



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

**der öffentlichen/nicht öffentlichen außerplanmäßige Sitzung des
Ausschusses für Planungsangelegenheiten am 29.08.2023**

öffentlich

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

Zeit: 17:02 Uhr bis 19:35 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)
Johannes Streckenbach	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Dr. Ulrike Wünscher	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Dr. Annette Kreuzfeldt	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Martin Sehrndt	AfD-Stadtratsfraktion Halle
Yvonne Winkler	Fraktion MitBürger
Dr. Martin Ernst	Fraktion Hauptsache Halle, Teilnahme ab 17:04 Uhr
Eric Eigendorf	SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale)
Herr Klaus E. Hänsel	Fraktion Freie Demokraten im Stadtrat von Halle (Saale)
Thomas Schied	Fraktion Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig
Helge Dreher	Sachkundiger Einwohner
Christian Hartwig	Sachkundiger Einwohner
Ingo Kautz	Sachkundiger Einwohner
Manfred Sommer	Sachkundiger Einwohner
Andreas Kloevekorn	Sachkundiger Einwohner

Verwaltung

René Rebenstorf	Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt
Dörthe Riedel	Referentin des Geschäftsbereichs II
Nico Schröter	Leiter Fachbereich Städtebau u. Bauordnung
Christiane Lütgert	Leiterin Abteilung Stadterneuerung/Förderung/Finanzen
Katja Herrmann	Leiterin Team Verkehrsplanung / Stadtbahn
Sarah Lange	Stellvertretende Protokollführerin

Entschuldigt fehlten:

Herr Dirk Gernhardt	Sachkundiger Einwohner
Jason Koch	Sachkundiger Einwohner
Ingo Kresse	Sachkundiger Einwohner
Michael Sprung	Sachkundiger Einwohner

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

Die öffentliche außerplanmäßige Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten wurde von **Herrn Feigl** eröffnet. Er stellte die Ordnungsmäßigkeit der Einladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

zu 2 Feststellung der Tagesordnung

Herr Feigl wies auf folgende Änderungen und Ergänzungen hin:

TOP 5.1

Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation -
Grundsatzbeschluss zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz

- **Beschlussvorschlag + Sachdarstellung geändert, Anlage 1a ergänzt**
- **hierzu liegt ein Änderungsantrag des Stadtrates Herrn Feigl vor**
- **Behandlung unter TOP 5.1.1**

Es gab keine weiteren Wortmeldungen, sodass **Herr Feigl** um Abstimmung der geänderten Tagesordnung bat.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Somit wurde folgende geänderte Tagesordnung festgestellt:

3. Einwohnerfragestunde
4. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift
 - 4.1. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 13.06.2023
 - 4.2. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 22.06.2023
5. Beschlussvorlagen
 - 5.1. Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation - Grundsatzbeschluss zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz
Vorlage: VII/2023/05851
 - 5.1.1. Änderungsantrag des Stadtrates Christian Feigl zur Beschlussvorlage "Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation - Grundsatzbeschluss zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz" (VII/2023/05851)
Vorlage: VII/2023/06123

6. Anträge von Fraktionen und Stadträten
7. Mitteilungen
8. Anfragen von Fraktionen und Stadträten
- 8.1. Anfrage der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Auswertung des STADTRADELNS 2022
Vorlage: VII/2023/06033
- 8.2. Anfrage der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zur Nahversorgung in Heide-Süd
Vorlage: VII/2023/06027
9. Anregungen
10. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift
- 10.1. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 13.06.2023
- 10.2. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 22.06.2023
11. Beschlussvorlagen
12. Anträge von Fraktionen und Stadträten
13. Mitteilungen
14. Anfragen von Fraktionen und Stadträten
15. Anregungen

zu 3 Einwohnerfragestunde

Es gab keine Einwohnerfragen.

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

zu 4.1 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 13.06.2023

zu 4.2 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 22.06.2023

Es wurden keine Einwendungen zu den öffentlichen Niederschriften vom 13. Juni 2023 und 22. Juni 2023 eingereicht, sodass diese durch die Ausschussmitglieder bestätigt wurden.

Abstimmungsergebnis: bestätigt

zu 5 Beschlussvorlagen

**zu 5.1 Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation - Grundsatzbeschluss zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz
Vorlage: VII/2023/05851**

**zu 5.1.1 Änderungsantrag des Stadtrates Christian Feigl zur Beschlussvorlage "Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation - Grundsatzbeschluss zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz" (VII/2023/05851)
Vorlage: VII/2023/06123**

Auf Antrag des Stadtrates Herrn Eigendorf wurde zu diesem Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Feigl

Und dann kommen wir zu dem Tagesordnungspunkt 5, Beschlussvorlagen, 5.1 Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation – Grundsatzbeschluss und so weiter und so fort. Es wird Herr Rebenstorf zunächst einführen und dann... Bitte sehr. Frau Lütgert, denke ich mal.

Herr Rebenstorf

Genau. Herr Feigl, meine sehr geehrten Damen und Herren. Auch von mir ein Hallo in die Runde. Ich werde ein paar einleitende Worte sagen und danach teilen wir uns da rein. Frau Lütgert seitens Stadtplanung wird dann vertieft nochmal die Beschlussvorlage vorstellen. Frau Herrmann von der Verkehrsplanung steht auch für einen kleinen Vortrag zur Verfügung, um nochmal Verkehrszusammenhänge zu erklären. Unabhängig davon haben wir seit dem Zuschlag für das Zukunftszentrum, was nun auch schon ein reichliches halbes Jahr her ist, die Zeit genutzt für intensive Gespräche mit dem künftigen Bauherrn. Nochmal auch für die Öffentlichkeit: Bauherr ist nicht die Stadt Halle, sondern der Bund / die Bundesregierung, vertreten durch das Bundesbauministerium, beziehungsweise für den Nutzer das

Bundeskanzleramt. Ich kann Ihnen auch nochmal bestätigen, dass wir sehr kollegiale Gespräche mit den Kolleginnen und Kollegen, sowohl aus dem Kanzleramt, als auch aus dem Bundesbauministerium geführt haben. Es ist eine konstruktive Zusammenarbeit, die auf Augenhöhe stattfindet, wo sehr viel an Input auch vom künftigen Bauherren gekommen ist. Die Hinweise, die die Jury gegeben hat, wo man am Anfang nicht ganz so glücklich war mit der Randlage in Richtung Bahn, aber man sich dann doch letztendlich von uns hat überzeugen lassen, dass die Stadt Halle im Allgemeinen und der Riebeckplatz im Besonderen, gerade vor dem Hintergrund des Themas der Transformation, nicht nur die Transformationsgeschichte, die die Stadt Halle durchgemacht hat, sondern auch der Riebeckplatz, so wie er sich darstellt, in den Jahrzehnten sich immer wieder stark verändert hat und heute sich in einem Städtebaumodell mit dieser Überdominanz des Verkehrs, ohne jetzt konkret auf eine Verkehrsart eingehen zu wollen, sicherlich auch in den nächsten Jahren auch ohne den Nutzer Zukunftszentrum nochmal massiv verändern werden müsste, oder sich selber verändern muss.

Aber das Zukunftszentrum ermöglicht uns allen, relativ konzentriert in einer Aktion Veränderungen am Riebeckplatz nochmal vorzunehmen, die mehr Städtebau an der Stelle, Städtebau im Sinne der europäischen Stadt ermöglichen wird. Die Blockrandbebauung, die klare Zuordnung der öffentlichen und privaten Räume, die Qualität der Freiflächen/ der Grünflächen, die Verbesserung der Wegebeziehungen, insbesondere für Fußgänger*Innen und Radfahrer. Radfahrende an der Stelle, denn ja es ist richtig, es ist sehr stark aus der Dominanz des individuellen Verkehrs des Autos in den 60er Jahren, als Kind seiner Zeit gedacht und entwickelt worden. Und die wenigsten von uns haben jetzt das Alter, noch erlebt zu haben, wie es vor dieser massiven Umgestaltung war, wie die Wegebeziehung aus der Altstadt heraus tatsächlich zum Hauptbahnhof funktioniert hat. All das ist unter diesem Verkehrsbauwerk nur noch rudimentär erkennbar und hier bietet sich eben die Chance, gerade diese enormen Defizite, die es dort noch gibt im Bereich für Fußgänger und Radfahrer in den Griff zu bekommen, die Grünflächen, die Qualität überhaupt der Grünflächen herauszuarbeiten und zu erkennen.

Und wichtig war auch in den Gesprächen, die wir mit dem Bund geführt haben, dass wir nicht alles infrage stellen, was dort in den letzten Jahrzehnten, also insbesondere vor 15 Jahren mit der Neuordnung des Straßenbahnverkehrs geschaffen wurde, infrage stellen, sondern zur Transformation gehört auch, das, was da ist, zu akzeptieren, weiterzuentwickeln und zu nutzen und die Defizite aufzuzeigen und entsprechende Lösungsansätze. Und einen dieser Lösungsansätze präsentieren wir Ihnen mit der Beschlussvorlage heute. Es gibt immer viele Wege, die nach Rom, in dem Fall viele Wege, die zum Riebeckplatz führen. Lassen Sie uns gemeinsam diesen Weg bestreiten, nicht zerstreiten, sondern bestreiten, nach der optimalen Lösung zu suchen. Es geht darum, diesen Ausschuss heute hier auch möglichst diplomatisch, möglichst sach- und fachorientiert zu gestalten. Die Verwaltung wird Sie unterstützen, Fragen/ Hinweise noch mit auf den Weg geben, wenn wir dann nachher in die Details einsteigen und das soll es gewesen sein, für mich, für den Anfang und ich würde jetzt an Frau Lütgert abgeben und frage ganz kurz: Frau Lütgert, brauchen Sie das Ding zum Weiterschalten, oder sagen Sie für mich dann immer weiter? Dann ist gut, dann übernehme ich die Aufgabe. Dann Frau Lütgert, bitte. Und Sie tauschen sich, wenn es so weit ist, mit Frau Herrmann dann. Okay.

Frau Lütgert

Ja, auch von meiner Seite guten Tag und vielen Dank, dass wir Ihnen die Vorlage vorstellen können heute. Wir haben eine kurze Präsentation vorbereitet, Frau Herrmann vom Fachbereich Mobilität. Und ich fange mal mit der Ausgangslage an, allerdings nur kurz, weil wir das in der Vorlage ja doch auch ausreichend erläutert haben.

Ausgangssituation für die Bewerbung ist das städtebauliche Strukturkonzept und ich bin überzeugt davon, dass wir, wenn wir nicht diesen Prozess 2014 mit dem Leitbild und dann der Zusammenarbeit mit dem Begleitgremium mit dem städtebaulichen Strukturkonzept gehabt hätten, dann wäre unsere Bewerbung für das Zukunftszentrum nicht erfolgreich gewesen. Denn wir konnten darstellen, dass wir uns in einem Prozess befinden, den wir als Stadt nicht für das Zukunftszentrum gestartet haben, gerade was jetzt diese städtebauliche Situation betrifft, sondern wo wir eine Entwicklung für diese Bewerbungsphase gestoppt haben, um eine Chance zu nutzen, die bis zu diesem Zeitpunkt für die Entwicklung des Riebeckplatzes doch nicht in greifbarer Nähe schien. Wir hätten, wenn wir den Zuschlag nicht bekommen hätten, weitergemacht wie davor. Wir hätten Investoren gesucht, in der Regel für Bürogebäude. Wir hätten gehofft, dass diese Hotelnutzung im Bereich Südost sich trotz der mit der Coronasituation eingetretenen Schwierigkeiten entwickeln lässt und haben jetzt durch den Zuschlag für das Zukunftszentrum die Möglichkeit auf einmal am Riebeckplatz doch auch nochmal in Dimensionen denken zu können, die uns zu keinem Zeitpunkt vorher tatsächlich möglich waren und auch nicht in den Kopf kamen, muss ich ganz ehrlich sagen.

Weiter bitte. Wir haben die Standortentscheidung nicht einfach so hinnehmen wollen und zum Abarbeiten übergehen wollen. Wir hatten bei uns im Fachbereich, nach der überaus freudigen Feierzeit gesagt, wir müssen die Gelegenheit nutzen, diese Chance zumindest für die ein oder andere Überlegung, die wir anstellen sollten, zu nutzen, denn das ist für die nächsten Jahre die letzte Gelegenheit, denn da ist es schon klar, das Zukunftszentrum wird sowohl als Architektur, wie auch als Nutzung ein Meilenstein am Riebeckplatz setzen, der natürlich dann auch schwierig macht mit künftigen Grundsatzentscheidungen nochmal alles infrage zu stellen. Und haben dann uns unter folgenden Prämissen damit befasst. Wir haben nie vorgehabt, das Strukturkonzept infrage zu stellen in Gänze. Es war immer klar, dass die Leistungsfähigkeit des Riebeckplatzes erhalten bleiben soll. Wir hatten schon mit dem Strukturkonzept und dem Leitbild das Ziel, die Mobilitätsarten gleichberechtigt am Riebeckplatz zu organisieren. Wir wollen die Transformation gemeinsam gestalten, das war das Motto der Bewerbung und das ist uns insgesamt sehr wichtig. Das Ganze muss zeitlich umsetzbar sein, insofern wird man auch bei dieser ganzen Transformationsthematik in Schichten denken müssen. Es muss finanziell machbar sein, das merken Sie daran, dass die Vorlage unter einem Vorbehalt steht. Wir haben ein Spezialthema am Riebeckplatz, das uns seit dem Leitbild beschäftigt, nämlich der Trassenerhalt, beziehungsweise die Trassenlagen der Leitungen, die umverlegt werden müssen und das ist kein unwesentlicher Kostenpunkt. Und es war wichtig, dass wir mit Vorschlägen, die wir jetzt untersuchen, nicht zukünftige Entwicklungen verbauen dürfen, denn gerade dieses Thema Mobilität und Verkehr ist ja doch ein Thema, wo sich in den kommenden Jahren auch Entwicklungen noch ergeben können, auf die man reagieren muss.

Bitte weiter. Wir haben Ihnen hier die beiden Überlegungen Strukturausgangssituation/ Strukturkonzept und das neue, die neue Visualisierung will ich es mal nennen, zusammen in der Schau dargestellt. Die wesentliche Änderung besteht darin, dass wir die Volkmannstraße stadtauswärts an die Bahn ranlegen wollen, dort wo momentan der Parkplatz Volkmannstraße ist und damit Verkehr zu Verkehr legen, Lärm zu Lärm legen. Das ist etwas, was sich insgesamt nicht nur für die Entwicklung des Zukunftszentrums, sondern auch für weitere Bauvorhaben durchaus günstig auswirken wird. Wir erhalten dadurch ein größeres Baufeld in der Mitte und es gelingt uns dadurch auch den inzwischen doch nicht unerheblichen Baumbestand in der Mitte, den man momentan nicht so wirklich wahrnimmt, weil das eher so als Verkehrsgrün in Erscheinung tritt, doch auch zu erhalten.

Wir brauchen diesen Plan aktuell vor allem deshalb so dringend, weil wir den als Vorlage in den Architekturwettbewerb einspielen können. Wir haben... Der Bund plant einen zweiphasigen internationalen Architekturwettbewerb für das Zukunftszentrum und die erste Phase wird auch stadträumliche Betrachtungen beinhalten. Da ist es uns sehr wichtig, dass diese stadträumlichen Betrachtungen, die wir den Architekturbüros als Aufgabe mitgeben, keine grundsätzlichen städtebaulichen Überlegungen, die dann wiederum das Strukturkonzept gegebenenfalls infrage stellen sind, sondern dass es uns um einzelne Themen, die gestalterisch und stadträumlich wichtig sind für die Anbindung und auch für die Architektur des Zukunftszentrums, dass wir die einspielen in die Aufgabenstellung und da aber auch immer im Blick behalten, was können wir als Stadt dann später auch umsetzen, denn das ist was, was natürlich in Anbetracht der Zeitschiene; 2028 soll das Gebäude fertig sein; schon wirklich sehr sportlich ist.

Nächste Folie. Das habe ich jetzt auch hier nochmal zusammengefasst. Die Vorbereitung Architekturwettbewerb Phase eins, die wir jetzt auch in Abstimmung mit den Kolleginnen und Kollegen vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, mit Kolleginnen, die sehr erfahren in der Umsetzung von Wettbewerben und Organisation von Wettbewerben sind, die solche großen Projekte, wie Botschaft in Israel und Humboldt-Forum, begleitet haben. Da können wir jetzt Inhalte einspielen und das sind jetzt im Wesentlichen vier Punkte, die wir dort für wichtig halten, zum einen die Gestaltung einer Grünfläche, eines Parks, in denen sich das Zukunftszentrum einbettet, eine Verbindung von Süd nach Nord, oder von Nord nach Süd für Fußgänger und Fahrradfahrer, anstelle der jetzt von Autos genutzten Brücken, eine Platzgestaltung anstelle der Rampen im Süden, die dann auch als so eine Art gestaltete große Verkehrsinsel die Anbindung zwischen Königsviertel und Hauptbahnhof Westeingang ermöglicht. Diese Anbindung ermöglicht aber auch die Verbindung zwischen Westeingang und Zukunftszentrum über diese Fuß- und Radwegebrücke. Und als weiteres wichtiges Thema für den Architekturwettbewerb - die Anbindung an die Altstadt. Das ist auch dem Bund sehr wichtig. Die Kolleginnen und Kollegen, die begrüßen gerade dieses Heranrücken des Baufeldes aus einer Seitenlage in die Mitte und damit auch näher an die Altstadt heran.

Nächstes. Wir haben hier so eine kurze Übersicht mal, wie sich das mit der Verkehrsführung im Norden gestalten soll und da gibt es natürlich ausführliche Verkehrsuntersuchungen, die in den letzten Monaten, mit Unterstützung von dem Büro VSC, die schon mehrfach sich auch am Riebeckplatz mit der Verkehrssituation, unter anderem für den Bebauungsplan 174.1 Riebeckplatz Ost befasst haben und diese Verkehrsuntersuchungen, die ist dann Anfang August fertig geworden und Frau Herrmann vom Fachbereich Mobilität wird mal ein paar Details rausgreifen, damit Sie auch nachvollziehen und erkennen können, wie tief wir da eingestiegen sind und wie qualifiziert auch diese ganzen Ergebnisse sind.

Frau Herrmann

Weiter. Meine Damen und Herren, nach dem Zuschlag zum Zukunftszentrum haben wir eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, die die Möglichkeit einer Neuordnung der Verkehrsanlagen zeigt und die dann damit auch gleich den Nachweis erbringt, dass das Ganze auch funktioniert. Wir haben hier einen konservativen Ansatz gewählt, was auch die Prognosezahlen angeht, also, zum einen ist in der Untersuchung eingeflossen die Analyse aus dem Jahr 2018. Das war sozusagen mehr oder weniger eine kurze Zeit nach der Eröffnung des letzten Stückes der Europachaussee, welches Ende 2018 eröffnet wurde. Und natürlich ist da diese Zeit auch geprägt, dass wir etliche Baustellen im Stadtgebiet hatte und diese Daten, die da eingepflegt wurden, die stammen aus dem Verkehrsmodell, was wir haben von der Stadt Halle.

