Die Linke hat ein Wahlprogramm aufgestellt, damit hat sie sich zur Wahl gestellt und hat recht gut ziemlich viel Stimmen bekommen, so wie auch die anderen Parteien, die dafür sprechen. Die Grünen haben, glaube ich, auch so was in ihrem Wahlprogramm, ich weiß es nicht, ich studiere das nicht in Details. Und vielleicht auch die SPD und die Mitbürger, die sind ja auch immer für die Verkehrswende. Von daher haben wir da ein Mandat von den Leuten dafür bekommen. So funktioniert das. Und jetzt haben wir einen Antrag gestellt, wir waren zufälligerweise die ersten, hätten auch die Grünen sein können oder die Mitbürger, vielleicht sogar die SPD, ich will aber jetzt nicht zu weit ausholen. Ich wollte es nur mal erklären, wie es funktioniert. Und dann haben wir hier eine Mehrheit im Rat bekommen und ich finde es ausdrücklich gut, dass Herr Rebenstorf mehrfach auf unseren Antrag zurückkommt. Wir haben hier in letzter Zeit so eine Stimmung gehabt, das hatten wir im Stadtrat zum autofreien Tag auch schon, man hatte das Gefühl, wenn das hier umgesetzt wird, dann bricht hier die Apokalypse aus. Dann bricht hier alles zusammen und vor allen Dingen, bei einigen ist wahrscheinlich so angekommen, wenn wir das hier oder im Stadtrat beschließen, wird die Stadt dicht gemacht und niemand kommt mehr rein. Dem ist überhaupt nicht. Ich finde, die Verwaltung hat hier wirklich sehr gut die Intention unseres Antrages aufgenommen und ich kann es immer noch mal sagen, wir haben da extra reingeschrieben: Kurz, mittel und jetzt langfristige Maßnahmen. Es geht hier gar nicht darum, hier alles umzuschmeißen und das Chaos ausbrechen zu lassen, sondern wir haben der Verwaltung den Auftrag gegeben. Vor allem auch mit dem gar nicht so sehr, vor dem Hintergrund Klimawandel, aber eigentlich mit dem Thema, was hier uns alle beschäftigt, wie gestalten wir unsere Innenstadt attraktiv. Und ich habe jetzt gerade den ehemaligen Kaufhofchef hier gesehen und erinnere mich an die Gespräche zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept. Herr Feigl war ja auch da und Frau Krimmling-Schoeffler und, nur von der CDU war glaube ich keiner da, Frau Winkler war auch da. Und er hatte das Wort gebracht, was wir brauchen. Wir brauchen eine Innenstadt mit Flair. Das fand ich damals richtig gut. Und darum geht es hauptsächlich auch in diesem Antrag. Es geht eben gerade darum, die Innenstadt zukünftig kurz-, mittelfristig und langfristig attraktiver zu machen. Und da gehört einfach, Herr Rebenstorf hat auch noch mal erwähnt, wir haben einen mittelalterlichen Stadtkern und da gehört schon mal das Auto von daher schon mal nicht rein. Und die Größe haben wir einfach gar nicht. Wir haben den Platz gar nicht. Und es wäre gut, wenn wir für einige Plätze, wir haben noch ein paar schöne Plätze in der Altstadt, die mit Autos vollgestellt werden, die man vielleicht alternativ nutzen könnte. Und das sind gerade auch, wenn man auf Ökonomie zurückkommt, das sind attraktive Plätze. Das sind eigentlich Plätze, die man an den rumstehenden Autoverkehr verschleudern. Für einen Apfel und ein Ei. Also, ich werbe ausdrücklich für den Vorschlag der Verwaltung, finde den richtig gut und ich würde da jetzt nicht noch viel daran rumquitteln. Es gibt bestimmt den ein oder anderen Punkt, wo wir sagen, das könnte in die und die Richtung gehen aber die Verwaltung hat vieles sehr offen gelassen, sie hat gezeigt wo sie hingehen will. Sie hat eigentlich schon den Kompromissvorschlag gebracht. Vielleicht hätte die Verwaltung ein bisschen schärfer vorgehen müssen, dann hätten wir da einen Kompromissvorschlag so bekommen. Das ist schon ein vorne weg genommener Kompromissvorschlag nach meinem Befinden. Ich labbere schon wieder viel zu lang. Ich finde den gut.

Und ich finde die ganzen Änderungsanträge, den von der AfD, der ist ja schon, muss ich ja nicht mehr zu sagen. Sage ich jetzt doch noch mal was dazu. Ziehen Sie ihn zurück, ne, muss ich noch mal sagen. Wenn wir jetzt hier den abschmettern heißt es wieder, dann gehen Sie wieder in diese Rolle zurück, die wollen keine Bürgermitbestimmung. Das stimmt nicht. Darum geht es überhaupt nicht. Da wir ihn für Unzulässig erklärt haben, nun denn. Aber das ist doch die Masche. So.

Die anderen, den SPD-Änderungsantrag, naja. Der tut nicht weh, in einigen Punkten schon. Wir finden schon, dass der Punkt zeitlich begrenzt sollte drinbleiben, das ein oder andere ist so formuliert, dass es doch nicht so scharf rüberkommt, wie es Herr Eigendorf hier gesagt hat. Ich finde die überflüssig, muss ich mal sagen. Und deshalb finden die jetzt nicht unbedingt meine Zustimmung.

Also, ich finde, unsere Fraktion freut sich über die geleistete Arbeit der Verwaltung und die Beschlussvorlage findet unsere vollumfängliche Zustimmung.

Herr Feigl

Dankeschön. Herr Streckenbach.

Herr Streckenbach

Ich habe zwei grundsätzliche Probleme mit dieser Vorlage. Das eine habe ich bereits im letzten Ausschuss genannt, da möchte ich mal fragen, wie das Landesverwaltungsamt Stellung genommen hat, Stellung bezogen hat auf diesen Verwaltungsvorschlag. Gibt es da schon eine Rückmeldung? Sonst sehe ich mich nicht im Stande das zu entscheiden, ich sehe da meine Probleme. Und die zweite Frage ist, wir haben als CDU-Fraktion eine ganze Reihe von Fragen der Verwaltung zugearbeitet. Es liegt keine schriftliche Antwort vor. Ich kann aber auch nicht von den Stadträten hier erwarten, dass ich Ihnen jetzt jede einzelne Frage stelle und Sie jede einzelne Frage von diesen vielen, 30 oder so, beantworten. Es wäre schon wichtig, dass die Antworten schriftlich vorliegen, weil sonst sehe ich mich, im Moment sehe ich mich gezwungen am Ende der Diskussion, ich möchte das jetzt gar nicht abwürgen, aber am Ende der Diskussion die Vertagung zu beantragen, weil ich sehe mich gerade nicht in der Lage eine Entscheidung zu treffen.

Herr Feigl

Vielleicht da auch eine grundsätzliche Anmerkung dazu. Wenn Sie als Fraktion das stellen wäre es natürlich auch hilfreich, wenn wir Ihre Fragen sehen. Die sind drin? Ja, okay.

Frau Winkler

Unsere Fraktion begrüßt den Vorschlag der Verwaltung auch explizit, wir finden ihn hervorragend und wir tragen ihn gerne so mit. Den Änderungsantrag der SPD, der ja noch eine Rolle rückwärts eigentlich zum gegenwärtigen Zustand zurück in die 90-iger Jahre des letzten Jahrhunderts gegangen ist, indem dieser zweite Änderungspunkt hier vorgesehen war mit diesen ganzen Lieferverkehrsregelungen, das also unumschränkt geliefert werden können soll, also, den können wir nicht mittragen. Ansonsten wäre ich dafür, also, sowohl der SPD-Änderungsantrag im Übrigen und der Änderungsantrag der Hauptsache Halle Fraktion, das ist mir alles zu Kleinteilig, zu ins Detail gehend. Das muss ich hier nicht beschließen, sondern das ist Aufgabe der Verwaltung das sukzessiv abzuarbeiten. Und als solches sehe ich eigentlich auch die Stellungnahme von Herrn Rebenstorf, der gesagt hat, das kann er alles mitnehmen, das kann er alles mittragen und so weiter oder das wird sowieso so gemacht. Da brauche ich nicht fünfundzwanzig Änderungsanträge dazu. Ansonsten würde ich den Antrag stellen, die Änderungsanträge einzeln abzustimmen, weil ich nicht allen Dingen da zustimmen kann, die da drinstehen. Da war es von unserer Seite.

Herr Feigl

Danke. Als nächster Herr Schaper bitte.

Herr Schaper

Vielen Dank Herr Feigl. Unserer Fraktion findet den Entwurf nicht schön. Das ist, glaube ich, auch schon allseits bekannt. Vielleicht zu Ihren Worten Herr Feigl, ich würde gerne mal kurz darauf eingehen. Diskussion findet nur in Gremien statt. Das sehen wir dann doch wohl etwas anders, weil Diskussionen, die die Bürger betreffen, natürlich auch mit den Bürgern geführt werden müssen. Da kann ich bei Ihrem Satz nicht ganz mitgehen. Und ich will auch behaupten, dass keiner von uns mit Schaum vor dem Mund die Diskussion geführt hat. Ich glaube, ich bin einer der unemotionalsten Typen überhaupt. Wenn es jetzt auf mich bezogen war, ich hatte definitiv nicht mal eine kleine Blase am Mund. Es war kein Schaum vorhanden. Ich werde auch keinen Schaum mit reinbringen, sondern versuche sehr, sehr sachlich zu bleiben.

