



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

**der öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung des Ausschusses für
Planungsangelegenheiten am 10.05.2022**

öffentlich

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

Zeit: 17:01 Uhr bis 20:37 Uhr

Anwesenheit: siehe Teilnahmeverzeichnis

Anwesend waren:

Mitglieder

Christian Feigl	Ausschussvorsitzender Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Anja Krimmling-Schoeffler	Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale) Teilnahme bis 20.16 Uhr
Thomas Schied	Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale)
Johannes Streckenbach	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Dr. Ulrike Wünscher	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale) Teilnahme bis 20.29 Uhr
Dr. Annette Kreuzfeldt	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Martin Sehrndt	AfD-Stadtratsfraktion Halle
Yvonne Winkler	Fraktion MitBürger & Die PARTEI Teilnahme bis 20.19 Uhr
Dr. Martin Ernst	Fraktion Hauptsache Halle & Freie Wähler
Eric Eigendorf	SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale)
Yana Mark	Fraktion Freie Demokraten im Stadtrat von Halle (Saale)
Christian Hartwig	Sachkundiger Einwohner
Ingo Kautz	Sachkundiger Einwohner
Ingo Kresse	Sachkundiger Einwohner
Manfred Sommer	Sachkundiger Einwohner
Dr. Thomas Vetter	Sachkundiger Einwohner

Verwaltung

René Rebenstorf	Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt
Norbert Schültke	Leiter Fachbereich Mobilität
Jens Otto	Leiter Abteilung Verkehrsplanung
Katja Herrmann	Leiterin Team Verkehrsplanung / Stadtbahn
Ann-Kristin Georg	Leiterin Team Städtebauliche Projektentwicklung
Andreas Eiden	Flächennutzungsplaner Team Stadtentwicklung
Dörthe Riedel	Referentin GB II
Christin Blaßfeld	stellvertretende Protokollführerin

Gäste

Herr Krüger	HAVAG, Bereichsleiter Infrastruktur
Herr Falke	Gutachter Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Entschuldigt fehlten:

Helge Dreher	Sachkundiger Einwohner
Herr Dirk Gernhardt	Sachkundiger Einwohner
Jason Koch	Sachkundiger Einwohner
Michael Sprung	Sachkundiger Einwohner

zu Einwohnerfragestunde

Der Ausschussvorsitzende, **Herr Feigl**, eröffnete die Einwohnerfragestunde.

zu Fragesteller 1 zum Stadtbahnprogramm Elsa-Brändström-Straße

Fragesteller 1 kritisierte den geplanten Wegfall von 94 Parkplätzen und fragte, wie die Stadtverwaltung dies in Bezug auf die Notwendigkeit für Anwohner und Pflegedienste kompensieren möchte. Es wurde um eine Lösung im Sinne aller Verkehrsteilnehmer*innen gebeten.

Herr Rebenstorf sagte, dass die Verwaltung heute zunächst die Beschlussvorlage vorstellen wird und die Lösungsansätze zur Wahl der Vorzugsvariante aufgezeigt werden. Er wies darauf hin, dass es hier um eine Haupterschließungsstraße für den Bereich der südlichen Innenstadt geht und die Verwaltung damit konfrontiert ist, eine Planung vorzulegen, die sich an der gültigen Gesetzeslage orientiert, insbesondere bei den Gleisabständen, den Fahrbahnbreiten, den Radwegbreiten, den Sicherheitsabständen etc. Im Rahmen all dieser Abwägungen ist der Vorrang des fließenden Verkehrs vor dem ruhenden Verkehr als Planungsvoraussetzung zu berücksichtigen. Darin enthalten sind der Pkw- und Radverkehr, die Straßenbahn sowie Fußgänger, deren Erschließung gesichert werden muss. Bestehen darüber hinaus Kapazitäten, kann die Schaffung von Parkraum geprüft werden. In individuellen Einzelgesprächen kann dies anhand der örtlichen Gegebenheiten genauer erläutert werden.

Fragesteller 1 gab zu Bedenken, dass andere Lösungen nicht mehr gefunden werden können, sobald der Variantenbeschluss gefasst wurde.

Herr Rebenstorf verwies auf die Möglichkeit der persönlichen Rücksprache zu dem Thema.

zu Fragesteller 2 zum Aufstellungsbeschluss B-Plan Nr. 212

Fragesteller 2 verlas die eingereichten Fragen, wie folgt:

Frage 1

Laut Klimafunktionskarte des Fachbereichs Stadtklima, ist der nördliche und mittlere Teil als Freilandklimagebiet ausgewiesen, welches der Frisch- und Kaltluftproduktion dient. Wenn die Fläche als Gewerbegebiet versiegelt wird, unterstützt das sogenannte Wärmeinseleffekte und erhöht die Luftschadstoffbelastung. Die Sommer in der Stadt werden so immer heißer. Auch im Dokument „Fachbeitrag Stadtklima zum Landschaftsplan und Flächennutzungsplan der Stadt Halle“ wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine weitere Versiegelung verhindert werden soll, da das Gebiet ein Kaltluftentstehungsgebiet ist und als Kaltluftschneise fungiert. Warum sollen solche Kaltluftschneisen geschlossen werden?

Frage 2

Ebenfalls im Fachbeitrag Stadtklima wird das nördliche und mittlere Gebiet als Ausgleichsraum hoher klimatisch-lufthygienischer Bedeutung bezeichnet. Es wird explizit darauf hingewiesen, dass dieses Gebiet hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen besteht. Warum wird es dann dennoch in Betracht gezogen?

Frage 3

Sehr oft, fast täglich nutzen diverse Radfahrer und Spaziergänger den Grünstreifen, zwischen Hobergweg und Berliner Straße entlang der Europachaussee für Spaziergänge oder um zum Hufeisensee zu gelangen. Warum erstreckt man das „Grüne Band“ nicht auch auf diesen Bereich und legt gleich noch einen richtigen Fuß und Radweg an?

Man würde so der klimatisch-lufthygienischen Bedeutung dieses Gebietes Rechnung tragen und den Anwohnern im Wohnbaubereich der Berliner Straße einen gewissen Lärmimmissionsschutz zukommen lassen.

Frage 4

Zum Schutz von Anwohnern dürfen festgelegte Lärmpegel in Wohngebieten und auch in gemischten Gewerbegebieten nicht überschritten werden. Laut TA-Lärm müssen alle Immissionen in Summe durch die Gesamtheit aller Anlagen eingehalten werden.

Aufgrund des Straßenlärms der Berliner Straße und der Europachaussee ist das zulässige Lärmkontingent für den Immissionsort Wohnbau Berlin Berliner Straße bereits komplett ausgeschöpft. Wie sollen etwaige zusätzliche Lärmimmissionen durch weitere Gewerbe oder die Zufahrt zum nördlichen Gebiet realisiert werden?

Macht es da nicht eher Sinn, nur den mittleren und südlichen Teil zu erschließen? Diese können von der Reideburger Straße erreicht werden. Zudem besteht genügend Abstand zum Friedhof und dem dahinter befindlichen Wohngebiet auf der westlichen Seite. Der nördliche Teil des geplanten Gewerbegebietes sollte als Ausgleichsfläche, Grünes Band mit Radweg und Kaltluftschneise, genutzt werden. Die etwaigen Start-Ups hätten sogleich nebenan ein Erholungsgebiet für Brainstorming im Grünen und als i-Tüpfelchen hätten die Anwohner der Berliner Straße einen natürlichen Schallschutz und ein erhöhtes Wohnklima. Eine Win-Win-Situation für alle.

Frage 5

Existiert für das Gelände schon ein Bebauungsplan?

Auf den Webseiten des Geodienstes Halle (HALgis) ist ein Areal eingezeichnet, welches dies andeutet aber nicht verlinkt ist? Entspricht das dem normalen vorgehen eines Aufstellungsbeschlusses und der darauffolgenden Entwicklung eines Bebauungsplanens?

Frage 6

Auf welcher Grundlage basiert die Annahme, dass sich im nördlichen Teil des geplanten Gewerbegebietes Start-Ups ansiedeln? Ein paar Meter weiter existiert ein Gewerbegebiet Rosenfelder Straße, welches in den letzten Jahren nur sehr langsam bebaut worden ist. Wieder ein paar Meter weiter steht das Gelände der Metro leer. Mit viel Engagement, Phantasie und Geld, kann man auch dort coole Think-Tanks für Start-Ups integrieren.

Frage 7

Was sagt der Eigentümer des Gebiets, das Unternehmen Finsterwalder Logistik GmbH, zu der Idee, dort Start-Ups anzusiedeln? Ist der damit einverstanden? Wäre er überhaupt bereit, sein Land an andere zu verkaufen?

Frage 8

Wurde das Projekt dem Gestaltungsbeirat der Stadt Halle vorgestellt? Wie ist deren Einschätzung zum geplanten Projekt?

Herr Rebenstorf sagte, dass das geplante Projekt im Verlauf der Ausschusssitzung zunächst vorgestellt wird. Sollte der Aufstellungsbeschluss Ende des Monats im Stadtrat gefasst werden, schließt sich ein mehrjähriges Verfahren an, in dem Träger öffentlicher Belange beteiligt werden, deren Einwände von der Verwaltung abgewogen werden.

Aufgrund der detailreichen Fragen schlug er ein persönliches Gespräch zu Klärung aller offenen Fragen vor.

zu Fragesteller 3 zum Aufstellungsbeschluss B-Plan Nr. 212

Fragesteller 3 fragte, wie und von wo aus das Gewerbegebiet angeschlossen werden soll und wie die vorhandene Wohnbebauung geschützt werden soll.

Herr Rebenstorf schlug ein persönliches Gespräch zu Klärung aller offenen Fragen vor.

zu Fragesteller 4 zum Aufstellungsbeschluss B-Plan Nr. 212

Fragesteller 4 gab folgende Fragen zu Protokoll:

Sollen die letzten landwirtschaftlichen Flächen am östlichen Stadtrand von Halle wirklich noch versiegelt werden?

Wie wird die Wohnbebauung von Diemitz und Dautzsch geschützt?

Was sind stadtnahe Gewerbeflächen?

Wie groß sind mittlere Unternehmen?

Prognostizierter globaler Klimawandel?

Grundwasserabsenkung?

Wie wird die große Dautzcher Siedlung berücksichtigt?

Was wird unter einem großflächigen Einzelhandel verstanden?

Wie soll bei anhaltender Trockenheit eine Begrünung gewährleistet werden (schon jetzt wird jeder Baum künstlich bewässert)?

Zu Punkt 3.1: Was sagt eigentlich der Grundstücksbesitzer zu den kleinen Gewerbeeinheiten nach städtischen Vorstellungen?

Zu Punkt 3.5: Was ist eine beidseitige Eingrünung des Horbergweges, um eine Abschirmung zur Gewerbefläche (wirksam) abzusichern? Wie breit und wie dicht wird begrünt?

Zu Punkt 5.1: Taucht auf einmal Ansiedlung von Industrie auf?

Familienverträglichkeit, Eingrünung, Schallschutz?

Zufahrt von Berliner Straße zum nördlichen Teil – große Druck-/Abwasserleitung von der Reideburger Straße, Gasleitung (zwischen Auffahrrampe Europachaussee und Berliner Straße 177).

Auf einer Teilfläche wurden Mitte der 1995er Jahre Baumaterialien, Farben, Dämmstoffe, Bauabfälle vom Wohnungsbau „Wohnresidenz Diemitz“ (ital. Baufirma) versenkt. Es gab eine kriminalpolizeiliche Ermittlung. Diese Fläche konnte bis heute nicht wieder landwirtschaftlich genutzt werden.

Herr Rebenstorf wies darauf hin, dass der Hallesche Osten jenseits der Bahn und der Freimfelder Straße immer an der Stelle gewerblich genutzt wurde. Es sind Einfamilienhausnutzungen dazwischen entstanden. Im Rahmen des B-Plan-Verfahrens besteht die Chance, Baurecht sowie eine Erschließung zu sichern und die Abwägung der nachbarschaftlichen Belange zu treffen. Im Rahmen dessen werden Gespräche seitens der Stadtverwaltung angeboten, um die offenen Fragen zu klären und dafür Lösungen zu finden.

Herr Rebenstorf wies noch einmal auf den allgemeinen Verfahrensablauf hin: Die Vorlage ist ein erster Vorschlag der Verwaltung, sozusagen ein Vorentwurf. Wenn der Aufstellungsbeschluss gefasst wurde, wird mit diesem Vorentwurf weitergearbeitet. Dabei werden die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Im zweiten Schritt wird aus dem Vorentwurf der eigentliche Entwurf, was den mittleren Abstimmungsabschnitt darstellt. In diesem erfolgt die Offenlage des Entwurfes. Dann erst folgt der Doppelbeschluss aus Abwägungs- und Satzungsbeschluss.

In dem vorliegenden Vorentwurf ist weder die Erschließung noch die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geregelt. Es handelt sich dabei lediglich um ein grobes Flächenmodell, das die Basis für weitere Diskussionen bildet.

Frau Georg ergänzte, dass für die geplanten Flächen ein Klimafachgutachten erstellt wird.

Da es keine weiteren Einwohnerfragen gab, beendete **Herr Feigl** die Einwohnerfragestunde.

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

Der Ausschussvorsitzende, **Herr Feigl**, eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsmäßige Einladung und Beschlussfähigkeit des Ausschusses für Planungsangelegenheiten fest.

zu 2 Feststellung der Tagesordnung

Herr Feigl wies auf folgende Änderungen und Ergänzungen hin:

TOP 4.4

Stadtbahnprogramm Halle, Elsa-Brändström-Straße – Variantenbeschluss

Vorlage: VII/2021/03498

- ➔ **hierzu liegt ein Änderungsantrag der CDU-Fraktion vor**
- ➔ **Behandlung unter TOP 4.4.1**

TOP 5.1

Antrag der Fraktion MitBürger & Die PARTEI zur Auslobung eines Architekturpreises durch die Stadt Halle (Saale)

Vorlage: VII/2022/03678

- ➔ **Beschlussvorschlag wurde geändert**

Frau Winkler beantragte im Namen ihrer Fraktion die Nichtbehandlung für

TOP 5.2

Antrag der Fraktion MitBürger & Die PARTEI zur Änderung einer Baulast auf dem Grundstück des Mitteldeutschen Multimediazentrums Halle (Saale)

Vorlage: VII/2022/03811

da der Planungsausschuss nicht für das Anliegen des Antrages zuständig ist.

Herr Dr. Ernst vertagte

TOP 5.3

Antrag der Fraktion Hauptsache Halle & FREIE WÄHLER zur Prüfung der Umwidmung von Parkflächen

Vorlage: VII/2022/03648

im Namen seiner Fraktion auf die Sitzung des Planungsausschusses am 07.06.2022.

Da es keine weiteren Wortmeldungen zur Tagesordnung gab, bat **Herr Feigl** um Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: **einstimmig zugestimmt**

Somit wurde folgende geänderte 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 der gem. Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten u. des Ausschusses für Wirtschaft, Wissenschaft, Stadtentwicklung und Digitalisierung vom 29.03.2022
- 3.2. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 12.04.2022
4. Beschlussvorlagen
- 4.1. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale), lfd. Nr. 38 Ammendorf, Wohnbebauung an der Alfred-Reinhardt-Straße – Aufstellungsbeschluss und öffentliche Auslegung des Entwurfs
Vorlage: VII/2021/03350
- 4.2. Bebauungsplan Nr. 212 Gewerbegebiet Europachaussee -Diemitz - Aufstellungsbeschluss
Vorlage: VII/2022/03708
- 4.3. Variantenbeschluss zum straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der Salzmünder Straße und Heidestraße zwischen Dörlau und Nietleben
Vorlage: VII/2021/03135

- 4.4. Stadtbahnprogramm Halle, Elsa-Brändström-Straße - Variantenbeschluss
Vorlage: VII/2021/03498
- 4.4.1. Änderungsantrag der CDU-Fraktion zum Stadtbahnprogramm Halle, Elsa-Brändström-Straße - Variantenbeschluss
Vorlage: VII/2022/04075
- 5. Anträge von Fraktionen und Stadträten
- 5.1. Antrag der Fraktion MitBürger & Die PARTEI zur Auslobung eines Architekturpreises durch die Stadt Halle (Saale)
Vorlage: VII/2022/03678
- 5.2. Antrag der Fraktion MitBürger & Die PARTEI zur Änderung einer Baulast auf dem Grundstück des Mitteldeutschen Multimediazentrums Halle (Saale)
Vorlage: VII/2022/03811 **NICHTBEHANDLUNG**
- 5.3. Antrag der Fraktion Hauptsache Halle & FREIE WÄHLER zur Prüfung der Umwidmung von Parkflächen
Vorlage: VII/2022/03648 **VERTAGT**
- 6. Mitteilungen
- 6.1. Information zur Planung "Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Salzmünder Straße und Heidestraße zwischen Dölau und Nietleben"
Vorlage: VII/2022/03958
- 7. Anfragen von Fraktionen und Stadträten
- 7.1. Anfrage der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zum Parkproblem in der Blumenstraße
Vorlage: VII/2022/03972
- 8. Anregungen
- 9. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift
- 9.1. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift der gem. Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten u. des Ausschusses für Wirtschaft, Wissenschaft, Stadtentwicklung und Digitalisierung vom 29.03.2022
- 9.2. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 12.04.2022
- 10. Beschlussvorlagen
- 11. Anträge von Fraktionen und Stadträten
- 12. Mitteilungen
- 13. Anfragen von Fraktionen und Stadträten

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 der gem. Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten u. des Ausschusses für Wirtschaft, Wissenschaft, Stadtentwicklung und Digitalisierung vom 29.03.2022

Es gab keine Einwendungen gegen die Niederschrift vom 29.03.2022.