Also, die Analysedaten wurden herangezogen und außerdem wurde noch eine Berechnung durchgeführt mit den Prognosedaten von 2040. Und wie gesagt, da wurde insofern ein konservativer Ansatz gewählt, dass zum einen von einer positiven Einwohnerentwicklung ausgegangen wird auf 253.000, dass davon ausgegangen wird, dass die 143 fertiggestellt ist und dass jetzt Auswirkungen vom Klimaschutz, insofern dass sich die KFZ-Nutzung deutlich reduziert, erstmal nicht mit eingerechnet wurde.

Wenn man dann in diesem Verkehrsmodell die Verkehrsmengen umlegt, dann stellt man fest, dass natürlich in erster Linie die Umverteilung der Verkehre, die dann nicht mehr über die Hochstraßenbrücken fließen, auf die Europachaussee verlagert werden, aber weitere Verlagerungen ins Nebennetz, wie zum Beispiel vielleicht Hansering oder sowas, das wurde also bewusst wieder rausgerechnet. Die sind da nicht drin. Also, die Verlagerungen sind tatsächlich nur auf großräumige Straßen und ansonsten ist es so gerechnet, dass der restliche Verkehr über den Riebeckplatz und die angrenzenden Knoten fließt.

Weiter bitte. Also, die verkehrlich bedeutsamste Maßnahme im Zuge dieser Errichtung des Zukunftszentrums ist also der Wegfall der Hochstraßenbrücken und das bedeutet, wie eben erwähnt, zum einen Verlagerungen auf die insbesondere auf die Europachaussee, aber eben auch an den angrenzenden Knoten veränderte Verkehrsbelastung und deswegen wurden diese auch mit einbezogen in die Untersuchungen. Also, die Untersuchung erstreckt sich in erster Linie natürlich auf den Riebeckplatz selbst, auf den Kreisverkehr, aber auch Richtung Norden, Magdeburger Straße, Delitzscher Straße, Hauptbahnhof und auch im Süden, wo eine Fußgängerquerung geplant ist

Weiter bitte. Das Ziel der Neuordnung der Verkehrsanlagen war es im Prinzip eine möglichst große zusammenhängende Fläche für das Zukunftszentrum zu schaffen, welche auch Richtung Stadtzentrum orientiert ist. Die verkehrliche Lösung sieht vorrangig eine Einbahnstraßenregelung um das Zukunftszentrum vor und das bedeutet, dass die Volkmannstraße auf den Bereich des jetzigen Volkmann-Parkplatzes gelegt wird und eine Fahrtrichtung Richtung Norden beinhaltet, eine mehrstreifige.

Dann gibt es diese Verbindungsspanne zwischen Volkmannstraße und Magdeburger Straße, die wird in diesem Fall als Einbahnstraße vorgesehen von Ost nach West und wird etwas nördlich verlegt, um dort noch die Fläche zu erweitern, zu vergrößern. In der Magdeburger Straße erfolgt eine Fahrstreifenreduzierung, das heißt, die Ausfahrt nach Norden ist nicht mehr möglich, sondern man fährt nur noch von Norden Richtung Süden und die andere Relation wird über die Volkmannstraße und die Verbindungsspanne geführt.

In der Berechnung wurden im Prinzip zwei Bewertungsfälle gegenübergestellt, zum einen der Nullfall, der beinhaltet im Prinzip den Wegfall der Hochstraßenbrücken ohne weitere Umgestaltung der Verkehrsanlagen, weil mit dem Zuschlag zum Zukunftszentrum wurde die Wegnahme der Hochstraßenbrücken zugesagt, deswegen ist das als Nullfall zugrunde gelegt. Und demgegenüber wird der Planfall gestellt, der sozusagen die Hochstraße ebenfalls wegnimmt und die Verkehrsanlage, wie gerade erläutert, neu ordnet. Die Verkehrsbelastung, wie ich schon erwähnt habe, die ergibt sich aus dem Verkehrsmodell der Stadt Halle für die Analyse 2020 und die Prognose 2040 und es wird die Spitzenstunde angesetzt, die hier zwischen 16 und 17 Uhr liegt.

Weiter bitte. Am Riebeckplatz selbst ist es so, dass es zwei Steuergeräte gibt, einmal ein nördliches, was die Zufahrt Magdeburger Straße und Delitzscher Straße steuert und dann ein südliches, was die Franckestraße und die Merseburger Straße Süd steuert. Beide sind miteinander koordiniert und im Prinzip ist es so ausgerichtet, dass im Normalfall für die Hauptbeziehung kein Halt im Kreisverkehr erforderlich ist. Derzeit ist es so, dass die Umlaufzeiten sehr kurz sind, mit 60 Sekunden. Es ist aber in diesem Koordinierungsrahmen

auch eine etwas längere Umlaufzeit mit 72 Sekunden hinterlegt.

Wenn man die Leistungsfähigkeit berechnet, dann kommt im Prinzip heraus als Ergebnis, dass ohne Anpassungen an den Verkehrsanlagen, also, wenn man das jetzt so betreibt wie bisher, dass dann der Knoten nicht leistungsfähig ist und das betrifft, also, sowohl jetzt den nördlichen Teil, als auch den südlichen Teil. Wenn man allerdings die Spuranpassungen vornimmt und die Umlaufzeit auf 72 Sekunden erhöht, dann kann man sowohl für Analysebedingungen, als auch für Prognosebedingungen eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden.

Nächste Folie. Ach so, kurz noch. Hier ist zu sehen die Veränderungen im nördlichen Bereich. Die betreffen im Prinzip eine dreistreifige Ausfahrt in die Volkmannstraße, in erster Linie.

Nächste Folie bitte. Es gelten die gleichen Aussagen, die ich eben getroffen habe, ohne Anpassung funktioniert es nicht. Mit Anpassungen, es ist so, dass auch hier eine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann. Hier sehen die Anpassungen folgendermaßen aus: Westen, also Richtung, also, aus der Franckestraße erfolgt eine dreistreifige Durchfahrt Richtung Norden Volkmannstraße. Das hat zur Folge, dass in der Delitzscher Straße nur noch ein Fahrstreifen Richtung Osten geführt wird. Und ja, die Zufahrt Magdeburger Straße bleibt erhalten, die ist auch weiterhin leistungsfähig, weil der freie Rechtsabbieger von Norden Richtung Westen/ B 80 eben ohne Signalisierung ausgeführt werden kann und die Zufahrt Richtung Norden erfolgt, wie erwähnt, über die Volkmannstraße.

Weiter bitte. Diese Anpassungen, die haben jetzt auch noch Auswirkungen auf den nördlichen Knoten. Hier sehen Sie den Knoten Magdeburger Straße/ Verbindungsspanne. Da ist es im Prinzip so, dass auch mit den neuen Verkehrsmengen, die sozusagen nicht mehr über die Hochstraße, sondern über das übrige Straßennetz fließen, auch im Bestand eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden kann. Allerdings ist es so, diese Veränderungen, die da dargestellt sind, die ergeben sich halt aus diesen Umgestaltungen auch am Riebeckplatz, das heißt, ich habe nur noch eine Zufahrt Richtung Süden und was vorher die Zufahrt Richtung Norden war, das könnte halt genutzt werden für die Anlage von regelkonformen Fuß- und Radwegen, oder auch für eine Allee, oder eine Baumreihe. Und die Verbindungsspanne, die von Osten kommt, die wird sozusagen bevorrechtigt Richtung Riebeckplatz geführt und dafür aus Richtung Norden, aus der Magdeburger Straße die Zufahrt untergeordnet. Durch die gefälligeren Radien der Kurven ist es möglich, dass wir dort auch noch eine Fußgängerquerung, oder eine Insel einbauen können, die für Fuß- und Radverkehr kurze und gute Querungsmöglichkeiten in alle Richtungen ermöglicht. Auch hier werden gute bis befriedigende Verkehrsqualitäten erreicht.

Nächste Folie bitte. Hier ist der Knotenpunkt auf der Ostseite dargestellt, das ist im Prinzip die Ausfahrt Volkmannstraße im Süden, die Zufahrt Volkmannstraße im Norden und die Verbindungsspanne. Durch diesen Verflechtungsbereich ist es so, dass der zukünftig signalisiert werden muss, der ist ja heutzutage nicht signalisiert und es ist im Prinzip so, dass da bei einer Umlaufzeit von 72 Sekunden, wie am Riebeckplatz auch, dass dort eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird. Zudem ist es möglich, da auch noch eine Fußgängerquerung einzurichten, die das Zukunftszentrum mit einem optionalen Parkhaus nördlich der Verbindungsspanne verbindet.

Nächste Folie bitte. Also, als Fazit ist im Prinzip zu sagen, dass bei einer Wegnahme der Hochstraßenbrücken die Knoten ohne Anpassungen der Verkehrsanlagen nicht leistungsfähig sind. Allerdings ist es so, dass durch die Anpassung von den Fahrstreifen, durch zusätzliche Fahrstreifen Richtung Norden, dass da eine gute Verkehrsqualität, oder zumindest ausreichend erreicht werden kann. Sie sehen das im Prinzip, ist es da gegenübergestellt für jeden Knotenpunkt. Einmal mit 60 Sekunden Umlaufzeit, gegenüber

den von 72 und Sie sehen, dass man da deutliche Verbesserungen erzielen kann und dass sich da die Verkehrsqualitäten der einzelnen Zufahrten zwischen A, das heißt sehr gut, bis E, oder nur bis D sozusagen mit Wartezeiten abwickeln lassen können.

Frau Lütgert

Bevor ich jetzt noch etwas zu den Radwege- und Fußwegeverbindungen, die sich jetzt ergeben, sage, vielleicht nochmal kurz ein Hinweis zu diesem Thema Brücken. Wir haben das schon 2014 beim Leitbild damals untersucht, weil nämlich diese Brücken aus einer in den 60er Jahren üblichen Konstruktion, Spannbeton ohne Vorankündigung sind und die Kollegen, die für die Brücken im Fachbereich Mobilität zuständig sind, schon damals gesagt haben, dass die Lebensdauer dieser Brücken als Autoverkehrsverbindung zeitlich endlich ist, weil der Aufwand für die Sanierung, den man vor, inzwischen, glaube ich, auch reichlich 15 Jahre mal betrieben hatte, den kann man nicht nochmal wiederholen. Insofern hatten wir schon damals bei der ersten großen Verkehrsuntersuchung ohne diese Brücken gerechnet, hatten das 2019 bei dem Strukturkonzept, wo das ja auch ein Thema war, das sehr intensiv diskutiert wurde, nochmal untersetzt und überprüft und hatten insofern jetzt auf der Basis des Strukturkonzeptes, das ist ja auch schon auf diese Brücken, als Autoverbindung für Autos verzichtet hat, dann aufgesetzt.

Ein weiteres Anliegen neben der Tatsache, dass der Autoverkehr weiterhin gut abgewickelt werden soll, ist die Verbesserung der Radwegeverbindungen. Jemand, der mit dem Fahrrad am Riebeckplatz unterwegs ist, stellt ziemlich schnell fest, dass es doch eine ganze Reihe von Lücken gibt, beziehungsweise man sowohl als Fußgänger, als auch als Fahrradfahrender ziemliche Umwege in Kauf nehmen muss, um dorthin zu kommen, wo man hin möchte. Und das ist von Anfang an das Ziel bei allen Überlegungen am Riebeckplatz gewesen, dass wir hier einfach auch einen gewissen Lückenschluss ermöglichen. Das ist natürlich auch bei den Planungsgedanken, die wir Ihnen jetzt hier vorstellen, auf jeden Fall intensiv betrachtet worden.

Nächste Folie bitte. Ebenso bei der Anbindung der Fußwege. Uns ist insbesondere die Verbindung Süd-Nord/ Nord-Süd, also, von der Merseburger Straße/ Westeingang Hauptbahnhof, hin zum Stadtpark ein ganz wichtiges Anliegen und sowohl für Radwege, als auch für Fußwege. Und die Verbindung zwischen West und Ost im Süden, weil die momentan wirklich überhaupt nicht möglich ist und es doch häufig vorkommt, dass Menschen sehr waghalsige Manöver da zur Querung der Merseburger Straße vornehmen. Es gibt zwar diese Ampel an der Rudolf-Ernst-Weise-Straße Einmündung, aber das ist so ein klassischer Fall, wo man eigentlich als schwächerer Verkehrsteilnehmer ziemlich weite Umwege in Kauf nehmen muss und dann doch eben der Wunsch nach der direkten Verbindung größer ist und der eine oder andere sich da rüber stürzt.

Diese Verbindung Nord-Süd und Süd-Nord, die ist im Strukturkonzept damals über Treppen Richtung Rondell angedacht gewesen, da muss man ehrlicherweise sagen, uns gehören die Ladenflächen im Rondell nicht und es gibt Gespräche schon seit vielen Jahren, die sind bisher nicht mit dem Erfolg, die konnten nicht mit dem Erfolg geführt werden, dass es zu vertretbaren Bedingungen eine Möglichkeit gäbe, diese Flächen zu erwerben, weshalb wir jetzt mit dem Vorschlag, den wir hier in dem Konzept haben, eine Anbindung über eine Transformation der vorhandenen Brücken, soweit das statisch möglich ist, oder eben über einen Brückenneubau vorsehen wollen, damit wir auch sicherstellen können, dass diese Verbindung Süd-Nord, Nord-Süd auch wirklich funktioniert und wir nicht hier im Prinzip dann eine Blackbox haben, wo wir am Ende vom Ergebnis des Wettbewerbs aus vor der Frage stehen, wie wir das umsetzen sollen.

Nächste Folie bitte. Wir haben noch eine weitere Komponente bei diesem Konzept, die jetzt sicherlich gestalterisch nicht ausschlaggebend ist, die aber doch durchaus eine Motivation war, sich mit diesem Vorschlag intensiver zu beschäftigen. Der Riebeckplatz wird gekreuzt von vielen Leitungen, da muss man ehrlicherweise sagen, dass alle Versorgungsunternehmen in den letzten Jahren da, in den letzten Jahrzehnten die Gelegenheit genutzt haben, außerhalb der Straßen ganz viel zu verlegen. Und das sind leider auch keine kleinen Hausanschlussleitungen, sondern wirklich große Verteilerleitungen. Und unter anderem gibt es eine 110 KV Leitung, das ist die größte Leitungsstärke, mit der die Stadtwerke, die EVH, hier in Halle unterwegs sind, die im Bestand dort liegt und deren Umverlegung, wenn der Bauplatz Zukunftszentrum auf dem Parkplatz wäre, unausweichlich ist. Das war immer schon ein Thema, das hat sich allerdings durch Corona und durch den Krieg in der Ukraine nochmal so verschärft, dass die Weltmarktlage zur Beschaffung dieser Leitungen extrem kompliziert ist. Wir haben auf verschiedenen Wegen da recherchiert und immer das gleiche Ergebnis bekommen. Stadtwerke, Stadtverwaltung, Dritte, die uns da auch unterstützt haben. Zwei Jahre Lieferzeit sind das Mindeste und die Kosten liegen aktuell, eben, weil auch die Beschaffung so teuer ist für die Umverlegung dieser Leitungen bei rund vier Millionen Euro, das ist was, was man sich bei der Umsetzung dieses Konzeptes sparen würde, sowohl zeitlich als auch finanziell, das steht, muss natürlich dann auch ins Verhältnis gesetzt werden zu den Aufwendungen, die man ansonsten hat.

Weiter, bitte. Kosten und Finanzierung: Das ist natürlich ein Thema, das uns intensiv beschäftigt. Es ist so, dass wir dazu verschiedene Gespräche mit Land und Bund schon geführt haben, die, ich würde mal sagen, auf der Zielgeraden sind. Ein Grund, warum wir den Beschluss gerne jetzt fassen wollen ist, dass wir natürlich auch ein Signal aus der Stadt senden wollen. Wir sind bereit, diese von allen Seiten erstmal grundsätzlich begrüßte, so sehr begrüßte Umgestaltung auch umzusetzen. Das ist eine zeitlich sehr anspruchsvolle Aufgabe, die wir aber angehen wollen, wenn wir die entsprechende finanzielle Rückendeckung von Land und Bund dafür bekommen.

Die grün markierten Maßnahmen, das sind die, wo wir schon eine recht große Sicherheit haben, dass wir sie über Städtebaufördermittel finanziert bekommen. Da sind die Gespräche, die auch Herr Geier als Bürgermeister gestern nochmal mit dem Land geführt hat, klar in die Richtung zehnpromzentiger Eigenanteil aufgrund der Haushaltskonsolidierung. Und wir wechseln die Förderkulisse, wir haben im Septemberstadtrat die Ausweisung eines Stadtumbaugebietes für den Riebeckplatz mit dem Aufnahmeantrag in Wachstum und nachhaltige Erneuerung. Momentan liegt der Riebeckplatz im Gebiet lebendige Zentren. Das ist finanziell überzeichnet im Land Sachsen-Anhalt, im Gegensatz zu Wachstum und nachhaltige Erneuerung, wo etwas größere Spielräume bestehen und wo vor allem auf bestimmte Maßnahmen, die jetzt bei der Umsetzung dieses gesamten Projektes wichtig sind, förderfähig sind, zum Beispiel auch dieses Thema Leitungen.

Wir haben die Verkehrsflächen/ Neubauten und da ist es so, dass die Verhandlungen geführt werden müssen und wir eben in den nächsten Gesprächen mit Land und Bund hoffen, dass wir das mit der Rückendeckung eines Stadtratsbeschlusses tun können. Und es gibt die weiß markierten Maßnahmen, wo man sagen muss, dass wir natürlich da schon auch eine zeitliche Koordinierung und Notwendigkeit bis 2028 und darüber hinaus sehen. Da ist es so, dass das Maßnahmen sind, die teilweise sich dann auch über andere Themen, wie zum Beispiel Stadtbahnprogramm regeln ließen, beziehungsweise eben auch nach der Eröffnung des Zukunftszentrums denkbar sind.

Nächste Folie. Wir sind auch gleich durch. Hier habe ich mir das nochmal zusammengefasst, wie die Gespräche zu Kosten und Finanzierungen mit Bund und Land gerade stehen. Da ist es so, dass wir eben diesen Vorbehalt ja explizit auch in den Beschluss hineingenommen haben, wie ich gerade geschildert habe, um einfach auch gegenüber Land und Bund deutlich zu machen, dass die Stadt da auf die Hilfe und finanzielle Unterstützung angewiesen ist. Es gab gestern einen Termin in der Leopoldina, wo Michael Marten vom Bundeskanzler jetzt den zivilgesellschaftlichen Akteuren auch nochmal den Sachstand und die nächsten Schritte erläutert hat. Da ist auch nochmal deutlich geworden, dass der Bund schon sehr große Sympathien für diesen Umgestaltungsvorschlag hegt. Das ist natürlich was, wo wir jetzt schon auch draufsetzen und anknüpfen wollen und darlegen wollen, dass das ein Projekt ist, das die Stadt gerne umsetzt, dass die Stadt aber nicht allein finanziert.