Auf Herrn Schied vielleicht noch mal ganz kurz. Natürlich ist es eine langfristige Maßnahme vielleicht das alles zu ändern, aber trotzdem ist es eine Maßnahme, die uns irgendwann betrifft. Auch die lange Frist kommt irgendwann auf uns zu und wir haben da eine andere Ansicht und wollen auch diese langfristigen Maßnahmen nicht haben beziehungsweise verhindern. Und das Thema Innenstadt mit Flair. Ich kann es mir einfach nicht vorstellen und wir haben es jetzt noch mal rausgesucht, Herr Rebenstorf sagte, 2019 in September: In unserer Stadt wird noch gewohnt, rund 6000 Menschen seien in der Altstadt gemeldet. Wir wollen dieses Wohnen nicht verdrängen. Das hat Herr Rebenstorf gesagt. So steht es zumindest in der Pressemitteilung. Ich kann es jetzt nur so wiedergeben.

So, jetzt sehen wir natürlich eine Tendenz, wo wir ganz klar im Endeffekt dieses Konzeptes wohnen verdrängen werden und Sie werden mir auch meine Ausführungen dazu noch hören müssen. Was wir uns auch gefragt haben ist, was Herr Streckenbach gesagt hat, es wurden viele, viele Fragen gestellt, das hat uns auch gewundert, dass nicht eine einzige dort beantwortet wurde. Das weckt bei uns so ein bisschen das Gefühl, man möchte gar nicht darüber reden, man möchte keine Argumente finden, sondern man möchte diesen Konzeptentwurf einfach mal so durchbringen, wie es da liegt und später dann darüber reden.

So, was sehen wir in diesem Konzept? Also, für uns ist es erstmal ganz klar ein Konzept gegen Autofahrer, gegen Anwohner, gegen Händler, gegen Gewerbetreibende und so weiter. Für uns ist das ein reinweg Konzept für den Radverkehr. Das mag alles wunderbar sein. Ich schätze Sie als Radfahrer, ich schätze alle Radfahrer, ich fahre auch selber in der Stadt Rad. Aber für mich sind hier noch ganz, ganz viele Fragezeichen. Vielleicht mal ganz kurz zur Erinnerung. Es gab um die Jahrtausendwende, also 1998 bis 2002, ein Konzept, ich habe mal nachgeschlagen, das hieß: autofreies Wohnen, und handelte vom Johannesplatz. Man hat damals über viele Jahre mit wissenschaftlicher Begleitung ein Konzept versucht umzusetzen, dass ist den Anwohnern nicht mehr erlaubte ihre Autos vor der eigenen Haustür abzustellen, sondern es irgendwo anders abstellen zu müssen. Und man hat versucht dort Mieter zu finden, die das Konzept mittragen. Es wurde nie öffentlich beerdigt aber man hat nach 2002 nie wieder von diesem Konzept gehört. Also, das ist für mich auch so ein Anhaltspunkt, wo ich sage, wir können jetzt hier wunderbar über dieses Konzept reden aber ich glaube auch, wenn wir die Maßnahmen so umsetzen wollen, es wird sich sehr, sehr viel Unmut regen in der Bevölkerung, denn wir haben ja noch nicht mit ihr gesprochen. Jetzt fehlen mir in dem Konzept ganz klar Ziele. Sie haben auf der Folie vorhin schöne Ziele formuliert, die sind schön weich, die klingen butterweich, die klingen Flair-ich, die klingen nach einer schönen Innenstadt. Aber das ist für mich kein festes Ziel, an dem es irgendwie zu arbeiten gilt. Wir stellen uns die Frage: Wann ist denn eine Altstadt weitestgehend autofrei? Was ist da für eine Definition?

2014 gab es 5270 Bewohner, ungefähr, wir haben mal nachgeschlagen, und 2090 Autos. Ist das Ziel dann für 2025: 8000 Bewohner, keine Ahnung, wir haben jetzt 6000 Bewohner, und

kein Auto? Könnte ein Ziel sein. Aber man sollte es mal formulieren. Ziele aus unserer Sicht sind ganz klar und ich trage es ohne Schaum vor dem Mund vor: Eine Umerziehung der Anwohner, der Bewohner, der Altstadt und ich sage Altstadt. Vom Autofahrer hin zum Radfahrer. Ziele sind Vertreibung von Familien, die mit Autos in der Innenstadt wohnen, weil wo soll ich denn in der Innenstadt wohnen, wenn ich mein Auto nicht mehr abstellen kann. Man möchte weiterhin das Auto als das große Feindbild zementieren. Und wir wollen einfach, wenn wir irgendein Konzept anfangen umzusetzen, dann auch immer schön abgewogen mit Fußgängern, Radfahrern, Auto, ein gemeinsames Konzept finden. Und wir finden hier, das Auto, außer in dem Wegfall von Parkplätzen, dass dort keine Beachtung gefunden wird.

Für uns stellen sich also folgende Fragen: Wo sollen denn die 500 Parkflächen, die jetzt wegfallen, wo sollen die alternativ entstehen? Es gab vorhin die Idee vom Park & Ride am Rosengarten. Was passiert mit dem Parkdruck, der in die umliegenden Gebiete entsteht, wenn ich nicht in der Altstadt parken kann, dann muss ich mein Auto irgendwo anders abstellen. Das heißt, der Parkdruck in den umliegenden Gebieten wird einfach mal größer. Die Frage ist: Wieso dürfen Radfahrer auf einmal durch Einkaufszonen fahren und warum dürfen die durch Fußgängerzonen fahren? Wenn Sie die StVO richtig lesen, dann heißt das: Jeglicher andere Verkehr ist vom Fußgängerverkehr ausgeschlossen. Können Sie auch gerne nachlesen. Außer und es gibt und das ist dann wieder übertragener Wirkungskreis, es gibt eine Ausnahmegenehmigung aber die können wir als Stadt nicht beschließen. Also wir können nicht sagen, Radfahrer dürfen durch Fußgängerzonen fahren. Und für uns ist es ganz klar eine Art kalter Entzug. Das heißt, wir beschließen jetzt hier ein Konzept, wir geben den Anwohnern, den Bewohnern, ich finde es schön, dass Sie da so herzlich drüber lachen, man muss auch mal Sätze kurz und knapp formulieren. Also, ich sage es noch mal, das ist für uns ein kalter Entzug, was hier passiert. Die Anwohner und Bewohner, Gewerbetreibende, Händler und so weiter, die werden von heute auf morgen, auch wenn Herr Schied sagt, wir machen dass alles langfristig, ja, aber trotzdem es ist, wir wollen die Bewohner dazu zwingen ihre Autos abzuschaffen und wir wollen nur noch Bewohner haben, die die öffentlichen Verkehrsmittel beziehungsweise mit Fahrrad unterwegs sind. Es ist ein hehres Ziel aber wir glauben da definitiv nicht dran und wollen es auch nicht. Und das Thema Klima, das habe ich heute noch gar nicht gehört, dass wir das Klima auch mit bedenken wollen, das wir das Mikroklima der Stadt verbessern wollen, das ist auch ein gutes und hehres Ziel. Aber durch den Antrag wird ja kein einziges Auto wegfallen, sondern die Autos suchen sich einen anderen Weg und da machen wir aus dem guten Mikroklima der Stadt ein schlechteres Makroklima oder ein schlechteres Umfeldklima. Es gibt auch viele handwerkliche als auch rechtliche bedenkliche Sachen, die wir gefunden haben, zum Beispiel, wir haben mal durch geguckt, es sind nicht alle Parkflächen aufgezählt, die es in der Innenstadt wirklich gibt. Schauen Sie beispielsweise mal in die Kleine Ulrichstraße, da finden Sie Parkflächen, die noch endwidmet werden müssen, die tauchen in Ihrem Konzept nicht auf. Wenn wir nach der reinen Definitiv gehen und sagen es ist in der Rannischen Straße beispielsweise, ist ein verkehrsberuhigter Bereich oder eine Fußgängerzone mit Straßenbahn, würde das heißen, es würden dort fröhlich Kinder am Fahrbahnrand spielen und in der Mitte fahren Straßenbahnen durch. Es wurde auch immer postuliert, wir wollen Stellflächen für Handwerker oder Händler reservieren. Auch das ist laut StVO nicht zulässig. Denn laut StVO dürfen Stellflächen nur für Schwerbehinderte, Bewohner, Taxis, Carsharing und E-Autos ermöglicht werden. Also, auch hier müssen wir für das Thema Handwerker und so weiter eine Lösung finden. Dann das Thema Parkhäuser. Sie reden immer davon die Leute können dann doch ihre Autos in den Parkhäusern abstellen. In welchen Parkhäusern bitte? Also, wir können die alle aufzählen, das ist richtig. Aber fahren Sie auch in Parkhäuser? Wissen Sie, wie voll die sind? Das Thema Opernhaus. Es wird immer hier hingestellt als würde es das Opernhaus bald geben. Wir wissen alle ganz genau, dass dieses Opernhaus irgendwann keinen Investor gefunden hat und das Thema, da wurde ein Haken dran gemacht. Auf einmal steht das wieder drin und wir werden jetzt zehn Jahre später, ich weiß nicht genau wie lange es war, wir werden jetzt einen Investor finden. Ich

sage: Nein. Und wir beziehen in unsere ganze Berechnung der Stellflächen die ganzen privaten Stellflächen, also von Parkhäusern, rechnen wir dort mit ein. Aber das ist nicht möglich. Ein privater Betreiber eines Parkhauses kann mit seinen Parkflächen machen, was er möchte, selbst wenn er jede Parkfläche für sich beansprucht und dort ein Parkhaus hin baut, kann er die nutzen. Also, wir können die nicht in die Rechnung, die wir hier aufstellen, mit einbeziehen und so tun, als wären genug Parkflächen vorhanden.

