



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

**der öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung des Ausschusses für
Planungsangelegenheiten am 07.11.2023**

öffentlich

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

Zeit: 17:01 Uhr bis 18:56 Uhr

Anwesenheit: siehe Teilnehmerverzeichnis

Anwesend waren:

Christian Feigl

Anja Krimmling-Schoeffler
Dr. Bodo Meerheim
Dr. Christoph Bergner

Johannes Streckenbach
Dr. Annette Kreuzfeldt
Martin Sehrndt
Dr. Martin Ernst
Eric Eigendorf
Yvonne Winkler
Thomas Schied

Helge Dreher
Christian Hartwig
Ingo Kautz
Manfred Sommer
Michael Sprung
Andreas Kloevekorn
Jan Wagner

Ausschussvorsitzender
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale)
Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale)
CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Vertretung für Frau Dr. Wünscher
CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
AfD-Stadtratsfraktion Halle
Fraktion Hauptsache Halle
SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale)
Fraktion MitBürger
Fraktion Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig
Vertretung für Herrn Bochmann
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner

Verwaltung

René Rebenstorf
Norbert Schültke
Nico Schröter
Aurel Siegel
Christiane Lütgert

Maik Stehle

Beigeordneter Stadtentwicklung und Umwelt
Leiter Fachbereich Mobilität
Leiter Fachbereich Städtebau und Bauordnung
Leiter Fachbereich Sport
Leiterin Abteilung
Stadterneuerung/Förderung/Finanzen
stellvertretender Protokollführer

Gäste

Herr Kanitz
Frau Müller

Bäder Halle GmbH
tp management GmbH (team project)

Entschuldigt fehlten:

Dr. Ulrike Wünscher
Martin Bochmann
Dirk Gernhardt
Ingo Kresse

CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Fraktion Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner

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

Der Ausschussvorsitzende, Herr Feigl, eröffnete die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten und stellte die Ordnungsmäßigkeit der Einladung und Beschlussfähigkeit fest.

zu 2 Feststellung der Tagesordnung

Herr Feigl schlug vor, folgenden Punkt von der Tagesordnung zu nehmen:

TOP 5.2

Anerkennung des qualifizierten Mitespiegels Halle (Saale) 2024 durch den Stadtrat
Vorlage: VII/2023/06274

- **Vorschlag: absetzen**
- **In der außerplanmäßigen Sitzung am 24.10.2023 besprochen und zugestimmt**

Herr Feigl wies auf folgende Änderungen und Ergänzungen hin:

TOP 5.1

Haushaltskonsolidierungskonzept – Fortschreibung ab dem Haushaltsjahr 2024 – und Haushaltssatzung, Haushaltsplanung für das Haushaltsjahr 2024 sowie den Beteiligungsbericht 2022

Vorlage: VII/2023/06097

- **Hierzu liegt ein Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN vor, Behandlung unter TOP 5.1.1**

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

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Somit wurde folgende geänderte Tagesordnung festgestellt:

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung und der Beschlussfähigkeit
2. Feststellung der Tagesordnung
3. Einwohnerfragestunde
4. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift
- 4.1. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 10.10.2023
5. Beschlussvorlagen

- 5.1. Haushaltskonsolidierungskonzept – Fortschreibung ab dem Haushaltsjahr 2024 – und Haushaltssatzung, Haushaltsplanung für das Haushaltsjahr 2024 sowie den Beteiligungsbericht 2022
Vorlage: VII/2023/06097

- 5.1.1. Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Haushaltskonsolidierungskonzept – Fortschreibung ab dem Haushaltsjahr 2024 – und Haushaltssatzung, Haushaltsplanung für das Haushaltsjahr 2024 sowie den Beteiligungsbericht 2022“ (VII/2023/06097) - hier: Investitionen Radverkehrsinfrastruktur
Vorlage: VII/2023/06488 **NEU**

- 5.2. Anerkennung des qualifizierten Mietspiegels Halle (Saale) 2024 durch den Stadtrat
Vorlage: VII/2023/06274 **ABGESETZT**

- 5.3. Bebauungsplan Nr. 214 Ausgleichs- und Ersatzfläche Alter Thüringer Bahnhof - Aufstellungsbeschluss
Vorlage: VII/2023/06032

- 5.4. Änderung des Baubeschlusses zur Erneuerung der Niederspannungsanlage, des Datenübertragungsnetzes und der Beleuchtungsanlagen für das Objekt Kooperative Gesamtschule “Ulrich von Hutten“, Roßbachstraße 78, 06112 Halle (Saale), gemäß der Bewilligung von Fördermitteln im Zuge des Fördermittelprogramms „DigitalPakt Schule 2019 bis 2024“
Vorlage: VII/2023/06255