Nächstes bitte. Dieses Thema „gemeinsam gestalten“ ist, auch wenn die letzten Monate da sehr heftig und arbeitsintensiv ohne Bürgerbeteiligung im Detail ablaufen mussten, nicht vergessen. Wir haben uns vor zwei Wochen zusammengesetzt mit verschiedenen Akteuren aus der Stadtgesellschaft und aus der Stadtverwaltung und Formate entwickelt, wie wir jetzt die weiteren Schritte zur Umgestaltung des Riebeckplatzes in der Beteiligung organisieren. Da ist es so, dass wir im Oktober regelmäßige Werkstätten in den fünf Quartierbüros der Stadt organisieren werden, sozusagen jeweils an einem Tag dann in der Woche da einladen, in Zusammenarbeit auch mit den Kollegen von Bund und Land, um über den Sachstand erstmal zu informieren und dann auch in den nächsten Schritten über bestimmte Themen auch in die Diskussion und in den inhaltlichen Austausch und die Beteiligung zu kommen.

Daneben ist es so, dass wir schon bei der Jahresausstellung der Burg Giebichenstein jetzt beim Laternenfest, aber auch bei anderen Aktionen, gerade sind wir im Gespräch mit den Kolleginnen, die die kulturellen Themenjahre vorbereiten, immer wieder dieses Thema aufgreifen wollen. Wir haben die Internetseite zukunftszenrum-halle.de, die auch nach wie vor gepflegt wird und die auch ergänzt wird und diverse weitere Veröffentlichungen, sodass zumindest was die Informationen betrifft, da auch immer Transparenz herrscht. Und ich verspreche mir gerade von diesen Werkstätten in den Quartierbüros auch relativ viel Austausch.

Weiter. Genau. Das sind nochmal die Zusammenfassungen. Es gibt natürlich, wie immer bei Entscheidungen, die man trifft, Aspekte, die dafür sprechen, Aspekte, die dagegen sprechen. Das hatten wir versucht, in der Vorlage auch entsprechend deutlich rüberzubringen. Ich hoffe, das ist uns gelungen. Ich denke, die Vorteile dieser Umgestaltung, die liegen gerade, wenn man jetzt sich vorstellt, wie sich eine Architektur Zukunftszenrum in einen Park einbettet und man idealerweise von dort aus dann mit Fußwegen und Radwegen eine ideale Verbindung in die Altstadt und in Richtung Hauptbahnhof bekommt, liegen diese einzelnen Vorteile auf der Hand. Ich will nicht verhehlen, dass die Stadtwerke sehr erleichtert wären, wenn sie das Thema 110 KV nicht anfassen müssen.

Es ist aber natürlich auch so, dass wir Straßen neu bauen ein Thema, und zwar dreispurig, also, größer als sie jetzt aktuell vorhanden ist in der Volkmannstraße und haben dann dadurch natürlich zusätzliche Kosten und auch einen zeitlichen Druck, also, das ist was, was von uns jetzt in der Verwaltung auch ein strategisch kluges Koordinieren und Organisieren verlangen wird. Wir brauchen, damit wir das überhaupt hinbekommen, zeitnah die Zusage der Finanzierung von Bund und Land.

Und dann kommt, glaube ich, die letzte Folie, fast, vorletzte. Hier nochmal kurz wie der Stand von der zeitlichen Abfolge ist, damit Sie auch nochmal nachvollziehen können, warum wir hier wirklich auch jetzt versucht haben, das alles sehr kompakt zu bearbeiten. Die Formulierung der Aufgabenstellung soll jetzt im Herbst zusammen mit dem Bund erfolgen. Die Kolleginnen und Kollegen vom BBR sind da schon ganz intensiv dabei und im vierten

Quartal, vermutlich November/ Dezember wird dann dieser internationale Architekturwettbewerb ausgelobt und für den Architekturwettbewerb muss feststehen, wo das Baufeld ist, welches, wo ist das Baugrundstück, das ist logisch, sonst kann man das nicht starten. Insofern ist diese Stadtratssitzung und der Planungsausschuss heute zeitlich gut eingetaktet. Wir haben den Sonderausschuss deshalb gewählt, weil wir schon eingeschätzt haben, dass wir für dieses Thema auch Zeit brauchen zur Diskussion und das in dem normalen Planungsausschuss im September vermutlich den Rahmen auch sprengen würde.

Und jetzt wirklich die letzte Folie. Hier nochmal kurz zusammengestellt, wie die Abfolge und das Verhältnis der einzelnen Maßnahmen untereinander sein wird. Das wichtigste, womit man anfangen muss, sind logischerweise die Leitungsumverlegungen, weil erst, wenn im Untergrund alles geregelt ist, kann man darüber bauen. Wir brauchen den Neubau Volkmannstraße. Der Vorteil ist, die Straße verläuft über den vorhandenen Parkplatz, das bedeutet, dass während der Bauphase die Verkehrsführung, die aktuell existiert, eigentlich erhalten bleiben kann. Wir bauen dann, wenn die Volkmannstraße neu fertig ist, bauen wir die Rampen im Nordbereich zurück, die Volkmannstraße zurück und die Leitungen, die auf dem Baugrundstück noch liegen. Wir fangen dann parallel vermutlich schon mit dem Neubau der Querspange zwischen Volkmannstraße und Magdeburger Straße an und haben dann erstmal die Rahmenbedingungen geschaffen, dass das Zukunftszentrum selber mit dem Bau beginnen kann und da ist es so, dass wir im Wesentlichen im Norden fertig sein wollen, um dann im Süden weiterzumachen. Aus der Situation der Lage des Zukunftszentrums ergibt sich, dass der Park natürlich nicht vor der Fertigstellung Baumaßnahme Zukunftszentrum begonnen werden kann und es gibt noch einige Anpassungsmaßnahmen, die jetzt auch nicht notwendigerweise für den Betrieb des Zukunftszentrums notwendig sind. Ja, dann herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit. Ich hoffe, es war nicht zu lang.

Herr Feigl

Herr Rebenstorf.

Herr Rebenstorf

Genau. Frau Lütgert, Frau Herrmann, von meiner Seite auch vielen herzlichen Dank. Auch wenn es jetzt ein bisschen viel war, meine Damen und Herren, aber Frau Lütgert hat es gesagt, warum wir auch den Sondertermin nutzen, es ist einfach tatsächlich viel. Bemerkung noch zum Modell: Wir haben darauf verzichtet einen Platzhalter reinzustellen, weil mehr als das berühmte städtebauliche rechteckige Klötzchen, Länge, Breite, Höhe, wäre es nicht gewesen und es wird ein falsches Bild von dem vermitteln, was der Wettbewerb vermutlich mit sich bringt. Das Modell haben wir jetzt ausnahmsweise mal mitgebracht, also, es wird jetzt nicht immer sein, dass wir für jeden kleinen B-Plan ein Modell basteln können und die halbe Stadt darstellen, aber da das Arbeitsmodell sowieso bei uns im Fachbereich, im Geschäftsbereich verfügbar ist, war es jetzt ein leichteres. Wir werden es auch morgen bei Frau Müller vor die Bank mit hinstellen, damit alle Ihre Kolleginnen und Kollegen, die vielleicht eine Schwierigkeit haben aus dem 2D-Plan die dritte Dimension zu bauen, am Modell macht das einfacher. Ich habe mal gelernt, Städtebau wird am Modell entworfen, so habe ich auch dieses Fach immer geliebt, sage ich mal, und das Modell hilft, glaube ich, dem einen oder anderen auch noch mal wohin die Reise gehen könnte. Besten Dank und jetzt Herr Feigl. Wir stehen für Fragen zur Verfügung.

Herr Feigl

Ja, zunächst erstmal herzlichen Dank für die Einführung, Frau Lütgert und an dieser Stelle auch, möchte ich sagen, dass ich beeindruckt bin, mit welchem Engagement Sie an das Thema nicht nur rangehen, sondern es wirklich, wirklich vorantreiben. Wir haben das, glaube ich, in den letzten Tagen auch nochmal erlebt, seit dem Freitagstermin bis heute, dass eben tatsächlich auch eine Nacharbeitung der Ergebnisse, die wir dort besprochen haben, dass das passiert und dass wir in eine wirkliche Diskussion reinkommen (die ich mir auch schon früher gewünscht hätte), aber sei es drum.

Bevor ich die Rednerliste eröffne, würde ich ganz gern noch meinen Änderungsantrag einbringen, wenn jetzt kein Widerspruch kommt, würde ich das von dem Platz hier vorne aus machen. Ich sehe keinen Widerspruch, dann tue ich das so. Der Änderungsantrag, den ich gebracht habe, fußt auf dem Freitag, auf dem Termin am Freitag, den wir hatten. Wir hatten eine sehr intensive Diskussion über die Frage, wie weit man im Vorfeld Sachen festlegt, auch visualisiert, bevor sie in den Architekturwettbewerb reingehen und gerade diese Frage mit den Brücken wurde ja kontrovers diskutiert. Wir müssen uns klarmachen, dass ein Brückenbauwerk für eine am Ende doch recht marginale Nutzung ein erhebliches Bauwerk ist, was in der Baulast letztendlich bei der Stadt liegen wird in Zukunft. Auch wenn wir sie jetzt für einiges Fördergeld ertüchtigen, wird sozusagen die Unterhaltung bei der Stadt sein, das gilt es mitzuberücksichtigen. Mal abgesehen davon, dass uns bisher sämtliche Informationen über den Zustand der technischen Machbarkeit und so weiter und so fort, das konnte in der Kürze noch nicht beantwortet werden von in der Stadtverwaltung. Aber all diese Grundlagen fehlen, um quasi da wirklich was einzuschätzen.

Nichtsdestotrotz, ich habe aus dieser Runde am Freitag sehr stark vernommen, dass es einen großen Konsens dafür gibt, den Baukörper an die Brückenköpfe zu verschieben. Es einen sehr großen Konsens dafür gibt, die Volkmanstraße zu verschieben und damit den Weg freizumachen für weitestgehend das, was Sie als Konzept hier vorgestellt haben, aber dass der Wunsch bestand, dieser Offenheit der Verkehrswege, der Beziehungen untereinander und der Einordnung des Parks und so weiter und so fort, dass wir das ganz gern, zumindest habe ich die Mehrheit dort wahrgenommen, im Rahmen des Architekturwettbewerbes abgehandelt werden soll.

Sie haben einiges dazu nachgearbeitet in der geänderten Fassung, die wir heute haben. Dennoch sind in dem Papier, so wie man es liest, die Brücken gesetzt. Und um an dieser Stelle diese Offenheit wieder darzustellen, schlagen wir vor, die entsprechende Formulierung, die liegt Ihnen vor, also, die Entscheidung soll jetzt nicht hier und heute getroffen werden, sondern sie soll mit dem Architekturwettbewerb gebracht werden, dass dort ein Vorschlag gemacht wird, sodass wir dann im Nachgang dann, so wie wir sowieso noch den B-Plan entsprechend nach dem Architekturwettbewerb festzurren müssen, dass dann in Planungsrecht reinbringen. Ich bitte also um Zustimmung zu meinem, das ist deshalb meiner, weil er in der Kürze der Zeit natürlich in der Fraktion nicht abgestimmt werden sollte, aber ich denke, dass die Fraktion an dieser Stelle, also meine Fraktion zumindest, mir folgt. Deswegen nochmal die Erklärung, warum da bloß mein Name drunter steht, aber wie gesagt, ich nahm diese Informationen aus der Freitagsrunde mit und würde um Zustimmung bitten zu diesem Änderungsantrag. Danke. Herr Rebenstorf, bitte.

Herr Rebenstorf

Meine Damen und Herren, nur zwei Dinge noch, weil Herr Feigl jetzt ein paar Mal das Wort Freitagrunde verwendet hat. Auch wenn ich jetzt keine Bürgerinnen und Bürger sehe, aber die Presse ist da, um das nochmal aufzuklären. Wir haben als Verwaltung auf Arbeitsebene dem Planungsausschuss, den Stadträtinnen und Stadträten ein Gespräch angeboten, auch um die Kürze der Zeit zu überbrücken, um Fragen zu erörtern, die man uns mit auf den Weg geben kann, um hier heute entsprechend vorbereitet zu sein und antworten zu können. Infolgedessen hatten wir auch inhaltlich unsere Beschlussvorlage nochmal angepasst, das erklärt auch diese geänderte Beschlusslage. Wir halten diese Runde für wichtig, um dort wirklich in die Breite und in die Tiefe, den Stadträtinnen und Stadträten die Möglichkeit zu geben, wirklich vorbereitet auch in den Ausschuss zu gehen, damit wir das Thema auf hohem Niveau hier auch besprechen und klären können. Zum Änderungsantrag, Herr Feigl, wir hören uns das jetzt erstmal an seitens Verwaltung, wie die Diskussion jetzt gleich geht und Frau Lütgert wir beraten uns dann vermutlich nochmal kurz im Zwiesgespräch am Rande, wie wir eine kleine Stellungnahme oder eine kleine Empfehlung Ihnen zumindestens hier heute noch abgeben können, bevor wir dann morgen kurzfristig zum Stadtrat die eigentliche

offizielle Stellungnahme der Verwaltung dann einbringen.

Herr Feigl

Gut, ich habe jetzt eine Rednerliste, wo draufsteht: Herr Dreher, Herr Eigendorf, Frau Krimmling-Schoeffler. In dieser Reihenfolge, zunächst erstmal Herr Dreher.

Herr Dreher

Ja, mein Beitrag oder Frage thematisiert auch die Brücke. Grundsätzlich finde ich die Brücke erst mal wichtig und gut, als einzige Möglichkeit den Riebeckplatz risikofrei zu überqueren für Fußgänger und Radfahrer. Bloß die Ausgestaltung der Brücke, da ist mir der Grundsatzbeschluss zu schwammig, oder ich habe es immer, ich konnte es nicht auseinanderhalten, weil es gibt jetzt zwei Optionen. Tatsächlich der Rückbau und der Neubau das eine und das andere, was auch immer so da zwischen den Zeilen schwebt, die Gestaltung des vorhandenen Bauwerks möglichst mit Begrünung und dann nur quasi den Verkehr da rauszuhalten, was ich in Anbetracht auch der statischen Schwierigkeiten, die Sie aufgeführt haben, als schlechteste Lösung empfinde. Meine Frage dazu: Hat jetzt der Architektenwettbewerb hier alle Optionen frei, möglichst als, also, auch den Neubau einer möglichst filigranen transparenten Lösung, was ich bevorzugen würde, auch ohne Begrünung oder hat er tatsächlich auch die Möglichkeit den Bestand, wie er jetzt ist, nur ich sage mal, zu verändern, was ich als möglichst schlechteste Variante fände, also, ist der Architekturwettbewerb, nochmal zu meiner Frage, da offen, kann er beide Möglichkeiten betrachten, oder kriegt er nur eine Vorgabe, nämlich den Rückbau und den Neubau? Und dann vielleicht noch anschließend, wo die 7,5 Millionen, für welche Variante sind die denn angesetzt worden? Danke.

Herr Feigl

Frau Lütgert direkt dazu.

Frau Lütgert

Vielleicht nochmal kurz zu der Genese dieser Brückengeschichte. Als wir in dem Bewerbungsverfahren, das ja verschiedene Stufen hatte, irgendwann mit der Frage aus der Jury konfrontiert waren, wie wir uns denn auch diese Transformation Riebeckplatz sozusagen symbolisch vorstellen würden, weil es ja sehr schwer ist mit diesen Verkehrsbrücken, ist dann diese Idee entstanden zu sagen, na ja gut, dann machen wir die halt grün. Wir wissen aktuell noch nicht, das hatte Herr Rebenstorf gerade auch noch mal geschildert, wie der Zustand dieser Brücken ist. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Brücken nicht zu halten sind, ist relativ groß, aber es handelt sich momentan um Gefühle, durchaus Gefühle von Fachleuten, also, insofern ernstzunehmende Gefühle, aber eben Gefühle. Das ist jetzt nichts, worauf man dann wirklich aufbauen möchte.

Es gibt da natürlich unterschiedliche Auffassungen, die unterschiedliche Dinge in den Fokus rücken. Es gibt den Wunsch Transformation und nicht Vernichtung von Baustoffen, wenn man sie wegnimmt. Es gibt den Wunsch eine filigrane Verbindung, die natürlich auch auf sowohl gestalterisch als auch auf die Anforderungen von Fußwegen und Radwegen besser reagieren könnte und den Wunsch zu sagen, braucht es das überhaupt. Also das ist sozusagen die Spannbreite. Was wir Ihnen zusichern können ist, das, was weitestmöglich ist, Inhalt des Architekturwettbewerbs wird. Wenn wir das Ergebnis erhalten, dass es statisch sinnvoll und möglich ist, die Brücke umzunutzen, dann werden das die Architekturbüros genau so als Optionen mit als Aufgabenstellung bekommen, wie die Möglichkeit eines Neubaus.

Also, die Möglichkeit eines Neubaus wird auf jeden Fall Bestandteil des Architekturwettbewerbs sein. Wir werden es aber nicht unnötig einschränken, wenn die Statik der Brücken eine Umgestaltung ermöglicht. Falls wir in die ehrlicherweise momentan nicht abzusehende Situation kommen, dass wir auch eine andere Verbindung, nämlich auf der -1-Ebene schon anbieten können, dann würden wir das auch in den Architekturwettbewerb

einspielen. Wichtig ist uns, dass wir Vorgaben in dem Architekturwettbewerb machen, wo wir auch als Stadt zusichern können, dass wir es umsetzen.

Die Kosten 7,50 Millionen Euro sind, wie alle Kosten momentan, mit einem sehr hohen Zuschlag gerechnet und da ist es allerdings so, dass wenn man gegenrechnet geschätzte Sanierungskosten und Umgestaltungskosten, gegen Abriss und Neubau, kommt man in etwa auf der gleichen Summe raus.

Herr Feigl

Herr Eigendorf.

Herr Eigendorf

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Liebe Kolleginnen und Kollegen, also, es kann ja kein Zweifel daran bestehen, dass es isoliert betrachtet eine sinnvolle Idee ist, das Zukunftszentrum von der Randlage in die Mitte des Platzes zu rücken. Das ist vernünftig und das sieht auch gut aus, das macht was her, es ist in sich stimmig. Worüber wir jetzt diskutieren ist die Frage, wie kriegen wir das drumherum so organisiert, dass der Platz weiter funktioniert.

An der Stelle erstmal vielen Dank für die Änderung der Vorlage. In der ersten Version haben Sie da noch viel Luft nach oben gelassen in manchen Punkten und ich bin wirklich sehr, sehr positiv angetan davon, wie Sie die Punkte aus dieser Beratung von Freitag aufgenommen haben. Man hätte sicherlich auch den Weg wählen können, das alles abzubügeln, aber Sie haben, glaube ich, die Hauptpunkte, um die es geht, aufgenommen, das finde ich sehr gut. So können wir an dieser Stelle als SPD-Fraktion zustimmen, aber wir verbinden das mit zweierlei. Zum einen mit einem Verhandlungsmandat, das Sie bekommen, aber auch mit einer Erwartungshaltung an die Stadtverwaltung für die weiteren Schritte.