So, was fehlt uns an diesem Konzept? Das ist ganz klar, dass es auch mal von Fremden, von anderen begutachtet wird, dass mal eine Analyse erstellt wird. Wir unterhalten uns jetzt über eine Vorlage, die ein Büro uns gegeben hat. Wir diskutieren jetzt darüber als wären wir die Verkehrsexperten. Ich würde auch gern mal die Fachexpertise aus Ihren eigenen Reihen hören, Herr Rebenstorf. Das heißt, aus dem Bereich Verkehr, dass die Leute dort selber mal ein Statement abgeben, was sie zu den Plänen sagen. Was uns noch ganz klar fehlt ist die Kommunikation mit den Anwohnern und Bewohnern. Das wurde schon ganz oft gesagt. Es war ja heute nicht zu übersehen. Wir haben da mal etwas losgetreten, weil wir genau das wollen, weil wir genau mit den Anwohnern reden wollen und es kam sehr viel Feedback. Das finden wir auch positiv. Natürlich gibt es auch immer Befürworter, ja, können Sie auch gerne vorlesen alles gleich. Es gab viele Befürworter für das Thema, das wollen wir nicht in Abrede stellen. Aber es gibt auch sehr viele, die große Bedenken haben und die wollen wir auch in die Diskussion mit einbeziehen. Wir können jetzt nicht einfach willenlos darüber gehen und sagen: Das ist jetzt das Konzept, das ist politisch gewollt. Und was ihr am Ende des Tages macht ist uns erstmal egal. Wir wollen deshalb in die Kommunikation mit diesen Leuten, mit den Bewohnern, mit unseren Einwohnern gehen. Und wir wollen nochmal ein etwas klarer definiertes Ziel haben als eine Altstadt mit Flair. Das ist uns irgendwie ein bisschen schwammig. Also, wir finden das Konzept, ich habe mal versucht es in drei Punkten unterzubringen: Erstens: Überflüssig, Zweitens: Ideologisch getrieben, ohne Schaum vorm Mund, Drittens: Gegen den Willen sehr vieler Einwohner. Das war mein kurzes Statement, meine kurze Ausführung. Herr Schied hatte viel Spaß dabei, das freut mich. Und wir können dann gerne in die Diskussion eingehen.

Herr Feigl

Ich gebe, na dann machen wir es durch. Kalter Entzug fand ich übrigens genau, ein richtiger Ausdruck, weil er ja von Abhängigkeit her kommt, dieser Begriff. Finde ich gar nicht so unpassend. Als nächstes haben wir Frau Dr. Kreutzfeldt, Herrn Dreher, Herrn Eigendorf und dann habe ich mich selber draufgesetzt.

Frau Dr. Kreutzfeldt

Nach der langen Rede, da bleibt mir ja fast nichts mehr übrig zu sagen. Wo war das denn jetzt nicht total emotional? Also, dieser Überhöhung des Autoverkehrs und die Verschwörung eines Untergangs der Stadt. Das ist mir schon die ganze Zeit unbegreiflich. Wir sollten mal nur darüber nachdenken, wie klein unserer Altstadt ist und was andere Städte können, wenn es um Verkehrsberuhigung geht. Da muss ich nicht nur nach Paris oder Barcelona gucken, das sind nun mal die top Tourismusstädte und auch top Wirtschaftsstädte. Die gehen von ganz anderen Dimensionen aus als unsere mickrig kleine Altstadt. Das werden wir doch wohl hinkriegen, die autoarm zu gestalten. Noch dazu, was heißt den autoarm? Wir wollen nur eins, wir wollen, das viele Blech von den Straßen weghaben und zwar das ruhende Blech. Autos sind zum Fahren da, sind zum Transportieren da aber die sind nicht dafür da rumzustehen, vor allem nicht auf der Straße. Wir haben, wenn wir mal ins letzte Jahrhundert gucken, seit Mitte des 20. Jahrhunderts hat die Weltbevölkerung von 3 Milliarden auf 8 Milliarden zugenommen und in dem gleichen Maß nimmt auch der Autoverkehr zu. Platz, auch Platz in den Innenstädten, das ist eine Ressource, die ist endlich und die können wir nicht, auch bei wachsenden Städten, auch bei wachsenden Bevölkerungszahlen, nicht mit Autos zustellen. Im Übrigen wollen wir natürlich nicht die Autofahrer raus haben, wir wollen die Autos raus haben. Autofahrer sind gelegentlich halt auch mal Fußgänger und die wollen auch saubere Luft atmen und die wollen auch mal auf der Straße sitzen. Also, das ist von

dieser Seite her, ist es völlig überhöht die Autonutzung. Ein Auto ist ein Nutzmittel und das stelle ich da ab, wenn ich es nicht mehr brauche, wo es möglichst nicht stört und wo es uns nicht im Wege rumsteht. Ansonsten, wir werden zustimmen. Ich werde dem zustimmen. Ich finde auch die kleinteiligen Änderungsanträge, na gut, wenn dann, brauchen wir eigentlich nicht. Im Grunde können wir dem Konzept zustimmen, weil das ist ein Entwurf und der wird weiterentwickelt und da werden wir noch öfter drüber reden können.

Herr Feigl

Dankeschön. Herr Dreher.

Herr Dreher

Ja, eine Anmerkung noch zu einem Punkt, der hier vielfach aufgeblöbht ist. Und zwar zur Maßnahme 1, eingeschränkter Lieferverkehr oder uneingeschränkter Lieferverkehr. Ich glaube auch, Herr Rebenstorf hat das nicht ganz richtig interpretiert und die Intention auch hier wurde, der SPD wurde nicht ganz so verstanden. Wir gehen nicht in erster Linie von den Gaststätten aus, die ihren Lieferverkehr sehr wohl ihre Bierkutsche vielleicht auf bestimmte Uhrzeiten und auch beschränkt Zeitlieferung steuern können. In der Kleinen Ulrichstraße, nur mal als Beispiel, wohnen sehr viele Leute und die haben auch einen gewissen Anspruch darauf, eine Waschmaschine oder eine Schrankwand nach Hause zu bekommen. Und die können nicht immer sagen ihrer Lieferfirma, kommen Sie bitte zwischen acht und zehn. Also, da sind ganz andere Zeiten, die dahinter stecken und ich möchte eigentlich den Anwohnern hier nicht verwehren auch sperrige Möbelstücke oder halbe Küchen angeliefert zu bekommen und das möglicherweise dann verhindert wird. Deshalb ein ganz wichtiger Punkt, uneingeschränkter Lieferverkehr. Eben nicht nur für die Gaststätten, sondern auch für die Anwohner hier, weil die, glaube ich, auch ein Recht darauf haben und die ihr Zeug nicht selber irgendwo abholen müssen. Nur als Information.

Herr Feigl

Als nächstes Herr Eigendorf.

Herr Eigendorf

Vielen Dank Herr Vorsitzender, lieber Helge, ich hatte gehofft, du redest länger, ich bin immer noch ganz verwirrt von Herrn Schaper, er ist dafür, er ist dagegen, er möchte es vertagen und eigentlich findet er es ganz gut aber sei es drum. Spannend, es wird vom Schaum vorm Mund zu Kaltem Entzug. Also, das ist heute eine ganz bedeutsame Ausschusssitzung. Trotz allem, kleinteilige Änderungsanträge. Natürlich, was denn sonst. Dafür sitzen wir doch hier. Dafür sind wir ein Ausschuss, das für behandeln wir das hier auch öffentlich, um genau über solche kleinen Dinge zu diskutieren. Dem kann man zustimmen, den kann man ablehnen. Aber ich glaube, die kleinteiligen Sachen gehören genau hier rein, weil das nämlich auch der Rest des Stadtrates aber auch der Bürger und die Bürgerin von uns erwartet, dass wir die Sachen eben hier kleinteilig ausdiskutieren und nicht alles der Stadtverwaltung überlassen, weil wir ja zu Weilen an anderen Stellen auch mal böse Sachen erlebt haben. Deswegen ist es gut, dass wir hier diskutieren. Um aber noch mal die Sachen aufzunehmen, gerade das, was Kollegin Winkler gesagt hat. In die neunziger möchte ich gar nicht zurück, das ist eher die Zuständigkeit von Herrn Sehrndt, die Geschichten von früher, deswegen lassen Sie uns das anpassen.

Ich habe es jetzt gerade Frau Gaebel und dem Herrn Vorsitzenden schon zugesendet, dass wir einfach hieraus machen, jetzt finde ich es natürlich nicht, das ist der Vorführeffekt, um es ganz klar zu machen, worum es uns geht. In dem ersten Punkt: Lieferverkehr wird im Rahmen der bereits bestehenden Regelungen zugelassen sein. Soll nochmal zum Ausdruck bringen, wir wollen, dass es bleibt, wie es bisher ist. Wir halten das nicht für zielführend da Änderungen aufzugreifen, gleichzeitig aber Herr Rebenstorf, da habe ich jetzt Ihre Anmerkung genauso aufgenommen, wie die von Frau Kollegin Winkler, wollen wir nicht, das mehr passiert als jetzt schon möglich ist. Deswegen kann klar, in den bisherigen Regelungen. Ich glaube, damit haben wir das ganz gut aufgegriffen und Sie können zustimmen. Vielen Dank.

Herr Feigl

Dann bin ich jetzt dran.

Ich möchte zwei, drei Stichworte noch mal aufnehmen aus der Diskussion. Vorausschickend, auch ich halte die Vorlage der Stadtverwaltung für gut und in der Form zustimmungsfähig. In bestimmten Detailfragen kann man nochmal reingehen, kann man vielleicht das ein oder

andere noch mal stärker justieren. An anderen Stellen, von den Änderungsanträge habe ich auch ein paar Punkte dabei, wo ich denke, dass es die Sache eher wieder ein Stückchen aufhebt. Da hätte ich eher Angst davor, wenn man durchstimmt.