Abstimmungsergebnis: bestätigt

zu 3.2 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 12.04.2022

Herr Streckenbach bat um Korrektur seines Wortbeitrages unter TOP 6.3 im letzten Absatz. Diese Änderung wird in Abstimmung mit den Ausschussmitgliedern als Nachtrag dem Protokoll beigefügt.

Abstimmungsergebnis: bestätigt

zu 4 Beschlussvorlagen

**zu 4.1 Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale), lfd. Nr. 38 Ammendorf, Wohnbebauung an der Alfred-Reinhardt-Straße – Aufstellungsbeschluss und öffentliche Auslegung des Entwurfs
Vorlage: VII/2021/03350**

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

Die Präsentation wurde in Session hinterlegt.

Frau Dr. Kreutzfeldt kritisierte, dass als Ausgleichsfläche eine Teilfläche eines Ackers genutzt werden soll und sprach sich gegen die Beschlussvorlage aus.

Herr Feigl bezog sich auf das mittig im Plan befindliche Gewerbegrundstück und fragte, ob dies bestehen bleibt oder an dieser Stelle Einfamilienhäuser entstehen.

Herr Eiden sagte, dass es ursprünglich vom Antragsteller vorgesehen war, die gewerbliche Nutzung in diesem Bereich als Fläche für Einfamilienhäuser einzubeziehen und entsprechend als Wohngebiet festzusetzen. Im Laufe des Verfahrens hat sich dies jedoch als nicht machbar herausgestellt, sodass die Planungsziele an der Stelle mit einer vertraglichen Einbeziehung des bestehenden Gewerbebetriebes erweitert werden mussten. Im weiteren Plan Verfahren werden dazu Lösungen vorgelegt.

Herr Streckenbach bezog sich auf die Kritik von Frau Dr. Kreutzfeldt und wies darauf hin, dass es sich seiner Ansicht nach nicht um die verpachtete Ackerfläche zwischen der Halde

und der Fläche handelt. Vielmehr geht es an dieser Stelle um eine hügelige Fläche hinter dem Gewerbegrundstück, sodass keine Ackerfläche betroffen ist.

Frau Dr. Kreutzfeldt sagte, dass es sich bei der geäußerten Kritik um die vorgesehene Ausgleichsfläche handelt, bei der Ackerflächen umgenutzt werden sollen.

Frau Mark bat die Verwaltung um Erklärung, wie die Ausgleichsmaßnahme vorgesehen ist.

Frau Georg sagte, dass es sich bei der Flächennutzungsplanänderung um zwei Teilflächen handelt – eine Teilfläche eins für die künftige Bebauung und Teilfläche zwei für die Ausgleichsfläche. Die Freifläche wird nicht versiegelt, sondern langfristig als Freifläche erhalten bleiben und in ihrer ökologischen Wertigkeit qualifiziert werden.

Herr Feigl fragte, ob es sinnvoll ist, eine ohnehin freie Fläche aufzuwerten und damit den Ausgleich für eine Wegnahme von Grünflächen zu schaffen, anstatt bisher versiegelte Flächen aufzuwerten und als Ausgleichsmaßnahme zu verwenden, um einen entsprechenden ökologischen Effekt zu erzielen. Eine nachvollziehbare Wirkung der Ausgleichsfläche ist seines Erachtens nach nicht gegeben.

Frau Georg sagte, dass dies in jedem Planverfahren einen Konflikt darstellt. In der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung hält sich die Stadtverwaltung an die gesetzlichen Vorgaben, die dieses Vorgehen erlauben.

Herr Schied fragte, ob sich auf der Teilfläche zwei noch Gärten befinden, die zurückgebaut werden müssen.

Herr Eiden sagte, dass diese Fläche im aktuell wirksamen Flächennutzungsplan als Grünfläche mit Zweckbestimmung Dauerkleingärten dargestellt ist, ohne dass dort tatsächlich eine gärtnerische Nutzung vorgenommen wird. Es gibt dort derzeit keine Kleingärten.

Als 1998 der Flächennutzungsplan wirksam wurde, war es der Gedanke, dort Gartenflächen anzuordnen. Das hat sich jedoch nicht realisieren lassen. Im ISEK 2025 gab es daraufhin die Reaktion, dass man die Freiraumverbindung von der Regensburger Straße zur Halde im Norden im hinteren Bereich etablieren will. Dort spielt die Teilfläche zwei als aufgewerteter Grünbestandteil eine Rolle. Es erfolgte hier eine Anpassung der ursprünglichen Planungsziele auf der Ebene des Flächennutzungsplanes, die mit der Teilfläche zwei aufgegriffen werden sollte, um den Freiflächen-/Grünflächenverbund an dieser Stelle zu verbessern.

Herr Schied fragte, ob diese Freifläche später Teil des Bebauungsplanes sein wird.

Frau Georg sagte, dass diese Fläche auch Teil der Satzung des Bebauungsplans 199 sein wird.

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

Abstimmungsergebnis SKE:

mehrheitlich zugestimmt
(3 Ja / 2 Nein / 0 Enthaltungen)

Abstimmungsergebnis SR:

mehrheitlich zugestimmt
(9 Ja / 2 Nein / 0 Enthaltungen)

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt die Durchführung des Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplan der Stadt Halle (Saale), lfd. Nr. 38 „Ammendorf, Wohnbebauung an der Alfred-Reinhardt-Straße“ im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 199 „Ammendorf, Wohnbebauung an der Alfred-Reinhardt-Straße“ und billigt die genannten Planungsziele.
2. Der Stadtrat bestätigt den Entwurf der Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale), lfd. Nr. 38 „Ammendorf, Wohnbebauung an der Alfred-Reinhardt-Straße“, in der Fassung vom 17.01.2022 sowie die Begründung zum Entwurf mit dem Umweltbericht vom 01.04.2022.
3. Der Entwurf der Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale), lfd. Nr. 38 in der Fassung vom 17.01.2022 sowie die Begründung zum Entwurf mit dem Umweltbericht vom 01.04.2022 sind öffentlich auszulegen.

zu 4.2 Bebauungsplan Nr. 212 Gewerbegebiet Europachaussee -Diemitz - Aufstellungsbeschluss Vorlage: VII/2022/03708

Herr Rebenstorf sagte, dass es vermehrt Anfragen in Bezug auf Entwicklungen südlich der Reideburger Landstraße gab. Genehmigungen nach § 34 BauGB stellten sich schwierig dar, da es keine gesicherte Erschließung gibt, Grundstücke in zweiter Reihe vorhanden sind und teilweise andere Grundstücke dazwischenliegen. Gleichzeitig wurde geprüft, wo Freiflächen dauerhaft erhalten bleiben und festgesetzt werden können.

Der dritte Abschnitt im Norden stellt sich ähnlich dar: Wohngebiete haben sich über Jahrzehnte hinweg etabliert, dennoch gibt es einen Flächennutzungsplan für potenzielle Gewerbeflächen. An dieser Stelle führt die Europachaussee entlang, die vollständig Haupterschließungsstraße Halle-Ost heißt, um das Gewerbegebiet Halle-Ost zu erschließen. Formal handelt es sich bei diesem Bereich um Außenbereich, wobei es trotzdem ein Stück weit Innenbereich darstellt, da der Bebauungszusammenhang zur Stadt gegeben ist, der ÖPNV angebunden ist und kurze Wege zum Innenstadtbereich vorhanden sind.

In der Flächenbilanz wird es sich um eine überschaubare Fläche handeln, da in diesem Bereich bereits sehr viele Flächen besiedelt sind, teilweise unternutzt sind und der große Grünanteil freigehalten werden soll.

Er wies darauf hin, dass es sich bei der Beschlussvorlage um einen Vorschlag der Verwaltung handelt, um das Areal planerisch zu sichern.

Frau Georg stellte den Aufstellungsbeschluss anhand einer Präsentation vor.

Die Präsentation wurde in Session hinterlegt.

Herr Schied sprach sich für die Vorlage in Bezug auf den südlichen Teil und die Sicherung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes sowie die Festsetzung des mittleren Teils im Bebauungsplan aus.

Den nördlichen Bereich schätzte er als kritisch ein. Zum einen gibt es dort bereits einen Vorhaben- und Erschließungsplan, der noch gültig ist. Er äußerte außerdem Bedenken hinsichtlich der möglichen Entstehung eines Logistikzentrums für die bereits im Nachbargebiet angesiedelte Firma, die vorwiegend Waren aus Fernost importiert. Er fragte, wie die Ansiedelung kleiner Gewerbeeinheiten gesichert werden kann und ob der Stadtverwaltung bereits Interessenten bekannt sind.

Frau Georg sagte, dass es zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 28 von 1993 keinen Vorhabenträger mehr gibt, sodass dieser seit der Finanzkrise 2008/2009 schwebend unwirksam ist. Es standen bereits Überlegungen im Raum, den Vorhaben- und Erschließungsplan aufzuheben, was bisher jedoch nicht umgesetzt wurde.

Frau Winkler bat um Übersendung des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 28 von 1993 sowie um Überprüfung, warum der Plan nicht mehr öffentlich einsehbar auf der städtischen Internetpräsenz ist.

Frau Georg sagte, dass es von der städtischen Internetpräsenz entfernt wurde, da er ohne Vorhabenträger nicht mehr umsetzbar ist. Sie sagte zu, diesen zur Verfügung zu stellen.

Frau Dr. Kreuzfeldt schloss sich den Ausführungen von Herrn Schied an und regte an, für den nördlichen Bereich eine kleinteilige Bebauung mit wenig Versiegelung und der Möglichkeit von energetischem Ausgleich vorzusehen.

Herr Feigl fragte, ob es in der Stadtverwaltung ein Gewerbeflächenmanagement gibt, das bestimmte Brachflächen in den Blick nimmt für mögliche Gewerbeansiedelungen, bevor man Randflächen im Außenbereich dafür nutzt. Er führte hier beispielsweise die südliche Straßenseite der Delitzscher Straße an, wo großflächige Industriebrachen zu finden sind. Weiterhin bezog er sich auf das Lärmkontingent in diesem Bereich und fragte, ob dies als mögliches Ausschlusskriterium geprüft wurde.

Herr Rebenstorf sagte, dass das Flächenmanagement im gewerblichen Bereich durch den Fachbereich Wirtschaft geregelt wird. Es besteht ein enger Austausch mit den Grundstückseigentümern, auch in Bezug auf unternutzte Flächen. Die Eigentumsverhältnisse sind jedoch grundlegend für die Verfügbarkeit und Nutzung von Flächen.

Er wies darauf hin, dass auch der nördliche Bereich einer Gesamtentwicklung zugeführt werden soll, da er im Zusammenhang mit der Gesamtfläche steht. Das Gebiet soll anschließend gemeinsam entwickelt werden.

Frau Georg sagte, dass der Aufstellungsbeschluss den Startpunkt des Verfahrens darstellt, auf dessen Grundlage die Kosten für Gutachten und weitere Untersuchungen im Haushalt abgebildet und begründet werden können. Erst dann sind konkretere Aussagen z. B. zur Lärmthematik möglich, sodass über die Umsetzung des Vorhabens diskutiert werden kann.

Frau Krimmling-Schoeffler fragte, warum der Friedhof im Planungsgebiet enthalten ist, da sich darauf Kriegsgrabstätten befinden, die kraft Gesetzes Ewigkeitsbestand haben. Weiterhin sprach sie sich gegen eine Nutzung des nördlichen Teils als Gewerbegebiet aus, da hierfür genügend andere Bereiche in der Stadt zur Verfügung stehen.

Frau Georg sagte, dass der Friedhof nicht überplant, sondern in seinem Bestand dort gesichert werden soll. Er steht vom städtebaulichen Umfang her im Nutzungszusammenhang mit der Freifläche.

Herr Rebenstorf ergänzte, dass Friedhöfe den Grundsätzen der Würde und Achtung vor den verstorbenen Personen entsprechen müssen und der vorhandene Friedhof daher als Schutzgut in den weiteren Planungen berücksichtigt wird. Die Aufnahme ins Planungsgebiet dient der Sicherung der Ansprüche dieses Schutzgutes.

Herr Schied fragte erneut, wie die Ansiedelung kleiner Gewerbeeinheiten durch die Stadtverwaltung gesichert werden kann und ob dies im B-Plan festgelegt werden darf. Zudem bezog er sich auf den schwebend unwirksamen Vorhaben- und Erschließungsplan und fragte, was auf dessen Grundlage momentan möglich ist und was nicht.

Herr Rebenstorf sagte, dass für den nördlichen Bereich weitere Gutachten notwendig sind, um abschätzen zu können, welche Erschließung möglich ist und welche Fläche letztendlich übrigbleibt. Mit diesen Ausgangspunkten kann erst festgelegt werden, welche künftige Nutzung umsetzbar ist.

Frau Georg sagte, dass das Konzept des schwebend unwirksamen Vorhaben- und Erschließungsplanes nicht mehr umsetzbar ist, da die Haupterschließungsstraße Halle-Ost mittlerweile gebaut wurde. Der B-Plan Nr. 212 würde diesen schwebend unwirksamen Plan überdecken, sodass dieser dann im Verfahren aufgehoben wird.

Herr Feigl fragte, warum die Haupterschließungsstraße Halle-Ost trotz des bestandskräftigen B-Planes gebaut wurde.

Herr Rebenstorf sagte, dass es für die Haupterschließungsstraße Halle-Ost eine Planfeststellung gab und der Vorhabenträger keinen Widerspruch dagegen erhoben hat, sodass die Planfeststellung umgesetzt wurde.

Frau Dr. Kreuzfeldt fragte, ob man im nördlichen Bereich Flächen für landwirtschaftliche Betriebe zur Verfügung stellen kann.

Frau Georg sagte, dass die Überlegung, dort Agrarbetriebe anzusiedeln, bisher nicht diskutiert wurde, da dies in Abhängigkeit der benötigten Flächen steht.

Frau Winkler bezog sich auf das in der Mitte befindliche Kaltluftgebiet und fragte, ob Kaltluft nach Diemitz einströmen kann, da sich dort zwei Geschosswohnungsbauriegel zwischen der Sonneberger Straße und der Reideburger Landstraße befinden.

Frau Georg sagte, dass dies in einem Klimafachgutachten bewertet wird.

Herr Schied fragte, was konkret auf Grundlage des noch gültigen B-Planes auf der ausgewiesenen Fläche möglich ist.

Frau Georg sagte, dass der Vorhaben- und Erschließungsplan an den Vorhabenträger gebunden ist. Da es jedoch keinen Vorhabenträger mehr gibt und alle Maßnahmen an das Vertragswerk gekoppelt sind, ist dort momentan nichts möglich. Zudem ist das Gebiet bereits in Teilen überbaut worden, sodass die Umsetzung nicht mehr wie geplant möglich ist.

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

Abstimmungsergebnis SKE:

einstimmig zugestimmt
(3 Ja / 0 Nein / 2 Enthaltungen)

Abstimmungsergebnis SR:

mehrheitlich zugestimmt
(6 Ja / 3 Nein / 2 Enthaltungen)

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB den Bebauungsplan Nr. 212 „Gewerbegebiet Europachaussee -Diemitz“ aufzustellen.
2. Der Geltungsbereich umfasst die in der Anlage 2 zu diesem Beschluss dargestellten Flächen von ca. 38 ha.
3. Der Stadtrat billigt die in der zusammenfassenden Sachdarstellung und Begründung genannten Planungsziele.

zu 4.3 Variantenbeschluss zum straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der Salzmünder Straße und Heidestraße zwischen Dörlau und Nietleben Vorlage: VII/2021/03135

zu Behandlung TOP 6.1

Die Tagesordnungspunkte 4.3 und 6.1 wurden gemeinsam behandelt.

In Abstimmung mit den Ausschussmitgliedern wurde Herrn Falke das Rederecht erteilt.

Herr Falke stellte das Fachgutachten zur FFH-Verträglichkeitsprüfung anhand einer Präsentation vor.

Die Präsentation wurde in Session hinterlegt.

Frau Krimmling-Schoeffler bezog sich auf eine Formulierung unter Punkt sechs „Vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung“. Dort steht geschrieben „Ein Verlust der betroffenen Höhlenbäume ist in jedem Fall zu vermeiden.“ Sie fragte, warum dies nicht bindend dort festgeschrieben wurde.

Herr Falke wies darauf hin, dass sich der Prozess momentan in der Vorplanung befindet und zunächst entschieden werden muss, welche Variante die Vorzugsvariante darstellt, die dann planerisch weiterverfolgt wird. Auch die FFH-Verträglichkeitsprüfung wird im Zuge der Entwurfsplanung weiter fortgeschrieben und dann werden die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung weiter konkretisiert. Die Sicherstellung des Erhalts der Höhlenbäume wird in der jetzigen Planungsphase als Maßgabe für die weitere Planung gesetzt.

Frau Krimmling-Schoeffler fragte, ob die Durchführbarkeit des Bauvorhabens vom Erhalt der Bäume abhängig ist.

Herr Falke sagte, dass man dann, um sicherzugehen, diese Höhlenbäume auf mögliche Quartiere kontrollieren muss. Wenn es dann ein bewohntes Quartier gibt, das im Zuge der Baumaßnahme zerstört werden würde, dann wäre dies eine erhebliche Beeinträchtigung, sodass keine Variante FFH verträglich wäre. In diesem Fall gibt es seitens des Gesetzgebers die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung zu erhalten. Dann muss in einem gesonderten Gutachten Folgendes dargelegt werden: 1. das überwiegende öffentliche Interesse, 2. das Aufzeigen der Alternativlosigkeit, 3. das Vorsehen von Maßnahmen zur Kohärenzsicherung.