Ich möchte das gerne konkretisieren. Was ich gut finde ist, Sie haben erst mal, Sie sind weggegangen von diesem wir beschließen dieses Konzept. Das hat sowas von Punkt, aus, Ende und so wird das jetzt und nicht anders. Die Formulierung jetzt zu wählen, dass das Konzept, also, diese Transformation von Grünflächen und Verkehr, dass das die Grundlage für den Architekturwettbewerb ist, das ist vernünftig und das ist genau der richtige Zungenschlag. Wir haben ja bei dem Strukturkonzept Riebeckplatz erlebt, dass sich sowas in so einem Prozess immer noch mal ganz verschiedentlich entwickelt, deswegen hier diesen Weg auch zu gehen, das ist sinnvoll. Wir verknüpfen das aber auch mit der Erwartung, dass Sie fortlaufend prüfen, wie sind die einzelnen Maßnahmen umsetzbar, ich glaube, uns ist allen daran gelegen, dass der Riebeckplatz kein verkehrliches Nadelöhr wird.

Ich bin Frau Hermann, Ihnen dankbar für die Ausführungen zur Frage der Leistungsfähigkeit. Das war so weit einleuchtend, wir wissen aber natürlich auch, dass sich in der Stadt noch die eine oder andere Entwicklung zeigt, die wir vielleicht an dieser Stelle noch gar nicht sehen, oder nicht richtig abschätzen können, ich denke da zum Beispiel an die Frage der Entwicklung des RAW-Geländes, das werden wir an irgendeiner Stelle bei der Bewertung des Riebeckplatzes auch miteinbeziehen müssen. Deswegen haben wir hier die klare Erwartung, dass die Stadtverwaltung auch fortlaufend in dem Prozess immer weiter schaut, ist die verkehrliche Leistungsfähigkeit weiter gegeben und müssen gegebenenfalls noch mal andere Maßnahmen ergriffen werden, um die, falls es gefährdet sein sollte, wiederherzustellen.

Zweiter Punkt, die Finanzen. Sie hatten in der Ursprungsvorlage reingeschrieben es kann eine 90-prozentige Förderung durch Land und Bund geben, jetzt haben Sie das geändert, richtige Richtung in „soll“. Ich sage für meine Fraktion, wir lesen das eigentlich eher als „muss“, weil wir glauben, dass die Leistungsfähigkeit der Stadt, die finanzielle Leistungsfähigkeit gerade auch im Bereich der Städtebauförderung stark eingeschränkt ist und wir hier nicht über ein Projekt reden, an dem nur die Stadt, sondern an dem auch Land und Bund ein Interesse haben.

Deswegen ist es aus unserer Sicht dringend notwendig, dass Land und Bund nicht nur in Sonntagsreden betonen, wie toll und wichtig das ist, sondern dass an dieser Stelle auch Taten folgen und das kann aus unserer Sicht keine zwei Drittel/ ein Drittel Finanzierung sein, sondern wir erwarten an dieser Stelle mindestens 90 Prozent Beteiligung der anderen Partner an dieser Stelle, ich glaube, das ist dringend notwendig und sehen Sie dann die Zustimmung an dieser Stelle auch als Verhandlungsmandat. Das „soll“, das wir wie ein „muss“ lesen an dieser Stelle, auch gegenüber Land und Bund so zu vertreten. Ich nehme das schon mal als positives Signal wahr, wenn Sie berichten, dass der Bund sehr angetan ist von der Mittellage des Grundstücks, dann haben wir aber auch die Erwartung, dass die anderen politischen Ebenen, wenn sie so angetan sind, das entsprechend dann auch durch Handeln hinterlegen.

Und der dritte Punkt ist eine Erwartung, die wir an Sie haben in Bezug auf die Bürgerbeteiligung. Ich glaube, niemand hier in der Runde erwartet, dass das ein ähnliches Bürgerbeteiligungsformat gibt, oder geben kann, wie beim Strukturkonzept. Das zog sich über mehrere Jahre und das ist allein schon von der Zeitschiene an dieser Stelle völlig unrealistisch, aber es gibt trotzdem Formate und es gibt Möglichkeiten, ob das Veranstaltungen sind oder über online hier eine Bürgerbeteiligung zu machen und wir halten es für immanent wichtig, dass das auch umgesetzt wird, das Sie hier an dieser Stelle auch die Bürgerbeteiligung durchführen, weil es uns nicht passieren darf, dass durch eine schlechte Beteiligung, durch eine nicht zureichende Informationspolitik, die Akzeptanz, die wir ja in der Stadt gespürt haben, nachdem wir den Zuschlag bekommen haben, dass die uns an irgendeiner Stelle des Prozesses verloren geht. Deswegen an der Stelle die Erwartungen.

Vielleicht nochmal zum Änderungsantrag der Grünen. Aus meiner Sicht sind wesentliche Punkte durch die Änderungen der Vorlage, wie sie jetzt stattgefunden hat erledigt und bei den Brücken bin ich persönlich der Meinung, dass wir da den Wettbewerb und das Ergebnis des Wettbewerbes abwarten sollten, bevor wir hier schon eine Vorfestlegung treffen. Das vielleicht erstmal zur Einleitung. Vielen Dank.

Herr Feigl

Macht mich ein bisschen ratlos. Frau Krimmling-Schoeffler.

Frau Krimmling-Schoeffler

Ja, vielen Dank Herr Vorsitzender, also, auch von hier erstmal ein großes Dankeschön und vor allem mit Respekt verbunden für das, Frau Lütgert, was Sie uns sowohl am Freitag als auch heute nochmal vorgetragen und auch Frau Herrmann, vielen Dank, dass Sie das mit dem Verkehr so heruntergebrochen haben. Also, ich habe das jetzt in meinen Unterlagen nicht gefunden, das wäre die erste Frage, ob wir das vor allen Dingen zu der Verkehrssituation irgendwie nochmal zugeschickt bekommen, weil es war jetzt wirklich viel Information und ich glaube, ich schaffe das nicht, alles zu transportieren in die Fraktion, da bräuchte ich einfach Unterstützung.

Herr Rebenstorf

Ich habe zu Frau Lange gesagt, dass Sie den Vortrag bitte, so wie er jetzt gehalten wurde, mit sämtlichen Folien einstellt. Ist schon, sagt sie gerade. Und wir würden dann auch im Ergebnis vom Freitag sagen, die Folien, die jetzt Frau Hermann noch mal vorgetragen hat, ist der Ausfluss aus dem Verkehrskonzept, was wir nochmal aktuell dafür anfertigen lassen. Ohne jetzt jemandem zu nahe zu treten, aber die wenigsten von uns sind Verkehrsingenieure, die in der Lage sind, diese komplexen Berechnungsmodelle bis ins kleinste Detail zu verstehen. Ich glaube, das ist eine sehr gute Zusammenfassung auch für die breite Öffentlichkeit, die sich in Session das anguckt. Die Knoten, wie das dargestellt wurde, ich hoffe mal, dass ist ausreichend zu verstehen.

Frau Krimmling-Schoeffler

Ja, also, das hier heute war ausreichend. Deswegen schon mal vielen Dank. Dann hätte ich nur noch eine ganz kurze Frage: Habe ich das jetzt richtig verstanden, dass es auch in der Verkehrsplanung sowas wie Noten gibt? Also, A ist dann sehr gut und D ist dann ausreichend, wie vier? Das wäre nur noch mal ganz kurz. Und dann würde ich gerne noch weiter.

Frau Herrmann

Ja, also, das ist richtig, man kann im Prinzip den Verkehrsfluss in Qualitätsstufen einteilen, und zwar geht das sogar von A bis F und A und das wird festgemacht an der Wartezeit und ob es im Prinzip Stau gibt oder nicht. Und A das bedeutet, dass sie mehr oder weniger ungehindert durchfahren können, oder ganz kurz warten müssen und F bedeutet sie stehen im Stau und sie kommen auch nicht bei der nächsten Ampelphase darüber.

Frau Krimmlin-Schoeffler

Gut, vielen Dank. Ja, ansonsten würde ich jetzt nochmal ganz kurz, also, ich hatte mich ja am Freitag nicht geäußert, ich war etwas irritiert von der Stimmung am Freitag, muss ich ganz ehrlich sagen. Ich hatte irgendwie was Anderes erwartet, bin aber froh, dass wir heute hier doch, wie es scheint, konstruktiv zusammensitzen und das stimmt mich positiv. Was ich auch positiv finde ist, dass wir den Rad- und Fußverkehr jetzt nochmal um den Riebeckplatz drumherum wirklich nochmal in Angriff nehmen, weil das war auch das, was mir beim Strukturkonzept von 2019 nicht gefallen hat, also, ich war damit nicht zufrieden und dann habe ich jetzt große Hoffnung sozusagen. Auch ich kann inhaltlich der Änderung des Baufeldes zustimmen, vor allem vor dem Hintergrund, was uns Herr Lux gesagt hat, wenn wir dann eine Zeitverschiebung von zwei Jahren drinnen hätten, weil wir einfach die Wartezeit haben, dass wir uns das überhaupt nicht leisten könnten, weil dann wahrscheinlich wieder Förderprogramme auf die wir jetzt uns eigentlich bewerben, nicht mehr funktionieren.

Was ich jetzt tatsächlich noch für eine Frage hätte. Sie haben das ja alles so schön vorgetragen, Frau Lütgert und das klingt alles so, als wären das Puzzleteile, die ineinandergreifen und jetzt habe ich die Frage: Was ist, wenn ich jetzt ein oder zwei Puzzleteile habe, die nicht passen, also, haben Sie da im Hintergrund jetzt durchaus auch schon, was-wäre-wenn-Möglichkeiten getroffen? Also, ich nehme jetzt, ich sage jetzt mal, wir kriegen und ich weiß jetzt nicht, was nicht gefördert, also das ist eine große Summe, uns fehlen dann 10 Millionen, 12 Millionen, ist dann sozusagen, haben wir dann irgendwas, wo wir sagen, wir können das abspecken und das funktioniert noch anders, oder wäre das dann wie so ein Kartenhaus, wenn ich eine Karte herausziehe, klappt der Rest nicht mehr? Also, ich weiß nicht, wie ehrlich Sie mir jetzt darauf antworten dürfen.

Herr Feigl

Frau Lütgert.

Frau Lütgert

Also, grundsätzlich darf ich immer und muss ich sogar ehrlich antworten. Das wäre ja schlimm, wenn es anders wäre. Wir haben natürlich ein System an voneinander in Teilen abhängigen Maßnahmen, da haben Sie völlig recht. Und man muss ehrlicherweise sagen, dass wenn wir die Finanzierung der Umverlegung Volkmannstraße nicht hinbekommen, dann ist es so, dass dieses Konzept sich nicht umsetzen lässt, also, wenn die Finanzierung für die Querspange und für den Neubau der Volkmannstraße, wenn diese Finanzierung nicht möglich ist, dann können wir das Baufeld nicht verschieben, dann bleibt das Baufeld auf dem Parkplatz, dann müssen wir da natürlich drauf reagieren. Das wird vor allem die Stadtwerke treffen und es bedeutet natürlich, dass die Architekturbüros, die sich an dem Architekturwettbewerb beteiligen, vor einer anderen Herausforderung stehen, als bei einem Bau Feld im Park.

Alle anderen Maßnahmen, die sind letzten Endes zum einen von den Ergebnissen des Architekturwettbewerbs abhängig und zum anderen dann auch durchaus wiederum von den Gesprächen, wenn es auch um die Finanzierung geht, von den Verhandlungen mit dem Bund, denn natürlich ist es so, dass es in dem Architekturwettbewerb auf verschiedene Arten geben mag, wie man mit der Gestaltung dieses Parks umgeht. Wenn dieser Park eher ein Garten des Zukunftszentrums ist, was ich persönlich jetzt nicht hoffe, der sich hier abschottet von der Stadt, dann werden wir natürlich im Ergebnis des Wettbewerbes mit dem Bund darüber reden müssen, wer diesen Teil finanziert. Wenn es so ist, dass das Zukunftszentrum ein wunderschönes Bauwerk in einem Park für die Öffentlichkeit ist, dann ist es so, dass das natürlich schon auch uns wichtig ist, hier als Stadt die Gestaltung zu steuern, also, das ist was, da legen wir großen Wert drauf, wohl wissend, dass das bei der Finanzierung natürlich entsprechende Belastungen für die Stadt bedeutet.

Ich habe sowohl bei den Gesprächen mit dem Land, vor allem dann auch auf der Arbeitsebene, das muss man auch sagen, wir haben großen Wert daraufgelegt, auch da jetzt nicht nur in der jeweiligen politischen und Verwaltungsspitze zu reden, sondern auch auf der Arbeitsebene habe ich immer durchaus großes Wohlwollen und große Unterstützungsbereitschaft signalisiert bekommen. Wir versuchen das Ganze so zu steuern, dass wir die Maßnahmen, die jetzt nicht entscheidend für die Nutzung des Zukunftszentrums sind, nach hinten zu takten. Wir haben, das habe ich vorhin schon kurz gesagt, die glückliche Situation, dass man selbst als Laie sich doch ganz gut vorstellen kann, wie der Bau abläuft. Dadurch, dass wir auf dem Parkplatz Volkmannstraße diese neue Straße bauen, kann man sich relativ gut vorstellen, dass das erstmal gar nicht so einen großen Einfluss dann auf den Verkehr am Riebeckplatz zum Beispiel hat.

Die Finanzierung, also, die Kostenberechnungen sind aktuell tatsächlich sehr konservativ. Da muss man aber auch ehrlicherweise sagen, das hätten wir vor drei Jahren bei der einen oder anderen Kostenschätzung auch gesagt und nicht damit gerechnet, dass wir Steigerungen von 25 bis teilweise ja sogar 100 Prozent haben. Ich kann da auch nur darauf verweisen, was wir schon in der Vorlage geschrieben haben, wir werden sie natürlich dauerhaft zum einen informieren und zum anderen natürlich auch in die entsprechenden Beschlüsse wiederum einbinden müssen und auch wollen, das ist jetzt schon so, dass wir hier ein großes Projekt starten, wo es immer wieder auch dann die entsprechende Aktualisierung und Präzisierung dann bringen wird.

Herr Feigl

Dann habe ich als Nächsten Herrn Hänsel, bitte.

Herr Hänsel

Ja, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, zunächst mal, ich war am Freitag nicht dabei, deswegen muss ich meine Dinge heute vortragen. Ich bin erstmal ein bisschen irritiert, weil ich dachte, es geht erstmal nur um den Änderungsantrag, aber die Kollegen sprechen gleich über das große Ganze, dann würde ich das an dieser Stelle auch tun. Fange mal mit dem Änderungsantrag an. Herr Feigl, ich verstehe Ihre Intention, die Sache etwas offener zu gestalten und mehr Optionen und Möglichkeiten zuzulassen, die spricht für mich aus diesem Änderungsantrag, das kann ich nachvollziehen. Ich würde trotzdem dem nicht zustimmen wollen aus folgendem Grunde, weil ich glaube, dass ein Architektenwettbewerb gut und richtig ist für einen neu zu erstellendes Gebäude auf einem definierten Grundstück. Aber keine gute Idee ist, wenn man einen ganzen städtischen, wichtigen Verkehrsknotenpunkt und Platz umgestalten will und die Umgestaltung in die Hände von Architekten gibt, die den Stadtbezug nicht so haben. Ich glaube und das zeigt ja auch die Ausarbeitung, die wir heute gesehen haben, das können wir hier in der Stadt doch viel besser und können auch die Randbedingungen viel besser bewerten, deswegen würde ich diese Umgestaltung der Verkehrsanbindung, der Erschließung nicht in den Architektenwettbewerb einbinden wollen

und deswegen dem Änderungsantrag auch nicht beipflichten.

Zum großen Ganzen, wie gesagt, ich war am Freitag nicht dabei. Die erste Vorlage hat mich auch insofern ein bisschen erschreckt, weil die ja so schon sehr stark fixiert war und praktisch dann einen Status quo manifestiert hätte. Ich finde, wir sollten uns bei dieser wichtigen Frage doch etwas mehr Zeit nehmen und auch viel mehr Alternativen untersuchen, oder untersuchen lassen. Und wenn man sich die Planung so anguckt, ich finde es zunächst mal gut, dass die Brücken erhalten bleiben, weil für mich gehören die irgendwie zum Riebeckplatz.

Man muss sich auch fragen, die Fragestellung ist sicher auch richtig: Braucht man diese zwei Brücken für den Autoverkehr? Wird jeder sagen, Nein, brauche ich keine zwei Brücken. Und andererseits, wenn man die umgekehrte Frage stellt: Brauche ich zwei Brücken für den Fußgängerverkehr? Lautet die Antwort auch Nein, brauche ich nicht. Also, so eine Variante, weiß ich nicht, ob die überlegt worden ist, aber ich würde das als Anregung mal in den Raum stellen. Die Westbrücke für den Autoverkehr zu erhalten und die Ostbrücke als Fußgänger- und Radfahrerbrücke zu gestalten, könnte ich mir gut vorstellen.

Und insbesondere als ich den Plan gesehen habe und da will ich Ihnen durchaus widersprechen, ohne das böse zu meinen, ich glaube, dieser Neubau der Volkmannstraße ist entbehrlich an dieser Stelle. Ich würde den gar nicht machen und ich will Ihnen auch sagen warum. Wir sparen die fünf Millionen, wir könnten diese Verkehrsführung entweder über die östliche Hochstraße realisieren, oder indem wir die Magdeburger Straße verbreitern und eine Verbreiterung einer Straße ist viel günstiger und technisch einfacher und verbraucht viel weniger Fläche, als der Neubau einer kompletten dreispurigen Straße. Wir hätten eine viel optimalere Bauzeit, weil eins muss man sich auch vor Augen halten, wenn der Entwurf jetzt so umgesetzt wird, dann müssen Sie, bevor Sie die Hochstraßen aus dem Rennen nehmen, die komplette Verkehrsführung ringsum fix und fertig haben, sonst funktioniert das Konzept nicht und erst, wenn Sie die Hochstraßen aus dem Rennen nehmen können, können Sie überhaupt mit dem Bau des Zukunftszentrums beginnen, weil das ja direkt davorsteht. Das bedeutet, dass aus meiner Sicht eine Realisierung bis 2028 eine komplette Illusion ist, man wird mindestens zwei Jahre dranhängen müssen, um das in dieser Form zu machen und der Terminablauf hat es ja auch richtig dargestellt, erst die komplette Verkehrsführung neu, dann die Hochstraßen aus dem Rennen, dann überhaupt erst Beginn des Zukunftszentrums. Und um das zu bauen, brauchen Sie auch zwei bis drei Jahre. Also, das wird nicht funktionieren. Wir sind dann bei 2030, oder 2031, oder 2032, was weiß ich, auf keinen Fall nicht bei 28.