Stichwort Flair. Ich kann mich sehr gut an zwei Ereignisse in dem Sommer, irgendwann in den Neunzigern, erinnern, wo einmal der Domplatz und andererseits der kleine Platz vor dem Grasweghaus jeweils von der Philharmonie genutzt wurde als Konzertplatz. Autos standen da nicht rum. Es waren viele Leute dort und es war ein tolles Konzerterlebnis bei einer absolut klasse Akustik auf beiden Plätzen. Das ist für mich Flair. Wenn ich auf dem Markt sitze, auf einem Freisitz und pulsierendes Leben um mich habe und kein Auge auf irgendein Auto trifft, das ist für mich Flair in der Altstadt. Und das in einem begrenzten Raum, nämlich in dem, was den Ring umgrenzt. Ganz so klein ist es nicht, da widerspreche ich hier ein bisschen. Wir haben eine der größten Altstädte in dieser Stadt, nix desto trotz ist es verglichen mit dem, was wir an Platz in dieser gesamten Stadt haben, wo überall pulsierender Autoverkehr ist, ist es ein relativ kleines Gebiet und in diesem, und genau dieses Flair, dieses verweilen, dieses pulsierende Leben, ohne dass man mit einem Blechgerät unterwegs ist, dass man flanieren kann, dass man Einkaufsmöglichkeiten hat, das man auch den Platz hat an diese Geschäfte wieder ranzukommen ohne von Autoverkehr gestört zu werden, dieses Flair, das wünsche ich mir in dieser Altstadt. Und ich glaube, dass wir, wenn wir mehr Autos raus nehmen, zu einer größeren Lebensqualität kommen und zu einer besseren Grundvoraussetzung, um Handel und Wandel in dieser Stadt zu machen, das wir dazu kommen. Da bin ich ganz fest davon überzeugt, mal abgesehen davon, ich wohne in der Altstadt und ich komme zunehmend zu der Erkenntnis, dass privat für mich ein Auto völlig überflüssig ist. Ich habe noch ein dienstliches Fahrzeug, Sie wissen was ich mache, ich bin auch Handwerker, ich bin auch unterwegs, ich kenne die Verhältnisse und weiß, dass es manchmal ein bisschen mehr Anstrengung verbraucht aber wir reden ja größtenteils oder wir reden auch ganz stark von denen, die in der Altstadt leben und ich glaube, dass ein gutes und ein mobiles Leben in der Altstadt möglich ist ohne ein eigenes Auto zu besitzen. Und das wäre meine Vision, dass wir dahin kommen, dass mehr und mehr Leute sagen, ich brauche das nicht, ich habe so viel Lebensqualität in dieser Stadt, das ich auf dieses Verkehrsmittel verzichten kann, was natürlich auch heißt, dass wir die anderen Verkehrsmittel noch, mehr als wir das bisher tun, befördern.

Ein Stichwort nur noch von mir, es ist auch schon gefallen: Klima. Ich frage in die Richtung derer, die das vorliegende Konzept noch kritisch sehen. Glauben Sie nicht auch, dass der Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag dazu leisten muss, um einer Klimaveränderung entgegenzutreten? Glauben Sie nicht auch, dass dieser Sektor auch im Kleinteiligen, in der kleinteiligen Altstadt ein Beitrag leisten kann, da ein Stückchen voran zu kommen? Und wenn, in der Regel ist es ja so, wenn man sich unterhält, dass durchaus alle sagen: Ja, Klimaschutz keine Frage, da müssen wir irgendwie vorankommen. Aber dann in der Umsetzung dann hapert es wieder. Also, ich möchte, dass wir all unser Handeln, was wir hier im Stadtrat beschließen und wie wir uns auch draußen bewegen, dass wir es immer auch ein Stückchen mit unserem Gewissen abklopfen, ist das jetzt gut, was wir hier machen für unser Klima und wenn ja, dann sollten wir ein Schritt in diese Richtung voran gehen. Ich glaube, der Beitrag den wir jetzt mit der Altstadt leisten, der ist im gesamtstädtischen nicht so wahnsinnig riesig groß aber es ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Und wir sollten den nicht vertun.

Herr Rebenstorf

Gut, ich will es jetzt auch nicht in die Länge ziehen. Ich will aber noch mal was sagen. Manchmal hilft so eine Diskussion, dass man selber wieder weiß, was man gesagt hat. Das, was Herr Sehrndt gesagt hat, weise ich im vollen Umfang zurück. Da sind mir Worte in den Mund gelegt wurden, die ich nie gesagt habe. Getreu dem Motto Herr Rebenstorf hat gesagt mit ihm gibt es keine autofreie Altstadt. Ich kann mich an das erinnern, nachdem Herr Schaper mir auf die Sprünge geholfen hat, was ich damals zu Frau Krimmling-Schoeffler

gesagt hatte. In dieser Altstadt wird gewohnt und mir ist es wichtig, sinngemäß jetzt, dass in dieser Altstadt auch weiter gewohnt wird. Und das heißt, und so hatte ich es, ich kann es nur sinngemäß wieder geben, wir müssen für das Anwohnerparken eine Lösung finden. So ungefähr habe ich es formuliert, wird man sicherlich in einem Protokoll mal nachlesen können.

Wie der Lösungsvorschlag aussieht habe ich schon gesagt gehabt, ich werde Gespräche mit der HWG führen, weil uns gehört als Kommune 40 % des Wohnungsbestandes in der Altstadt, daher habe ich dort schon mal den wichtigen Ansprechpartner. Dann noch weiter, auch Herr Schaper fragte Verkehrsplanung, hatte ich beim letzten Mal auch beantwortet gehabt, der Beigeordnete unterschreibt diese Beschlussvorlage und damit stehe ich hier Rede und Antwort für meine Verwaltung an der Stelle und der Beigeordnete entscheidet, wer Ihnen Antwort gibt und im Maximum kriegen Sie von mir die Antworten. Und ich hatte auch gesagt gehabt, wir hatten uns eines externen Planungsbüros beholfen, weil wir die Kapazitäten nicht haben, um die nötigen Grundlagenermittlung, die nötigen Daten aufzunehmen. Auch wenn dort nicht jeder einzelne Parkplatz drin vermerkt ist komme ich schon zu dem Punkt und da zitiere ich noch mal selber aus meiner eigenen Beschlussvorlage: Sie beschließen nicht diesen Plan. Das steht ausdrücklich auf der ersten Seite da, ich lese es noch mal für alle vor: 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. Damit ist ein Stück weit auch die Frage von Herrn Streckenbach beantwortet, warum ich mich auch nicht ans Landesverwaltungsamt wenden muss. Wir sagen ausdrücklich, Sie stimmen nicht über den übertragenen Wirkungskreis ab, Sie bitten uns und bitten heißt, es ist eine Anregung und das dürfen Sie, wenn es um den übertragenen Wirkungskreis geht. Und Sie dürfen jederzeit ein Konzept, eine Konzeption beschließen. Und weiter haben wir im Einleitungstext geschrieben gehabt: Für Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Stadtrates wird die Verwaltung beauftragt, die zur Umsetzung notwendigen Planungen dem Stadtrat im Zuge der Umsetzung der Konzeption zur Beschlussfassung vorzulegen. Das heißt, wenn wir jetzt in der Auswertung dessen, was Sie beschließen, zu dem Schluss kommen, ich kann das nicht alleine, weil es nicht in meinem eigenen Wirkungskreis ist, umsetzen, hat das zur Folge, dass wir mit irgendeinem Einzelpunkt, der dort drin ist, kommen werden und Ihnen erneut einen Beschluss zur Abstimmung vorlegen werden.

Dann die Frage, warum wir diesen umfangreichen Fragekatalog der CDU nicht beantwortet haben. Das haben Sie uns ja ein Stück weit im Anschreiben schon geschrieben, Sie haben eingesammelt, die Hälfte kann doppelt sein, liebe Verwaltung wühl dich da mal selber durch. Und die Hälfte davon, Herr Streckenbach, waren Fragen gewesen, die betreffen nicht die Altstadt. Also, wenn da drin steht: Gibt es neue S-Bahn Haltestellen in Ammendorf. Sorry. Also, ich hätte gerne einen Fragekatalog, der sich genau auf die Beschlussvorlage fokussiert. Und dann können wir den dann auch zu gegebener Zeit schriftlich beantworten.

Was ich mir noch aufgeschrieben hatte, Bewohnerparken hatte ich ja gesagt gehabt. Da führen wir dann die entsprechenden Gespräche und das war auch noch mal der Bezug darauf, was ich gesagt hatte, als das Thema zum ersten Mal kam. Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück. So sollte es eigentlich sein, wenn es um ein Wohnbauvorhaben geht, wenn es ein Neubau ist und wir würden es sozusagen für die Altstadt im Nachgang regeln, dass was an Stellplatzbedarf am Ende da ist. Der wird noch zu ermitteln sein. Und in dem Fall, jetzt nehmen wir einfach das Beispiel HWG und Parkhaus. Das wäre dann auf dem eigenen Grundstück, sprich nicht im öffentlichen Raum.

Und noch mal ganz kurz zur SPD und zur Maßnahme 1. Das Ziel ist, das zwischen der Dachritzstraße und dem Universitätsring die Kleine Ulrichstraße nur für Fußgänger, Radfahrer und die, die dort ein Anliegen haben, sprich die Bewohner und die Gewerbetreibenden. Aber nicht für jedermann das Durchfahren. Das will ich auch noch mal

deutlich sagen, alle anderen Straßen bleiben weiterhin öffentlich gewidmet. Das heißt, Sie können weiterhin durch die Rathausstraße, die Kleine Steinstraße oder die Mittelstraße fahren. Aber für den skizzierten Bereich der Kleinen Ulrichstraße soll das eben nicht möglich sein. Und Herr Eigendorf, haben Sie ein Stückchen Vertrauen in uns, dass wir eine Lösung finden, wie das funktionieren kann und trotzdem die Anliegen der Anwohner bedient werden können. Das soll es von mir gewesen sein.

Herr Feigl

Ich habe auf der Rednerliste Herrn Schaper und danach Herrn Streckenbach.