Frau Krimmling-Schoeffler bat um Einschätzung der Verkehrssituation in der Salzmünder Straße in Bezug auf die Querung der Straße durch Radfahrende im Berufsverkehr.

Herr Otto sagte, dass die Querungen im Norden am Heidebahnhof mit Mittelinseln versehen sind und eine Querung in der ehemaligen Wendestelle vorhanden ist ohne Mittelinsel. Diese Stellen werden jedoch zum Großteil von Freizeitnutzungen gequert.

Im Bereich des Bahnüberganges gibt es eine Wegeverbindung nach Lieskau, wo eine versetzte Mittelinsel geplant ist. Der Hauptweg zum Heidesee wird ebenfalls mit einer Mittelinsel gesichert, am Sportplatz wird die Bushaltestelle verlegt, sodass am Bahnübergang eine signalisierte Querung entstehen kann und eine direkte Querung in die Heidesiedlung möglich ist. Die wesentlichen Querungen werden somit gesichert und barrierefrei hergestellt.

Frau Dr. Kreuzfeldt fragte, welche konkrete Vorzugsvariante mit der Beschlussfassung beschlossen wird.

Herr Rebenstorf sagte, dass damit die Variante 2.2 als Vorzugsvariante beschlossen wird.

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

Abstimmungsergebnis SKE:

einstimmig zugestimmt

(5 Ja / 0 Nein / 0 Enthaltungen)

Abstimmungsergebnis SR:

einstimmig zugestimmt

(11 Ja / 0 Nein / 0 Enthaltungen)

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat beschließt die Vorzugsvariante eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs entlang der Heidestraße und Salzmünder Straße auf einer Länge von ca. 2.130 m.

zu 4.4 Stadtbahnprogramm Halle, Elsa-Brändström-Straße - Variantenbeschluss
Vorlage: VII/2021/03498

zu 4.4.1 Änderungsantrag der CDU-Fraktion zum Stadtbahnprogramm Halle, Elsa-Brändström-Straße - Variantenbeschluss
Vorlage: VII/2022/04075

– Auf Antrag der CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale) erfolgt zu diesen Tagesordnungspunkten ein Wortprotokoll –

Herr Feigl

Wir kommen zu Tagesordnungspunkt 4.4 Stadtbahnprogramm, Elsa-Brändström-Straße – Variantenbeschluss.

Herr Rebenstorf

Ganz kurz, Herr Feigl, wenn ich darf? Frau Hermann und Herr Otto würden von unserer Seite aus einführen. Von der HAVAG ist jetzt heute keiner da, aber ich denke, die Kollegin und der Kollege...

Zwischenruf

Doch, da hinten, Herr Krüger.

Herr Rebenstorf

Herr Krüger, wenn Sie sich hinter dem Pfeiler verstecken, dann muss ich leider sagen, dass die HAVAG nicht anwesend ist. Aber Entschuldigung, das war von hier vorne aus nicht zu sehen. Also Herr Krüger ist auch da. Dann machen wir es schnell, Herr Feigl. Vielleicht das Rederecht zur Sicherheit, egal ob Herr Krüger dazu kommt.

Herr Feigl

Herr Krüger, vielleicht nehmen Sie schon am Rednerplatz vorne Platz und wir sorgen noch für das Rederecht. Gibt es gegen dieses Rederecht Einwendungen, dann bitte jetzt melden. Das sehe ich nicht. Damit haben Sie das Rederecht. Herzlich willkommen, Herr Krüger. Aber zunächst erstmal die Einführung von Herrn Otto und Frau Herrmann, Entschuldigung.

Herr Rebenstorf

So, Herr Otto hat das Ding jetzt abgeschossen.

Herr Feigl

Herr Otto hat erstmal die Geräte kaputt gemacht, na bravo. Bitte sehr.

Frau Herrmann

Meine Damen und Herren, ich möchte Ihnen ein weiteres Projekt der dritten Stufe des Stadtbahnprogramms vorstellen – das Ausbauprojekt Elsa-Brändström-Straße.

Das umfasst die gesamte Länge der Elsa-Brändström-Straße vom Knoten Huttenstraße/Kochstraße, den Sie dort links sehen – das ist Norden – bis zur Endhaltestelle im Süden rechts auf der Folie zu sehen. In der Mitte haben wir den Knoten Vogelweide/Damaschkestraße, der praktisch diese Planung in zwei Abschnitte teilt – nämlich in den Nord- und in den Südabschnitt. Nächste Folie bitte.

Im Vordergrund stehen, wie bei anderen Stadtbahnvorhaben auch, der Ausbau der ÖPNV-Anlagen und die Beschleunigung der Straßenbahn und natürlich auch die Herstellung von verkehrssicheren und leistungsfähigen Verkehrsanlagen, die auch mit einer städtebaulichen Aufwertung einhergehen sollen. Umgesetzt werden soll das durch einen grundhaften Ausbau der Verkehrsanlagen, einschließlich der Versorgungsanlagen, und durch die Herstellung von barrierefreien Haltestellen und auch eine Begrünung der Gleisanlagen ist vorgesehen. Nächste Folie bitte.

Zu berücksichtigen sind Stadtratsbeschlüsse, die schon gefasst worden sind. Das ist zum einen der Stufenbeschluss zur dritten Stufe des Stadtbahnprogramms und es gibt auch noch die Umsetzung der Radverkehrskonzeption, die in der Planung hier eine Rolle spielt. Nächste Folie bitte.

Hier sind nochmal die wesentlichen Parameter dargestellt.

Also die Planung, die hat eine Länge, also diese Straße hat eine Länge von 1.500 Metern ungefähr. Die Verkehrsbelastung, die nimmt von Norden nach Süden ab. Im Nordabschnitt sind es ungefähr 6.500 Kfz pro 24 Stunden im Querschnitt, im Süden sind es zwischen 3.500 und 5.000 Kfz. Im Norden schließt sich ein Vorhaben an: Die Beesener Straße, die ist bereits ausgebaut. Und es ist ein wichtiger Bestandteil des Hauptnetzes für den Radverkehr, denn über die Elsa-Brändström-Straße verlaufen Haupttrouten des Radverkehrs, nämlich Rosengarten – Stadtzentrum und Silberhöhe – Lutherplatz – Hauptbahnhof. Und es ist halt ein wichtiger Schulweg, weil wir in der Murmansker Straße Schulstandorte haben. Genau, nächste Folie haben wir schon.

Ja, das ist ein Foto aus dem Nordabschnitt, sozusagen zwischen Huttenstraße und Vogelweide, dieser Abschnitt. Dort habe ich eine Straßenraumbreite von ungefähr 30,65 Metern. Sie sehen im Bild die Baumreihe, die sich auf der Westseite befindet. Das sind Platanen. Gut, das ist jetzt ein Foto aus dem Winter, da sieht man nicht, wie schön begrünt die sind. Die ist gesetzlich geschützt und hat deswegen bei der Planung auch einen hohen Stellenwert, dass sie erhalten bleiben soll.

Wir haben einen dendrologisches Gutachten in Auftrag gegeben, der die Bäume einschätzt, den Zustand und uns Empfehlungen gibt, wie wir damit umzugehen haben, damit sie auch nach der Baumaßnahme noch stehen können. Und im Prinzip ist das Ergebnis dieses Gutachtens, dass die Bäume, die sind zwar geschädigt, haben aber bei gleichen Standortbedingungen ungefähr noch eine Reststandzeit von 30 Jahren und mehr.

Es ist aber Pflegebedarf erforderlich und wir müssen sozusagen den Bord, den Sie jetzt sehen, da wo die Autos praktisch stehen. Also rechts von den Autos gibt es einen Bord, der den Parkstreifen von dem jetzigen Radweg abgrenzt. Der muss im Prinzip in der Lage erhalten bleiben bzw. am besten noch Richtung Straßenmitte verschoben werden. Und die Fläche, die jetzt als Radweg genutzt wird, die muss entsiegelt werden und als Grünstreifen zur Verfügung stehen.

Das heißt, ich kann diese Fläche nicht als Verkehrsfläche benutzen, nicht für einen Radweg und auch nicht für Parken. Und das wiederum hat natürlich zur Folge, dass meine restliche Straßenraumbreite, die ich jetzt noch zur Verfügung habe, für alles das, was ich da unterbringen möchte, geringer ist, als ich das jetzt im Bestand habe. Nächste Folie bitte.

Das ist jetzt der Querschnitt, der sozusagen unsere Vorzugsvariante darstellt.

Sie sehen die Baumreihe, die ja nun fest ist, an der kann ich nichts machen. Der Radweg, der früher da war, ist sozusagen dem Grünstreifen zugeschlagen worden und ich habe jetzt sozusagen verschiedene Prämissen, die ich hier berücksichtigen muss bei der Planung, bei der Querschnittsaufteilung.

Also ich habe zum einen diesen Baumschutz, dass ich die Baumreihe erhalten muss, ich habe die Radverkehrskonzeption mit diesen Haupttrouten, deswegen sind dort auch Radfahrstreifen vorgesehen, und ich habe das Straßengesetz zu beachten, in dem also steht, dass der, wie Herr Rebenstorf es schon genannt hat, dass sozusagen der fließende Verkehr vor dem Ruhenden geht.

Und aus diesem Grund ist die Aufteilung, wie folgt: Ich habe in der Mitte einen besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn. Es schließen sich beidseitig Fahrstreifen an, also einer pro Richtung. Und niveaugleich ein Radfahrstreifen auf beiden Seiten. Das gibt die Möglichkeit, das Gleis als Rasengleis auszubilden, weil ich dadurch die erforderliche Breite habe. So, und ich habe Platz für einen Parkstreifen auf der Westseite und jeweils Gehwege auf beiden Seiten. Nächste Folie bitte.

Das ist ein Ausschnitt des Lageplans im Nordabschnitt.

Also es ist so, dass die Bäume erhalten bleiben können, bis auf einen Baum an der Ecke Meisenweg. Und im Prinzip ist es so – zeigen Sie mal bitte die nächste Folie.

Also der Meisenweg ist hier auf dem linken Ast zu sehen. Diese gelbe Darstellung, das ist der Baum, der sozusagen entfallen muss, weil ich mit der ganzen Verkehrsanlage, weil ich die regelkonform ausbilden muss, etwas nach Westen rutsche, ungefähr 1,70 Meter. Und dann bin ich mit der ganzen Fahrbahn also näher an der Westseite dran, muss dadurch die Einmündung des Meisenwegs neu ausbilden, muss da auch den Radius für das Müllfahrzeug gewährleisten, dass das rein- und rausfahren kann, und da steht schon jetzt der Baum so dicht und eben zukünftig werden die Wurzeln so geschädigt, dass der da leider nicht erhalten bleiben kann.

Weiterhin sehen Sie diesen Knoten Vogelweide. Der hat nach wie vor die Haltestellen dort liegen, wie sie jetzt schon im Bestand sind, also sozusagen hinter dem Knotenpunkt jeweils. Die bleiben so, wie sie jetzt sind. Was neu ist, ist dass wir in allen Zu- und Abfahrten Radverkehrsanlagen vorsehen, die zum Teil jetzt auch noch gar nicht vorhanden sind.

Und das wiederum hat dann zur Folge in der Zufahrt Vogelweide, die da also nach unten sozusagen auf dem Bild zu sehen ist, dass ich also zum einen diese Radverkehrsanlagen vorsehe, dann baue ich die Haltestelle neu aus in regelkonformer Breite, die ist jetzt noch nicht da, also die ist jetzt schmaler, und ich brauche noch ein entsprechendes Lichtraumprofil für die Straßenbahn. Und das hat alles zur Folge, dass die ganze Verkehrsanlage etwas nach Norden rutscht und da habe ich fünf Bäume stehen, die das nicht überstehen, weil der Bord schon sehr dicht dran ist. Und die sind dort sozusagen als Fällung dargestellt, aber es werden an die Stelle mit einem etwas optimierten Standort fünf neue Bäume vorgesehen. Und diese Verschiebung hat außerdem noch den Vorteil, dass die Gleistrassierung über den Knoten, also von Vogelweide Richtung Damaschkestraße, deutlich günstiger gestaltet werden kann. Da ist jetzt ein ziemlicher Schlenker drin. Das wiederum wirkt sich positiv aus auf den Verschleiß und – also, dass man nicht so viel Verschleiß hat – und auf den Fahrkomfort für die Fahrgäste, die ja gerade da kurz oder, also gerade in die Haltestelle einfahren, und da besonders schon aufgestanden sind und unter Umständen dann eben, ja bei einem Ruck zu Schaden kommen könnten. Nächste Frage bitte.

Hier schließt sich dann der Südabschnitt an, praktisch von der Vogelweide bis zur Endhaltestelle.

Da ist es so, dass ich in dem nördlichen Teil bis zur Haltestelle Am Breiten Pfuhl eine geringere Straßenraumbreite habe als weiter südlich. Nämlich im nördlichen Teil ist es bei reichlich 27 Metern, während ich weiter unten über 31 Meter habe. Nächste Folie bitte.

Also diese Straßenraumbreiten ermöglichen es im Prinzip, alles das, was wir uns an Verkehrsanlagen wünschen, unterzubringen. Dieser Platz ist da.

Also es ist ein besonderer Bahnkörper vorgesehen als Rasengleis, wiederum eine Fahrspur pro Richtung, Radverkehrsanlagen anschließend und auf beiden Seiten sind Stellplätze vorgesehen und dann schließen sich die Gehwege an. So, nächste Folie bitte.

Also hier sehen Sie den Abschnitt bis zum Breiten Pfuhl.

Da sind bis jetzt keine Baumpflanzungen dargestellt. Also ist es so, dass wir das in dem Abschnitt ja in dem engeren Straßenraum sind, wo sozusagen auf der Ostseite die Häuser ziemlich dicht an den Parkstreifen stehen und wir haben gerade in diesem Bereich, also auf beiden Seiten, Leitungen, die uns da im Weg sind und für die wir also mit einem erheblichen Aufwand, die wir da umverlegen müssten, um dann da jetzt Baumpflanzungen vorzusehen. Nichtsdestotrotz haben wir jetzt vereinbart, dass wir da während der Bauphase gucken, was da noch möglich ist. So und die nächste Folie bitte.

Das ist sozusagen der Abschnitt vom Breiten Pfuhl bis zur Endhaltestelle.

Da sehen Sie, dass wir einen Parkstreifen mit Bäumen vorgesehen haben, weil es da einfach platzmäßig besser einzuordnen ist. Sie sehen den Knoten Theodor-Neubauer-Straße/Murmansker Straße. Das ist im Prinzip so, das kennen Sie draußen, da habe ich versetzte Einmündungen und das macht es schwierig, da einen regelkonformen Knoten auszubilden, wie man das sonst aus dem Stadtgebiet kennt. Und um alle Fahrbeziehungen gewährleisten zu können, haben wir uns für eine kreisverkehrsähnliche Lösung ausgesprochen oder damit können, wie gesagt, alle Fahrbeziehungen abgedeckt werden.

Es ist im Prinzip so, dass der Radverkehr oder die Radfahrer/innen, kommen auf dem Radfahrstreifen an, werden dann auf die Fahrbahn geleitet und fahren durch diese kreisverkehrsähnliche Lösung und auch weiter im letzten Abschnitt auf der Fahrbahn und können dann über eine rot dargestellte Radverkehrsanlage weiter Richtung Diestelweg fahren. Also diese Lösung ist im Prinzip gewählt, weil das Regelwerk halt vorsieht, dass zur Sicherheit der Radfahrenden diese auf der Fahrbahn in einen Kreisverkehr oder eine kreisverkehrsähnliche Lösung geführt wird. Und im südlich anschließenden Teil dieser Umfahrung der Wendestelle sind die Verkehrsbelegungen so gelegen, dass man da keine separaten Radverkehrsanlagen braucht, denn diese Umfahrung dient ja in erster Linie den Anliegern der Gebäude dort und des Garagenhofes.

Und Sie sehen dort lila dargestellt die Kompakt-Haltestelle als Endhaltestelle. Die verfügt also über zwei Gleise und einen gemeinsamen Bahnsteig. Und so kann man das also möglichst platzsparend ausbilden.

Und die letzte Folie: Das ist unser Zeitplan, den wir uns vorstellen, wenn wir eine Variante beschlossen bekommen, dann würden wir mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung weitermachen und wir benötigen eine Planfeststellung für dieses Vorhaben, was halt auch mindestens ein Jahr dauert. Und mit der Ausführungsplanung, die schließt sich dann an einschließlich Vergabe, und da hoffen wir, dass wir im Jahr 2025 mit dem Bau beginnen können.

Herr Feigl

Gut, Danke schön, Frau Herrmann für die Einführung.

Ich guck mal die Runde. Wer möchte zuerst?

Genau, wir haben noch einen Änderungsantrag – Danke für den Hinweis – von der CDU.

Den wird uns Herr Streckenbach vorstellen, bitte sehr.

Herr Streckenbach

Vielen Dank. Ich wollte eigentlich nicht den ersten Redner machen, um ein bisschen zu hören, wie das hier so in der Runde diskutiert wird. Jetzt werden Sie etwas, ein paar Minuten, zuhören müssen.