Würde man die Volkmannstraße nicht über den Parkplatz führen, sondern komplett entfallen lassen, dann sieht die Sache anders aus, weil die Verkehrsführung kann im Wesentlichen so bleiben, wie sie im Moment ist und die Umbaumaßnahmen sind nicht so gravierend und es gibt noch einen riesen Vorteil dieser Anregung, die ich hier loswerden will und das ist die fußläufige Erschließung vom Bahnhof. Die wird ja über zwei Wege stattfinden zukünftig, nämlich, indem man über den Bahnhofsvorplatz und durch die Unterführung läuft und dann auf das Zukunftszentrum hinzu, oder eben über eine der Brücken. Diese Variante vom Bahnhofsvorplatz zu laufen, hat mit dieser neu gebauten Volkmannstraße den riesigen Nachteil, dass ich eine dreispurige Straße überqueren muss und wenn die da nicht ist, habe ich aber eine überquerungs- und störungsfreie Zuwegung zum Zukunftszentrum und man hat auch natürlich sehr viel Platz, sehr viel mehr Platz für das Zukunftszentrum, weil der ehemalige Baustandort ja auch noch zur Verfügung steht als Parkanlage, als Eingangsbereich, als was auch immer, das wird der Architektenwettbewerb zeigen. Das Verrutschen des Zukunftszentrums auf der Hochstraße ist ja dadurch nicht ausgeschlossen, man gewinnt aber sehr viel mehr Raum, sehr viel mehr Optionen der Gestaltung, auch was den Grünflächenbereich angeht.

Und das sind alles so Überlegungen, die will ich jetzt hier nur als Anregung einspielen, aber die würde ich, die würden mal jetzt, wenn wir diesen Beschluss so verabschieden, auch schon ein Stück weit ausschließen und dem kann ich nicht folgen, dafür geht mir das zu schnell und für diese Baumaßnahme, auch wenn Geschwindigkeit hier ein Thema ist, müsste man sich aus meiner Sicht schon mal noch sechs bis acht Wochen Diskussionszeit nehmen und die sollten wir uns nehmen. Das ist auch der Grund, warum die FDP der Beschlussvorlage der Verwaltung hier nicht zustimmen wird, obwohl der Ansatz und die Idee aus unserer Sicht prinzipiell richtig ist.

Herr Feigl

Bitte sehr, Herr Rebenstorf.

Herr Rebenstorf

Ja, Herr Hänsel, vielen Dank. Frau Herrmann, Sie korrigieren mich, aber ein Hinweis noch. Die Brücken haben eine Tonnagebegrenzung auf 12 Tonnen, das heißt, da fährt heute kein LKW drüber, Herr Hänsel und nicht umsonst hat man eine Ummarkierung vorgenommen, dass nicht mehr zwei Spuren, so wie das die meisten von uns noch kennen, wo man über der Brücke überholen konnte, sondern nur noch eine Fahrspur in der Mitte hat. Das heißt im Umkehrschluss, wir können im Wechselverkehr, also, hin und zurück, nach Nord und Süd und umgedreht, über eine Brücke nicht den Verkehr abwickeln. Das wird aufgrund der Tonnagebegrenzung von 12 Tonnen dann nicht mehr funktionieren. Der PKW-Verkehr auch nicht.

Herr Feigl

Frau Lütgert.

Frau Lütgert

Ich würde nur kurz ergänzen. Wir haben drei Varianten untersucht, als wir uns mit der Frage einer Umgestaltung nach dem Zuschlag zum Zukunftszentrum beschäftigt haben. Die Variante eins war, wir verlegen den gesamten Verkehr auf die Magdeburger Straße, so wie Sie das vorgeschlagen haben. Die Variante zwei war, wir verlegen den gesamten Verkehr auf eine neue Volkmannstraße und die Variante drei war, die, die jetzt hier als Modifizierung herausgekommen ist.

Das Problem ist, dass mit dem Moment, wo man den Verkehr nur auf eine Seite, egal auf welche, West oder Ost legt, ist man aufgrund der Kfz-Bewegungen relativ schnell bei sieben Spuren. Das schien uns ehrlich gesagt sowohl auf dem Plan als auch in der Realität dann doch eher abschreckend. Wir sind in einer Phase hier am Riebeckplatz, wo wir uns künftige Entwicklungen nicht verbauen wollen, insofern kann ich Ihre Intention schon nachvollziehen, das ist natürlich insgesamt eleganter, egal auf welcher Seite eine einzige Verkehrsstrasse liegt, dann noch eine bessere Verbindung zu haben, entweder Richtung Altstadt oder Richtung Bahnhof. Die Schwierigkeit bei der Verkehrsverlagerung komplett auf die Magdeburger Straße ist dann vor allem der Knoten der Volkmannstraße und die Abbiegebeziehungen aus dem Kreisverkehr, die, wenn man jetzt ja schon die Ausfahrt Riebeckplatz Richtung Steintor nutzt, nicht ganz so ideal sind. Wir haben uns dann unter der Prämisse, dass wir die Möglichkeit haben, den Verkehr besser organisieren zu können, wenn wir beide Straßen weiterhin für einen Zeitraum x, sage ich mal, behalten, für die vorgeschlagene Version entschieden. Wir können gerne auch nochmal die Präsentation, um zum Beispiel so ein Bild ergänzen aus dieser Siebenspurigkeit für die Volkmannstraße, damit Sie da auch ein Gefühl dafür bekommen, was das für Dimensionen sind, ich wollte Ihnen das bloß sagen, wir haben jetzt nicht ohne Variantenbetrachtung gearbeitet.

Herr Feigl

Die weitere Rednerliste lese ich nochmal kurz vor: Herr Sehrndt, Herr Schied, Herr Streckenbach, Frau Winkler. Herr Sehrndt, Bitte.

Herr Sehrndt

Ja, danke. Es ist schon vieles gesagt worden, was ich sagen wollte, ich habe natürlich erwartet, weil das am Freitag, so denke ich, so wurde es gesagt, dass das Verkehrskonzept uns zugearbeitet werden soll (*Mikrofon aus*). Da kommt das Problem dazu, dass wir über diese Zeit unsere Rechner nicht hatten und nicht verfügen konnten. Eins ist klar, diese Verkehrsgestaltung, das hat man auch gesagt, muss funktionieren, aber die Zahlen, die Sie anbieten, da bin ich im Zweifel. Ich bin im Zweifel, wenn ich einfach 16 Uhr mit dem Auto nach Süden fahre, dann ramme ich irgendwo auf einen Stau. Sei es, von wo ich komme, dann läuft es nicht weiter. Das mag vielleicht im Moment mit den Baustellen in der Merseburger Straße zu tun haben, aber die machen wir ja auch so schmal, dass halt auch kein Auto mehr lang fährt und wir können das den Bürgern nicht anbieten. Die Bürger, das sind nämlich die, für die hier gearbeitet wird, dass die dann stundenlang im Stau stehen.

Und weil Sie das am Donnerstag oder am Freitag sagten, Frau Lütgert, dass man dann schön von der Hochstraße nach Westen gucken kann, dann gucke ich jedes Mal, da gucke ich auf den Stau, der auf der B 80 steht. Und wir reden ja auch von der Umwelt, ja, und dann passiert Folgendes, das können Sie in Berlin beobachten, wenn Sie Straßen abrupt sperren oder herausnehmen, wie das heute üblich ist, oder irgendwelche Möbel hinstellen, dann passiert Folgendes, dann verteilt sich der Verkehr, dann sucht er sich seinen Weg selber. Das ist wie beim Wassereimer und dann haben wir es gar nicht mehr im Griff. Dann wohnen irgendwo Leute und sagen, och hier kriege ich gar keine Luft mehr. Das wollte ich dazu sagen.

Das nächste ist, wo wir im tiefen Zweifel sind, ist die Finanzierung. Wenn ich sehe, dass jetzt schon über das 49-Euro-Ticket diskutiert wird und dass doch alle ein bisschen sparen sollen. Da komme ich in tiefe Zweifel. Wir hatten im letzten Jahr, habe ich die Frage gestellt, wer für das 9-Euro-Ticket mal kalkuliert hat und ich sage Ihnen, für das 49 Euro hat auch niemand von den Herren, die das machen, was kalkuliert. Sie schätzen, die würfeln, so kann ich das nur sagen. Und das ist die Gefahr, wenn hier Leute auftreten und sagen, wir wollen das und das und das ist schick und wir können es nicht bezahlen. Das ist es eigentlich, was ich sagen will, weil vieles schon gesagt worden ist. In diesem Vortrag waren dann die Brücken mal drin und dann waren sie nicht drin, dann habe ich gesagt, ich gehe mal davon aus, die sind nicht mehr drinnen. Dann fing mein Nachbar wieder an, von den Brücken zu sprechen. Wir können die Bunten weglassen, ich hatte nur am Freitag gesagt, es ist niemandem zuzumuten zu Fuß über diese Brücken zu laufen, ja. Weil die Leute sind, entweder haben sie keine Zeit, oder sie sind bequem. Das werden wir erleben.

Herr Feigl

Herr Rebenstorf.

Herr Rebenstorf

Ja, meine Damen und Herren, ich will es jetzt nicht ausführlicher und bis ins Detail, aber Herr Sehrndt, ich möchte trotzdem einen Hinweis geben. Wir sind hier nicht in Berlin, wo dann (*Mikrofon aus*) aus der Landesregierung, was da dort die Regierung darstellt, entschieden worden ist, um beim Beispiel Friedrichstraße zu bleiben, dass die Straße jetzt gesperrt wird oder nicht. Wir haben ein Fachgutachten beauftragt, das will ich ausdrücklich nochmal zu Protokoll geben, wo sich die entsprechenden Ingenieure, die dieses abgeschlossene Studium haben, damit beschäftigt haben, die wissen, wie der Verkehrsrechner zu bedienen ist und wir haben uns das mit entsprechenden Zahlen unterlegen lassen, dass es verkehrlich funktioniert. Frau Lütgert und Frau Herrmann haben mehrfach betont, dass wir sehr konservativ an das Thema herangegangen sind, dass wir gesagt haben, wir haben den Blickhorizont 2040.

Frau Herrmann hat, wenn ich es richtig in Erinnerung habe, ausdrücklich gesagt, wir haben jetzt keine weiteren Entwicklungen, die gegebenenfalls kommen könnten, die aus der Klimaschutzdebatte heraus oder aus dem Mobilitätskonzept kommen werden berücksichtigt, sondern wir haben einfach gesagt, was ist, wenn der Status quo weitergeführt wird, ist der Riebeckplatz leistbar oder nicht. Und ich sage es deutlich jetzt, die Zahlen lügen nicht, die Mathematik lügt nicht und am Ende hat der Rechner die entsprechenden Zahlen ausspucken können, dass der Nachweis rechnerisch erbracht worden ist. Das will ich noch mal ausdrücklich gesagt haben.

Herr Feigl

Herr Schied.

Herr Schied

Jetzt haben Sie mir mit den sieben Spuren meinen ganzen Vortrag kaputt gemacht. Die sieben Spuren sind aber dann bloß an der Auffahrt zum Riebeckplatz dann, wenn man die Volkmannstraße beidseitig bis zum Riebeckplatz führen würde. Also, es ist jetzt nicht so, dass die sieben Spuren auf der ganzen Länge dann lang führen würden. Die hätte ich gerne mal gesehen.

Ich hatte ja am Freitag schon gesagt, dass ich ja damals nicht geglaubt habe, dass wir den Zuschlag bekommen für das Zukunftszentrum, weil ich mir nicht habe vorstellen können, dass man das wirklich da zwischen Zugbildungsanlage und Volkmannstraße quetscht. Von daher ist das jetzt schon ein Vorteil. Herr Eigendorf hat gesagt, sieht gut aus und ist in sich stimmig, na ja, da sage ich eher, sieht besser aus, als vorher, aber hätte man vielleicht noch ein bisschen mutiger sein können, aber es ist in Halle halt schwierig mutiger zu sein und das sieht man daran, dass irgendwie, die Hälfte des Vortrags war einfach, ging es darum, wie erhalten wir die Leistungsfähigkeit des Riebeckplatzes. Also, wir kriegen dort wahrscheinlich ein ganz tolles, auf nationaler Ebene ein wichtiges Bauwerk hin und es gibt einen Haufen Überlegungen und so. Aber in Halle denkt man zuallererst „Hauptsache wir kriegen noch genauso viele Autos über den Riebeckplatz wie vorher“.

Und genau das machen wir auch, wir verlagern den Verkehr ja auch hauptsächlich und da gehe ich mal zurück. Ich habe es mir ja damals im Juni fotografiert nochmal. Die Jury hatte ja auch angemahnt, „Dominanz des Autoverkehrs reduzieren“. Na ja gut, die Brücken sind dann weg, ein bisschen, aber die Dominanz des Autoverkehrs ist meines Erachtens noch nicht besonders reduziert in dieser Variante. Und dann kommt dazu bessere Anbindung des Zukunftszentrums an die Altstadt und da habe ich den Satz von Herrn Rebenstorf vorhin gehört „Städtebau wird am Modell entworfen“ und da frage ich mich manchmal an was für einem Modell? Und dann sehe ich das Modell und bin so ein bisschen, ich will nicht sagen Fan, es gibt den Stadtplaner Jan Gehl, der hat das irgendwann mal so geschrieben. Er hat Architektur studiert, wie Sie auch, Herr Rebenstorf, und dann hat er gesagt, im Studium haben wir dann immer so die Klötzchen hin und her geschoben. Das machen wir jetzt auch so ein bisschen. Und dann gucken wir uns das Modell an.

Aber wenn das Ganze fertig ist, da fliegen die Leute nicht drüber und gucken sich das von oben an, sondern sie stehen da unten in diesem Park, vorm Zukunftszentrum und gucken sich aus der Perspektive das an und erleben die Stadt und den Platz aus der Perspektive. Und da finde ich es halt ein bisschen schade, ich stelle mir jetzt mal so vor, mit ein bisschen Fantasie, ich komme aus dem Zukunftszentrum raus und dann gehe ich in diesem schönen Park und dann sehe ich ein Stückchen Park, so groß ist er ja gar nicht, also, ich bin schon öfter über den Riebeckplatz gefahren, auch als der noch Thälmannplatz hieß. So riesig wird der nicht sein. Und dann kommt dann die Magdeburger Straße und da sind wir nicht mutig genug, die Magdeburger Straße wegzunehmen, sondern wir ziehen jetzt natürlich noch mehr

Verkehr auf die Magdeburg Straße, weil ja die Hochstraße wegkommt, was ja eigentlich eine gute Sache ist.

Also, grundsätzlich finde ich das echt klasse, dass da mal wirklich mal ein bisschen darüber nachgedacht wird, wie man aus dem Riebeckplatz vielleicht wieder einen Platz macht, einen Platz der für Menschen auch erlebbar ist. Und deshalb finde ich es aber leider schade, dass die Magdeburger Straße zwischen Riebeckplatz und Ende, also, zwischen dem Kreisel und dann auf der ganzen Länge, westlich des Zukunftszentrums erhalten bleibt, das finde ich schade. Aber ich denke mal, was Anderes ist in Halle nicht möglich. In Halle geht es in erster Linie darum, dass die Leistungsfähigkeit des Riebeckplatz auch erhalten wird.

Wenn man die Magdeburger Straße wegnehmen würde, ich spinne mal rum, was natürlich nicht passieren wird, das weiß ich schon, dann hätte man auch den anderen Punkten bessere Anbindung an die Altstadt. Denn wenn wir in den Kreisel nicht da rein kommen, weil die Spielothek da bleiben muss, was ja eigentlich auch grotesk ist eigentlich, aber ist dann halt wahrscheinlich so, dann hätte man da wirklich eine gute Anbindung an die Altstadt und hätte vielleicht, können das Ganze weitermachen, man könnte ja ein bisschen herumspinnen. Man könnte zum Beispiel die Straßenbahn, die da herunterfährt, das hätte das Niveau, dass man dann das tunnelartig gestalten könnte, man könnte auch, ansonsten wäre dann auch wirklich nur noch die Straßenbahn da, das fände ich, wäre noch ein bisschen mutiger gewesen. Aber ich glaube, für Halle ist das jetzt schon mutig und ich will das jetzt gar nicht schlecht reden, obwohl ich es vielleicht doch ein bisschen gemacht habe. Also für Halle reicht es und ich persönlich werde ich dem gerne trotz allem zustimmen.

Herr Rebenstorf

Ein paar Hinweise muss ich jetzt trotzdem noch geben. Ja, Herr Schied, Sie haben recht, Städtebau wird am Modell entworfen, aber am Ende kommen auch die Perspektiven aus Fußgängersicht hinzu, in der Zeichnung. Das ist dann der zweite Teil meiner Aufgabe als Stadtplaner und dann kommt es zu der Überschneidung, was nehme ich aus Fußgängerperspektive wahr und wie sieht meine städtebauliche Figur aus und danach beginnt dieses Abwägungsspiel, wie beides zueinander passt und harmonisiert wird.

Zum Thema Anbindung an die Altstadt nochmal, dafür war in dieser Skizze, was Gegenstand des Wettbewerbs ist, das ist der Wettbewerbsbereich Zukunftszentrum, die Brücken, die südliche Anbindung, war ein großer blauer Pfeil gewesen. Uns ist es hilfreich, wenn konkret aus dem Entwurf des Gebäudes, aus der Abfolge der Nutzungen, wo kommt der Haupteingang hin, das steht bis jetzt alles noch nicht fest, ist die genaue Erschließung, wo kommt der Busparkplatz hin usw.? Wenn dort ein Vorschlag der Teilnehmer kommt, wie die Anbindung, wie die sich die Anbindung der Altstadt konkret aus ihrem Entwurf heraus vorstellen, ist es für uns dann später im B-Plan-Verfahren einfacher, die eine oder andere Festsetzung zu treffen und dann doch Wege zu öffnen, was heute vielleicht jetzt in dieser Runde noch gar nicht machbar ist. Der Wettbewerb hilft uns da später mit den Festsetzungen.

Herr Feigl

Herr Streckenbach.

Herr Streckenbach

Vielen Dank, also, ich kann vieles von dem, was auch einige Vorredner hier gesagt haben, nachvollziehen und will an der Stelle zunächst einmal auch positiv hervorheben, dass wir selbstverständlich die Idee unterstützen, das Zukunftszentrum in die Mitte des Platzes zu rücken. Und auch diese Idee Zukunftszentrum im Park finde ich ganz fantastisch und großartig.

Und da knüpfe ich jetzt aber an der Stelle mal an den einen oder anderen Vorredner an. Hier werden Kosten veranschlagt von 67 Millionen Euro, vielleicht, also, es werden garantiert mehr, da bin ich mir sicher. Warum nicht den großen Wurf wagen? Sie haben drei Varianten untersucht. Warum hat man die Variante ausgeschlossen, wir legen den Verkehr mal unter die Erde, oder ein Großteil davon, wie in Magdeburg, wie in Stuttgart? Das hätte den Charme, dass wir den Park vergrößern und das Zukunftszentrum dort noch, ja, noch hübscher eingebettet wäre. Das ist so der erste Gedanke dazu.

Das zweite, auch wieder bei dem Thema Kosten und da hat Herr Eigendorf vorhin einen Punkt angebracht, den möchte ich aufgreifen. Der Bund hat oder die Jurysitzung hat Halle den Zuschlag gegeben für das Zukunftszentrum, in dem Bewusstsein, dass die Stadt Halle pleite ist. Da bin ich mir sicher, dass das auch so kommuniziert wurde in der Bewerbung. Und da sage ich, das sage ich mal, da muss ich dann aber auch den Bund jetzt in die Pflicht nehmen und sagen, ok, du warst dir dessen bewusst, dann bitte unterstütze uns auch bei den ganzen Maßnahmen, die erforderlich sind, damit wir die Anforderungen erfüllen können. Deswegen 90 Prozent, ein Muss, da gehe ich noch drüber hinaus, das müssen eigentlich mehr sein, 100 Prozent, weil die Folgen, die dann mal irgendwann noch passieren, wenn dann alles teurer wird, dann wissen wir nicht am Ende, da haben wir vielleicht noch was im Stadtsäckel? Wird schwierig.