Herr Schaper

Vielen Dank. Sie haben genau die Fragen beantwortet, die ich vorhin gestellt habe. Jetzt in Persona Herr Feigl und Frau Schöps. Frau Dr. Kreuzfeldt, sehen Sie, Frau Dr. Kreuzfeldt, entschuldigen Sie, das habe ich verwechselt. Sie haben gesagt, wenn große Städte das hin kriegen, dann kriegen kleine Städte das auch hin. Da sage ich ganz klar: Nein, kriegen wir nicht. Wir sind nicht Paris, nicht Kopenhagen, wir haben hier keinen touristischen Verkehr, der einfach mal vorbei kommt, der vor der Tür steht und durch die Stadt schlawendelt. Sondern, wir haben Probleme Leute überhaupt in die Innenstadt zu kriegen. Das stellen wir jetzt schon fest. Wir müssen uns nicht irgendwelchen Illusionen hingeben, dass Tourismus durch Flair auf einmal zum Selbstläufer wird, wenn wir jetzt leere Straßen produzieren ist das nicht unbedingt Flair-förderlich. Sondern, wir wollen die Leute aus dem Umkreis hier her kriegen, wir wollen Leute aus dem Saalekreis, dass die hier einkaufen, aus weiter weg, dass die hier einkaufen, dass die hier auch flanieren. Und wenn wir einfach mal schauen, was an vorhandenen Konzepten schon da ist, was wir in der Innenstadt schon haben, dann würden da bestimmt auch durch die Kleine Ulrichstraße, was gern immer als Beispiel angeführt wird, dann würden dort keine Autos langfahren. Dann ist das einfach mal eine Sache, wie kontrollier ich das und wie setze ich das um. Und das ist das, was mich hier auch ein bisschen stört an der Diskussion. Wir schaffen nicht durch das Konzept weniger Autos. Wenn die da durchfahren wollen, dann machen die das trotzdem. Es ist ja heute schon verboten durch die Kleine Ulrichstraße zu fahren. Natürlich muss da was gemacht werden, das ist doch völlig klar. Aber durch das Konzept wird doch nichts geändert. Und vielleicht Herr Feigl, ein bisschen den Schaum weg wieder, ich muss Ihnen auch die Illusion nehmen, dass Sie in der Innenstadt dann in voller Entspannung klassische Musik konsumieren können. Denn, wenn ich diese Konzeption sehe, sind an dieser Stelle in dem Bereich, den Sie vorhin genannt haben, Graseweghaus, stehen noch genau so viele Autos wie vorher. Also, das ist jetzt für mich nicht unbedingt das Argument und wenn es dann heißt, okay, und Herr Rebenstorf hat es gerade wiederholt, wir wollen, dass in der Innenstadt Leute wohnen und wir als FDP werden den Leuten nicht das Recht nehmen ein Auto zu besitzen und wir werden auch wehhemmend gegen dieses Konzept ankämpfen. Herr Schied, das können Sie gleich noch mal am Mikrofon sagen, dass es unglaublich ist. Ist finde das alles nachvollziehbar.

Herr Feigl

Bitte keine Zwischenrufe. Herr Schaper hat weiterhin das Wort.

Herr Schaper

Ich habe noch zwei kleine Punkte an Sie, Herr Feigl. Sie haben sich auch ganz klar geoutet, Sie wollen nicht die Autofahrer verbannen, sondern die Autos. Das war ein ganz klares Statement. Das kann man auch so wunderbar in der Zeitung abdrucken. Wir wollen die Autos aus der Innenstadt. Das heißt ganz klar, wir wollen nur noch Bewohner ohne Autos in der Innenstadt. Das lasse ich einfach mal völlig unkommentiert stehen. Und Sie wollen einfach mal so an die Geschäfte herankommen, also, ich muss sagen, ich komme in Halle an jedes Geschäft ran, wo ich will. Zu Fuß, mit ÖVNP, mit Auto. Ich habe mich noch nie irgendwo gestört gefühlt, dass ich an irgendein Geschäft, also, wenn Sie mir eins nennen, können wir da gerne drüber reden. Aber das ist für mich auch überhaupt kein Argument

dafür. Man sieht, das sind alles weiche, fluffige Faktoren, die Sie hier anführen, damit Sie es irgendwie ganz nett in der Innenstadt haben, damit die bösen Autofahrer nicht stören. Und das ist das, was uns an diesem Konzept stört und warum wir es natürlich auch ablehnen. Das habe ich vorhin, glaube ich, nicht gesagt.

Herr Feigl

Ich würde ganz gerne zurückweisen, dass ich gesagt habe, dass alle Bewohner in der Altstadt kein Auto mehr haben sollen. Das habe ich so, glaube ich, nicht gesagt. Gleichwohl würde ich mich freuen, wenn es eine gewisse Anzahl von Bewohnern gäbe, die zu der Erkenntnis gelangen, dass man ohne das Auto in der Altstadt gut leben kann und dort eine hohe Lebensqualität hat. Soweit. Herr Streckenbach.

Herr Streckenbach

Herr Rebenstorf, Sie haben mich direkt angesprochen. Sie erwarten von den Stadträten aus meiner Sicht völlig zurecht, dass Ihnen nicht Aussagen nicht in den Mund gelegt werden, die Sie nicht getätigt haben. Und ich darf erwarten, dass Sie nicht Fragen der CDU-Fraktion erfinden, die wir nicht gestellt haben. Ich bin jetzt gezwungen, den Antrag auf Vertagung zu stellen, weil wir ohne die schriftlichen Antworten auf unsere Fragen, die auch nicht doppelt und dreifach sind, da ist schon jede Präzise, können wir hier keine, aus unserer Sicht, Entscheidung treffen. Deswegen mein Antrag auf Vertagung.

Herr Feigl

Das ist ein Geschäftsordnungsantrag, den ich zur Abstimmung stelle. Herr Rebenstorf, bitte.

Herr Rebenstorf

Wir haben es bisher so gehandhabt, dass Sie spätestens zum Stadtrat schriftliche Antworten von uns bekommen haben. Aber es war bisher auch nicht üblich gewesen, dass wir zu jeder Ausschusssitzung dann die schriftlichen Antworten schon hatten. Deswegen kann ich nur bitten, dass jetzt nicht vertagt wird, sondern das abgestimmt wird. Und ich kann Ihnen den Katalog bis zum Stadtrat beantworten.

Herr Feigl

Ich nehme das als formale Gegenrede. Dann frage ich zunächst die sachkundigen Einwohner, wer kann dem Geschäftsordnungsantrag zustimmen, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. Das sehe ich nicht. Die Gegenstimmen. Eins, zwei, drei Gegenstimmen. Und die Stimmenenthaltung. Eine Stimmenenthaltung. Der ist mehrheitlich von den sachkundigen Einwohnern abgelehnt wurden. Die Stadträtinnen und Stadträte, wer kann dem Geschäftsordnungsantrag zustimmen, den bitte ich um das Handzeichen, drei. Die Gegenstimmen, sieben. Die Stimmenenthaltung, eine. Damit ist der Geschäftsordnungsantrag abgelehnt.

Als nächsten Redner habe ich Herrn Schied auf der Liste.

Herr Schied

Wir haben jetzt schon so lange diskutiert und ich wollte was zum Thema Flair und Innenstadt und Umdenken sagen. Ich fasse mich jetzt ganz kurz. Ich finde, das ist eine ziemlich eindimensionale Sicht, die Sie haben. Es ist einfach nur Geschäft, hinkommen, kaufen, gut rankommen, Auto richtig schön vollpacken, wieder nach Hause. Das ist aber irgendwie ein Konzept von gestern, muss ich mal sagen. Dafür haben wir schon andere Stellen, die leider, bei denen das so eher funktioniert. Was wir brauchen, wenn man sich mal so rum guckt, was so andere Experten zu dem Thema sagen, wir brauchen einen Mix aus Freizeit, Kultur und Handel. Und wir müssen unsere Innenstädte attraktiv gestalten und, und, und. Also, es muss doch auch ein Umdenken stattfinden. Und auch solche Möglichkeiten für Events, es müssen nicht so große sein, es können auch kleine sein. Ich erinnere mich, vor Jahren, im Ausland,

-unverständlich-, das fällt mir ein als wunderbare Innenstadt, da ist was los, da ist Straßenmusik, da ist Straßentheater, die Leute bleiben da stehen, die verweilen da, die bleiben in der Stadt länger als sie es eigentlich wollten. Unsere Städte, Jan Gehl hat es mal so sinngemäß gesagt: Eine gute Innenstadt ist wie eine gute Party. Die Leute bleiben länger als sie ursprünglich vorgehabt hatten. So müssen wir uns das auch vorstellen für unsere Innenstadt. Wir müssen dem Kunden, den Leuten mehr bieten, gut ich will das jetzt nicht weiter ausführen, sonst kriege ich hier noch Ärger. Ich wollte nur noch mal auf einen Punkt zurückkommen. Sie haben gesagt, warum gibt es keinen Investor für das Parkhaus an der Oper. Kann ich Ihnen sagen. Weil Autofahren in der Stadt immer noch viel zu billig ist und weil viel zu viel preisgünstiger Parkraum angeboten wird. Deshalb muss da auch ein Umdenken stattfinden. Das Auto ist, muss man fairerweise sagen, Autofahren ist in vielen Bereichen, im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln, bevorteilt. Es ist nicht einzusehen, dass der Parkraum in der Innenstadt, in den attraktiven Lagen, so billig ist, dass dann die Leute sich gar nicht gezwungen sehen ins Parkhaus zu fahren. Und wir haben eine schlechte Auslastung unserer Parkhäuser. Das Ganze greift ineinander. Ich denke mal, es wird sich dann ein Investor für ein Parkhaus finden. Das andere, was Sie angesprochen haben zum Thema Stellplatz und Parkhaus. Darum geht es. Wir haben das Problem, dass wir beim Anwohnerparken diese Plätze nicht mit einrechnen können. Das ist doch so. Wir hatten mal die Diskussion, wir können diese Plätze in den Parkhäusern nicht mit einrechnen ins Anwohnerparken. Wenn wir die mit einrechnen könnten, oder ein Teil davon, dann könnten wir einen anderen Anwohnerparkschlüssel errechnen und wir hätten mehr Plätze für Anwohnerparken im Endeffekt. Das ist ja das Ding dahinter, der Gedanke dann, um nur mal zwei Dinge aufzugreifen. Sie haben ja ganz viele hervorgebracht. Ändert jetzt nichts an unserer Meinung. Deshalb höre ich jetzt hier auch auf.