Ich bin der Meinung, wenn man ein Haus baut und umbaut oder, wenn man eine Wohnung renoviert, dass man das in der Absicht macht, dass man etwas verbessert. Ich habe hier den Eindruck bei der Planung, bei dem, was vorgelegt wurde an Varianten, dass das nicht unbedingt Stadtentwicklung oder Stadtplanung am Bedarf, am Leben der Menschen in dieser Stadt, dass sich das abbildet.

Ich habe jetzt ein paar, eigentlich viele Hinweise und Fragen. Das ist nicht alles geordnet, da bitte ich um Verständnis. Ich arbeite jetzt einfach mal meinen Zettel ab und dann gucken wir mal, wo wir da rauskommen.

Herr Feigl

Sie sollten den Änderungsantrag erstmal vorstellen. Für eine Diskussion haben wir hinterher...

Herr Streckenbach

Den stelle ich ja vor. Dann mache ich das zuerst.

Der Änderungsantrag sieht vor, dass wir aus den Varianten, die uns vorgestellt sind, noch die am wenigsten schlimmste aus unserer Sicht, dass wir das sozusagen versuchen, zu verhindern, um da zu einer Verbesserung zu kommen.

Ich will jetzt aber mal erläutern, was hier so meine Fragen und meine Probleme sind.

Es wurde vorhin in der Einwohnerfragestunde schon einmal angerissen. Das große Problem, was hier ganz offensichtlich besteht, ist die Parkraumsituation.

Vorhin wurden Zahlen genannt. Wenn man den ganzen Abschnitt sich einmal betrachtet, dann sind jetzt im Bestand laut Verwaltung 269 Parkplätze zu finden. In der Vorzugsvariante der Verwaltung werden hinterher nur 149 Parkplätze vorgesehen. Das sind Minus 45%.

Und ich greife mal zurück auf eine Antwort der Verwaltung auf eine Anfrage der SPD. Da schreibt – also vom Oktober 2021 – da schreibt ja die Verwaltung selbst, dass zur Entschärfung der Parkraumproblematik ein quartiersbezogenes Mobilitätskonzept geplant ist. Das heißt für mich, der Verwaltung ist durchaus bewusst, dass es hier ein riesen Problem gibt. Ich gehe jetzt einfach mal die Punkte durch.

Die Variante im Abschnitt A, also im Nordabschnitt, dass auf der Ostseite nicht mehr geparkt werden kann, hat ja verschiedene Probleme und ich sehe selbst in der Vorlage der

Verwaltung, dass hier mehr Nachteile als Vorteile aufgelistet werden. Auch gegenüber der zweiten Variante, die vorgestellt wird, die wir sozusagen mit dem Änderungsantrag einbringen. Das wirft ja für mich auch die Frage auf: Wie objektiv sind die Kriterien, wenn man eigentlich zu dem Schluss kommt, es sind mehr Nachteile als Vorteile? Wieso wird dann trotzdem das als Vorzugsvariante geschildert?

Dann gibt es diesen Punkt mit den Sichtdreiecken. Aufgrund der Schaffung von Sichtdreiecken auf der Westseite im nördlichen Abschnitt sollen 33 Parkplätze wegfallen. Jetzt habe ich vielleicht ein falsches Verständnis, ein falsches Bild von Sichtdreiecken. Bitte korrigieren Sie mich, ich habe das jetzt immer in den Einmündungsbereichen von Straßen gesehen, Sichtdreiecke. Aber da können Sie mir ja selbst gleich noch mich korrigieren, wenn das falsch ist. Aber bei drei Straßeneinmündungen, dass da 33 Plätze wegfallen sollen, damit man besser sehen kann, das ist mir nicht ganz stimmig. Aber vielleicht habe ich da einfach auch einen Denkfehler, was Sichtdreiecke sind.

Dann frage ich mich zum Beispiel, ob die Auswirkungen auf die Wirtschaft geprüft worden sind. Hier wird ja immer ein Radverkehr geprüft und Bäume werden geprüft. Gibt es denn Auswirkungen auf die Wirtschaft? Wie wurde das untersucht?

Die Beispiele – es wurde vorhin auch schon einmal angesprochen – mal abgesehen davon, dass dort Menschen wohnen, die nicht wissen, wo sie ihre Autos parken sollen – ich bin jetzt die letzten Tage mehrfach die Straße abgefahren, da ist immer alles voll – haben wir auch Pflegedienste, haben wir Therapeuten, haben wir Handwerker, die, wenn ich es mal auf die Gesundheitsbranche beschränke, die müssen auch irgendwie zum Patienten kommen. Und wenn so ein Pflegedienst oder Therapeuten merken, ich finde dort keinen Parkplatz, ich fahre dort eine halbe Stunde rum, wird das nachteilig sich auf die Menschen dort auswirken, die da sozusagen einen Bedarf haben. Denn das wird niemand vergüten, die Kassenleistung ist gleich, da werden dann einfach die Betroffenen nicht mehr angefahren, da sind die einfach ein Stück benachteiligt. Also die Lösung für solche, da fehlt es mir an einer Lösung im Moment für zum Beispiel diese Gruppen.

Das Zweite: Auf der anderen Seite im A Abschnitt ist der Friedhof.

Ich denke, die meisten kennen die Situation, dass in der Huttenstraße der Parkplatz überquillt und dass auch auf dieser Ostseite der Elsa-Brändström-Straße da durchaus ein Bedarf ist bei zum Beispiel Trauerfeiern, was auch immer, dass auch der Friedhof sozusagen einen Bedarf hat an Parkplätze, die man dort mit abbilden muss aus meiner Sicht.

Dann haben wir... Wenn ich jetzt in der Straße stehe, dann sehe ich, dass das System dort funktioniert. Fußweg – ich bin immer noch im Nordabschnitt – Fußweg, Bäume, Radweg, Parkplatz, Straße, Straßenbahn, Straße, Radweg, Parkplätze, Fußweg. Da hat bis jetzt, nichts ist da irgendwie problematisch erschienen.

Sie sagen jetzt, dass Sie ein Baumgutachten haben, bei dem gesagt wird, dass dieser Radweg auf der Westseite unbedingt entsiegelt werden muss. Da würde ich in dem Moment die Frage stellen: Um wie viele Jahre sich die Lebenszeit der Bäume laut Gutachten verkürzt, wenn diese Fläche, die jetzt mit einem Radweg belegt ist, nicht entsiegelt wird? Das wäre zu dem mal die konkrete Nachfrage.

Dann habe ich mit der mit der Verwaltungsvorlage auch so ein bisschen Schwierigkeiten.

Es ist so ein bisschen unübersichtlich. Also da wird man ein bisschen, manche Aussagen sind recht klar formuliert, andere das ist so ein bisschen schwammig.

Und wenn Sie zum Beispiel im Nordabschnitt die Vorzugsvariante vorstellen, dann schreiben Sie als Begründung auch – und Sie haben es gerade noch einmal gesagt – dass damit der Schulweg zum Standort Murmansk Straße sicherer wird. Jetzt frage ich mich: Der Standort Murmansk Straße, das ist ein standortfreier Träger. Das ist jetzt nicht zwangsläufig der Einzugsbereich drumherum, der dort in die Schule geht, sondern die Kinder, die kommen mit der Straßenbahn, auch mit Fahrrad, aber auch Eltern zum Beispiel Grundschule bringen die

Kinder, sodass ich überhaupt nicht nachvollziehen kann, weshalb dort in diesem Teil Elsa-Brändström-Straße ausgerechnet dieser Schulstandort als Sicherheitsargument angeführt wird. Da würde mich mal interessieren, wie viele Schüler denn in diesem Abschnitt zur Schule gehen, wie viele das nutzen? Das müsste ja dann auch geprüft sein.

Dann ist die nächste Frage – da komme ich jetzt einmal in den südlichen Abschnitt. Dort werden ja auch Parkplätze gestrichen, nicht ganz so radikal. Aber Sie haben in der Vorlage auch im Bereich dieses kreisförmigen, eine Art Kreisverkehr haben Sie die Gleistrasse eingleisig geführt. Da würde mich mal interessieren, ob man nicht den gesamten südlichen Abschnitt ab Vogelweide eingleisig führen könnte, um zusätzlichen Parkraum zu schaffen, dass man möglicherweise Bäume und Parkstreifen hintereinander ansetzt. Und falls das mit den Förderkriterien nicht konformgehen sollte, dann wäre meine Frage: Kann man hier nicht auf Ausnahmegenehmigungen hinwirken, wie sie an anderer Stelle, in anderen Zusammenhängen in der Stadt im Zusammenhang mit dem Stadtbahnprogramm auch schon erfolgt sind?

Sie haben es gleich geschafft. Schulweg haben wir, Sicherheit.

Wenn es darum geht, Parkraum zu schaffen als Ersatz für die ganzen Flächen, die dort wegfallen, dann wäre meine Frage, ob man sich nicht mit der Friedhofsverwaltung zusammensetzt und überlegt, oder ob man das gemacht hat, ob der Friedhof denn in allen Teilen möglicherweise genutzt wird und ob man nicht da Flächen identifizieren kann, die das irgendwie, die man da irgendwie damit sozusagen nutzen könnte? Das weiß ich jetzt aber nicht, ich bin auf dem Friedhof nicht so häufig, dass ich jetzt an der Stelle immer genau langlaufe.

Ich will nur sagen, also mit 27 Mio. Euro Steuergeld, die dieses Projekt sozusagen kosten soll, bin ich der Meinung, sind wir der Meinung, dass das am Bedarf der Menschen, am Leben der Menschen sich auch orientieren muss.

Ich möchte doch nicht bestreiten, dass es dort Radfahranlagen geben soll. Ich möchte auch nicht bestreiten, dass man dort, wo die Möglichkeit besteht, auch die Bäume pflanzt im südlichen Abschnitt. Aber dass diese Probleme des Parkraums so nachrangig bis gar nicht hier betrachtet werden, geht aus unserer Sicht nicht.

Jetzt habe ich lange geredet. Jetzt werde ich erst mal zuhören und dann gucke ich, was ich hier noch vergessen habe.

Herr Feigl

Danke schön für die Einführung Ihres Änderungsantrages und das Statement dazu.

Ich eröffne die Diskussion. Herr Schied hat sich als erstes gemeldet, dann Frau Krimmling-Schoeffler, nein, Entschuldigung, Frau Dr. Kreutzfeldt und dann würde ich mich draufsetzen, Frau Winkler noch dazu.

Also Herr Schied, Sie haben das Wort.

Herr Schied

Also ein Punkt verwundert mich jetzt ganz, ganz stark, Herr Streckenbach.

Wenn das jetzt die Regensburger Straße gewesen wäre, dann hätten Sie wahrscheinlich anders diskutiert. Ich erinnere bloß mal an die Bilder, die Sie da gezeigt haben zum Thema Schulweg in der Regensburger Straße. Und jetzt sagen Sie, das spielt alles keine Rolle. Das finde ich schon ein bisschen schräg.

Ich sehe, dass es dort Probleme gibt dann wahrscheinlich mit dem Parken. Und Sie sagen, für 27 Mio. Euro wird es ausgebaut. Da wird ja aber der Verkehrsraum, das ist Verkehrsraum, und da wird nicht für 27 Mio. Euro, werden nicht, stellen wir keine privaten Parkplätze her.

Also ich kann das aus persönlichen, also ich habe das persönlich erlebt. Ich habe mal so einen Parkraum mit gebaut, weil meine Eltern haben ein Haus, und da konnte dann nicht mehr geparkt werden, dann mussten wir uns dahinstellen und mussten da Geld in die Hand nehmen und mussten da etwas schaffen dafür, dass das Auto dort irgendwie, wenn man das dann vorm Haus stehen lassen will, dort auch hinstellen kann. Da musste man sich dann selber kümmern. Die Öffentlichkeit ist jetzt nicht dafür da, also öffentliche Gelder sind nicht dazu da, um private Parkplätze da irgendwie vorzuhalten.

Und es ist so, dass – wie Herr Otto auch schon gesagt hatte – der fließende Verkehr hat Vorrang. Ich weiß, da macht man sich jetzt wahrscheinlich damit nicht gerade beliebt mit solchen Aussagen, aber...

Das nächste: Bäume.

Wenn ich dort vor den Häusern Bäume stehen habe, ist das eine, meines Erachtens, eine enorme Aufwertung für die Anwohner. Also wenn ich dort, wenn da der Verkehr vorbeirauscht... So ein Baum bringt schon ein bisschen mehr Lebensqualität als ein kahler Weg mit einem Haufen Verkehr und ein paar Autos davor. Also gerade mit Hinblick, wir haben ja das Thema auch Klima, Mikroklima, auch Lärm und so. Also ich finde, es ist immer eine Sache der Abwägung zwischen verschiedenen Dingen und ich denke mal, dass es wahrscheinlich für den ein oder anderen erstmal schmerzhaft sein wird, aber vielleicht sollte man doch noch mal gucken, ob man da andere Lösungen findet.

Aber ich finde, das was die Verwaltung uns hier vorgelegt hat eigentlich nicht schlecht.

Und noch eine Frage: Ich hatte schon gesehen, der Rad- und Fußwegbeauftragte hatte ein paar Anmerkungen gemacht und das eine habe ich schon gesehen. Also der Weg ist dann an der ehemaligen Schleife. Sind die anderen Sachen, werden die auch beachtet? Das war jetzt noch nicht zum Änderungsantrag.

Ja, mehr will ich jetzt erstmal dazu nicht sagen. Ich denke mal, da melden sich noch ein paar andere zu Wort.

Herr Feigl

Gut, Frau Dr. Kreutzfeldt.

Frau Dr. Kreutzfeldt

Ich wundere mich immer, mit welcher Selbstverständlichkeit private Parkflächen im öffentlichen Raum vorausgesetzt werden.

Ja, es sollen dort Parkflächen sein und bitte schön auf denen soll der Pflegedienst stehen und die sollen zum Ausladen sein. Die sind aber nicht, um ein Auto den ganzen Tag dort abzustellen oder die ganze Nacht oder wie auch immer. Da müssen andere Lösungen her. Wir wissen selber, wie viel Platz Autos in einer Stadt wegnehmen.

Zum Zweiten: Wir haben gehört, das ist ein Schulweg, auch meine Kinder sind dort zur Schule gegangen. Wir stellen die privaten Parkplätze über die Sicherheit unserer Kinder, die dort zur Schule fahren.

Und der dritte Punkt ist mir jetzt entfallen. Da melde mich nachher nochmal.

Herr Feigl

So, ich hatte mich auf die Rednerliste gesetzt, Herrn Eigendorf schreibe ich noch schnell auf. Sie sind auch auf der Rednerliste.

Herr Rebenstorf

Herr Dr. Ernst noch.

Herr Feigl

Ach, Herr Dr. Ernst. Den nehmen wir auch noch gleich mit drauf.

Ich hatte im Vorfeld drei Sachen – Herr Sehrndt auch noch – angefragt schriftlich und da würde ich ganz gerne nochmal nachhaken an dieser Stelle.

Zunächst erstmal auch von meiner Seite: Also ich erkenne durchaus den Wert der Verbesserung des Straßenraumes nach der Sanierung, egal in welcher Variante hier gebaut wird. Ich finde die Vorzugsvariante in Teilen durchaus gut mit einigem kleinen Verbesserungsbedarf. Nichtsdestotrotz ist der Ansatz durchaus zu begrüßen, was die Stadtverwaltung hier vorgelegt hat. Das möchte ich auf jeden Fall vorneweg schicken.

An drei Stellen, also wir haben uns das vor Ort angeguckt. An drei Stellen haben wir Fragen. Die erste Frage ist zur Platanenallee – an dieser Stelle oder kann man sagen Platanenallee – der Baum 38 ist zur Fällung vorgesehen. Das ist der Vorletzte in der Reihe Richtung Süden. Das hat sich uns auf den ersten Blick nicht erschlossen, warum dem so ist. Da hätten wir ganz gerne eine Erklärung.

Zweite Frage: An der Kreuzung Vogelweide/Elsa-Brändström-Straße gibt es von allen vier einmündenden Straßen nach der Vorzugsvariante jeweils eine Abbiegespur nach links und jeweils eine geradeaus/rechts. Sind die Belegungszahlen an dieser Stelle so, dass sie diese zwingend erforderlich machen? Oder wäre es, also alle vier Straßen münden ja auf diese Kreuzung einspurig zu, würde man sozusagen auf diese zusätzliche Abbiegespur verzichten, würde sich die Möglichkeit ergeben, dass man auf die Baumfällung von den fünf Linden in der Vogelweide, also Einmündung in Richtung Westen Vogelweide, dass man darauf verzichtet und wenn es verkehrsorganisatorisch anders abgewickelt werden kann, wäre das eigentlich die Variante, die wir an dieser Stelle bevorzugen würden.

Ich glaube, es handelt sich dabei nur um sowas, wie ein, also es kann sich nur um sowas wie maximal einen Meter handeln, was da nach links und rechts sozusagen fehlt im Straßenquerschnitt. Und das fänden wir fatal, wenn dann fünf gesunde Linden, die noch nicht so alt sind, an dieser Stelle wegkämen.

Und die dritte Sache, die sich uns nicht erschlossen hat, ist: Es wird zwar im weiteren südlichen Verlauf der Elsa-Brändström-Straße im hinteren Teil eine Allee angelegt, im vorderen Teil wird darauf verzichtet. Sie schreiben von Leitungen, die dort sind. Was genau sind das für Leitungen? Sie können uns bestimmt einen Leitungsplan vorlegen, um zu begründen. Also wenn man in den Straßenraum reinschaut, hat man das Gefühl, da ist so viel Platz. Wenn wir irgendwo eine Allee anlegen können, dann kann es nur diese Straße sein, eine breite haben wir in Halle nicht, wo wir das hinkriegen.