Bei den ganzen Ideen habe ich jetzt, vor allem den Fokus mit dieser Verkehrsorganisation, der bereitet mir etwas Bauchschmerzen, ich war leider, am Freitag konnte ich auch nicht zu der Veranstaltung kommen, insofern habe ich jetzt genau zugehört und ein Punkt war, Sie sagten, der Platz ist momentan nicht, aber wenn man jetzt das Zukunftszentrum realisieren würde, wäre der Verkehr auf dem Platz nicht leistungsfähig und man müsste da was umbauen mit der Ampelschaltung, mit Spuren und dann sagten sie mehrfach, die Verkehrsqualität wird dann gut bis befriedigend. Welche Note hatten Sie, oder welche Kategorie hatten Sie da vergeben und im Vergleich dazu, welche Note hat der Platz denn jetzt, das würde mich an dieser Stelle noch einmal interessieren.

Ansonsten, wir hatten vor ein paar Monaten hier eine Aussage der Verwaltung, in Halle hat der Verkehr im Vergleich zu anderen vergleichbaren Städten um 3 Prozent zugenommen. Wir haben ein Verkehrsgutachten, das die Verwaltung vor 10 Jahren ungefähr mal vorgestellt hat, das besagt, wenn die Hauptachsen gestört sind, kommt der Verkehr in Halle zum Erliegen. Also, ich möchte, da teile ich Ihre Auffassung Herr Schied nicht, dass man dann sagt, na ja, was juckt mich die Leistungsfähigkeit des Platzes, also, das muss man dann schon genau mit in Betracht ziehen. Und wenn der Verkehr 2020 untersucht wurde, da hatten wir Corona-Lockdown, da weiß ich nicht, ob da genauso viel durch die Straßen gefahren sind, wie jetzt, oder wie man das dann später prognostiziert.

Also, die Verkehrsfragen sind für mich noch nicht so ganz gelöst und auch aus Sicht der Fraktion gibt es Gesprächsbedarf, beziehungsweise möchten wir Hinweise nochmal geben, die dann in der konkreten Planung, es geht ja hier um einen Grundsatzbeschluss, ich bin auch überrascht, dass das schon so detailliert ist mit dem Verkehr, aber die dann in der konkreten Planung und dann muss ja auch ein Beschluss gefasst werden vom Stadtrat, vom nächsten Stadtrat, nehme ich mal stark an.

Das Thema Querung der Fußgänger im südlichen Bereich: Ich kann nachvollziehen, dass Sie, um die Fußgänger vom Bahnhof zum Zukunftszentrum zu führen, über die Brücken dann führen möchten. Aber Sie müssen die Fußgänger erst einmal vom Bahnhof in die Mitte der Merseburger Straße führen, das heißt, dort haben Sie eine Ampel, so wie es jetzt dort visualisiert ist, das muss nicht so sein, wie das dort visualisiert ist. Sie haben erst mal eine zusätzliche Ampel, die auch den Verkehr beeinflussen wird, das ist, vielleicht haben Sie dann noch eine andere Lösung, als da eine zusätzliche.

Der zweite Punkt ist das Parkhaus, was dann dort auch realisiert werden soll. Inwieweit ist da berücksichtigt der Verkehr, der zum Parkhaus sozusagen führt und abgeführt wird über den Platz. Und auch die Einbindung der Magdeburger Straße bitte ich auch nochmal im Namen der Fraktion zu prüfen, ob das alles Hand und Fuß hat, was dort sozusagen berechnet wurde.

Letzter Punkt, danach halte ich mich zurück. Wir haben es auch gehört und vielen Dank für die ganze Arbeit, die Sie hier mit dem Projekt machen, das ist ja auch recht kurzfristig und soll ja auch ein Erfolg werden für Halle, ohne dass die Menschen so traurig sind, dass es nicht mutiger vorangeht, aber Sie brauchen in der Verwaltung, kann ich mir vorstellen, viele personelle Ressourcen und mein Appell wäre an die Verwaltung, bitte auch darauf zu achten, dass bei allen Ressourcen, die Sie jetzt hier in dieses Projekt stecken, dass Sie auch an anderen Stellen, im ganz normalen Alltagsgeschäft, in den Stadtteilen, dort, wo Aufwertung nötig ist weiterhin, dass Sie dort auch die Ressourcen auch weiterhin zur Verfügung stellen, so gut es eben geht. Damit eben auch nicht der Bürger am Ende den Eindruck hat, jetzt kommt da was am Riebeckplatz, jetzt müssen wir wieder hinten anstehen, weil wir nicht an der richtigen Stelle wohnen, das soll nicht und das darf aus meiner Sicht nicht passieren und das muss man aus meiner Sicht auch beachten. Vielen Dank.

Herr Feigl

Frau Winkler.

Frau Winkler

Vielen Dank. Also unsere Fraktion wird diesem Antrag, dieser Beschlussvorlage zustimmen. Ich muss sagen, nachdem ich die Änderungen gelesen habe, finde ich, ist es nicht, für unsere Seite, nicht unbedingt erforderlich ihrem Antrag zuzustimmen, obwohl ich ihn grundsätzlich okay finde. Aber ich finde, dass die Verwaltung uns so weit entgegengekommen ist, dass ich das Vertrauen habe, dass diese Beschlussvorlage offen genug ist, um alle Architekten zu beglücken, die sich da austoben wollen.

Trotz alledem gab es bei uns ein paar Fragen. Erstens: Wie teuer wird es, wenn man die Brückenpfeiler und die Brücken komplett entsorgt? Zweitens wollten wir fragen: Die großen Verlegungen im Untergrund, sprechen wir da über neuzeitliche Sachen, oder sind die Kanäle oder Stromsachen, oder so was 100 Jahre alt, sodass das gleichzeitig eine Sanierung für die Stadtwerke mit wäre? Dazu konnte ich auch keine Auskunft geben, also, inwieweit da jetzt neuwertige Dinge, neu verlegt werden müssen, oder umgelegt werden müssen, oder ob man damit gleichzeitig dann die Sanierung durchführt. Dann finde ich, ist es auch nochmal ein bisschen finanziell anders zu betrachten. Und die dritte Frage, die ich dazu hätte: Dem ursprünglichen von uns erarbeiteten Strukturkonzept ging es immer um drei Hochpunkte. Ich wollte mal hören, ob die jetzt geschliffen sind, ob es da überhaupt nichts mehr gibt in dieser Richtung, oder ob da keine Anforderungen in dieser Form mehr gestellt werden? Ja, das war's von meiner Seite.

Frau Lütgert

Ich fange vielleicht mal mit den ersten beiden etwas praktischeren Fragen an und dann wird Herr Rebenstorf sicherlich aus der städtebaulichen Perspektive noch etwas ergänzen. Bei dieser Kostenberechnung der 7,5 Millionen Euro für die Brückenbauwerke, da sind im Prinzip beide Varianten betrachtet worden und man kommt auf ähnliche Zahlen, die dann wiederum nochmal mit einem Zuschlag von uns einfach versehen wurden, also, ein Neubau, also Abriss der vorhandenen Brücken mit einem Neubau einer dann filigranen Fuß- und Radwegebrücke ist kostenmäßig vermutlich ähnlich, wie eine sehr aufwändige Sanierung des Bestandes, mit einer entsprechenden Umgestaltung. Insofern ist beides dort abgedeckt.

Ich könnte jetzt nochmal die Kosten herausuchen für den ausschließlichen Abbruch des Brückenbauwerkes, wobei das jetzt insgesamt eigentlich sich vom, wie gesagt, vom Verhältnis nicht anders darstellt. Was nach unserer Vorstellung, in welcher Form auch immer, integriert werden sollte, sind die Stützen im Rondell, die aus der Umgestaltung des Riebeckplatzes in den 2000er Jahren stehen, weil die auch förder technisch noch nicht abgeschrieben sind. Und wir jetzt nicht unnötig Geld bezahlen wollen. Das wird man sicherlich aber dann auch bei dem Architekturwettbewerb sehen.

Bei den Leitungen ist es so, da sage ich mal teils teils, also, teilweise ist es so, dass wir natürlich aufgrund der Tatsache, dass schon in den 2000er Jahren an der ein oder anderen Stelle Leitungen neu gemacht wurden, in relativ neuen Bestand eingreifen. Teilweise sind das alte Leitungen, gerade wenn es dann so quer über irgendwelche Flächen drüber geht. Alt bedeutet aber beim Riebeckplatz immer, dass es keine 100 Jahre sind, weil natürlich auch diese Gestaltung aus den 60er Jahren dann auch Leitungsverlegungen damals vorgenommen hat.

Was man immer mit im Hinterkopf behalten muss ist, dass die Stadtwerke natürlich trotzdem die Möglichkeit sehen, durch diese Um-/ Neuverlegungen einfach Kapazitätsgrößen zu erweitern. Insbesondere ist es so, dass wir momentan gar nicht so eine gute Fernwärmeanbindung haben. Die würde man jetzt dann entsprechend ausweiten und es ist so, dass schon auch die Vorstellung besteht, aus bekannten Gründen, wird jetzt das mit dem Gas nicht mehr so eine Rolle spielen, aber natürlich ist es so, dass der Bedarf an Elektrizität und an Strom eben steigt. Auch da wird man entsprechende Aufwüchse dann berücksichtigen können.

Herr Rebenstorf

Ja, der dritte Punkt, im wahrsten Sinn des Wortes, drei Hochpunkte. Einen haben wir ja schon, der ist ja auch abgebildet. Die Satzung, der Satzungsbeschluss ist da, der Investor wird, davon gehen wir aus, logischerweise zeitnah beginnen. Unser Vorschlag ist, oder es war ja aus dem Bewerbungsverfahren heraus dieser markante 120 Meter Turm, an die Stelle legen wir jetzt ein Stück die Straße Volkmannstraße um. Lassen Sie uns das Wettbewerbsergebnis abwarten, denn das Zukunftszentrum, dadurch, dass es eben eine besondere Architektur hat, wird diesen Platz anders dominieren, als das bisher gedacht war. Ich sehe da durchaus noch Spielraum über Hochpunkte. Wir haben aber, mit Blick auf das Gesamtmodell, das RAW-Gelände auf der anderen Seite, was ist mit der Nordspitze RAW, neben dem Bahnhof, wäre da vielleicht auch nochmal ein Hochpunkt interessant. Unser Vorschlag ist, lassen Sie das Wettbewerbsergebnis erst einmal kommen. Das wird, wenn alles gut läuft, ohne da jetzt was dazu zu sagen, Pi mal Daumen heute in einem Jahr sein, dass man das Ergebnis sieht.

Nachdem das zweistufige Verfahren zu Ende ist, der Bund gesagt hat, das ist es und veröffentlicht. Und sobald wir dieses Modell dann da herein gesetzt haben und beziehungsweise wir werden, ich mache jetzt mal so, ein richtiges Modell dann kriegen und das alles in einem anderen Maßstab steht, Frau Winkler, dann müssen wir auf jeden Fall an das Thema Hochpunkte nochmal ran. Da sind ja auch nördlich vom niu Hotel, was wird mit dem kleinen Hain, der da ist, nach unserer Vorstellung bleibt der stehen, also Baumhain, weil die Bäume schon eine gewisse Größe haben, als Mikropark, aber dann auch vor den Gebäuden aus DDR Zeiten, diese Büroglasspaläste, also, die Glasfassade haben sie ja nach der Wende gekriegt. Da wird man dann im Detail auch nochmal ran müssen. Wie sieht die Architektur dann aus, wie sieht die konkrete Nutzung aus?

Und in dem Zusammenhang auch Maritim Hotel, wird man ja, also, diese, was aus dem Wettbewerb kam, wird man ja auch noch einen abschließenden B-Plan brauchen, was sich nicht nach 34 realisieren lässt. Also, lange Rede kurzer Sinn, wenn das Zukunftszentrum in

der Mitte seinen Platz gefunden hat, die Freiflächengestaltung klar ist, sollten wir nochmal in einem kleinen Werkstattverfahren uns mit dem Thema Hochpunkte, auch mit Blick auf die Ostseite, sage ich jetzt ausdrücklich und insbesondere Nordspitze RAW-Gelände auseinandersetzen, weil das Hochhaus sollte, also, Papenburgs Hotelhochhaus sollte nach Möglichkeit nicht als Solitär daher kommen, weil die wirken im Regelfall, immer wenn sie als Gruppe kommen. Historisch, muss man ja fast sagen, war es ja ein Zwillingsturm gewesen aus DDR Zeiten. Das muss es jetzt nicht unbedingt wieder sein, das Motiv aus den 60er, 70er aber, die Debatte müssen wir dann nach der Entscheidung führen.

Herr Feigl

Dann habe ich jetzt auf der Rednerliste, Herrn Kloevekorn, dann habe ich mich auf die Liste gesetzt, dann Herr Hänsel, Herr Dreher, Herr Dr. Ernst und Herr Sommer.

Herr Kloevekorn

Ja, vielen Dank. Also, zum einen möchte ich auch nochmal sagen, dass ich sehr erfreut bin, wie viele Anregungen aus dem Freitagsgespräch jetzt in die überarbeitete Vorlage eingeflossen sind, auch wenn die sehr spät kam. Und deswegen vielleicht dann auch zu einem Änderungsantrag geführt haben, den man aus meiner Sicht jetzt vielleicht gar nicht mehr braucht. Aber erstmal vielen Dank, dass diese Anregungen tatsächlich auch übernommen worden sind, das finde ich sehr gut.

Ich finde auch, je länger man sich mit dem Konzept beschäftigt, desto mehr kluge Ansätze findet man da, was ja tatsächlich sehr schlau ist, dass man jetzt auch eine zweite Möglichkeit geschaffen hat zum Zukunftszentrum zu kommen, nämlich, indem man den alten Haupteingang des Hauptbahnhofs eine neue Bedeutung gibt und tatsächlich es denkbar ist, dass die Besucher sich nicht durch den Untergrund des Riebeckplatzes finden müssen, um überhaupt auf diesen sehr großzügigen Park zu kommen, das finde ich, ist sehr schlau. Auch schlau ist die Möglichkeit, mit dem neuen Parkhaus im Norden, den ganzen Busverkehr vielleicht auch vom Hauptbahnhof wegzuhalten, denn, wenn man ehrlich ist, ist das ganze Hauptbahnhofvorfeld für ein Projekt dieser Größenordnung überhaupt nicht geeignet, das heißt, alles was wir an Angebot dort haben, Verkehrswege auch anders zu leiten, ist, glaube ich, sehr, sehr schlau.

Ich hatte bei den Ausführungen von Herrn Hänsel auch ein bisschen im Hinterkopf, Sie haben jetzt schon deutlich gemacht, dass es für Sie eine Art Bauablauf gibt, der auch da wieder sehr schlau, auf die vorhandene Parkplatzsituation eingeht. Trotzdem vermisse ich so ein bisschen die Jahreszahl hinter dem Fertigstellungstermin für die Volkmannstraße, denn ich könnte mir schon vorstellen, dass es da zu, na ja, einer gewissen Abhängigkeit in den verschiedenen Bauvorhaben kommt und das wäre schon, glaube ich, auch für so eine Entscheidung vielleicht noch mal interessant, muss nicht heute sein, aber dass Sie das nochmal transparent machen, was sie glauben, wann denn die Volkmannstraße fertig sein muss, damit tatsächlich das Zukunftszentrum auch 28 realisiert werden kann.

Und das zweite Thema der Zeitschiene betrifft im Grunde genommen die Finanzierungszusagen. Ich finde es eigentlich ganz klug, das war auch am Freitag so angedeutet, jetzt ist Druck auf dem Kessel, der Bund will das Projekt natürlich, das Land wird es unterstützen und wir müssten sowieso irgendwann die Brücken sanieren, dann machen wir doch jetzt den großen Wurf und versuchen sehr viel an, ja, Verbesserungen hinzubekommen. Aber wann muss diese Finanzierungszusage denn stehen, wenn Sie im Grunde genommen für die Auswirkungen des Wettbewerbs ja schon wissen müssen, ob die Volkmannstraße verlegt wird, oder nicht? Das ist mir tatsächlich noch nicht so ganz klar. Geht es da um die nächsten Wochen, oder bleiben dann noch Dinge in der Schwebe, weil man sich dann irgendwann festlegen muss für den Wettbewerb, obwohl noch nicht sämtliche Finanzierung wirklich in trockenen Tüchern sind? Das wäre noch eine Frage.

Und ich würde auch gerne eine Anregung von Herrn Eigendorf aufnehmen, der sich ja sehr dafür eingesetzt hat, dass die Beteiligung der Bevölkerung nicht unter den Tisch fallen darf und ich würde sehr gerne auch Sie darum bitten, dass das auch im Wettbewerbsverfahren eine tragende Rolle spielt, also, wenn es ein zweistufiges Verfahren gibt, wäre es sehr schön, wenn nicht erst bei der Kür der letzten drei Plätze die Bevölkerung mal was zu sehen bekommt, sondern das darf gerne vielleicht auch schon mal in der ersten Phase sein, wenn es formale Gründe gibt, die dagegen sprechen, muss man darüber reden, wie man die aus dem Weg räumen kann, weil ich glaube, es ist sehr wichtig, dass man die Leute mitnimmt an dieser Stelle. Und zu dem Wettbewerb wäre dann ja wahrscheinlich auch noch eine statische Voruntersuchung der Brücken erforderlich, damit man als Planer weiß, wie man damit umzugehen hat.

Herr Rebenstorf

Frau Lütgert, wir versuchen es mal, uns rein zuteilen. Herr Kloeveborn, also, ich selber habe jetzt nur einmal an einem zweistufigen internationalen Wettbewerb teilgenommen. Das war der Neubau der Kunsthochschule. Ich erinnere mich, dass wir dort keine Öffentlichkeit hatten nach der ersten Runde, sondern erst nach der zweiten, wo das Ergebnis, es wird ja in die Jury verlagert, deswegen wird die Jury ja berufen. Deswegen nehmen wir den Punkt als Anregung mit. Ich will nicht sagen, dass das nicht geht, aber wir können es jetzt nur als Anregung mitnehmen, wir müssen das auch mit dem Auslober, nicht vergessen, wir sind nicht der Auslober, das ist der Bund, besprechen, deswegen können wir das nur als Anregung mitnehmen und die Entscheidung wird dann dort gefällt werden.