- 6. Anträge von Fraktionen und Stadträten

- 6.1. Antrag der Fraktionen DIE LINKE, SPD-Fraktion, MitBürger und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Erarbeitung einer Richtlinie für ein Baulandmodell Halle (Saale)
Vorlage: VII/2023/06039

- 6.2. Antrag der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zum B-Planverfahren Nr. 152 „Wohngebiet am Sophienhafen, Südseite“
Vorlage: VII/2023/06383

- 6.3. Antrag der Fraktion „Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig“ zur Vorbeugung der Yuppisierung von Stadtquartieren
Vorlage: VII/2023/05967

- 6.4. Antrag der Fraktion „Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig“ zum Abbau der Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs
Vorlage: VII/2023/06176

- 7. Mitteilungen

- 8. Anfragen von Fraktionen und Stadträten

- 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 10.10.2023

11. Beschlussvorlagen
12. Anträge von Fraktionen und Stadträten
13. Mitteilungen
14. Anfragen von Fraktionen und Stadträten
15. Anregungen

Herr Schied gab den Hinweis, dass der Antrag unter TOP 6.3 vertagt ist.

Herr Feigl schlug vor, den Antrag aufzurufen und dann zu vertagen, da die Tagesordnung bereits beschlossen wurde.

zu 3 Einwohnerfragestunde

Es lagen keine Fragen von Einwohnerinnen oder Einwohnern vor.

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 10.10.2023

Es gab keine Einwendungen gegen die Niederschrift vom 10.10.2023.

Abstimmungsergebnis: bestätigt

zu 5 Beschlussvorlagen

zu 5.1 Haushaltskonsolidierungskonzept – Fortschreibung ab dem Haushaltsjahr 2024 – und Haushaltssatzung, Haushaltsplanung für das Haushaltsjahr 2024 sowie den Beteiligungsbericht 2022 Vorlage: VII/2023/06097

Herr Rebenstorf schlug vor, Fragen die bisher noch nicht in Schriftform gestellt wurden, jetzt zu stellen.

Herr Feigl führte kurz in den Änderungsantrag seiner Fraktion ein.

Herr Eigendorf bezog sich auf den Änderungsantrag und fragte, wie die Verwaltung dazu Stellung nimmt. Er sagte, dass es in der Vergangenheit immer feste Quotenregelungen gab, bezüglich Investitionen im Radverkehr. Er fragte, ob die Verwaltung es für realistisch hält, die Summe von einer Million Euro zu verbauen. Weiter fragte er, welche flankierende

Weichenstellungen aus der Sicht der Verwaltung nötig wären, um das eingepreiste auch tatsächlich umzusetzen.

Herr Rebenstorf sagte, dass die Verwaltung aufgrund der Kurzfristigkeit des Änderungsantrages nicht abschließend Antworten kann. Er sagte, dass im Rahmen des ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes ein Vorschlag unterbreitet wurde, bis zu 3 Millionen als Dauerinvestition jedes Jahr zur Verfügung zu stellen. Weiter sagte er, dass eine Million ein erster Ansatz ist und in eine Struktur hineinwachsen kann. Er sagte, dass nicht abschließend gesagt werden kann, ob es im Haushalt abgebildet wird, da dies von der Verwaltung erst geprüft werden muss.

Herr Dr. Meerheim sagte, dass der Ansatz grundsätzlich erstmal richtig ist.

Herr Rebenstorf sagte, dass diese eine Million auch nur für den Radverkehr ausgegeben wird, wenn es dazu kommt. Er sagte, dass dann auch neue Projekte, wie Radverkehrsanlagen, angeschoben werden. Er bezog sich auf den Bauunterhalt und sagte, dass die Schwierigkeit besteht, die Quotelung, die beschlossen wurde, exakt auf bis auf die Kommastelle so umzusetzen, da die Verkehrssicherungspflicht immer zuerst betrachtet werden muss. Er sagte, dass man bei einem Haushaltstitel ausschließlich für Radverkehrsanlagen nicht mehr in diese Bredouille kommen würde. Er wies daraufhin, dass die finanztechnische Ausgestaltung im Haushalt vorerst mit Herrn Geier zu besprechen ist.

Herr Schied fragte, ob bedacht wurde, das Geld für den Autoverkehr bei Umbaumaßnahmen zu Radverkehrsstraßen mit zu nutzen.