Also von daher noch mal eine Aussage, wenn ich das Ihren Ausführungen, Frau Herrmann, vorhin so richtig entnommen habe, ist das Leitungsproblem in diesem Kreuzungsbereich hinten, wo der Haltestellenbereich ist oder erstreckt das sich auf diesen gesamten Straßenraum von Vogelweide bis zur Haltestelle und was haben wir hier für ein Problem? Soweit erstmal.

Herr Rebenstorf

Ja, wollte ich gerade sagen, Herr Otto, Frau Herrmann vielleicht. Also, die Fragen waren klar gewesen, oder?

Frau Herrmann

Ja, die Fragen sind mir ja seit gestern schon bekannt.

Also dann fange ich mal mit dem ersten an, mit dem Baum, der zur Fällung steht in der Platanenreihe. Das ist das, was ich gerade ausgeführt habe, dieser Baum am Meisenweg.

Da ist es so, dass die, auf dem Plan war das ersichtlich, dass die Verkehrsanlage etwas verschwenkt im Gegensatz zum jetzigen Bestand. Und ich muss, das ist ziemlich dicht am Haltestellenbereich, genau, dort ist es zu erkennen etwas, und ich muss die Anlagen, wenn ich die neu baue, regelkonform bauen. Das heißt, so wie sie jetzt im Bestand sind, sind sie nicht ausreichend breit. Also das heißt zum Beispiel, ich habe einen Gehweg, den ich ein paar Zentimeter verbreitern muss, ich habe die Parkstände, die ich dort zum Anliefern nutze,

die ich etwas breiter mache, ich muss den Sicherheitsraum berücksichtigen zwischen Fahrbahn und Parken, ich habe eine Radverkehrsanlage, die im Bestand viel zu schmal ist, und dann habe ich auch noch einen breiteren Bahnsteig und alles in allem hat das zur Folge, dass ich 1,70 Meter mit der Fahrbahn oder mit dem Bord zwischen Gleiskörper und Fahrbahn Richtung Westen rutsche, also Richtung Baumreihe. Und wenn ich dann in dem Zusammenhang auch noch die Zufahrt Meisenweg anpasse, sodass ich da rein- und rausfahren kann, dann steht mir der Baum im Weg, weil ich, wie gesagt, ich habe gar nicht mehr so viel Platz auszuholen und mit dem Fahrzeug dann die Fahrbahn zu treffen, weil die jetzt dichter dran ist. Und deswegen, wenn ich da baulich etwas anfasse, dann bin ich so dicht an dem Baum und dem Wurzelbereich drin, dass der definitiv geschädigt wird. Selbst wenn ich jetzt versuchen würde, das zu erhalten.

Herr Otto

Also vielleicht nochmal ergänzend: Wir haben ja aus dem Grund schon im Bereich Meisenweg den Radweg quasi hinter die Bäume gefädelt kurz vorm Meisenweg, um dann danach wieder vorzubringen, um wenigstens diese zwei Bäume zu erhalten. Das ist dort möglich, weil keine Parker oder so die Sicht versperren, aber sicherlich auch nicht unbedingt der Komfortgewinn für Radfahrer. Es wäre natürlich schöner gewesen, die Bäume wegzunehmen und gerade durch, aber hier haben wir einfach aus Respekt vor der Platanenreihe gesagt, wir versuchen so weit wie möglich, dort die Bäume zu erhalten. Bloß der eine Baum geht einfach geometrisch nicht.

Frau Herrmann

Gut, dann würde ich mal weitermachen.

Der Knoten, der ja da schon ist, da ist es also derzeit im Bestand so, dass alle Fahrbeziehungen möglich sind. Sie haben allerdings die jetzige Situation so, dass ich geradeaus/links gemeinsam signalisiert habe sozusagen, dass die Linksabbieger gemeinsam mit Geradeausfahrenden abbiegen können. Es ist der Bedarf da. Ich habe in der Vogelweide mit den stärksten Linksabbiegestrom von allen vier Richtungen. Das beläuft sich auf 800 Fahrzeuge plus/minus ungefähr am Tag. Es ist zukünftig vorgesehen, dass da in allen Zufahrten zwei Fahrstreifen sind, einmal geradeaus/rechts und einmal eine separate Linksabbiegespur, ganz einfach um gesichert zur Straßenbahn abzubiegen, weil genau das ist das Problem, dass es da oftmals zu Unfällen kommen, wenn die Straßenbahn geradeaus fährt und der Linksabbieger gleichzeitig abbiegen will und die Straßenbahn übersieht.

Wenn man den Linksabbieger dort wegnehmen würde, dann wäre die nächste Möglichkeit, dass er sozusagen geradeaus weiterfährt zur Damaschkestraße bis zum Hasenweg und dort wendet er und das sind dann sozusagen 1.100 Meter Umweg, macht 900 Kilometer am Tag, macht 320.000 im Jahr. Also so die Größenordnungen.

Und das nächste ist: Selbst im Bestand ist der Bord sehr dicht an den Bäumen dran und das ist, das haben wir an ganz vielen Stellen so, wenn wir bauen, dann werden die Bäume, da kann man noch so vorsichtig sein, in Mitleidenschaft gezogen, wenn man da den Bord anfasst in irgendeiner Art und Weise.

So, das war zum Linksabbieger und die Leitungen, das betrifft den ganzen Abschnitt zwischen Vogelweide und Am Breiten Pfuhl, der Haltestelle.

Das ist dieser Bereich, der praktisch vier Meter schmaler ist, als weiter südlich. Und da liegen eben Leitungen drin. Einen Plan kann ich Ihnen geben, den habe ich jetzt leider nicht dabei, aber den können wir darstellen. Es sind da eine Gasleitung und eine Fernwärmeleitung, also es ist da dicht vollgepackt und das macht es dann... Also, es sind nicht einfach nur Elektrokabel, die ich da problemlos zur Seite legen kann, sondern es sind massive Leitungen. Wie gesagt, das können wir Ihnen gerne darstellen. Und das macht es dann teuer, weil ich das ja praktisch im Vorfeld erstmal irgendwo hinräumen muss, wo ich überhaupt Platz habe und das habe ich natürlich gerade auf der Ostseite, wenn ich da nur 2,50 Meter Gehweg habe, ich muss auch noch Abstände einhalten, ist es also schwierig und kostenintensiv.

Deswegen haben wir gesagt, wir verzichten auf Baumpflanzungen in dem Abschnitt. würde darüber hinaus eine Zusatzmaßnahme sein. Also das ist nicht durch das Stadtbahnprogramm abgedeckt. Das sind Kosten, die die Stadt zu finanzieren hat, diese Umverlegungsmaßnahmen.

Herr Feigl

Gut, danke erstmal für die Beantwortung. Wir werden dann damit umgehen müssen und dann habe ich als nächstes Frau Winkler.

Frau Winkler

Vielen Dank, Herr Vorsitzender.

Wir begrüßen den Vorschlag der Verwaltung sehr. Es kann nur besser werden. Wer da lange oder oft geradelt ist, weiß wie mühsam die Strecke war oder wie mühsam die Strecke noch ist.

Alle meine Kinder waren in der Murmanker Straße in der Schule, völlig gleichgültig wer der Träger ist. Es ist eine Grundschule, es ist ein Gymnasium, es ist das Zentrum für Körperbehindertenschule usw. Ich sehe nicht, wie man damit argumentieren kann, dass man das außer Acht lässt. Es tut mir leid. Zum CDU-Antrag muss ich sagen, kann ich nicht folgen.

Wir begrüßen natürlich auch, dass die Bäume mehr Platz haben, dass die Platanen sich besser entfalten können, keine Frage. Das ist total wichtig in unserem Klima angesichts der der Erhitzung usw. Also kann man das nur mal fördern und begrüßen.

Dem Änderungsantrag der CDU werden wir nicht zustimmen können. Danke.

Herr Feigl

Herr Eigendorf.

Herr Eigendorf

Vielen Dank, Herr Vorsitzender.

Ich habe an der Stelle der Kollegin Frau Dr. Kreuzfeldt und der Kollegin Frau Winkler etwas voraus: Ich war selber sogar an der Schule. Der Segen der späten Geburt. Ich habe es trotzdem geschafft, irgendwie.

Aber vielleicht erstmal zu den Fragen, die Sie gestellt haben, Herr Feigl. Da kann ich nur sagen, Frau Hermann, Herr Otto, vielen Dank für die Beantwortung. Ich glaube, Sie haben gerade in Bezug auf die Bäume nochmal deutlich gemacht, dass man Ihnen nicht vorwerfen kann, dass Sie damit irgendwie leichtfertig umgegangen sind.

Zu Herrn Kollegen Streckenbach: Ich verstehe das ja, dass man manchmal mit Vorschlägen der Stadtverwaltung jetzt nicht in jedem Punkt einverstanden ist. Der Beigeordnete hält das aus. Trotzdem dann bei jeder Planung zu kommen und zu sagen, ach Gott, das ist so schlimm, das wird alles viel schlimmer, noch nie war sowas so schlimm, wie heute. Der Hammer wird irgendwann auch ein bisschen schwächer, wenn man das immer wieder bringt. Und ich denke, bei der Vorlage sehen wir viel, viel Gutes und Sinnvolles drin. Deswegen bin ich nicht dafür, dass jetzt so zu dramatisieren, zumindest ist es bei mir so angekommen.

Ich glaube, die Verwaltung hat gezeigt, dass sie da versucht hat, auf Probleme zu reagieren und trotzdem steht im Raum das Problem, das in der Einwohnerfragestunde Frau Beßler schon deutlich gemacht hat, und das man, finde ich, jetzt nicht so pauschal wegwischen sollte mit „Es sind private Plätze und da sind wir als Stadt nicht zuständig.“ Sondern es gibt Probleme und die müssen wir lösen.

Sowohl in dem Schreiben, das Sie an uns gerichtet haben, als auch in dem, was der Beigeordnete vorhin erklärt hat, ist ja deutlich geworden, dass Sie sich in Gesprächen befinden. Und auch wenn ich jetzt die Ergebnisse der Gespräche nicht vorwegnehmen möchte, wäre mir bei der Frage, wie ich mich am Ende zum Änderungsantrag der CDU

verhalte, doch nochmal wichtig, welche Perspektiven für eine Lösung dieses Problems aus Ihrer Sicht möglich sind.

Ich wäre sehr dankbar, wenn Sie das nochmal vertiefen könnten, Herr Rebenstorf, nochmal aufzeigen, wo die Alternativen dazu sind, die den Änderungsantrag der Kolleginnen und Kollegen von der CDU-Fraktion am Ende obsolet machen.

Und ein zweiter Punkt: Wir haben ganz viel über Bäume geredet und über Radverkehr und über Parkplätze. Das Stadtbahnprogramm machen wir aber nicht wegen all diesen Aspekten, sondern das machen wir, um den ÖPNV zu stärken. Unbenommen dessen, das ist alles ein ganz toller positiver Nebeneffekt. Aber mich würde interessieren, ob die HAVAG aus ihrer Sicht in Bezug auf den Änderungsantrag der CDU da Auswirkungen sieht, direkt oder indirekt auf den ÖPNV.

Das wären die zwei Punkte, die mich interessieren würden und ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie dazu Stellung nehmen könnten. Vielen Dank.

Herr Feigl

Herr Rebenstorf zuerst.

Herr Rebenstorf

Herr Eigendorf, ich hatte ja vorhin schon ausgeführt gehabt, dass wir Gespräche führen, ist wichtig und richtig auch an der Stelle.

Dass die Lösung nicht ganz einfach ist, wissen wir alle. Wir können jetzt aber nicht beides miteinander verknüpfen, dass wird den Ausbau der öffentlichen Infrastruktur, die der gesamten Stadt zugutekommt, jetzt an einzelnen – ich muss es sagen – Partikularinteressen festmachen. Es ist tatsächlich so, der private Pkw, der im öffentlichen Raum geparkt wird, ist ein Angebot, was wir machen können, wenn die Flächen zur Verfügung stehen, Wenn die Flächen nicht zur Verfügung stehen, hat der fließende Verkehr, einschließlich Fußgänger, wie ich vorhin schon sagte, schlicht und ergreifend den Vorrang.

Wir sind in diesem Straßenraum, gerade im Nordabschnitt der Elsa-Brändström-Straße, damit konfrontiert, dass die Flächen alle untermaßig sind und da spielt Sicherheit dann eine Rolle: Sicherheitsabstände zwischen Auto und Fahrrad, Sicherheitsabstand zwischen Straßenbahn und dem querenden Fußgänger. Diese Prämissen haben am Ende des Tages immer Vorrang und ich bitte darum, dass hier in der Diskussion auch zu trennen. Das öffentliche Interesse ist der Ausbau des ÖPNV, prioritär an der Stelle. Das muss man auch nochmal sagen. Und sekundär biete ich dann immer diese Gespräche an, um die individuellen Lösungen dann zu finden.

Wir haben ja nicht umsonst in der Planung auch abgewogen, sind die Stellplätze, die bleiben auf der Ostseite oder auf der Westseite. Und sie sind am Ende auf der Westseite, weil diese Untervariante gab es auch nochmal, die eine Reihe, auf welcher Seite sie hinkommt und da haben wir klar gesagt, die kommen auf die Seite, wo die Häuser hinkommen. Denn ich habe dort den Umzugswagen, der irgendwo parken muss, ich habe dort gegebenenfalls die Lieferzone oder den Parkplatz für den Behinderten, der ein Recht darauf hat, möglichst in der Nähe seiner Wohnung einen Behinderten zu bekommen. Und deswegen ist der Parkstreifen, man sieht es jetzt nicht, aber auf der Seite, wo die Platanenreihe ist im Nordabschnitt zu platzieren gewesen.

Dass die Genossenschaft sehr geringe Flächen hat und wir auch noch mal gucken müssen, was bei uns geht, ob wir da noch irgendwo Grundstücke in der Nähe haben, ja das ist etwas, was man in den Gesprächen dann versuchen muss zu lösen an der Stelle. Und die Lösung kann ich Ihnen hier heute noch nicht abschließend präsentieren. Das ist auch klar.

Aber ich werbe nochmal darum: Wir müssen hier zu einer Trennung kommen, was ist das übergeordnete öffentliche Interesse und was sind die Einzelinteressen von Wohnungseigentümern, die eben – das ist jetzt nicht nur im dem Fall, das haben wir in der ganzen Stadt – die eben bisher nicht auf dem eigenen Grundstück. Ich ziehe mich nicht

umsonst immer wieder auf diesen Punkt, auch wenn es dem einen oder anderen langweilig wird, jetzt da zurück. Aber das ist das A und O, so wie ich es auch im Studium gelernt habe. Der Stellplatznachweis erfolgt auf dem eigenen Grundstück, weil es ist ein rein privates Interesse, wo parke ich mein Auto.

Da werden wir noch viele... Also in den Gründerzeitvierteln geht es ja gleich weiter. Da haben wir das ja überall. Wenn man sich das klassische Gründerzeithaus anguckt, was rechts und links gar keine Lücke hat, was keinen Vorgarten hat, da ist es so: Wenn ich da hochgucke, dann habe ich zehn Wohnungen vielleicht und vorne passen drei Autos hin. Das werden wir nie unter einen Hut kriegen, egal wie wir das drehen oder wenden. Das wird im dicht bebauten Innenstadtbereich und teilweise auch in den Vorstädten ein Problem sein, was man besprechen muss. Und das zieht sich querfeldein durch die ganze Stadt durch.

Herr Feigl

Herr Krüger, Sie wurden aufgefordert, bitte sehr.

Herr Krüger

Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, ich habe das jetzt mit Interesse verfolgt. Wir planen ja schon einige Jahre an dieser Strecke und ich glaube auch, dass wir mit dem Stadtbahnprogramm nicht alle Probleme lösen können.

Das Stadtbahnprogramm zielt in erster Linie ab, den ÖPNV zu verbessern. Natürlich erkennen wir auch die anderen Defizite. Das heißt Radverkehr, der hier ganz stark – das ist heute noch nicht erwähnt worden – das ist die Hauptverkehrs, oder eine der Hauptradrouten von Süden nach Norden und umgedreht. Das war auch in den Bürgerdiskussionen ein Thema. Da möchte ich auch anmerken: Auch hier gab es zwei Stimmen. Ja für das Auto und für den ÖPNV.

Und vielleicht nochmal ganz wichtig: Diese Baumreihe, die steht unter dem Bundesnaturschutzgesetz. Also wir machen das nicht nur, um die Bäume zu erhalten. Wir sind verpflichtet, die Bäume zu erhalten. Das ist ja schon mehrfach bei anderen Bauvorhaben vorgekommen und wir werden auch dafür kämpfen. Natürlich gibt es einzelne Bäume, die dann doch aus öffentlichen Interessen heraus, aus Sicherheitsinteressen, aus Verkehrsinteressen dann doch fallen müssen und da sind wir angetreten, auch als Stadtwerke, das auszugleichen und das so auszugleichen, dass wir nicht nur identisch pflanzen, sondern auch verstärkt das, was möglich ist, pflanzen. Das beweisen wir, glaube ich, jeden Tag.