Zum Bahnhofsvorplatz vielleicht nochmal kurz, sehe ich genauso wie Sie. Das funktioniert auch jetzt schon, nur leidvoll. Seitdem sämtliche ICE mehr über Halle, als über Leipzig fahren und wir demzufolge auch für den Süden und den Westen Sachsen-Anhalts der Fernbahnhofsknoten sind. Wenn sie hier in die Pläne hier nochmal hereingucken, da ist auf der Ernst-Kamieth-Straße der Platzhalter nochmal aktualisiert. Die Gespräche laufen für ein Parkhaus. Wir, ich habe immer betont, die normalen PKWs müssen vom Bahnhofsvorplatz weg, weil wir kriegen das mit dem Knoten mit der Delitzscher Straße in der Straßenbahn alles nicht wirklich hin, sondern dafür muss es dann an der Seite Ernst-Kamieth-Straße ein Ersatzparkhaus geben wo nach Möglichkeit auch noch ein weiteres Fahrradparkhaus mit hereingeht, sodass wir am Bahnhofsvorplatz nur noch die Taxis haben, weil man erwartet ja, dass am Haupteingang auch ein Taxi steht, wenn man weiter ins Umland will und ansonsten nochmal Fahrradabstellmöglichkeiten, Begrünung und so weiter und sofort.

Das ist historisch anders, das haben Sie auch gesagt. Für alle vielleicht nochmal, der historische Eingang des Hauptbahnhofes ist an der Stelle, wo heute diese eckige Bahnsteighalle steht, das ist das eigentliche Hauptgebäude. Ist vor 100 Jahren durch den Neubau, was wir heute als Eingang Ernst-Kamieth-Straße kennen, abgerissen worden und da ist dann leider durch die Überformung nach dem Zweiten Weltkrieg nur noch dieser traurige Rest übrig geblieben. Aber die ganze Wegebeziehung usw. war nie ursprünglich mal auf den heutigen Bahnhofsvorplatz, in die Kuppelhalle ausgerichtet, sondern immer auf das, was wir als Ernst-Kamieth-Straße historisch kennen, war das ausgerichtet. Also, die ging de facto diagonal über den Platz in die Leipziger Straße hinein. Aber das hat sich jetzt in den letzten 100 Jahren alles verändert, aber Sie haben recht, am Bahnhofsvorplatz, das ist dann nochmal ein anderes Kaliber, was da zu erwarten ist an Fußgängerströmen. Und Frau Lütgert versucht nochmal den Rest.

Frau Lütgert

Ich würde vielleicht sogar kurz noch mal auf das eingehen, was Herr Streckenbach vorhin gesagt hat, weil diese Ampelschaltung, wenn man vom Westeingang in die Mitte möchte, die gibt es momentan schon. Wir haben da ja zwei Ampeln, die allerdings momentan nur den Autoverkehr regeln und nicht mit einer Fußgängerquerung geschaltet sind, weil man nämlich nicht weiter kommen würde aus der Mitte. Einmal die Ampelschaltung, die den Autoverkehr stoppt, wenn die Straßenbahn aus oder einfährt Richtung Bahnhof und dann natürlich auch die Ampelschaltung in den Riebeckplatz einfahrend. Also, es gibt zwei Phasen, wo man dann entsprechend auch die Querung der Fußgänger in die Mitte ermöglichen kann, ohne dass wir zusätzliche neue Ampeln bauen müssen.

Bezüglich der Finanzierung ist es so, da haben Sie natürlich recht, das muss jetzt schnell erfolgen, das ist ja auch der Grund, warum wir hoffen, dass wir eben mit dem Mandat und dem Stadtratsbeschluss in die nächsten Gespräche mit Bund und Land gehen. Das ist sicherlich so, dadurch, dass es da natürlich auch auf allen drei Seiten auch um Haushaltsmittel geht, dass wir jetzt in den nächsten Wochen keine Fördermittelzusagen bekommen können. Aber wir brauchen belastbare Aussagen, wie der Weg aussehen wird und dann haben wir ein paar Vorschläge, auch zusammen mit dem Geschäftsbereich von Herrn Geier entwickelt, die wir jetzt dem Bund vorstellen können, von der simpelsten Lösung Zuweisungen, zusätzliche Zuweisungen in den Haushalt der Stadt Halle, bis hin zu bestimmten Förderkulissen, die gegebenenfalls infrage kommen und da ist es so, dass wir eine Zusage des Finanzierungsweges, will ich mal sagen, brauchen, bis zur Auslobung des Wettbewerbs, beziehungsweise bis zur Zuarbeit der Stadt für den Wettbewerb, denn wir können ansonsten diese Verschiebung des Baufeldes nicht umsetzen und nicht vorschlagen.

Bezüglich der Zeit ist es so, uns ist das schon bewusst, dass das alles sehr sportlich ist und ich muss auch dazu sagen, das ist auch nur unter dieser besonderen Konstellation umsetzbar, das wird jetzt nicht und kann aus Kapazitätsgründen schon nicht der Maßstab werden. Trotzdem ist es so, dass wir uns das zutrauen. Wir haben einen relativ gut durchgearbeiteten Plan, der natürlich wie immer nicht hundertprozentig klappen wird, wo aber momentan wir genügend Puffer in der Umsetzung sehen, um das tatsächlich so hinzukriegen, dass wir die Vorarbeiten geleistet haben, bis der Bau des Zukunftszentrums beginnt. Wenn man davon ausgeht, dass die Ergebnisse des Wettbewerbs im Herbst 24 vorliegen, daran anschließend sich die Vertragsverhandlungen gegebenenfalls auch, ist zumindest meine Erfahrung, die eine oder andere Überarbeitung des Siegerentwurfs anschließen und dann natürlich auch ein Baugenehmigungsverfahren vorbereitet werden muss, mit Vorentwurf und Entwurfsplanung, gehe ich davon aus, dass wir auf jeden Fall bis Anfang/ Mitte 2026 Zeit haben. Mit dem Moment, wo die Entscheidung und die Zusage von Bund und Land für die Finanzierung vorliegt, ist es so, dass wir wiederum mit den ersten Schritten starten werden. Das ist bei uns schon sozusagen, mit dem Fachbereich Mobilität, sind die nächsten Schritte schon gedacht.

Herr Feigl

Danke, ich hatte mich als Nächsten draufgesetzt. Ich habe die Tendenz jetzt durchaus wahrgenommen, was den Änderungsantrag anbelangt, gleichwohl die Einlassungen dazu fand ich sehr widersprüchlich. Vielleicht ist es an der Stelle noch einmal wichtig, das auf den Punkt zu bringen. Wenn wir der Beschlussvorlage der Stadtverwaltung in der geänderten Form von Freitag bis heute so zustimmen, ist zumindestens eine, wenn nicht sogar zwei Brücken gesetzt. Diese Vorlage lässt nicht offen, dass innerhalb des Architekturwettbewerbes eine andere Lösung ohne Brücken umgesetzt wird, das steht so klar drin. Wenn man das will, dann kann man das so beschließen. Wenn man diese Offenheit will, so wie wir das ja am Freitag besprochen haben, dann müsste man das abändern.

Es gibt ein paar andere Punkte, die werden übrigens inhaltlich wirklich auch in diesem Architekturwettbewerb reingeschoben, also, die Anbindung der Altstadt als Auftrag denkt das mit, ist mit drinnen, was übrigens auch üblich ist, dass man sozusagen nicht nur im Architekturwettbewerb, nicht nur den einzelnen Baukörper betrachtet, sondern natürlich auch das Umfeld betrachtet, wie kommt man hin, wie kommt man weg, wie bindet es sich insgesamt im städtischen Raum ein, bis hin zur Grünflächengestaltung und dergleichen mehr. Ist üblicherweise, nicht immer, aber auch Bestandteil von Architekturwettbewerben.

Aber nur noch, um das Missverständnis auszuräumen, wenn wir der Beschlussvorlage der Stadtverwaltung zustimmen ist die Brücke gesetzt, Punkt. Da kommen wir nicht mehr zurück. Wollen wir es anders, dann müssen wir den Änderungsantrag hier nehmen, deswegen habe ich ihn gestellt, weil die Diskussion am Freitag eben eine andere war. Das wollte ich bloß an der Stelle nochmal klarstellen. Ich habe jetzt weiter in der Rednerliste Herr Hänsel, Herr Dreher, Herr Dr. Ernst, Herr Sommer. Herr Hänsel, bitte.

Herr Hänsel

Kleine Korrektur ihres Vortrages, den ich komplett unterstütze, das ist genauso, wie Sie sagen, aber die Variante könnte eben auch lauten, beiden nicht zuzustimmen, dann hat man es auch wieder offen. Das wäre unser Weg. Zwei Punkte nochmal, also, ich kann mich mit dem Gedanken absolut nicht anfreunden, dass ich so ein Zukunftszentrum mitten in die Umkreisung mehrspuriger Verkehrsadern setze, das finde ich uncharmant und unglücklich, deswegen ist diese Variante auf der einen Seite Magdeburger Straße, auf der anderen Seite Volkmannstraße und beides drei- und vierspurig und wie kriege ich die Fußgänger da hin und das passt für mich nicht.

Und ich habe jetzt erfahren, dass Sie drei Varianten untersucht haben, ich finde es total schade, dass Sie uns nicht daran teilhaben lassen und die wenigstens mal vorstellen. Ich hätte den Verwaltungsentwurf auch zustimmungsfähig gefunden, wenn er mehrere Varianten dargestellt hätte, die dann je nach Architekturwettbewerb des Zukunftszentrums in der einen oder anderen Ausprägung favorisiert hätten werden können. Das ist alles nicht passiert, wir fixieren das hier ziemlich auf eine Variante und dem kann ich einfach nicht folgen. Vielleicht wollen Sie es irgendwann noch nachholen und die anderen Varianten auch mal vorstellen.

Und die sieben Spuren auf der Magdeburger Straße, die erschrecken mich ehrlich gesagt überhaupt nicht. Da sind Mittelstreifen dazwischen. Es sind am Ende vier plus drei, oder vielleicht reichen auch drei plus drei und das ist keine ungewöhnliche Größe für so eine Straßenführung. Man hat es dann kompaktiert, man hat einiges an Raum gespart und man hat das Zukunftszentrum nicht von Straßen eingekreist. Erster Punkt.

Zweiter Punkt zu den Brücken. Meinungsbildung ist ja auch zuhören und das ist bei mir passiert, ich habe meine Meinung geändert innerhalb der letzten Stunde, weil ich erfahren musste, die Brücken sind nicht mehr in sehr gutem Zustand, sie haben nur 12 Tonnen Tragfähigkeit, sie müssen saniert werden und entscheidender Punkt Rückbau und Neubau wird ungefähr genauso teuer sein. Dann frage ich mich, warum lassen wir diese Brücken? Wir brauchen nicht zwei Brücken a 10 bis 12 Meter Breite, um Fußgänger und Radfahrer zum Zukunftszentrum zu führen und das auch noch auf einer Wegeführung, die nicht optimal ist. Diese Brücken sind Autobrücken gewesen, die in ihrer Funktion einfach vergewaltigt und zu Fußgänger, oder sonst was Brücken gemacht werden. Wenn es doch gleich teuer ist, dann können wir die doch wegmachen und meinetwegen eine richtig schicke, zukunftssträchtige, moderne Fußgänger-/ Radfahrer/ Grünbrücke dorthin stellen, die auch in ihrer Anbindung optimiert wird, nämlich vielleicht auch zulässt, dass die Fußgänger nicht über Ampeln Verkehrsstraßen überqueren müssen, sondern über die Brücke auch gleich die Verkehrswege queren, die Verkehrsquerungen gelöst werden könnte.

Wenn das nicht mehr kostet, dann weiß ich nicht, warum wir diese Brücken unbedingt erhalten müssen, mit einem hohen Risiko, da wir noch nicht wissen, was es kosten wird, diese zu erhalten auch langfristig in der Unterhaltung und was Neues hält irgendwie immer länger, als das Alte immer wieder zu ertüchtigen.

Frau Lütgert

Ich würde da nur kurz ergänzen wollen. Diese Option, die geben wir ja mit in den Wettbewerb, also, die Möglichkeit eines Brückenneubaus, das ist das Ergebnis auch, was wir versucht haben in diesen Beschluss reinzubringen. Bei der, ich kann gut verstehen, dass Sie gerne mehrere Varianten und die ganze Betrachtung über einen längeren Zeitraum hätten haben wollen. Das steht natürlich in einem Widerspruch zu der zeitlichen Enge, die wir haben, wenn wir den Wettbewerb abwarten. Im Ergebnis, ist es so, dass wir ein gutes Jahr verlieren, das wir schon für Planungen nutzen müssen, das ist uns bewusst. Wir haben da ganz am Anfang darüber geredet, ob wir das aus diesen Gründen überhaupt starten, nochmal in Varianten nachzudenken und wollten aber die Chance nicht verpassen. Das ist natürlich etwas, wo Sie jetzt ein Stück weit auch ja, damit konfrontiert sind, dass wir Sie nicht in jedem Schritt, aufgrund dieser zeitlichen Enge, immer so intensiv mitnehmen konnten. Wir können diese Varianten nochmal mit in diese Präsentation einspielen. Ich muss dazu sagen, die Siebenspurigkeit bei der Magdeburger Straße, die Magdeburger Straße zu nutzen funktioniert generell nicht, es funktioniert einfach nicht, egal ob sieben oder zehn Spuren. Die Magdeburger Straße hat ihr Nadelöhr nicht am Riebeckplatz und in der Breite, sondern an dem Knoten Volkmannstraße, also, Anbindung an diese Spange. Die sieben Spuren wären was, was bei einer Erweiterung der Volkmannstraße funktionieren würde, aber eben dann doch mit einer erheblichen Breite, die wiederum die Bindung an den Hauptbahnhof verschlechtern würde. Nur nochmal zu den Brücken, die Bestandsuntersuchung läuft, die ist aber nicht so schnell abzuschließen und da ist es so, dass wir einfach noch keine Ergebnisse haben, sondern bisher, wie ich vorhin gesagt habe, Gefühle.

Herr Hänsel

Nachfrage nur. Also, ich lese diese Varianz, die Sie eben dargestellt haben, raus die Brücken, ja oder nein, die lese ich aus der Vorlage nicht heraus. Vielleicht habe ich das überlesen, aber ich finde, die Vorlage im Moment eben etwas einengend und etwas sehr konkret, schon zu konkret und deswegen auch nicht zustimmungsfähig. Und die Magdeburger Straße, die Argumentation kann ich natürlich nicht nachvollziehen, wenn ich den Plan nicht gesehen habe, auch was den Knoten angeht. Den Knoten, da würde ich ja denken, da ist ein Kreisverkehr am besten, aber ich weiß nicht, was Sie sich da gedacht haben. Das wäre halt schön, das mal zu sehen, vielleicht überzeugt einen das dann auch, aber so verbal kann man das wahrscheinlich nicht transportieren. Also, Fazit ist, wir können der Vorlage nicht zustimmen, weil sie zu einengend ist und zu konkret und zu wenig Varianz offenlässt.

Frau Lütgert

Auf Seite 13 der Vorlage haben wir bei diesen grünen Fuß- und Radwegbrücke genau das ergänzt: „Genaue Lage, Konstruktion und Gestaltung der Brückenverbindung soll Aufgabe des Architekturwettbewerbs werden. In Abhängigkeit von den Ergebnissen der Bestandsuntersuchung der vorhandenen Brücken können die teilnehmenden Büros gegebenenfalls auch deren Umgestaltung vorschlagen. Wichtiger ist jedoch der Kontext zur Gestaltung und Anbindung des Zukunftszentrums“.

Es gibt Brücken, und zwar deshalb, weil wir keine andere Möglichkeit haben von Süd nach Nord zu kommen, ohne uns abhängig zu machen von Eigentumsverhältnissen, die wir nicht beeinflussen können. Wir kommen durch das Rondell momentan nicht durch. Also, wir arbeiten daran, ich kann das absolut nachvollziehen, dass das der Wunsch ist, aber ich bin kein Anhänger davon, auf eine Lösung zu setzen, die wir, wo wir die Architekturbüros gegebenenfalls dazu auffordern, etwas zu planen, wo wir als Stadt dann in der Bredouille sind, weil wir es nicht umsetzen können. Ich persönlich, wenn ich das mir kurz hier erlauben darf, bin allerdings auch ein großer Brückenfreund und stelle mir durchaus diese Brücke auch als architektonische Geste vor, das ist aber persönlich jetzt. Insofern vergessen sie das.

Herr Rebenstorf

Dann würde ich Frau Lütgert auch kurz beispringen. Ich unterstütze die Position auch ausdrücklich, dass wir die Variante, die Frau Lütgert gerade eben nochmal skizziert hat, mit den Brücken tatsächlich im Auge behalten müssen. Vermutlich ist sie die einzige Chance, die Mitte mit einem Highlight zu gestalten, das eben nicht in diese -1-Ebene, also, unter die Kreisebene rutscht, sonst muss optisch aus dem Kreis etwas heraustreten. Ich versuche es immer neutral zu formulieren, ohne Bilder zu projizieren. Das ist die große Gefahr, die wir jetzt haben, wenn man mit bekannten Beispielen kommt, was man in New York gesehen hat, oder sonst wo gesehen hat. Wir wollen ja ausdrücklich keine Kopie von irgendetwas haben, sondern die sollen ja animiert werden, die Kolleginnen und Kollegen der Architektenschaft, der Stadtplanung, vor allen Dingen der Landschaftsarchitekten eine Lösung zu finden, die uns im positiven Sinne dann mal von den Stühlen holt. Aber wir müssen denen die Option auf jeden Fall lassen und aufgrund der Eigentumsposition, hat Frau Lütgert ja nochmal klargemacht, es muss eine Lösung sein, die am Ende auch gesichert umgesetzt werden kann.

Herr Feigl

Herr Dreher, jetzt.

Herr Dreher

Ja, ich möchte noch mal auf den Zeitplan eingehen. Das ist ja ein entscheidender Faktor, den wir bisher nur gestriifen haben, das ist ja das B-Plan-Verfahren, das auf uns zukommt und wie ich das verstanden habe, kann das B-Plan-Verfahren begonnen werden nach dem Ende des Architekturwettbewerbes Ende 2024, darauf aufbauend geht es um meine Fragen. Wie sieht denn der interne Zeitplan aus, für die Dauer des Verfahrens dann ab Ende 2024? Gibt es möglicherweise hier schon Optimierungs-, Beschleunigungsideen, also, möglicherweise einen Aufstellungsbeschluss vorher, vereinfachtes Verfahren? Und in dem Zusammenhang kann die Stadt vielleicht mal grob den Geltungsbereich verbal skizzieren, den der zukünftige B-Plan haben wird, oder beschränkt er sich tatsächlich einzig und allein auf den Standort des Zukunftsentrums mit dem bisschen Park drumherum? Ja, das war es im wesentlichen. Vielleicht noch eine Frage nachgeschoben, wegen des Änderungsantrags der Grünen. Der ist ja jetzt hinreichend diskutiert worden. Würde mich nur interessieren, wie die Stadt dazu steht in 2 Sätzen, ob sie damit leben kann, oder nicht? Danke.

Herr Rebenstorf

Ganz kurz. B-Plan-verfahren, Frau Lütgert, wenn ich mich richtig erinnere, haben wir ja nur das Hotelhochhaus herausgelöst und wir haben ja noch einen B-Plan. Und zum Änderungsantrag würde ich dann was sagen.