Herr Schültke nahm an, dass Herr Schied sich auf den Beschluss der Emil-Abderhalden-Straße bezieht. Er sagte, dass ganz bewusst der Titel Fahrradstraße gewählt wurde. Er sagte, es soll quartiersbezogene Lückenschließungen geben und Ziel sollte es sein, mit teilweise schon vorbereiteten Maßnahmen aber auch mit einer gewissen Vorratsplanung, kurzfristiger reagieren zu können.

Herr Feigl sagte, dass die Intension seiner Fraktion in die Richtung geht, das Geld vorwiegend für den Radverkehr zu verwenden.

Herr Dr. Bergner fragte, ob es Gründe der Verwaltung gab, dies, in Vorbereitung auf das Mobilitätskonzept, nicht in den Haushalt einzustellen.

Herr Rebenstorf sagte, dass die Verwaltung noch nicht mit dem Mobilitätskonzept am Ende ist. Es fehlen noch die Rückmeldungen aus den Bürgerbefragungen. Er erklärte, dass vor der Stadtratswahl ein Beschluss vorgelegt wird und auf dieser Basis gäbe es dann eine Haushaltsanmeldung für 2025. Er sagte, wenn dies jetzt vorgezogen wird und Herr Geier es finanztechnisch umsetzen kann, soll es inhaltlich am GB II nicht scheitern.

Frau Winkler sagte, dass dies aus Sicht ihrer Fraktion sehr unterstützt wird.

Herr Schied sagte, dass auch aus Sicht seiner Fraktion dies sehr unterstützt wird.

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

Abstimmungsergebnis: **zugestimmt mit Änderungen**

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt die Fortschreibung des Haushaltskonsolidierungskonzeptes ab dem Haushaltsjahr 2024. Der Oberbürgermeister wird mit der Fortführung der

Umsetzung des Konzeptes beauftragt. Finanzielle Auswirkungen des Haushaltskonsolidierungskonzeptes sind in den Haushalt 2024 und in die Finanzplanung der Folgejahre einzustellen.

2. Der Stadtrat beschließt die Haushaltssatzung 2024 mit dem Haushaltsplan 2024.
3. Der Stadtrat nimmt den Beteiligungsbericht 2022 zur Kenntnis.

**zu 5.1.1 Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Haushaltskonsolidierungskonzept – Fortschreibung ab dem Haushaltsjahr 2024 – und Haushaltssatzung, Haushaltsplanung für das Haushaltsjahr 2024 sowie den Beteiligungsbericht 2022“ (VII/2023/06097) - hier: Investitionen Radverkehrsinfrastruktur
Vorlage: VII/2023/06488**

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

Im Investitionshaushalt wird ein neues Investitionsprojekt „Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr“ mit einem Budget von 1.000.000,00 EUR eingerichtet. In der mittelfristigen Finanzplanung wird das Projekt für 2025 erneut mit 1.000.000,00 EUR fortgeschrieben und ab 2026 mit jährlich 3.000.000 EUR.

**zu 5.3 Bebauungsplan Nr. 214 Ausgleichs- und Ersatzfläche Alter Thüringer Bahnhof - Aufstellungsbeschluss
Vorlage: VII/2023/06032**

Herr Rebenstorf sagte, dass in diesem Fall ein Grundstück gekauft wurde und nicht, wie sonst nur verkauft wird.

Frau Lütgert korrigierte Herrn Rebenstorf und sagte, dass das Grundstück noch nicht gekauft ist. Die dafür erforderliche Beschlussvorlage befindet sich gerade in Vorbereitung. Sie sagte, dass 2021 die Stadt ein Gebot für diese Ausschreibung der Flächen abgegeben hat. Sie begründete, warum die Stadt den Bebauungsplan aufgestellt hat.

Herr Dreher fragte, wie die Verwaltung sich die Entsiegelung vorgestellt hat. Er fragte, wie tief soll diese Entsiegelung erfolgen und muss möglicherweise Oberboden angefahren werden. Er regte an, auf weniger Bäume und Stauden zurückzugreifen und mehr artenreiche extensiv genutzte Wiesen zu nutzen.

Frau Lütgert sagte, dass der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan gefasst wird und es noch keine Planung für die tatsächliche Umsetzung gibt. Sie sagte, dass die Entsiegelung bis zu den Fundamenten betrieben werden soll, sofern das möglich ist. Sie nahm die Anregung von Herrn Dreher mit.

Frau Winkler sagte, dass es als ein urbanes Gebiet ausgewiesen werden soll und fragte, ob dabei an die Architektur gedacht wurde.