Die Frage nach dem ÖPNV. Also Parken ist nicht unser vorrangiges Interesse, ist ja klar. Aber wir schaffen Parkplätze, das machen wir überall, wenn der Platz da ist. Und das konnten wir bisher auch förderlich absegnen. Aber wir sind nicht verpflichtet – das auch nochmal klar – die Parkplätze zu erhalten. Das ist schade für die Anwohner. Nur wir haben auch Zahlen, vielleicht hilft das ein bisschen, um die Diskussion zu entschärfen. Wir haben eine rückläufige Tendenz, was den Autoverkehr angeht. Wir haben Prognosen – das war letztens ein Thema in der Planfeststellung in der Dessauer Straße – dass wir jetzt Prognosen haben, dass der Autoverkehr rückläufig ist und das führt dazu, dass die Schallwerte runtergehen. Das heißt, heute hätte ich einen Anspruch als Anwohner und in zehn Jahren habe ich den nicht. Das würde bedeuten, dass derjenige Anwohner heute keinen Schallschutz erfährt, weil ja in zehn Jahren nicht mehr der Anspruch ist. Der Gesetzgeber hat also für die Prognose den Schallschutz definiert. Das sind alles Dinge, die sich heute entwickeln und ich glaube, wir sind alle froh, wenn wir weniger Verkehr in der Stadt haben.

Vielleicht auch nochmal zu Herrn Streckenbach: Diese Eingleichigkeit, das ist vor der Endstelle, das ist ein kleines Stück. Wir haben einen Abschnitt in Halle in der Delitzscher Straße, der ist vor vielen Jahren gebaut worden, um den Eingriff in den Privatraum, in die

Vorgärten zu minimieren. Das war uns wichtig. Auch schon da hatten wir Diskussionen, wer sich noch erinnern kann. Da gab es einzelne Anlieger, die massiv dagegen waren, eine Straßenbahn auszubauen. Aber es entspricht nicht dem Stadtbahnprogramm, es entspricht nicht einem Ausbau des ÖPNV.

Wir haben einen Abschnitt im Brandbergweg. Da war das Problem der Wald, die Heide. Auch hier bedauere ich es eigentlich, dass wir es so gemacht haben. Wir haben jetzt im Stadtbahnprogramm den zweigleisigen Ausbau in der Heide drin, im Brandbergweg, weil wenn Sie einen Fahrplan aufbauen, haben Sie dort quasi eine Zwangsstelle. Sie müssen dort in Abhängigkeit des Gegenverkehrs den Fahrplan einordnen. Wenn Sie das an vielen Punkten machen, dann haben Sie überall Zwangspunkte und wir haben überall Fahrplanguenauigkeiten bis hin zu Fahrzeitverlängerungen, was schlussendlich der HAVAG dann einen Kurs, einen Zug mehr kostet. Und wir sind da bei 300.000 Euro im Jahr, wenn wir einen zusätzlichen Zug einsetzen. Das sind die Zahlen, die sind Ihnen bekannt sicher. Deswegen können wir eine Eingleisigkeit bei diesem wichtigen Verkehrsmittel nicht mehr machen. Das können wir nicht mehr machen und das widerspricht auch dem Ausbau eines Stadtbahnprogramms.

Selbst die Bau- und Betriebsordnung der Straßenbahn legt vor, man soll Strecken, die für den Zweirichtungsverkehr ausgelegt werden, auch zweigleisig bauen. Da steht soll, ja. Soll ist juristisch zu bewerten. Aber es wird heute nicht mehr eingleisig gebaut, weil es ist eine große Investition in die Zukunft und wenn wir doch alle ehrlich sind, wir reden alle über Klimaschutz, über doch mehr Angebote im ÖPNV. Wir sollten, denke ich, hier den Weg einlegen.

Wir haben am Anfang sehr stark diskutiert über die drei Südstadt-Bauprojekte.

Das ist also nicht bloß die Elsa-Brändström-Straße. Wir werden hier wieder hart diskutieren, denke ich, über die Vogelweide, über die Damaschkestraße. Wir haben die ersten Planungen da. Wir sind aber noch in der Diskussion und wir haben die Paul-Suhr-Straße.

Die Paul-Suhr-Straße war doch recht einfach, weil wir den Platz hatten, weil wir kaum in die Sachen eingegriffen haben. Aber hier haben wir halt den Konflikt jetzt, wer spielt wen aus.

Und das bitte ich auch darum zu beachten, dass wir uns nicht ausspielen, sondern wirklich eine gelungene Straßengestaltung machen. Mit dem Grüngleis haben wir Lärminderungseffekte, wir haben Mikroklima, wenn das auch bestritten wird. Ja, der Rasen wird im Sommer grau, aber es ist versickerungsfähig, es heizt sich nicht so auf, wie eine Betonpiste, wie eine Asphaltpiste. Und das alles haben wir hier versucht, zu berücksichtigen. Wenn wir hier, in der einen Variante ist es dargestellt, das Gleis dann eindecken, werden wir das Thema Geräusche, Lärmthematik haben. Da müssen wir einiges nochmal anpassen. Und es ist von der Wohnqualität, glaube ich, die schlechtere Lösung.

Von daher appelliere ich, dass wir die von uns und von der Verwaltung vorgeschlagene Variante umsetzen. Und wenn Herr Rebenstorf zusagt, hier sich zu kümmern um Möglichkeiten für die Stellplätze, vielleicht auch nochmal der Verweis: Wir werden erst in 2025 beginnen. Wir haben also noch ein bisschen Zeit, uns da Gedanken zu machen. Es werden also erstmal zwei Jahre Bauzeit angesetzt, wenn sich die Baupreise nicht noch schlimmer nach oben entwickeln. Das ist ja auch noch ein Thema. Also das muss man auch noch am Rande haben.

Aber wir plädieren für diese Variante und ich habe noch viele andere Punkte hier, aber ich will Sie jetzt nicht überfordern mit der Diskussion. Gerne auch mal mehr. Wir haben ja auch angeboten, die Bürgerdialoge und da würde ich Sie auch bitten als Stadträte, dass Sie das nutzen, dass Sie uns ansprechen und das wir schon in dieser Phase darüber diskutieren.

Wir wussten, dass die Parkplätze kritisch sind, ja. Wir machen das auch nicht leichtfertig. Aber es war hier keine andere Lösung.

Und als letzten Punkt vielleicht noch: Wir hatten dort vor einigen Jahren einen schweren Unfall. Eine junge Mutter, kurz vor Weihnachten, die hat dort ihr Auto abgestellt, hat die Gleise gequert und ist zu Tode gekommen. Ich glaube, es war am 23. Dezember. Also dort

parken eigentlich dann theoretisch nur die, die auf den Friedhof wollen bzw. Das war jetzt nicht so gemeint, Entschuldigung. Aber dass man dort eigentlich ein Risiko hat und wir erzeugen ein neues Sicherheitsrisiko, dass man dort die Gleise quert. Vielleicht finden wir eine andere Lösung, dass wir woanders noch Stellflächen haben. Dankeschön.

Herr Feigl

Dankeschön, Herr Krüger.

Ich habe noch einige auf der Rednerliste und angesichts der Tatsache, Sie haben das schon angeschnitten, Herr Krüger, dass der Zeitplan ja doch sehr weit in die Ferne noch reicht und noch einiges abzuarbeiten ist, würde ich Ihnen auch vorschlagen, dass wir eine zweite Lesung daraus machen. Ich persönlich habe mit dem Änderungsantrag der CDU auch noch meine Verständnisschwierigkeiten. Die Fragen, die uns beantwortet wurden, würde ich ganz gerne auch noch in eine Tat ummünzen, in einen Änderungsantrag ummünzen.

Von daher würde ich jetzt vorschlagen, die Rednerliste noch abzuarbeiten und dann in eine zweite Lesung rein zu gehen, wenn ich jetzt nicht absoluten Widerspruch höre. Der kommt von Herrn Rebenstorf, dann bitte sehr.

Herr Rebenstorf

Ich wollte nur mal darauf hinweisen, Herr Feigl: Auch wenn da steht Baubeginn 2025 und Sie jetzt den Eindruck erweckt haben, wir haben viel Zeit und können uns bis dahin noch Zeit lassen. Nein, haben wir natürlich nicht.

Wir haben eine überschaubare Planungskapazität mittlerweile in diesem ganzen Land. Wir müssen darauf achten, dass wir in unseren Zeitplänen bleiben. Nur weil draußen nichts passiert, heißt das noch lange nicht, dass wir alle Däumchen drehend im Büro sitzen und die Zeit einfach nur abwarten bis 2025 und dann ist das alles fix und fertig. Sondern die Planung findet im Hintergrund statt und die Planung bindet bei uns allen sehr, sehr viel Kapazität und Zeit. Und da ist es wichtig, dass wir, wenn wir so weit sind und jetzt in den Gremiendurchlauf gehen, unter normalen Umständen, Herr Feigl, muss der eine Monat ausreichen. Sie haben die 14 Tage Zeit, sich in die Beschlussvorlage einzulesen, Ihren Änderungsantrag rechtzeitig zum Planungsausschuss zu formulieren, sodass wir inhaltlich darüber diskutieren können. Und ich sehe jetzt eigentlich keine Notwendigkeit, dass wir jetzt hier unnötig nochmal einen Monat schieben.

Der Antrag von der CDU ist diskussionsfähig, da kann man sich darüber auseinandersetzen, ob man dem zustimmt oder nicht zustimmt. Wir werden den, weil er jetzt sehr kurzfristig kam, Herr Streckenbach, natürlich intern nochmal auswerten, aber vermutlich mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit an vielen Stellen auch ablehnen müssen. Da will ich aber jetzt noch nicht das Prüfergebnis vorwegnehmen.

Ich werbe jetzt dafür, nicht zu vertagen, sondern abzustimmen, um in diesem Monat uns dann die Möglichkeit zu geben, an der Stelle weiterzuarbeiten.

Herr Feigl

Herr Krüger, Sie wollen noch ergänzen.

Herr Krüger

Vielen Dank nochmal, Herr Vorsitzender.

Also ich habe jetzt nicht gemeint, dass wir Zeit haben. Wir haben einen Monat schon zu spät, deswegen haben wir auch nochmal alles unternommen und vielleicht nochmal einen Aspekt zu den Bäumen: Wir haben mit verschiedenen Verwaltungsbereichen nochmal gesprochen, was wir an Bäumen noch im Süden machen können und da war der Vorschlag als Kompromiss, wir bauen, wir öffnen die Trassen und werden uns anschauen, wo noch Baumstandorte möglich sind im südlichen Bereich und haben zugesagt, dass wird die prüfen und dann auch diskutieren.

Wir wollen die Planfeststellung im Januar beginnen. Das bedeutet, dass wir die Zeit jetzt brauchen, um die Planfeststellungsunterlagen vorzubereiten und das war das, was Herr Rebenstorf meinte. Wir müssen jetzt, wenn wir den Beschluss haben, die Planfeststellungsunterlagen erarbeiten, was auch viel Kraft und Planungskapazitäten fordert. Deswegen auch meine Bitte, dass wir das nicht vertragen. Dankeschön.

Herr Feigl

Danke nochmal für deinen Hinweis.

Nichtsdestotrotz, ich glaube, hier macht es sich keiner leicht hier im Gremium. Ich werde das nachher zur Abstimmung stellen, die Vertagung, und ich halte sie zum jetzigen Zeitpunkt durchaus gerechtfertigt.

Ich gehe jetzt ruhig erstmal in der Rednerliste und dann würde ich den Vertagungsantrag stellen. Wir haben jetzt Herrn Ernst, Herrn Sehrndt, nochmal Herrn Streckenbach und Frau Mark in der Reihenfolge, und Frau Dr. Kreuzfeldt. Ich habe gesagt, ich will die Rednerliste abarbeiten. Gut, ja, Frau Krimling-Schoeffler. Also, bitte sehr, Herr Ernst.

Herr Dr. Ernst

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich hoffe, ich dränge mich jetzt hier nicht vor.

Nach dem ersten Lesen von der Beschlussvorlage und den Planungen ist natürlich uns auch die Situation mit den Parkplätzen aufgefallen. Gleichwohl sehen wir, dass die Situation mit den Radwegen im Bereich Damaschkestraße von Süden kommend und dann weiter Huttenstraße doch eine deutliche Verbesserung darstellt. Auch lässt sich der Schulweg im Bereich Murmansker Straße aus unserer Sicht so nicht wegdiskutieren, mit dem Wissen, was da auch täglich an Fußverkehr beispielsweise über die Straßenbahnlinie 8 ankommt und dann zur Schule läuft. Also da sehen wir doch schon die Notwendigkeit, da auch die Situation zu verbessern.

Mit Blick auf die Parkraumsituation, es ist ja nun Fakt: Die benötigte Grundfläche reicht für alle Erfordernisse nicht aus, für alle Belange. Deshalb könnte man oder sollte man aus unserer Sicht, aus Sicht unserer Fraktion, in Richtung hybride Parkraumkonzepte überlegen. Also wir haben beispielsweise im nördlichen Bereich zwei Einkaufsmärkte, die außerhalb der Geschäftszeiten Parkflächen zur Verfügung haben. Wir haben hinter einem Einkaufsmarkt in Richtung eines bedeutenden Puppenherstellers da auch nochmal Freiflächen, die beispielsweise genutzt werden könnten. Im mittleren Bereich gibt es auch nochmal einen Einkaufsmarkt, es gibt die Sportschule in dem Bereich. Das sind alles Parkräume, die außerhalb der dort üblichen Geschäftszeiten eventuell auch genutzt werden könnten. Das erfordert natürlich intensive Abstimmungen mit den Beteiligten, aber dennoch sehen wir da eine Möglichkeit, das weiter zu verfolgen, was wahrscheinlich auch in Richtung Mobilitätskonzept dann gehen könnte, was dann vorgestellt wird.

Wir sehen den Änderungsantrag der CDU, diesen zweiteiligen, den ersten Teil kritisch. Bei dem zweiten Teil zur nochmaligen Prüfung würde das ja unterstreichen, zu den Diskussionen, die aktuell ja auch geführt werden, und wir würden dann, sollte es jetzt heute zu einer Abstimmung kommen, gerne für den Änderungsantrag EinzelpunktAbstimmung beantragen.

Herr Feigl

Das nehmen wir zur Kenntnis. Herr Sehrndt, bitte.

Herr Sehrndt

Danke. Ich will mich kurzfassen. Meinem Vorredner gebe ich in gewisser Weise recht.

Auf Herrn Schieds und Frau Dr. Kreuzfeldts Anmerkungen muss ich sagen, natürlich hat der Herr Streckenbach nicht gesagt, Herr Schied, Sie sollen Ihr Konto räumen und einen Parkplatz bauen. Es geht einfach darum, dass hier ein Verhältnis geschaffen wird, dass alle Verkehrsteilnehmer mobil sein können. Und da ist ein Teil dabei, die eben sich entschieden

haben, dass sie zum Beispiel zu ihrer Arbeitsstelle mit dem Auto fahren, weil es entweder keinen ÖPNV gibt oder das weiß ich nicht. Da muss eine Stadt auch in der Lage sein, solchen Mitbürgern notfalls eine Parkfläche zur Verfügung zu stellen. Da können Sie zwar sagen, ich brauche nur fünf Fahrradbügel, da steht jetzt wahrscheinlich Ihr Rad, da fragen Sie auch nicht, wer das bezahlt hat.

Zwischenrufe

Herr Sehrndt

Ich rede nicht für Sie mit. Ich sage das nur, weil das einfach so ist und ich weiß, dass wir schon Parkhäuser abgerissen haben in Halle. Ich weiß, dass Parkhäuser leer stehen. Das heißt, das ist ein fehlendes Steuerungselement in der Stadt. Das betrifft vielleicht nicht Herrn Rebenstorf, der ist noch gar nicht so lange hier. Aber es ist insgesamt ein Problem, das bestimmte Viertel betrifft, wo einfach fehlgeplant wurde. Und es muss ich jetzt die Stadt den Weg freimachen, dass diese Diskrepanz, die Leute, die der festen Meinung sind und die das vielleicht auch bezahlen können, eine Parkfläche zur Verfügung gestellt wird. Und das heißt so, wenn Sie die Parkflächen wegnehmen, Herr Schied, dann ist das zum Schluss so, dann sind die Leute nicht mehr da. Dann ziehen die dahin, wo sie ihr Auto hinstellen können, sei es ein Diesel, ein Elektro oder sonst was. Weil sie nicht auf Ihre ideologisch begründeten Gründe hin hüpfen.

Richtig, da zählen Sie auch gleich zu, Herr Eigendorf.

Herr Feigl

Ich würde darum bitten, dass wenn jemand das Wort hat, egal wie anstrengend oder nicht anstrengend es ist, einfach ausgeredet werden kann und wir uns mit den Bemerkungen dann an dieser Stelle zurückhalten. Und vielleicht ist es auch nicht ganz klug, immer jemanden direkt anzureden und ihm etwas zu unterstellen, Herr Sehrndt. Dann kriegen wir das vielleicht diszipliniertes hier durch. Wollen Sie jetzt noch etwas sagen?

Herr Sehrndt

Nein.

Herr Feigl

Danke schön. Dann habe ich als nächsten Herrn Streckenbach.

Herr Streckenbach

Wenn der Eindruck hier entstanden ist, dass ich dramatisiere, dann möchte ich mich dafür entschuldigen.

Ich möchte einfach nur Hinweise weitergeben, die aus dem Leben dort kommen. Und das sind auch nicht immer nur Partikularinteressen oder eine Minderheit oder was auch immer. Ich habe ja ganz verschiedene Punkte aufgezeigt, die hier zusammengeführt werden müssen. Und wenn wir sagen, okay das ist Stadtbahnprogramm, da geht es nur um die Straßenbahn und um die Radwege und um die Bäume. Das kann man ja so sehen, aber man muss auch immer irgendwie versuchen, hier dem Leben gerecht zu werden.