Frau Lütgert

Also, zum B-Plan-Verfahren. Grundsätzlich haben wir für den ganzen Riebeckplatz einen Aufstellungsbeschluss, der ist damals gefasst worden, im Ergebnis des Strukturkonzeptes. Wir haben einen relativ weit fortgeschrittenen Bebauungsplan für den Bereich Nord/ Ost, der war schon in der Offenlage, sogar in der zweiten Offenlage. Weil wir das Verfahren gewechselt haben, ist das allerdings, wenn wir jetzt den Beschluss für diese Variante haben, bezüglich der Planzeichnungen obsolet. Das Aufwändige bei Bebauungsplanverfahren sind die ganzen Gutachten und da ist es so, dass ich davon ausgehe, dass ein wesentlicher Teil der Gutachten zum einen vorliegt, zum anderen aber nochmal in der Vorbereitung dieses Architekturwettbewerbs an der einen oder anderen Stelle ergänzt werden muss, um eben, zum Beispiel jetzt Themen des Immissionsschutzes auf diese neue Variante abzustellen. Das Verkehrsgutachten haben wir. Das, was überarbeitet werden muss, sind Themen wie Artenschutz, Klimaauswirkungen und der Umweltbericht im Hinblick auf Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Da ist es aber so, dass die jetzt vorgeschlagene Version insgesamt eher günstiger ist. Wir veranschlagen für das B-Plan-Verfahren ein Jahr und sobald wir den Beschluss für diese Variante jetzt haben, kann ich auch einen Geltungsbereich vorschlagen. Also, der wird von den Bahnflächen bis zur Magdeburger Straße gegebenenfalls noch unter Einbeziehung der ein oder anderen Knotenfläche dann sein.

Herr Rebenstorf

Ohne, dass wir jetzt die Chance hatten, uns zu beraten. Im Minimum hätte ich gesagt, dass der Änderungsantrag sich erledigt hat, ohne jetzt hart zu formulieren, dass wir ihn ablehnen werden. Ich denke mal, Frau Lütgert, was Anderes sehen wir an der Stelle jetzt auch nicht. Aber ich hätte gerne nochmal ihre Einschätzung. Wie gesagt, im Minimum hätte ich gesagt, der hat sich erledigt. Unsere geänderte Beschlussvorlage ist ausreichend, um das alles abzudecken, was im Wettbewerb abgefragt und geprüft werden muss.

Frau Lütgert

Sehe ich tatsächlich genauso. Wir sind sehr bemüht und das kann ich Ihnen auf jeden Fall zusichern, in diese Aufgabenstellung des Wettbewerbs tatsächlich auch größtmögliche Freiheit mit hineinzunehmen. Ich denke, dass wir in der Kombination dieser beiden Aufgaben, Verbindung von Nord nach Süd, Süd/ Nord und Anbindung an die Altstadt auch entsprechende Ergebnisse bekommen werden, die das beides ermöglichen, die Anbindung Riebeckplatz, gleichzeitig zu dieser Querung. Und was wir sicherlich auch, als Vorlage nicht, weil das schaffen wir nicht mehr, wir haben ja auch immer einen entsprechenden Vorlauf, aber als Information auf jeden Fall, die Inhalte der Zuarbeit, der Aufgabenstellung, können wir auf jeden Fall vorstellen und präsentieren.

Herr Feigl

Darum würde ich sehr bitten, dass das passiert und zwar so, dass wir das auch vorher diskutieren können und gegebenenfalls den einen oder anderen Hinweis noch geben können dazu, das wäre ganz sinnvoll, wohl wissend, dass das natürlich im Aufgabenbereich des Bundes letztlich, also wie der Wettbewerb ausgestaltet wird, aber ich denke, dass es sinnvoll wäre, es hier auch nochmal zu diskutieren.

Frau Lütgert

Wir müssen ein Format dafür suchen, weil wir werden tatsächlich aufgrund der Vorlaufzeiten keine Beschlussvorlage schaffen, also, das müssen wir überlegen, wie man das dann hinbekommt.

Herr Feigl

Ohne jetzt ins Zwiegespräch zu kommen. Wir sind ja sowieso nicht in der Lage einen Beschluss herbeizuführen also, rein formal. Von daher wäre sowas wie die Freitagsrunde, glaube ich, das richtige Format, um das noch zu diskutieren. Herr Dr. Ernst, danach Herr Sommer.

Herr Dr. Ernst

Vielen Dank. Ich möchte nochmal auf die Verkehrsplanung zurückkommen. Ich kann mir schon vorstellen, dass das vorgelegte Konzept funktionieren wird, insbesondere, wenn dann voraussichtlich ab 2027 die 143, der Ring dann geschlossen ist. Was mich so rumtreibt, ist der Weg dorthin. Aktuell finden ja im Stadtgebiet, beispielsweise durch das Stadtbahnprogramm doch beispielsweise im Süden eine Reihe von Baustellen statt, werden jetzt durchgeführt, die aktuell so schon eine große Herausforderung jetzt für den Verkehr sind. Verkehr als allgemein betrachtet, jetzt nicht nur Individual-, PKW-Verkehr. Für die Durchführung dann der Umbaumaßnahme am Riebeckplatz, ist es dann vorgesehen, oder ist es der Anspruch, das Stadtbahnprogramm in der Form vollständig so fortzuführen, oder kann jetzt schon abgeschätzt werden, oder lässt sich jetzt schon prognostizieren, dass einige Maßnahmen zugunsten der Baumaßnahme am Riebeckplatz mit niedrigerer Priorität da durchgeführt werden?

Herr Feigl

Herr Rebenstorf.

Herr Rebenstorf

Ja, Herr Dr. Ernst, da würde ich darauf antworten wollen. Nein, das Stadtbahnprogramm wird trotzdem in seiner Priorität, wie wir es hier immer wieder vorgestellt haben, fortgeführt. Ein Großteil der Autos, die heute durch die Merseburger Straße, wegen Stadtbahn eben nicht fahren kann, wird ja heute bereits auf die Europachaussee umgeleitet. Die Europachaussee als Bypass funktioniert gut, bis sehr gut. Sicherlich zur Hauptverkehrszeit, bei Unfällen usw., aber die Problematik haben wir immer. Wir werden dann aber bis in die Jahre hinein 26/ 27 weitgehend mit der Stadtbahn in der Merseburger Straße durch sein, dass wir uns zumindestens immer weiter nach Süden zurückziehen, wo die Parallelität zwischen Europachaussee und Merseburger Straße nur noch wenige hundert Meter betrifft. Alles andere, was im Süden kommt, Böllberger Weg ist auf der Zielgeraden und Elsa-Brändström-Straße ist auch eine Straße, die in Nord-Süd verläuft, aber keine Bundesstraße mehr ist, sodass wir ja dann wieder die Merseburger Straße, die ja bekanntermaßen vierspurig bleibt, als hochleistungsfähig zur Verfügung haben, sodass der Verkehr, der sich dann dort gerade bei Elsa-Brändström an Umleitungsverkehr ergibt, mit der dann fertig sanierten Merseburger Straße wieder abgefangen werden kann, sodass wir wiederum die Freiheiten haben am Riebeckplatz bauen zu können und wie Frau Lütgert oder Frau Hermann ausgeführt haben, steht das Bau Feld heute ja weitgehend zur Verfügung. Wir bauen ja nicht an der Stelle, wo die Straße ist, sondern wir bauen daneben auf dem Parkplatz. Und wir haben dann wenige Tage für den Umschluss, wenn von der alten Verkehrsführung auf die neue gewechselt wird. Da wird es sicher ein paar Einschränkungen geben, aber da reden wir nicht von Wochen oder Monaten, sondern, wenn überhaupt von wenigen Wochen, aber nicht von Monaten oder ganzen Jahren dann, wenn es um den Umschluss dann geht. Also, wir sind im Großen und Ganzen durch, wenn es dann ernst wird am Riebeckplatz.

Herr Feigl

Herr Sommer.

Herr Sommer

Ja, ich will das kurz zusammenfassen. Wir haben ja aus unserer Fraktion schon mitgeteilt, dass wir der Sache zustimmen, was mir noch etwas schwierig erscheint und nicht ganz so klar ist, das ist die Anbindung an die Altstadt. Und da hat aber Herr Rebenstorf auch diese Anmerkung gemacht, dass das im Zusammenhang mit dem Wettbewerb für dieses Zukunftszentrum geschehen soll, dass dann die Anbindung an die Altstadt mit planerisch mit vorbereitet. Insofern will ich nochmal darauf aufmerksam machen oder darum bitten, dass dann die Ausschreibungen für den Wettbewerb auch hier im Planungsausschuss zur Kenntnis genommen werden und dass man das nochmal bespricht. Es ist übrigens schon von Frau Lütgert vorgeschlagen oder angeboten worden und dann müssten wir ja auf der sicheren Seite liegen, dass wir alles, was jetzt besprochen wurde, den Änderungsantrag usw., dass wir das mit bedenken und bei dem doch insgesamt großen Zuspruch dieser Vorlage, dieses Vorhabens, bitte ich wirklich heute darum, dass wir zügig weitermachen und dass im Stadtrat dann die Zustimmung erfolgt. Dankeschön.

Herr Feigl

Das klang wie ein Schlusswort und Sie sind der Letzte auf der Renderliste. Wenn das so ist, dann meldet sich jetzt keiner mehr. Ich denke, dass es auch notwendig war, dass wir ein so wichtiges Bauvorhaben wirklich in einer extra Sitzung lang und breit durchdiskutieren und wirklich uns die Zeit nehmen, es umfassend von allen Seiten zu beleuchten. Von daher fand ich es richtig, dass wir so lange auch hier diskutiert haben. Danke schon mal an die Verwaltung, danke an Frau Lütgert dafür. Bitte sehr.

Herr Rebenstorf

Dann auch von meiner Seite jetzt vielen herzlichen Dank für die sachliche Debatte. Das hat sich in den letzten Tagen dann doch, denke ich, alles wieder beruhigt. Das hat gezeigt, dass wir in der Lage sind, als Stadtgesellschaft, als Zivilgesellschaft so ein komplexes Thema doch zielorientiert inhaltlich anzugehen und auch ich bitte nochmal ausdrücklich um Zustimmung der angepassten Verwaltungsvorlage. Vielen Dank.

Herr Feigl

Gut, dann kommen wir zur Abstimmung. Als Erstes werde ich den Änderungsantrag von mir zur Abstimmung stellen. Ich frage zunächst die sachkundigen Einwohner. Wer kann dem Änderungsantrag zustimmen, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. Die Gegenstimmen? Die Stimmenthaltung? Bei Patt abgelehnt. Dann frage ich die Stadträtinnen und Stadträte, wer kann dem Änderungsantrag zustimmen, den bitte ich um das Handzeichen. Eins, zwei, drei, vier. Die Gegenstimmen? Eins, zwei, drei, vier, fünf, sechs. Und die Stimmenthaltungen? Eine Stimmenthaltung. Dann ist das mehrheitlich abgelehnt.

Dann kommen wir zur Beschlussvorlage der Verwaltung. Wer kann dieser Vorlage, zunächst die sachkundigen Einwohner, wer kann der Vorlage zustimmen, den bitte ich um das Handzeichen. Das sind fünf, das sind alle, das ist einstimmig. Dann die Stadträtinnen und Stadträte, wer kann der Beschlussvorlage zustimmen, den bitte ich um das Handzeichen. Eins, zwei, drei, vier, fünf, sechs, sieben, acht. Die Gegenstimmen? Eine Gegenstimme. Und die Stimmenthaltungen? Zwei Stimmenthaltungen. Mehrheitlich wurde der Verwaltungsvorlage so zugestimmt, in der unveränderten Form.

- Wortprotokoll Ende -

zu 5.1.1 **Änderungsantrag des Stadtrates Christian Feigl zur Beschlussvorlage "Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation - Grundsatzbeschluss zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz" (VII/2023/05851)**
Vorlage: VII/2023/06123

Abstimmungsergebnis SKE: mit Patt abgelehnt

Abstimmungsergebnis SR: mehrheitlich abgelehnt

Beschlussvorschlag:

Beschlusspunkt 1 wird geändert und erhält folgende Fassung:

1. Der Stadtrat beschließt ~~die das Konzept~~ „Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz“ **als Grundlage für den Architekturwettbewerb des Bundes zum Zukunftszentrum** sowie die damit verbundene Verschiebung des möglichen Baufeldes für den Neubau des Zukunftszentrums von der nordöstlichen Randlage in die nördliche Mitte des Riebeckplatzes unter dem Vorbehalt der Finanzierung mit Bundes- und Landesunterstützung, **mit folgender Ergänzung:**

Das ZET und der neue Park in der Mitte sollen über Fuß- und Radwegeverbindungen über den Riebeckplatz mit dem Hauptbahnhof Westeingang und dem Radweg von Leipzig kommend verbunden werden. Die Gestaltung, Lage, Größe und Form der dafür erforderlichen Verkehrsanlagen und die damit verbundene Frage, ob eine Brücke Bestandteil der Lösung sein soll, wird Aufgabe des Architekturwettbewerbs des Bundes. Die Begründung der Beschlussvorlage wird entsprechend überarbeitet.

zu 5.1 **Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation - Grundsatzbeschluss zur Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz**
Vorlage: VII/2023/05851

Abstimmungsergebnis SKE: mehrheitlich zugestimmt nach Änderungen

Abstimmungsergebnis SR: mehrheitlich zugestimmt nach Änderungen

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt ~~die das Konzept~~ „Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz“ **als Grundlage für den Architekturwettbewerb des Bundes zum Zukunftszentrum** sowie die damit verbundene Verschiebung des möglichen Baufeldes für den Neubau des Zukunftszentrums von der nordöstlichen Randlage in die nördliche Mitte des Riebeckplatzes unter dem Vorbehalt der Finanzierung mit Bundes- und Landesunterstützung.

2. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister, die erforderlichen Abstimmungen mit Bund und Land zur Umsetzung ~~des Konzepts „Transformation von Grünflächen und Verkehr am Riebeckplatz“~~ **der für die Errichtung des Zukunftszentrums notwendigen baulichen Maßnahmen** zu führen.
3. Sollte keine Finanzierungsunterstützung durch Bund und Land in Aussicht stehen, soll die Stadtverwaltung den Beschluss zur Grundstücksübertragung an den Bund (Beschluss-Nr. VII/2023/05272 vom 26.04.2023) umsetzen.
4. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister, die im Zusammenhang mit der Umsetzung des Zukunftszentrums stehenden Planungsschritte und Maßnahmen (einschließlich der erforderlichen Ressourcen) in die Wege zu leiten.

zu 6 Anträge von Fraktionen und Stadträten

Es lagen keine Anträge von Fraktionen und Stadträten vor.

zu 7 Mitteilungen

Es gab keine Mitteilungen.

zu 8 Anfragen von Fraktionen und Stadträten

zu 8.1 Anfrage der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Auswertung des STADTRADELNS 2022 Vorlage: VII/2023/06033

Die Antwort der Verwaltung wurde zur Kenntnis genommen.

zu 8.2 Anfrage der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zur Nahversorgung in Heide-Süd Vorlage: VII/2023/06027

Die Antwort der Verwaltung wurde zur Kenntnis genommen.

zu 8.3 Frau Winkler zur Baustelle Karl-Ernst-Weg / Ecke Victor-Klemperer-Straße

Frau Winkler bezog sich auf eine Anfrage zur Baustelle Karl-Ernst-Weg / Ecke Victor-Klemperer-Straße im Hauptausschuss und fragte, ob die Prüfung zur Öffnung der Schranken nach Feierabend und am Wochenende abgeschlossen wurde und wenn nicht, bat sie um eine Antwort in der morgigen Stadtratssitzung.

Herr Rebenstorf sicherte eine Antwort zur morgigen Stadtratssitzung zu.

zu 8.4 Herr Dr. Ernst zur Errichtung von Kurzzeitparkplätzen

Herr Dr. Ernst bezog sich auf der Errichtung von Kurzzeitparkplätzen vor der Musikkindertagesstätte Friedrich Wilhelm Zachow, welche zugunsten der Fluthilfemaßnahme Glauchaer Platz zurückgestellt wurden. Er fragte nach dem aktuellen Stand der Errichtung der Kurzzeitparkplätze, da die Fluthilfemaßnahme in der Kefersteinstraße abgeschlossen ist.

Herr Rebenstorf sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

zu 8.5 Herr Streckenbach zur Gaststätte Buchenweg

Herr Streckenbach fragte, was die Stadtverwaltung unternimmt, um einen neuen Pächter für die Gaststätte Buchenweg im Rosengarten zu finden, welche Mängel das Bauordnungsamt vor Ort festgestellt hat und unter welchen Bedingungen ein neuer Pächter diese Gaststätte weiterführen könnte.

Herr Rebenstorf sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

zu 8.6 Herr Streckenbach zu Unfallzahlen in der Ludwig-Wucherer-Straße

Herr Streckenbach bezog sich auf die Ausschusssitzung am 14. März 2023 und fragte nach der Zusicherung der Unfallzahlen für die Ludwig-Wucherer-Straße.

Herr Rebenstorf sicherte eine Mitteilung im kommenden Planungsausschuss zu.

zu 8.6 Herr Streckenbach zum Schulweg Grundschule Radewell

Herr Streckenbach bezog sich auf eine weitere Anfrage am 30. März 2022 zum Schulweg der Grundschule Radewell. In der Regensburger Straße sollte der Lichtmast verschoben werden. Er fragte, wann diese Maßnahme umgesetzt wird.

Herr Rebenstorf sicherte eine Mitteilung im kommenden Planungsausschuss zu.

zu 8.8 Herr Eigendorf zur Baustelle Mühlgraben

Herr Eigendorf berichtete, dass die Baustelle am Mühlgraben durch den Starkregen überflutet war. Er fragte, ob durch das Starkregenereignis die Baumaßnahme länger andauert.

Herr Rebenstorf sicherte eine Mitteilung zum aktuellen Sachstand in der kommenden Ausschusssitzung zu.

zu 8.9 Herr Eigendorf zur Franz-Schubert-Straße

Herr Eigendorf berichtete aufgrund eines Bürgerhinweises, dass das Verbot zur Einfahrt in der Franz-Schubert-Straße mehrfach nicht beachtet wird und die Abkürzung durch die Pfälzer Straße genutzt wird. Er fragte, ob das der Stadtverwaltung bekannt ist und welche Maßnahmen dagegen unternommen werden.

Herr Rebenstorf sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

zu 8.10 Herr Feigl zu Balkonen in der Bauordnung

Herr Feigl bezog sich auf eine Einwohneranfrage im letzten Planungsausschuss zu Erkern/ Balkone und fragte, ob eine Antwort an den Einwohner bereits erfolgt ist und wenn nein, wann mit dieser zu rechnen ist.

Herr Rebenstorf sicherte eine Berichterstattung im kommenden Planungsausschuss zu.

zu 9 Anregungen

zu 9.1 Herr Sehrndt zur Grünanlage am Joliot-Curie-Platz

Herr Sehrndt regte an, die Grünanlage am Joliot-Curie-Platz, gegenüber der Oper Halle, zu prüfen, da das Gras über einen halben Meter hochgewachsen ist.

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.

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

Für die Richtigkeit:

Christian Feigl
Ausschussvorsitzender

Sarah Lange
Stellvertretende Protokollführerin