Frau Lütgert sagte, dass dieses Gebiet ein Kontrastprogramm zum benachbarten urbanen Gebiet, Thüringer Bahnhof, sein soll. Sie sagte, dass dort nicht gebaut wird sondern Ausgleichs- und Ersatzflächen entstehen sollen, die ausschließlich grün werden.

Herr Feigl regte an, kritisch auf die restliche Bebauung zu gucken, ob ein oder zwei weitere Gebäude genutzt werden könnten. Er sagte, dass beispielsweise eine Toilettenanlage neben dem Thüringer Bahnhof fehlt.

Herr Schied fragte, ob die Stadt das umwidmen möchte.

Frau Lütgert sagte, dass es momentan keine Gewerbefläche sondern Bahnfläche ist. Sie sagte, dass es das Ziel ist, die Vernetzung und die Zugängigkeit zwischen dem neu entstehenden Quartier und dem Park Thüringer Bahnhof hinzubekommen und auch eine Entsiegelung. Aus diesem Grund wird der Vorschlag von Herrn Feigl kritisch geprüft.

Herr Schied fragte, wie die Gebäude derzeit genutzt sind im Einzelnen.

Herr Feigl sagte, dass die Gebäude komplett leer stehen.

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

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB den Bebauungsplan Nr. 214 "Ausgleichs- und Ersatzfläche Alter Thüringer Bahnhof" aufzustellen.
2. Der Geltungsbereich umfasst die in der Anlage 2 zu diesem Beschluss dargestellte Fläche mit einer Größe von ca. 2,25 ha.
3. Der Stadtrat billigt die in der zusammenfassenden Sachdarstellung und Begründung genannten Planungsziele.

**zu 5.4 Änderung des Baubeschlusses zur Erneuerung der Niederspannungsanlage, des Datenübertragungsnetzes und der Beleuchtungsanlagen für das Objekt Kooperative Gesamtschule "Ulrich von Hutten", Roßbachstraße 78, 06112 Halle (Saale), gemäß der Bewilligung von Fördermitteln im Zuge des Fördermittelprogramms „DigitalPakt Schule 2019 bis 2024“
Vorlage: VII/2023/06255**

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

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt die Änderung des Baubeschlusses vom 19.01.2023 (VII/2022/05007) Baubeschluss zur Erneuerung der Niederspannungsanlage, des Datenübertragungsnetzes und der Beleuchtungsanlagen für das Objekt Kooperative Gesamtschule "Ulrich von Hutten", Roßbachstraße 78, 06112 Halle (Saale), gemäß der Bewilligung von Fördermitteln im Zuge des Fördermittelprogramms „DigitalPakt Schule 2019 bis 2024“ mit einem erhöhten Kostenrahmen in einem Gesamtwertumfang von 1.591.000 Euro.

2. Der Stadtrat beschließt, vorbehaltlich des Beschlusses zu 1., eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung (VE) für das Haushaltsjahr 2023 im Finanzhaushalt für folgende Investitionsmaßnahme:

PSP-Element 8.21801022.700 Projekt: Kooperative Gesamtschule "Ulrich von Hutten" (Digitalpakt-PPP); HHPL Seiten 1051, 1247, 1274

Finanzpositionsgruppe 785* Auszahlungen für Baumaßnahmen in Höhe von 545.300 Euro

Die Deckung erfolgt aus folgender Maßnahme:

8.42401028.700 Sportkomplex Robert-Koch-Straße, Ersatzneubau Laufhalle; HHPL Seiten 854, 1258, 1276

Finanzpositionsgruppe 785* Auszahlungen für Baumaßnahmen in Höhe von 545.300 Euro

zu 6 Anträge von Fraktionen und Stadträten

- zu 6.1 Antrag der Fraktionen DIE LINKE, SPD-Fraktion, MitBürger und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Erarbeitung einer Richtlinie für ein Baulandmodell Halle (Saale)
Vorlage: VII/2023/06039**
-

Frau Dr. Kreuzfeldt stellte im Namen ihrer Fraktion einen Geschäftsordnungsantrag auf Vertagung des Antrages bis zum nächsten Planungsausschuss.

Herr Feigl bat um Abstimmung des Geschäftsordnungsantrages.

Abstimmungsergebnis: **vertagt**

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, eine Richtlinie für ein kooperatives Baulandmodell für die Stadt Halle (Saale) zu erarbeiten, die Investor*innen bzw. Eigentümer*innen bei Neubau- und Sanierungsvorhaben, bei denen eine städtische Bauleitplanung durchgeführt wird,
 - a. vertraglich an den Kosten für im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben erforderliche soziale Infrastruktur (zum Beispiel Kindertagesstätten und Schulen) beteiligt und
 - b. sicherstellt, dass ein Anteil von mindestens 20 % an Wohnungen (bezogen auf die Wohnfläche) mit sozialverträglichen Mieten mit einer Miethöhe von maximal 20 % über dem aktuellen KdU-Richtwert bereitgestellt wird.
2. Dem Stadtrat ist bis zum 1. Quartal 2024 ein entsprechender Entwurf zur Beschlussfassung vorzulegen.