Herr Feigl

Ich möchte anmerken, dass wir jetzt an einem Punkt sind, wo fast alles, fast jede Meinung gesagt wurde. Ich glaube, ich habe auch fast alle Mitglieder schon mal drangenommen, die hier im Raum sind. Fast alle. Von daher würde ich Sie bitten, das wir zum Schluss kommen. Frau Dr. Kreutzfeldt hat sich noch gemeldet.

Frau Dr. Kreutzfeldt

Ich wollte nur schnell noch was klarstellen. Ich habe das gesagt, wir wollen die Autos aus der Stadt haben. Und nicht die Autofahrer. Das heißt doch nicht, dass keiner ein Auto besitzen soll, sondern die sollen ihr Auto bitte in einer der umliegenden Parkgaragen oder in der Quartiersgarage oder so abstellen. Ich habe nicht gesagt, keiner soll ein Auto besitzen, erstens. Zweitens kann man gut Autofahrer, Autofahrerin sein, wenn man Carsharing nutzt. Das nutze ich seit siebzehn Jahren. Und ich hole mir immer genau das Auto, was ich brauche und das steht mir dann eben nicht vor der Tür rum, ich muss mich nicht um das Auto kümmern und ich habe keinen Platz dafür verbraucht. Also, ich möchte das nur noch mal klarstellen. Es geht nicht darum, die Autofahrer da rauszukriegen. Aber bitte die Autos, die uns die Stadt verstopfen an andere Plätze als unsere schönen Innenstadtplätze.

Herr Feigl

Altstadt. Gut, ich danke Ihnen für die Diskussion und sehe keine weiteren Wortmeldungen. Und würde nun zur Abstimmung kommen. Helfen Sie mir. Ist der Antrag von Hauptsache Halle der weitergehende als der SPD-Änderungsantrag? Oder stehen die eigentlich eher nebeneinander. Ich bin mir jetzt nicht ganz sicher. Okay, ich lasse die Änderungsanträge in der Reihenfolge, wie sie gestellt wurden, abstimmen. Nein, eigentlich nicht. Wir müssen erst den von Hauptsache Halle nehmen. Nicken Sie mal alle, dann bin ich mir ganz sicher. Okay. Dann machen wir das so.

Der Änderungsantrag von Hauptsache Halle steht als erstes zur Abstimmung.

Herr Eigendorf

Hatten wir vorhin nicht einen Antrag auf punktweise Abstimmung?

Herr Feigl

Bei Hauptsache Halle auch Punktetrennung? Nicht so wirklich, das sind Maßnahme, Maßnahme, Maßnahme.

Herr Loebner

Ich habe den SPD-Antrag so interpretiert, dass Sie den Begründungstext ergänzen wollen, weil der Beschlusstext wegen des Eingriffs in die Hoheitsrechte und übertragender Wirkungskreis das ja nicht so genau detailliert. Weil anderenfalls, wenn Sie das zum Beschluss erheben, dann dürfte das ein Problem darstellen.

Herr Eigendorf

Herr Loebner, haben Sie uns jetzt was vorgelegt, was wir nur abstimmen dürfen, wenn wir es nicht ändern? Das finde ich lustig. Grundsätzlich, wir handhaben das zuweilen auch bei Bebauungsplänen so, dass wir die Änderungen in der Textfassung noch mal im Beschlusspunkt selber anfassen. Ich bin mir jetzt nicht sicher, ob ich Sie richtig verstanden habe. Und ich hoffe, ich habe Sie falsch verstanden aber das hieße ja, wir können nur zustimmen, weil jede Änderung automatisch dazu führen würde, dass der Beschluss rechtswidrig ist. Das wäre ja dann noch bemerkenswerter als die Debatte.

Herr Loebner

Also, bei Bebauungsplänen haben Sie uneingeschränkte Hoheitsrechts, sowieso. Ich lese Ihren Änderungsantrag so, dass Sie den Text der Konzeption ändern. In der Beschlussvorlage der Stadt steht ja: Der Stadtrat beschließt das Konzept. Und das Konzept finden Sie in der Begründung. Also, ändern Sie im Prinzip in der Begründung den Text und ergänzen Sie entsprechend zu den genannten Punkten. Dann würde ich sagen, ist das alles gar kein Problem, weil wir befinden uns nach wie vor auf einer konzeptionellen Ebene und Sie legen keine Dinge fest, die die StVO im übertragenden Wirkungskreis im Detail regelt.

Herr Feigl

Also, wir haben jetzt ein kleines rechtliches, juristisches Problem, was wir lösen müssen an der Stelle. Von daher kurze Beratung.

Herr Eigendorf

Herr Vorsitzender, mit Verlaub, aber bei keinem anderen Antrag, den wir einbringen, auch wenn die Stadtverwaltung der Meinung ist er ist nicht zulässig, behindert das die Abstimmung. Also lassen Sie uns das jetzt hier abstimmen und wenn der Oberbürgermeister der Meinung ist, dass das der richtige und kollegiale Weg ist muss er dann in den Widerspruch gehen, dann sehen wir, wie wir weiter diskutieren. Aber noch nie hat eine Stellungnahme der Stadtverwaltung dazu geführt, dass wir irgendwelche Sachen nicht abgestimmt haben. Deswegen auch mit Blick auf den wichtigen Hinweis von Frau Dr. Wünscher auf die Uhrzeit würde ich sagen lassen Sie uns das jetzt abstimmen.

Herr Feigl

Solange Sie nicht vorne den Text, den ich vorhin vorgelesen habe, ändern: Der Stadtrat beschließt die Konzeption. Sie ändern die Konzeption für die weitestgehend autofreie Altstadt.

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

Solange Sie an dem Text vorne nichts ändern, ist das okay.

Dann darf Herr Feigl jetzt weiter machen in der Abstimmung.

Herr Feigl

Und wenn ich das richtig verstanden habe, ändern Sie an diesem Text nichts? Wunderbar. Dann haben wir das geklärt.

Wir kommen als erstes zu dem Änderungsantrag von Hauptsache Halle. Ich würde den im Block und nicht in Einzelpunkten, weil Sie haben keine Einzelpunkte formuliert, im Block abstimmen lassen. Okay. Dann frage ich zunächst die sachkundigen Einwohner. Wer kann dem Änderungsantrag von Hauptsache Halle folgen, den bitte ich um das Handzeichen. Das sind zwei. Die Gegenstimmen. Drei. Dann wäre das abgelehnt. Ich frage die Stadträtinnen und Stadträte. Wer kann dem Änderungsantrag von Hauptsache Halle folgen, den bitte ich um das Handzeichen. Das sind zwei. Die Gegenstimmen. Fünf. Stimmenenthaltung. Zwei. Damit wäre das abgelehnt.

Dann kommen wir zum Änderungsantrag der SPD. Sie wollen eine Einzelpunktabstimmung. Ist das richtig Herr Eigendorf? Im Block, wenn jetzt kein Widerspruch kommt. Dann machen wir das im Block. Okay. Dann frage ich zunächst die sachkundigen Einwohner. Wer kann dem Änderungsantrag der SPD folgen, den bitte ich um das Handzeichen. Die Gegenstimmen. Eine. Und die Stimmenthaltung. Kann keine geben. Dann vier zu eins, zugestimmt. Ich frage die Stadträtinnen und Stadträte. Wer kann dem Änderungsantrag der SPD folgen, den bitte ich um das Handzeichen. Das sind zwei. Die Gegenstimmen. Sechs. Stimmenthaltung. Drei. Damit ist das abgelehnt.

Und dann kommen wir zum Ursprungsantrag, der unverändert zur Abstimmung steht.

Dann frage ich die sachkundigen Einwohner. Wer kann der Vorlage so zustimmen, den bitte ich um das Handzeichen. Das sind drei. Die Gegenstimmen. Eine. Stimmenthaltung. Eine. Dann wäre dem zugestimmt. Ich frage die Stadträtinnen und Stadträte. Wer kann der Vorlage zustimmen, den bitte ich um das Handzeichen. Fünf. Die Gegenstimmen. Vier. Stimmenthaltung. Zwei. Dann ist mehrheitlich zugestimmt.

-Ende Wortprotokoll-

zu 4.2 Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) Vorlage: VII/2020/01754

Abstimmungsergebnis SKE: **mehrheitlich zugestimmt**

Abstimmungsergebnis SR: **mehrheitlich zugestimmt**

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 4.2.1 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 SKE: mehrheitlich zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: mehrheitlich abgelehnt

Beschlussvorschlag:

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

1. Der Text in Maßnahme 1 ist folgendermaßen umzuformulieren:
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, **Handwerker, sowie medizinisches Personal** dürfen mit ~~Ausnahmegenehmigung~~ einfahren. **Die Stadtverwaltung erarbeitet ein modernes und unkompliziertes Nachweissystem, damit die durch die oben genannten Kriterien definierten Gruppen im Zweifelsfall unproblematisch durch das Ordnungsamt überprüft werden können.**
2. Maßnahme 2 ist folgendermaßen zu ergänzen:
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 Tierfgarage Händelhauskarree zu sichern.
3. Maßnahme 4 wird folgendermaßen ergänzt:
Mit der Maßnahme soll insbesondere die wichtige Radverkehrsachse von und zum Hauptbahnhof gestärkt und aufgewertet werden. Gut wahrnehmbare Hinweisschilder und Bestreifung durch Ordnungskräfte sollen die Radfahrenden dazu bewegen, sich angemessen und rücksichtsvoll zu bewegen. Die Alternativroute via Franckestraße bleibt weggewiesen. Dennoch wird die Verträglichkeit mit dem Fußgängerverkehr sehr kritisch zu beobachten sein – mit der Option zum Status Quo zurückzukehren. **Die Untere Leipziger Straße soll davon ausgenommen werden.**
4. Maßnahme 6 wird folgendermaßen ergänzt:
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.**