Und wir haben jetzt hier in dieser Runde ganz deutlich herausgehört, dass es für den Parkraum noch keine Lösung gibt. Sie sagen zwar zu, dass es noch Gespräche geben soll, aber wenn wir einen Beschluss fassen, was nützen dann die Gespräche hinterher? Da können wir auch nicht mehr so viel grundlegend daran ändern.

Also wenn es Probleme gibt, dann müssen die zuerst gelöst werden, bevor wir dann Beschlüsse fassen.

Dann einen kurzen Hinweis oder eine ja, Herr Krüger war es. Sie haben ja gesagt, Eingleichigkeit macht keinen Sinn, weil wir so viele Zwangspunkte schaffen dann in Halle.

Das sehe ich ja grundsätzlich auch so. Ich habe mich nur gefragt, Sie planen ja von selber einen Zwangspunkt in dem Abschnitt, in der Kreuzung Murmanskter Straße. Wenn dort

sowieso die Straßenbahn nicht so häufig genutzt wird in diesem Abschnitt, könnte man das ausweiten, um möglicherweise weiteren Raum für Bäume und Parken zu schaffen. Das wäre also der Hintergrund.

Dann möchte ich einmal, hier scheint es ein paar Irritationen gegeben zu haben, zum Thema Schulweg. Wenn ich hier von dem Schulweg spreche, dann beziehe ich mich ausdrücklich erst einmal nur auf den Abschnitt A, also auf den nördlichen Teil.

Wenn wir die Sicherheit für die Schüler dort in dem Abschnitt verbessern wollen, dann würde es schon viel bringen, wenn wir die Beleuchtungszeiten dort anders einstellen. Das haben wir auch schon angesprochen, dass dort eher abgeschaltet wird, als auf dem Markt. Man steigt dort im Dunkeln ein, fährt mit der Straßenbahn zum Markt und dort leuchtet es. Also ich meine jetzt in den Übergangszeiten, selbstverständlich. Das wäre mal ein ganz konkreter Punkt, wo man die Sicherheit verbessern kann.

Das Zweite: Wir wollen ja mit unserem Änderungsantrag eine Variante beschließen lassen, die ja von der Verwaltung vorgelegt wird. Also so schlimm kann das ja nicht sein.

Und hier kommt es jetzt zu folgender Situation: Wenn Sie hier auch sagen, ja den Schulweg nicht gefährden... Also, wenn Sie die Vorzugsvariante im Abschnitt A beschließen, bedeutet das, dass der Radverkehr an die Straße geführt wird. Das heißt Schulkinder, die mit dem Rad fahren würden, würden neben dem Lkw fahren. Jetzt fahren sie am Baum lang zwischen Parken und Bäumen.

Man könnte, abgesehen von den Varianten, die hier zur Verfügung stehen, hätte man auch diskutieren können, könnte man auf der Ostseite im A Abschnitt einen kombinierten Rad- und Fußweg schaffen, weil sich das unter Umständen noch besser verträgt und sicherer ist für alle, um den Platz auf der anderen Seite zu schaffen und das alles so zu bauen, wie sich das die Verwaltung hier vorstellt. Aber zu sagen, wir müssen den Radweg, wir dürfen auf der Westseite nicht die Variante nehmen, wo Fußgänger und Radfahrer nebeneinander fahren – das ist ja diese Variante, die wir jetzt im Änderungsantrag haben – sondern wir müssen den Radweg an die Straße führen, damit die Sicherheit der Schulkinder auch auf dem Fußweg verbessert wird, das erschließt sich mir in der ganzen Logik nicht so richtig.

Und da ich ja vorhin auch ein paar Fragen hatte zu mehreren Dingen, die jetzt logischerweise nicht beantwortet werden konnten, bitte ich, dass diese Fragen und Hinweise auch schriftlich beantwortet werden bis zur nächsten Sitzung. Insofern würde ich das nachher unterstützen mit dem Vertagungsantrag. Aber ich möchte jetzt nicht schon vorher die Gespräche abwürgen.

Ach so, Sie sagen, das ist immer so ein Gedanke, den kann ich auch nicht nachvollziehen. Wenn man sagt, mit öffentlichen Geldern finanziert man keine privaten Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum. Aber das ist nun einmal da. Ich meine, die Leute, die haben sich dort auch Wohnungen gesucht. Da hat ja nicht jede Wohnung einen Parkplatz. Dann frage ich: Welches Haus wollen Sie abreißen, dass wir Parkraum schaffen? Oder wie verhält es sich mit Radfahrabstellanlagen – heißt das so korrekt? Die werden ja auch mit öffentlichen Geldern gebaut an dieser und an jener Stelle. Das ist doch alles... Wir müssen doch nicht so kleinteilig denken, sage ich in dem Moment. Radfahrabstellanlagen mit öffentlichen Geldern Ja und Parkplätze Nein, können wir gar nicht. Das ist das ist mir auch nicht so ganz schlüssig.

Irgendetwas steht hier noch, das ich noch nicht genannt habe, aber es reicht auch.

Herr Feigl

Dann als nächstes Frau Mark.

Frau Mark

Vielen Dank.

Um Herrn Streckenbach mal kurz zu ergänzen: Es wird ja sogar der ÖPNV und auch der Straßenbelag mit öffentlichen Mitteln gebaut. Also wenn man das weiterdreht, es wird ja alles irgendwie mit öffentlichen Mitteln gebaut.

Vielleicht erst mal zu dem, was Herr Feigl zur Vertagung gesagt hat.

Ich bin da ehrlich gesagt bei Ihnen. Natürlich verstehe ich auch den Wunsch und die Nöte der Verwaltung, dass wir die Dinge schnellstmöglich hier beschließen. Man muss aber auch uns sehen als Stadträte. 14 Tage ja, das ist eine gewisse Zeit, auf die wir uns auch einstellen konnten. Aber wir haben hier eine sehr intensive Debatte geführt. Ich glaube, das muss auch jeder nochmal in seine Fraktion mitnehmen. Wir haben hier einen Änderungsantrag, zu dem wir im Grunde keine abschließende Aussage haben, um diese hier im Fachausschuss zu beraten.

Und wenn man das mal ins Verhältnis stellt zu den Fachleuten der Verwaltung, die über Monate und möglicherweise auch Jahre das Ganze bearbeitet haben und die Verwaltung selbst meinte, man ist hier vielleicht mit einem Monat zu spät reingekommen, dann bitte ich auch um Verständnis dafür, dass wir uns mit so einem großen Projekt, was ja wirklich ein Millionenprojekt ist, was viele betrifft – egal ob das jetzt Fahrradfahrer, Straßenbahnfahrer oder wer auch immer ist – das betrifft so viele Interessen, dass wir uns da einen Monat nehmen möchten. Uns ist klar, dass Sie nicht erst 2025 anfangen können zu planen. Aber ich glaube, ein Monat muss uns auch durchaus möglich sein. Wir werden das ja nachher als Stadträte abstimmen. Aber da möchte ich auch nochmal um Verständnis bitten und werben. Wir wollen hier qualitativ hochwertige Beschlüsse fassen und verstehen, worüber wir reden. Und das ist zum Beispiel auch ein Antrag der CDU noch nicht abschließend der Fall. Ich befürworte den Gedanken. Ich weiß nur noch nicht, ob der in der Fassung so zu treffen ist. Das vielleicht erstmal dazu.

Und dann haben wir vorhin von Ihnen, Herr Rebenstorf, gehört, es geht um Partikularinteressen. Na es ist ja nicht so, dass da nur ein Haus steht oder drei Häuser stehen und wir die Einwohner da eingrenzen können.

Zwischenrufe

Frau Mark

Jetzt zu mir, Herr Schied? Nein? Alles gut. Das hat mich nur irritiert, alles gut.

Partikularinteressen. Es sind ja keine Partikularinteressen. Es sind ja die Interessen all derjenigen, die in einem größeren Umfeld wohnen und ich kenne dieses Stadtviertel auch.

Ich habe mal in der Lutherstraße gewohnt, das ist eine Ecke weiter. Aber an der Huttenstraße zum Beispiel, bis zur Huttenstraße haben sogar diejenigen geparkt, die möglicherweise auch im Lutherviertel wohnen. Also die Parkplatzsituation im gesamten südlichen Teil, in dieser Region, die ist sehr knapp. Das sind keine Partikularinteressen, auch nicht nur derjenigen, die vielleicht in der einen oder anderen Wohnungsgesellschaft betroffen sind. Genauso auf der anderen Seite kann man sagen, der ÖPNV oder die Haltestellen dort vor Ort sind Partikularinteressen derjenigen, die vor Ort dort aussteigen.

Natürlich sind Interessen aufspaltbar in Partikularinteressen. Aber wir als Stadtrat sind doch auch gefragt, die Interessen aller vor Ort zu versuchen, unter einen Hut zu bringen. Und wenn gesagt wird, wir wollen nach einer Lösung suchen, das ist löblich. Aber diese Lösung wird es nicht geben. Wir können es doch schon heute sagen: Es wird kein Platz wachsen, es wird die Fläche nicht wachsen, es wird kein Haus wegfallen, der Friedhof wird bleiben. Das ist auch in Ordnung. Aber ich glaube, es gehört zur Ehrlichkeit dazu, zu sagen, diese Lösung – wie auch immer sie aussehen soll – die wird es nicht geben.

Und ich glaube, man muss auch nüchtern sagen, sollten wir diese Variante jetzt beschließen, dann werden die Parkplätze wegfallen. Das kann man gut finden, das kann man schlecht finden. Ich finde es nicht gut, aber das sei dahingestellt. Aber das wird so kommen und ich

glaube, das gehört dazu. Wie gesagt, der Platz wird nicht wachsen, die Bäume werden nicht gefällt werden, was gut ist, das begrüße ich auch. Man muss ja auch mal lobend das Ganze erwähnen, dass Bäume erhalten bleiben und auch das Gleisbett begrünt wird. Das sind alles schöne Sachen. Aber ich finde, man muss da auch denjenigen, die Sorgen hier jetzt schon vortragen, ehrlich gegenüber sein. Es wird nicht passieren, das funktioniert einfach nicht.

Und dann müssen wir uns als Stadtrat die Frage stellen, wer wägt welche Interessen wie ab und das beantwortet natürlich jede Partei für sich, das ist auch völlig in Ordnung.

Aber wenn gesagt wird, es gibt keinen Anspruch auf einen Parkplatz, ist das richtig, wenn es jetzt nicht um Neubauten geht. Aber es gibt ja auch keinen Anspruch, wenn man das so sagen will despektierlich, auf den ÖPNV. Also wir sprechen hier über ein großes Projekt. Diesen Anspruch gibt es auch nicht, sondern es gibt eine Abwägung und die nehmen wir hier vor. Und von Anspruch spricht keiner. Aber man muss schon sehen, welche Interessen man berücksichtigt und ja, ich weiß, wir haben ein großes Stadtbahnprogramm. Aber jeder, der dort vor Ort momentan Straßenbahn fahren will, der kann das jetzt tun und der wird das auch in Zukunft tun können, besser oder schlechter. Aber jeder, der momentan dort parken will, der kann das jetzt, der wird es in Zukunft aber nicht mehr können. Und das ist, finde ich, ein höherer Qualitätsunterschied, als wenn ich sage, das Gleisbett ist begrünt. Das ist schön, aber ich glaube, ein begrüntes Gleisbett wird wahrscheinlich gar nicht so das Problem sein. Dafür muss ich nicht den ganzen Straßenkörper umbauen.

Und ich habe mich letztens auch gefragt, weil mich ein Kollege darauf angesprochen hat. Er meinte, wir haben auch dort zum Beispiel eine relativ gut erhaltene, sanierte Straßendecke und wir investieren viel Geld, und mir ist klar, dass die gesamte Straße angefasst werden muss. Wir haben aber hingegen in Halle auch Ecken, wo die Straßen wesentlich schlimmer aussehen. Wir machen hier aber eine Straße auf, wie gesagt, mir ist die historische Genese klar des Stadtbahnprogramms. Aber in der Gesamtabwägung spielt auch das für uns zum Beispiel eine Rolle, dass das momentan eine Stelle ist, die kann man immer verbessern, aber es funktioniert. Es gibt eine Straßendecke, es gibt eine Straßenbahn, die fährt, es gibt Bäume, die stehen und die stehen bleiben werden. Und für uns in der Abwägung spielt das eine große Rolle, welchen Gewinn zum Preis von welchem Verlust wir durch diesen Beschluss erwirken würden. Momentan ist das für uns so noch nicht zustimmungsfähig. Vielen Dank.

Herr Feigl

Frau Dr. Kreutzfeldt.

Frau Dr. Kreutzfeldt

Ich wollte noch einmal ergänzen zu vorhin, zu dieser Frage mit dem Friedhof.

Ich habe mir das nochmal angeguckt, auch bei Google Maps. Die Friedhofsmauer entlang der Elsa-Brändström-Straße hat einen Zugang durch ein Pfortchen. Die Haupteinschließung des Friedhofs ist über die Huttenstraße und dort sind mehrere Parkplätze, da ist auch ein größerer Parkplatz für die Trauergäste usw. Das zu diesem Punkt.

Der zweite Punkt: Es geht hier um den ruhenden Verkehr. Es geht ganz konkret nicht um die, die kurzzeitig dort parken, es geht nicht um das Ausladen des Autos am Wochenende, es geht auch nicht um die Pflegedienste oder so etwas. Für die sollen ja die Parkplätze da sein.

Und das ist wohl übrigens entsprechend dem mit den Fahrradbügeln. Die Fahrradbügel sind auch nicht dafür da, dass ich mein Fahrrad dort über Nacht abstelle, sondern genau für diese Kurzzeitparkplätze. Und das machen wir mit öffentlichen Mitteln.

Und das Dritte: Wir wissen, dass es zum Beispiel über Carsharing bis zu zehn Privatautos weniger werden können, zum gleichen Komfort für die Nutzer/-innen. Der ruhende Verkehr ist doch das Problem. Der ruhende Verkehr, der uns den Platz im öffentlichen Raum wegnimmt. Und wenn ich mehr Carsharing Plätze, mehr Carsharing Angebote habe, wird es auch mehr Nutzer/-innen geben. Und das wird hoffentlich im Mobilitätskonzept

mitberücksichtigt werden. Die Autos stehen dann einfach nicht so viel rum, weil die sind öfter genutzt und wenn sie stehen, nehmen sie eben dann nur ein oder vielleicht zwei Parkplätze weg und nicht zehn. Und damit haben wir einen Ansatz, wie wir die Stellplatzfrage in fernerer Zukunft hoffentlich ein bisschen besser in den Griff kriegen können.

Herr Feigl

Frau Krimmling-Schoeffler.

Frau Krimmling-Schoeffler

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ja, das war jetzt nochmal ganz schön viel.

Ich danke Herrn Krüger, der uns nochmal nahegebracht hat, dass die Vorlage Stadtbahnprogramm heißt und es geht hauptsächlich um das Stadtbahnprogramm.

Und Frau Mark, wir haben uns irgendwann mal als Stadt und als Stadtrat dafür entschieden, das Stadtbahnprogramm so zu bauen und deswegen kann ich das jetzt gerade nicht verstehen, dass wir jetzt überlegen, ob das die richtige Entscheidung war.

Es war die richtige Entscheidung, denke ich, und so sollten wir auch an Sachen rangehen und Baubeginn ist 2025, jetzt haben wir 2022. Das heißt, wenn wir die Sache ernst nehmen, können wir jetzt sagen, wir haben dreieinhalb Jahre – die Stadtverwaltung und wir – um Lösungen zu finden für die Parkplätze. Aber jetzt von vornherein zu sagen, wir bauen das so nicht, sondern wir richten uns wieder danach aus, wie wir die Stadt möglichst nach Parkplätzen planen, das kann ich so nicht verstehen und das finde ich auch anhand der Diskussion, die wir heute hier schon geführt haben, nicht der richtige Weg.

Deswegen würde ich es gut finden, wenn wir tatsächlich den ersten Schritt machen. Wir sind ja nun alle sensibilisiert, was die Parkplätze angeht. Also Frau Beßler hat ja alle angeschrieben, Herr Streckenbach hat jetzt nochmal einen Änderungsantrag eingebracht. Aber dass man jetzt sagt, solange das nicht geklärt ist, was mit den fehlenden Parkplätzen ist, fangen wir jetzt nicht an, das Stadtbahnprogramm weiter zu planen, nein, das tut mir leid, aber irgendwann – das wird Herr Krüger besser wissen als ich – verfallen uns die Fördermittel. Und wir sind jetzt schon in einigen Punkten verspätet, was das angeht und ich bitte wirklich darum, dass wir jetzt nicht noch weiter zu Verzögerungen kommen.

Das war so das Wichtigste, was ich sagen wollte. Es steht noch ein bisschen mehr hier, aber das spare ich mir jetzt alles.

Herr Feigl

Gut, ich bin am Ende der Rednerliste, die ich jetzt hier gemacht habe.

Ich hatte angekündigt, dass ich jetzt den Vertagungsantrag stelle. Ich möchte nochmal einen Aspekt mit einwerfen, um den zu begründen.

Wir sind bei einem Projekt, wo es um das Stadtbahnprogramm geht. Das heißt also, wir machen den Gestaltungsbeschluss, der wird im Stadtrat verabschiedet, und dann geht sozusagen die Verantwortung an die HAVAG als Vorhabenträger über. Das heißt also, das ist quasi das letzte Mal, dass wir als Rat damit befassen werden. Das heißt also, wenn wir Änderungsbedarf an dieser Vorlage haben, und den sehe ich durchaus, dann müssen wir den sozusagen in dieser Planungsphase jetzt mit einbringen. Ansonsten ist der Zug abgefahren und das ist für mich ein hauptsächlich Argument dafür, Ihnen vorzuschlagen, die Vorlage bis zur nächsten Runde nochmal zu vertagen.