5. Maßnahme 8 wird folgendermaßen ergänzt:

Es ist ein schrittweiser Wegfall der Stellplätze, zunächst in den ausgeprägten Gastronomie- und Einzelhandelsbereichen, später auch in den Wohngebieten vorgesehen. Ausnahmen sind für den in sich geschlossenen Wohnbereich Brunoswarte vorgesehen, der weder zentren- noch touristisch relevant ist. Hingegen soll auch das Parken auf dem Jerusalemer Platz entfallen, da (trotz moderner Bausubstanz) eine der Historie angemessene Umgestaltung des Platzes im erhaltenen Stadtgrundriss vorgesehen ist. Der Parkplatz Friedemann-Bach-Platz soll zunächst erhalten bleiben, bis ein schlüssiges Parkraum- und Umfeldkonzept für das Landesmuseum Moritzburg erarbeitet wurde. Die Kapazität von Parkierungsanlagen am Altstadtring soll gesteigert werden (z.B. Parkhaus Oper). Es soll darauf hingewirkt werden, dass öffentlich zugängliche Stellplätze in privaten Parkierungsanlagen zum Stellplatzkontingent bei der Anwendung des Stellplatzschlüssels für das Bewohnerparken berücksichtigt werden dürfen, damit das Bewohnerparken auf den verbleibenden Stellplätzen im Straßenraum stattfinden kann und Besucher der Altstadt (Beschäftigte, Gäste, Kunden, Klienten und Patienten) die Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen nutzen (müssen). **Bevor Stellplätze wegfallen, sollen Alternativen für eben diese kenntlich gemacht werden. Für den Wegfall und die Verlagerung von Stellplätzen wird ein Zeitplan erstellt, der den BürgerInnen zugänglich gemacht wird.** Be- und Entladen von Kfz, insbesondere von Lieferfahrzeugen, bleibt im Rahmen der StVO erlaubt.

Die Maßnahme soll die Aufenthaltsqualität in den Straßen für alle Nutzer der Altstadt spürbar steigern sowie Lebensraum für die Bewohner, insbesondere auch für Kinderspiel, schaffen. Der Effekt wird durch Umgestaltungen im Straßenraum durch gliedernde Elemente (mobiler oder immobil Art) verstärkt. Insbesondere soll eine signifikante Anzahl zusätzlicher Anlehnbügel für Fahrräder auf freiwerdenden Kfz-Stellflächen installiert werden, um ein alternatives Angebot für die Erreichbarkeit der Altstadt zu schaffen.

zu 4.2.1.1 **Änderungsantrag der Fraktion Hauptsache Halle zum Änderungsantrag der SPD-Fraktion Halle (Saale) VII/2020/01854 zur Beschlussvorlage Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) VII/2020/01754**
Vorlage: VII/2020/01961

Abstimmungsergebnis SKE:

mehrheitlich abgelehnt

Abstimmungsergebnis SR:

mehrheitlich abgelehnt

Beschlussvorschlag:

Der Änderungsantrag der SPD-Fraktion Halle (Saale) VII/2020/01854 zur Beschlussvorlage Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) VII/2020/01754 wird um folgende Änderungen ergänzt:

Maßnahme 3: Die teilweise sehr langen Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr an den signalisierten Querungen des Altstadtrings, insbesondere am Glauchaer Platz, werden überprüft und, soweit verkehrstechnisch vertretbar, reduziert.

Insbesondere der Glauchaer Platz mit seinen vielen einzelnen Furten stellt für den Fuß- und Radverkehr eine kaum zumutbare Barriere dar. Rotlicht-Verstöße sind hier nahezu ständig zu beobachten, wobei das Verständnis für lange Wartezeiten bei geringerem Verkehrsaufkommen, z.B. am Abend, am geringsten ausgeprägt ist. Gerade zu diesen Tageszeiten könnten die Freigaben für den Fuß- und Radverkehr ausgeweitet werden, ohne die Leistungsfähigkeit des Knotens für den Kfz-Verkehr zu gefährden.

Es ist an allen Querungen des Altstadtrings sicherzustellen, dass die gemäß Regelwerk maximalen Wartezeiten von 60 Sekunden (Ausnahme: 80 s) nicht überschritten und geteilte Furten möglichst in einem Zug überquert werden können. Dies ist nur zulasten des Kfz- und ggf. Straßenbahnverkehrs möglich.

An besonders schwierigen Querungen wird die herkömmliche Ampel durch eine Ampel mit Sekundenanzeige ersetzt. Diese zeigt den Fußgängern die verbleibende Wartezeit an, wodurch weniger Rotlichtverstöße zu erwarten sind.*

<https://www.svz.de/lokales/zeitung-fuer-die-landeshauptstadt/die-ampel-die-sekunden-zaehlt-id18456561.html>

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).

Die Planungen für das künftige Parkhaus an der Oper werden hinsichtlich ihrer Zeitschiene konkretisiert und vor Umsetzung von Maßnahme 6 dem Stadtrat vorgelegt.

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.

Maßnahme 8: Auf den öffentlichen Fahrbahnen innerhalb des Altstadtrings wird Kfz-Parken nur noch zwecks Carsharing und für Beförderungsunternehmen, Handwerker, Schwerbehinderte und Wochenmarkthändler erlaubt.

Es ist ein schrittweiser Wegfall der Stellplätze, zunächst in den ausgeprägten Gastronomie- und Einzelhandelsbereichen, später auch in den Wohngebieten vorgesehen. Ausnahmen sind für den in sich geschlossenen Wohnbereich Brunoswarte vorgesehen, der weder zentren- noch touristisch relevant ist. Hingegen soll auch das Parken auf dem Jerusalemer Platz entfallen, da (trotz moderner Bausubstanz) eine der Historie angemessene Umgestaltung des Platzes im erhaltenen Stadtgrundriss vorgesehen ist. Der Parkplatz Friedemann-Bach-Platz soll zunächst erhalten bleiben, bis ein schlüssiges Parkraum- und Umfeldkonzept für das Landesmuseum Moritzburg erarbeitet wurde. Die Kapazität von Parkierungsanlagen am Altstadtring soll gesteigert werden (z.B. Parkhaus Oper). Es soll darauf hingewirkt werden, dass öffentlich zugängliche Stellplätze in privaten Parkierungsanlagen zum Stellplatzkontingent bei der Anwendung des Stellplatzschlüssels für das Bewohnerparken berücksichtigt werden dürfen, damit das Bewohnerparken auf den verbleibenden Stellplätzen im Straßenraum stattfinden kann und Besucher der Altstadt (Beschäftigte, Gäste, Kunden, Klienten und Patienten) die Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen nutzen (müssen). Für den Wegfall und die Verlagerung von Stellplätzen wird ein Zeitplan erstellt, der den BürgerInnen zugänglich gemacht wird. **Vor der Umsetzung der Maßnahme werden detaillierte Vorschläge zur Steigerung der Kapazitäten von Parkierungsanlagen am Altstadtring vorgelegt. Die Stellplätze auf öffentlichen Straßen fallen erst dann schrittweise weg, wenn 80% der bisherigen Anwohnerstellplätze durch Parkierungsanlagen, die für die Anwohner nutzbar und vertretbar finanzierbar sind, errichtet wurden.**

Be- und Entladen von Kfz, insbesondere von Lieferfahrzeugen, bleibt im Rahmen der StVO erlaubt.

Die Maßnahme soll die Aufenthaltsqualität in den Straßen für alle Nutzer der Altstadt spürbar steigern sowie Lebensraum für die Bewohner, insbesondere auch für Kinderspiel, schaffen. Der Effekt wird durch Umgestaltungen im Straßenraum durch gliedernde Elemente (mobiler oder immobil Art) verstärkt. Insbesondere soll eine signifikante Anzahl zusätzlicher Anlehnbügel für Fahrräder auf freiwerdenden Kfz-Stellflächen installiert werden, um ein alternatives Angebot für die Erreichbarkeit der Altstadt zu schaffen.

Maßnahme 9: Im öffentlichen Straßenraum werden mehr Standorte für Carsharing-Stationen angeboten.

Einerseits muss den auf das Auto angewiesenen Bewohnern der Altstadt eine Alternative gegeben werden, sobald durch Maßnahme 8 die Kfz-Stellplätze auf den Fahrbahnen entfallen. Andererseits wird mit dem Freiwerden der heutigen Parkstreifen erst Platz geschaffen für zusätzliche Carsharing-Stationen.

Anzahl und Lage der zusätzlichen Stationen werden mit den interessierten Anbietern abgestimmt. Stationsgebundenes Carsharing zu fördern, trägt laut Studien nachweislich dazu bei, dass sich der durchschnittliche Fahrzeugbesitz von Privathaushalten verringert (insbesondere „Zweitwagen“).

Bei der Förderung des Carsharings wird auf die erhöhte Nutzung von Fahrzeugen geachtet, die mittels Wasserstoff- bzw. Elektroantrieb fahren. Hierbei ist besonders auf einen Nutzungsmix hinsichtlich Senioren, Familien und junge Menschen zu achten.

Maßnahme 10: Intensivierte Kontrolle und effektive Sanktionierung sollen Verstöße durch Verkehrsteilnehmer gegen die bestehenden und hinzukommenden Ge- und Verbote minimieren.

Schon die heutige Verkehrsorganisation in der Altstadt würde eine weitgehende Verkehrsberuhigung bewirken, wenn sich möglichst alle Verkehrsteilnehmer an die bestehenden Regelungen hielten. Falsch geparkte Fahrzeuge und missachtete Einfahrverbote sind jedoch häufig (und zunehmend) zu beobachten. Der Fuß- und Radverkehr wird dabei nicht selten behindert oder gar gefährdet.

Durch die auszuweitenden Beschränkungen für den Kfz-Verkehr und das mindestens anfänglich mangelnde Verständnis der Kraftfahrer wird die Ahndung von Verstößen im fließenden und ruhenden Verkehr umso wichtiger sein, um die mit den Maßnahmen verfolgten Ziele zu erreichen. Auch den zuzulassenden Radverkehr in den Fußgängerzonen gilt es zu „erziehen“ (→ Gebot der Rücksichtnahme).

Intensivierte Kontrollen bedingen zusätzliche Stellen beim Ordnungsamt. In diesem Zusammenhang wird die Finanzierungsbereitschaft zur Einstellung von zusätzlichem Personal hergestellt.

Maßnahme 11: Es wird, in Abstimmung und Kooperation mit der Wirtschaft, eine hinsichtlich Fahrzeugemissionen und -dimensionen altstadtverträgliche Lieferlogistik eingeführt.

Ziel ist, den zunehmenden (motorisierten) Lieferverkehr in der Altstadt, auch vorbildhaft für andere dicht bebaute Stadtquartiere, zu reduzieren. Zum Beispiel könnten innerhalb der einzelnen Erschließungsquadranten zentrale Paket-Depots an geeigneten, gut erreichbaren Straßen- und Wegeknoten der Altstadt eingerichtet werden. Von dort sollen private und gewerbliche Kunden sodann ihre KEP-Waren (Kurier-, Express- und Paket-Dienste) abholen. Bei den Standorten der Paket-Depots ist auf die Integration der Anlagen in das historische Stadtbild zu achten (Denkmalschutz), weshalb sich Einrichtungen in Gebäuden eignen. **Für den Transport von schweren und sperrigen Waren werden unkomplizierte Lösungsansätze erstellt, wobei auf diesbezügliche Erfahrungen anderer Kommunen zurückgegriffen wird.**

Ein Service von Lastenfahrrädern, die man entweder ausleihen oder samt Fahrer für die Haustürzustellung buchen kann, würde das System ggf. komplettieren.

Maßnahme 12: Die Stellplatzsatzung wird dahingehend novelliert, dass der vorgeschriebene Kfz-Stellplatzbedarf von Bauvorhaben in der Altstadt durch die vertraglich gesicherte Umsetzung von innovativen Mobilitätskonzepten reduziert werden kann und der verbleibende Bedarf möglichst abzulösen ist.

Angesichts der hervorragenden Erreichbarkeit der Altstadt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (bislang v.a. Fuß, Rad, ÖPNV) und der zu verbessernden Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (siehe Maßnahmen oben) sind neue allgemeine Kfz-Stellplätze **für Wohnungen** künftig entbehrlich. **Für Gewerbeflächen* bleibt der vorgeschriebene KFZ-Stellplatzbedarf erhalten.** Zusätzlicher Quell- und Ziel-Verkehr mit Kfz in der Altstadt wird vermieden und mit den Ablösemitteln können weitere Angebote des Umweltverbunds in der gesamten Stadt finanziert werden. Die Ablöse-Verpflichtung könnte bis auf Null reduziert werden, wenn alternative Mobilitäts erleichterungen für die Gebäudenutzer (z.B. stark rabattierte ÖPNV-Tickets, Lastenfahrräder und Pedelecs mit geringer oder ohne Leihgebühr) dauerhaft und verbindlich angeboten werden. Zwingend auf das Auto angewiesene Bewohner und Gewerbe müssen Carsharing nutzen oder auf andere Objekte in der Altstadt bzw. in der Stadt ausweichen. **Künftige Mieter müssen vor Unterzeichnung des Mietvertrages schriftlich auf das Nicht-Vorhandensein von ortsnahen Stellplätzen hingewiesen werden.**

***Gewerbeflächen: Büro-, Verwaltungs-, Praxisräume, Verkaufsstätten, Gaststätten, Beherbergungsbetriebe, Gewerbliche Anlagen**

Maßnahme 13: P+R-Anlagen an den äußeren Zugangsstellen des ÖPNV werden bedarfsgerecht fortentwickelt und ggf. erweitert.

Die Maßnahme fußt auf Festsetzung 5.4.9 des Nahverkehrsplans. Mit dem Pkw als Zu- und Abbringer des ÖPNV können Reisezeitverkürzungen erreicht und die Einzugsbereiche der Haltestellen erweitert werden. Allerdings können P+R-Anlagen das kompakte Hallesche Stadtgebiet mit überwiegend kurzen Quelle-Ziel-Distanzen nur geringfügig entlasten und zur Nachfrage-Stabilisierung des ÖPNV nicht viel beitragen, dem Zubringer-Busverkehr sogar schaden. Der Aufwand und die Inanspruchnahme von gut erschlossenen Flächen an Straßenbahnhaltestellen, die auch andere Nutzungen anziehen, sind bei möglichen Neuerrichtungen behutsam abzuwägen.

~~Die vorhandenen Kapazitäten sind derzeit ausreichend.~~ **Die tatsächlichen Bedarfe/ Auslastung der vorhandenen P+R Anlagen wird geprüft und dem Stadtrat mit ggf. Optimierungen vorgestellt und umgesetzt.** Die Entwicklung der Nachfrage wird weiter beobachtet.

Definition/Einführung von Kennzahlen für den Betrieb bzw. Bedarf von P+R-Anlagen an den äußeren Zugangsstellen des ÖPNV.

**zu 4.2.2 Änderungsantrag der AfD-Stadtratsfraktion zur Beschlussvorlage
Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) –
Vorlagen-Nummer: VII/2020/01754
Vorlage: VII/2020/01967**

Abstimmungsergebnis: keine Abstimmung

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die ~~Konzeption für~~ **Entscheidung der grundsätzlichen Frage einer zukünftig weitestgehend autofreien Altstadt gemäß § 27 Abs. 2 KVG LSA den Bürgern der Stadt Halle(Saale) zu unterstellen.**

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

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

**zu 4.3 Änderung des Baubeschlusses Grüner Altstadtring – Mühlgraben Südteil
Vorlage: VII/2020/01549**

Abstimmungsergebnis: Nichtbehandlung

Der Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben möge beschließen:

Der Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben beschließt die Änderung des Baubeschlusses vom 22.März 2018, Vorlagen-Nr.: VI/2017/03664 zur Freiflächengestaltung am Mühlgraben, Südteil mit einem erhöhten, neuen Kostenrahmen von 560.100 €.

**zu 4.5 Baubeschluss EFRE Radweg Wallendorfer und Käthe-Kollwitz-Straße
zwischen den Stadtteilen Kanena und Büschdorf
Vorlage: VII/2020/01640**

Herr Schied fragte, ob zwei Fahrradwege geplant sind.

Herr Rebenstorf erklärte, anhand der Präsentation, wie die Wege eingeplant sind.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gab, bat Herr Feigl um Abstimmung der Beschlussvorlage und beendete die Sitzung, da die Zeitbegrenzung von drei Stunden, durch die Pandemie, erreicht sind.

**zu 4.5 Baubeschluss EFRE Radweg Wallendorfer und Käthe-Kollwitz-Straße
zwischen den Stadtteilen Kanena und Büschdorf
Vorlage: VII/2020/01640**

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: einstimmig zugestimmt

Der Stadtrat beschließt:

den Neubau eines rd. 1.600 m langen straßenbegleitenden Radweges zur Reduzierung der CO₂- Emission entlang der Wallendorfer und Käthe-Kollwitz-Straße zwischen den Stadtteilen Kanena und Büschdorf in Halle (Saale).

**zu 4.6 Bebauungsplan Nr. 145.2 Wohnbebauung Weißbuchenweg - Beschluss zur
öffentlichen Auslegung
Vorlage: VII/2020/01529**

Abstimmungsergebnis: Nichtbehandlung

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Der Stadtrat bestätigt den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 145.2 „Wohnbebauung Weißbuchenweg“ in Fassung vom 10.08.2020 sowie die Begründung zum Entwurf mit dem Umweltbericht in gleicher Fassung.
2. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 145.2 „Wohnbebauung Weißbuchenweg“ in Fassung vom 10.08.2020 sowie die Begründung zum Entwurf mit dem Umweltbericht in gleicher Fassung, sind öffentlich auszulegen.

Beschlussvorschlag:

1. Im Vorfeld der Erstellung einer Planung zur Freiflächengestaltung für ein Areal mit mindestens drei Bestandsbäumen, die in 100 cm Höhe über dem Erdboden einen Stammumfang von mindestens 50 cm aufweisen, erfolgt eine Baumschau durch die Baumschutzkommission.
2. Die o. g. Baumschau erfolgt unabhängig davon, ob die Bäume gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Halle (Saale) geschützt sind oder nicht.
3. Der Erhalt der von der Baumschutzkommission im Rahmen der Baumschau als erhaltenswert eingestuftten Bäume wird in die städtische Aufgabenstellung zur Entwurfsplanung aufgenommen und diesbezüglich im Planungsausschuss informiert.
4. Den Vorlagen zu Variantenbeschlüssen in den Bereichen Hoch-, Tief-, Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau, die dem Stadtrat zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden, wird zukünftig das zum Vorhaben gehörige Protokoll der Baumschau als Anlage beigefügt. Für den Fall, dass auf den Variantenbeschluss verzichtet wird, ist die o. g. Anlage der Vorlage zum Baubeschluss beizufügen.

zu 6 schriftliche Anfragen von Fraktionen und Stadträten

Da die Sitzung beendet wurde, wurde dieser Tagesordnungspunkt nicht behandelt.

zu 7 Mitteilungen

zu 7.1 Quartalsbericht II/2020 Stadtbahnprogramm Halle der Maßnahmeträgerin HAVAG Vorlage: VII/2020/01596

Da die Sitzung beendet wurde, wurde dieser Tagesordnungspunkt nicht behandelt.

zu 8 Beantwortung von mündlichen Anfragen

Da die Sitzung beendet wurde, wurde dieser Tagesordnungspunkt nicht behandelt.

zu 9 Anregungen

Da die Sitzung beendet wurde, wurde dieser Tagesordnungspunkt nicht behandelt.

Christian Feigl
Ausschussvorsitzender

Vanessa Gaebel
stellvertretende Protokollführerin