Zwischenrufe

Herr Feigl

Die zweite Fürsprache. Möchtest du noch eine Gegenrede?

Zwischenrufe

Herr Feigl

Gut. Ich frage noch, ob es dazu eine Gegenrede gibt zu dem Vertagungsantrag. Das sehe ich nicht. Dann würde ich gerne das abstimmen lassen. Ich frage zunächst die sachkundigen Einwohner.

Zwischenrufe

Herr Feigl

Danke, dass Sie mich an der Stelle korrigieren. Dann machen wir das so. Also ich frage die Stadträtinnen und Stadträte. Wer ist für die Vertagung? Den bitte ich jetzt um das Handzeichen. Vier. Die Gegenstimmen? Fünf. Und die Stimmenthaltungen? Zwei Stimmenthaltungen. Damit kommen wir nicht zu einer Vertagung.

Und dann frage ich jetzt in die Runde, wer möchte noch zu dem Antrag sprechen? Gibt es noch Wortmeldungen? Herr Krüger möchte nochmal sagen, bitte sehr.

Herr Krüger

Ich will Sie ja nicht zwingen. Sie haben eine Verantwortung als Stadtrat. Aber wir haben uns damals die Frage gestellt: Wir bauen eine Verkehrsanlage für die nächsten 30 bis 40 Jahre und da muss man sich jetzt selber ins Gewissen reden. Auch ich bin Autofahrer, ich nutze aber auch den ÖPNV, ist klar.

Wie soll Halle in 30, 40 Jahren aussehen, wie soll die Trasse dort aussehen? Die Diskussionen werden wir wieder führen in der Damaschkestraße, in der Volgelweide. Und ich plädiere einfach an die Vernunft. Wir können natürlich und wollen auch keinen zwingen, das Auto stehen zu lassen. Wir würden uns aber freuen, wenn mehr den ÖPNV nutzen, dann wird auch der ÖPNV ausgebaut. Es gibt jetzt das Neun-Euro-Ticket. Das ist ein Schritt in die Richtung, was die Bundesregierung bringt. Und ich hoffe, dass die Kommunen auch weiter profitieren von dem Geld des Bundes, weil sonst können wir den ÖPNV in dieser Qualität auch nicht ausbauen. Dankeschön.

Herr Feigl

Danke. Herr Schied nochmal? Danke für das Zurückziehen. Ich glaube, wir haben eine lange Debatte geführt zu diesem Thema. Dann lasse ich zunächst den Änderungsantrag der CDU abstimmen. An dieser Stelle ist eine Einzelpunktabstimmung gefordert worden. Darf ich bitte noch ein bisschen um Konzentration bitten?

Also, jetzt liegt mir auch der Änderungsantrag der CDU vor. Ich trage noch einmal vor: Der erste Punkt lautet „Als Vorzugsvarianten werden im nördlichen Abschnitt A die Variante 1a (Radfahrstreifen und Parkstreifen Ostseite), im mittleren Abschnitt B die Variante 1f und im südlichen Abschnitt C die Variante 1a bestätigt.“

Zweitens: „Die Verwaltung prüft in der weiteren Planung den Erhalt zusätzlicher PKW-Stellplätze in den Abschnitten A und C.“

Dann lasse ich zunächst den Punkt eins abstimmen. Die sachkundigen Einwohner: Wer kann dem Änderungsantrag zustimmen? Den bitte ich jetzt um das Handzeichen. Einer. Die Gegenstimmen? Vier dagegen. Und die Stimmenthaltungen? Dann wäre das mehrheitlich abgelehnt.

Dann frage ich Stadträtinnen und Stadträte: Wer kann diesem ersten Punkt zustimmen? Den bitte ich jetzt um das Handzeichen. Vier. Die Gegenstimmen? Das zähle ich nicht, das ist eine Mehrheit. Und die Stimmenthaltungen? Dann wäre der erste Punkt abgelehnt.

Und der zweite Punkt, die sachkundigen Einwohner. Wer dem zweiten Punkt zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. Zwei. Die Gegenstimmen? Drei. Stimmenthaltungen? Dann wäre das mehrheitlich abgelehnt.

Und die Stadträtinnen und Stadträte: Wer kann dem zweiten Punkt zustimmen, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. Fünf. Die Gegenstimmen? Sechs. Habe ich richtig gezählt? Sieben. Nochmal die Gegenstimmen, einfach nochmal die Hand heben. Sechs zähle ich. Tut nichts zur Sache, ist trotzdem abgelehnt.

Und dann kommen wir zur Vorlage der Verwaltung.

Ich frage die sachkundigen Einwohner: Wer kann der Verwaltungsvorlage in der jetzigen Form zustimmen, den ich um das Handzeichen. Vier. Die Gegenstimmen? Eine Gegenstimme. Und die Stimmenthaltungen. Das wäre mehrheitlich zugestimmt.

Ich frage die Stadträtinnen und Stadträte: Wer kann der Verwaltungsvorlage zustimmen, den bitte ich um das Handzeichen. Sechs. Die Gegenstimmen? Vier Gegenstimmen und ich enthalte mich. Dann wäre der Verwaltungsvorlage mehrheitlich zugestimmt.

– Ende des Wortprotokolls –

**zu 4.4.1 Änderungsantrag der CDU-Fraktion zum Stadtbahnprogramm Halle, Elsa-Brändström-Straße - Variantenbeschluss
Vorlage: VII/2022/04075**

Abstimmungsergebnis:

Einzelpunktabstimmung

Abstimmungsergebnis SKE:

Punkt 1: mehrheitlich abgelehnt
(1 Ja / 4 Nein / 0 Enthaltungen)

Punkt 2: mehrheitlich abgelehnt
(2 Ja / 3 Nein / 0 Enthaltungen)

Abstimmungsergebnis SR:

Punkt 1: mehrheitlich abgelehnt
(4 Ja / 7 Nein / 0 Enthaltungen)

Punkt 2: mehrheitlich abgelehnt
(5 Ja / 6 Nein / 0 Enthaltungen)

Beschlussvorschlag:

~~Die Vorzugsvariante der Vorplanung zum Ausbau der Elsa-Brändström-Straße einschließlich der Gestaltungsprinzipien wird als Grundlage für die weitere Planung bestätigt.~~

1. Als Vorzugsvarianten werden im nördlichen Abschnitt A die Variante 1a (Radfahrstreifen und Parkstreifen Ostseite), im mittleren Abschnitt B die Variante 1f und im südlichen Abschnitt C die Variante 1a bestätigt.

2. Die Verwaltung prüft in der weiteren Planung den Erhalt zusätzlicher PKW-Stellplätze in den Abschnitten A und C.

zu 4.4 **Stadtbahnprogramm Halle, Elsa-Brändström-Straße - Variantenbeschluss**
Vorlage: VII/2021/03498

Abstimmungsergebnis SKE: **mehrheitlich zugestimmt**
(4 Ja / 1 Nein / 0 Enthaltungen)

Abstimmungsergebnis SR: **mehrheitlich zugestimmt**
(6 Ja / 4 Nein / 1 Enthaltung)

Beschlussempfehlung:

Die Vorzugsvariante der Vorplanung zum Ausbau der Elsa-Brändström-Straße einschließlich der Gestaltungsprinzipien wird als Grundlage für die weitere Planung bestätigt.

zu 5 **Anträge von Fraktionen und Stadträten**

zu 5.1 **Antrag der Fraktion MitBürger & Die PARTEI zur Auslobung eines
Architekturpreises durch die Stadt Halle (Saale)**
Vorlage: VII/2022/03678

Herr Hartwig informierte darüber, dass er sich im Mitwirkungsverbot befindet und nicht an der Diskussion sowie der Abstimmung teilnimmt.

Frau Winkler brachte den Antrag der Fraktion MitBürger & Die PARTEI ein und erklärte, dass dieser in einen Prüfantrag umgewandelt wurde, und bat um Zustimmung.

Herr Rebenstorf sagte, dass die Stadtverwaltung den Prüfantrag annimmt.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gab, bat **Herr Feigl** um Abstimmung des Antrages.

Abstimmungsergebnis SKE: **zugestimmt nach Änderungen**
(4 Ja / 0 Nein / 0 Enthaltungen)

Abstimmungsergebnis SR: **zugestimmt nach Änderungen**
(10 Ja / 1 Nein / 0 Enthaltungen)

Beschlussempfehlung:

1. **Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Auslobung eines Architekturpreises der Stadt Halle (Saale) zu prüfen** ~~Die Stadt Halle (Saale) lobt einen Architekturpreis aus, der erstmals im Jahr 2023 und in Folge alle drei Jahre verliehen werden soll.~~
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, **ggf.** eine Richtlinie sowie eine Kostenübersicht zu erarbeiten, die dem Stadtrat im ~~September~~ **November** 2022 vorgelegt werden.
3. Es wird angeregt, dass der Architekturkreis Halle e.V. sowie der Arbeitskreis Innenstadt e.V. beratend in die Ausarbeitung des Preises einbezogen werden.
4. Die Stadtverwaltung wird gebeten, **ggf.** Sponsoring für den Preis einzuwerben und entsprechende Vereinbarungen abzuschließen.

zu 6 **Mitteilungen**

zu 6.1 **Information zur Planung "Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Salzmünder Straße und Heidestraße zwischen Dörlau und Nietleben"** **Vorlage: VII/2022/03958**

Die Mitteilung wurde in Session hinterlegt und zur Kenntnis genommen. Der Tagesordnungspunkt wurde gemeinsam mit TOP 4.3 behandelt.

zu 6.2 **Information zu Steinschüttungen - HW 198 Ufersicherung**

Herr Schütke informierte anhand einer Präsentation zum aktuellen Sachstand in Bezug auf das Verfahren zu den Steinschüttungen.

Die Präsentation wurde in Session hinterlegt.

Herr Feigl bat darum, die Mitteilung auch im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Ordnung zu geben.

Herr Schütke sagte dies zu.

Herr Rebenstorf sagte, dass ein Delta zwischen dem Inhalt des Stadtratsbeschlusses und dem Inhalt der Beauftragung der ausführenden Firma besteht. Dazu müssen noch einmal Abstimmungen erfolgen.

In der vergangenen Woche wurde die Kommunalaufsicht um Einschätzung gebeten, ob gegen den zuletzt gefassten Stadtratsbeschluss Widerspruch eingelegt werden soll. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass durch den gefassten Beschluss eine Nachteiligkeit für die Stadt entsteht, sodass die Stadtverwaltung – vertreten durch Herrn Bürgermeister Geier – gegen den Stadtratsbeschluss Widerspruch eingelegt hat. Dieser ist der Stadtratsvorsitzenden heute zugegangen und wird in der Sitzung des Stadtrates am 25.05. beraten.

Herr Schied fragte, ob sich die Differenz bei den Flächen ergibt, die nicht von der gerichtlichen Entscheidung betroffen sind.

Herr Rebenstorf bestätigte dies und sagte, dass an dieser Stelle eine Nachteiligkeit für die Stadtverwaltung entsteht, weil im Nachgang ohne Gerichtsbeschluss in das bestehende Vertragsverhältnis mit der Firma eingegriffen wird.

zu 7 **Anfragen von Fraktionen und Stadträten**

zu 7.1 **Anfrage der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zum Parkproblem in der Blumenstraße** **Vorlage: VII/2022/03972**

Die Antwort der Verwaltung wurde in Session hinterlegt und zur Kenntnis genommen.

zu 7.2 **Herr Streckenbach zum Konzept Anwohnerparken Johannesviertel**

Herr Streckenbach fragte, wann das Konzept zum Einwohnerparken im Johannesviertel vorgestellt wird.

Herr Rebenstorf sagte dies für die Sitzung des Planungsausschusses am 07.06.2022 zu.

zu 7.3 **Herr Streckenbach zum Stadtbahnprogramm Halle, Elsa-Brändström-Straße - Variantenbeschluss**

Herr Streckenbach fragte, ob seine Anfragen unter TOP 4.4 schriftlich beantwortet werden.

Herr Rebenstorf sagte dies zu.

zu 7.4 **Herr Streckenbach zu Steinschüttungen**

Herr Streckenbach bezog sich auf die beschädigten Uferbereiche in Planena, die zum Teil im FFH-Gebiet liegen, und fragte, wie damit umgegangen werden soll.

Herr Schülke sagte, dass bereits erste Gespräche mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung geführt wurden. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf wird seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nicht gesehen. Es ist geplant, den Abschnitt nochmals zu untersuchen und eine Vorprüfung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen, um zu sehen, ob es dort angesichts der Notwendigkeit noch Gestaltungsspielräume gibt. Wenn eine erhebliche Beeinträchtigung durch eine technische Maßnahme vermutet wird, muss dies ebenfalls abgewogen und mit der Unteren Naturschutzbehörde sowie der Unteren Wasserbehörde abgestimmt werden.

zu 7.5 **Herr Streckenbach zur Parkraumproblematik**

Herr Streckenbach bat die Stadtverwaltung um Bewertung der unterschiedlichen Herangehensweise in Bezug auf die Parkraumproblematik, da einerseits Beschlüsse gefasst werden, bei deren Umsetzung öffentlicher Parkraum verloren geht, und andererseits Anfragen von Fraktionen und Stadträten zur besorgniserregenden Parkraumproblematik bestehen.

Herr Rebenstorf sagte, dass es sich hierbei um Einzelfallentscheidungen handelt, die entsprechend betrachtet werden müssen, und auf deren Basis die Stadtverwaltung eine Einschätzung gibt.

zu 7.6 Frau Dr. Kreutzfeldt zur Platzierung von Solaranlagen im Bereich denkmalgeschützter Dächer

Frau Dr. Kreutzfeldt sagte, dass die Platzierung von Solaranlagen im Bereich denkmalgeschützter Dächer durch die Denkmalschutzbehörde meist ablehnt wird. Sie bat um eine verbindliche Aussage der Stadtverwaltung zum Umgang mit dieser Thematik.

Herr Rebenstorf sagte, dass der Bereich des Denkmalschutzes den übertragenen Wirkungskreis betrifft und die Untere Denkmalschutzbehörde im Einzelfall entsprechende Anträge bezüglich des Eingriffes prüft. Wenn es um einen erheblichen Eingriff geht, wird in der Regel das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie als Obere Denkmalschutzbehörde mit einbezogen, um sicherzugehen, dass entsprechend der Landesgesetzgebung rechtssichere Entscheidungen getroffen werden.

zu 7.7 Herr Dr. Ernst zur Errichtung von Ersatzparkplätzen an der Turnhalle am Steg

Herr Dr. Ernst bezog sich auf die Errichtung von Ersatzparkplätzen an der Turnhalle am Steg. Seitens der Fraktion wurde in den vergangenen Jahren bereits angefragt, für den Bereich der Langen Straße und in der Sackgasse Steg Parkplätze zu errichten, u. a. Kurzzeitparkplätze für die Kindertagesstätte. Gemäß Aussage der Verwaltung sollte dies nach der Maßnahme Glauchaer Platz erfolgen. Er bat um Information zum aktuellen Sachstand.

Herr Rebenstorf sagte, dass es sich dabei nicht um öffentliche Stellplätze handelt, sondern diese mit dem Bauvorhaben zusammenhängen. Er sagte eine Prüfung und schriftliche Beantwortung zu.

zu 7.8 Herr Sommer zu einem Grundstück in der Trothaer Straße

Herr Sommer bezog sich auf ein Grundstück in der Trothaer Straße 75 und fragte, ob in dem Wohn- und Geschäftshaus die Ansiedelung eines Lebensmittelmarktes geplant ist.

Herr Rebenstorf sagte eine schriftliche Beantwortung zu.

zu 7.9 Herr Feigl zum Bauvorhaben in der Saalwerder Straße 5

Herr Feigl bezog sich auf ein Bauvorhaben in der Saalwerder Straße 5 und fragte, ob es dazu eine Bauvoranfrage gibt, ob nach § 34 BauGB gebaut wird und ob bereits eine Baugenehmigung vorbereitet wird.

Herr Rebenstorf sagte eine schriftliche Beantwortung zu.

zu 7.10 Herr Schied zum Bebauungsplan Nr. 212 Gewerbegebiet Europachaussee - Diemitz

Herr Schied bezog sich auf den Bebauungsplan Nr. 212 Gewerbegebiet Europachaussee – Diemitz und fragte in Bezug auf den Einzelhandel, ob es Überlegungen gibt, dort mit einer Veränderungssperre vorzugehen.

Herr Rebenstorf sagte, dass es zahlreiche unspezifische Anfragen dazu gab, was man an diesem Standort realisieren kann. Zur vertieften Nutzung wurde noch nichts festgelegt, da die Erschließung nicht vollumfänglich geklärt ist. Mit dem B-Plan-Verfahren soll dafür der Weg geebnet werden.

zu 8 Anregungen

zu 8.1 Herr Feigl zu Flächenpotenzialen für Gewerbegebiete

Herr Feigl bezog sich auf Flächenpotenziale für Gewerbe innerhalb der Stadt und regte an, eine Übersicht über mögliche Angebotsflächen und Flächen, die vermittelt werden, in einer der nächsten Sitzungen mit Hilfe der Wirtschaftsförderung vorzustellen.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gab, beendete **Herr Feigl** die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten und bat um Herstellung der Nichtöffentlichkeit.

Für die Richtigkeit:

Christian Feigl
Ausschussvorsitzender

Christin Blaßfeld
Stellvertretende Protokollführerin