**zu 6.2 Antrag der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zum B-Planverfahren Nr. 152
„Wohngebiet am Sophienhafen, Südseite“
Vorlage: VII/2023/06383**

Herr Dreher führte in den Antrag ein.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen. Herr Feigl bat um Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: zugestimmt nach Änderungen

Beschlussempfehlung:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 3 Abs. 1 BauGB) und der frühzeitigen Behördenbeteiligung sowie der Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB) des Bebauungsplanes Nr. 152 „Wohngebiet am Sophienhafen, Südseite“ innerhalb des Ausschusses für Planungsangelegenheiten und des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Ordnung oder wahlweise in einem anderen Gesprächsformat (Workshop) gemeinsam mit dem Stadtrat zu erörtern. Dies erfolgt zeitlich vor dem offiziellen Beteiligungsschritt zum Entwurf zur öffentlichen Auslegung.

Schwerpunkte der Erörterung sollen sein:

- Hochwasserschutz/Überschwemmungsgebiete, insbesondere zum ~~HQ 200~~ **HQ 100**
- bauliche Ausrichtung, insbesondere vorgesehene Gebäudehöhen in Relation zur vorhandenen Bebauung
- verkehrliche Erschließung über die Hafestraße
- Reflexion auf die Aussagen des Fachbeitrags Stadtklima zum Landschaftsplan und Flächennutzungsplan (Teilgebiet Saaleaue Nr. 5 90)
- Erörterung der Stellungnahmen des LHW, LAU, der Wasserbehörde, der Naturschutzbehörde, der Bodenschutzbehörde, der Immissionsschutzbehörde und des Dienstleistungszentrums Klimaschutz (falls vorhanden)
- mögliche alternative Nutzungsoptionen vor dem Hintergrund der Bodenbelastungen

**zu 6.3 Antrag der Fraktion „Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig“ zur
Vorbeugung der Yuppiesierung von Stadtquartieren
Vorlage: VII/2023/05967**

Herr Schied vertagte im Namen seiner Fraktion den Antrag.

Herr Feigl bat um Abstimmung der Vertagung.

Abstimmungsergebnis: vertagt

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt mit Trägern von Neubau- und Modernisierungsvorhaben, die mehr als 20 Wohneinheiten umfassen und für deren Umsetzung ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt wird, einen Städtebaulichen Vertrag abzuschließen, mit dem abgesichert wird, dass 20 Prozent der Wohneinheiten zu einem Netto-Kaltmietpreis bereitgestellt werden, der die Höhe des jeweils aktuellen KdU-Richtwerts plus 20 Prozent nicht übersteigt.

2. Es ist sicherzustellen, dass diese Wohnungen auch an die Zielgruppen, für die sie vorgesehen sind, vermietet werden.

**zu 6.4 Antrag der Fraktion „Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig“ zum Abbau der Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs
Vorlage: VII/2023/06176**

Auf Antrag des Stadtrates Herrn Heym wurde zu folgendem Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Feigl

Wir sind bei 6.4: Antrag die Fraktion Die PARTEI, unabhängig zum Abbau der Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs.

Herr Schied? Gerne.

Herr Schied

Ich habe den ja schon relativ umfangreich im Stadtrat eingebracht und wir wissen ja alle, worum es geht.

Wir möchten die Bevorzugung ... wir haben festgestellt, dass der motorisierte Individualverkehr auch hier in unserer Stadt in vielen Bereichen bevorzugt ist und Fußgänger und Radfahrer oftmals das Nachsehen haben. Und das hat Folgen. Finanzielle Folgen. Es hat auch gesundheitliche Folgen. Es hat Folgen für die Sicherheit und einfach für die Lebensqualität.

Und es gibt ja immer so Vorstellungen, zum Beispiel so die Vorstellung wie: Wenn wir den ÖPNV kostenlos machen, dann fahren viel mehr Leute mit der Bahn, dann nutzen die Leute das Auto nicht mehr. Das ist aber meines Erachtens ein Irrtum und wir beziehen uns da auch ein bisschen auf die Überlegung von Hermann Knoflacher.

Das war ein Professor an der TU Wien. Und Wien ist ja so eine Vorzeigestadt in der Hinsicht für viele. Es kam ja schon öfters im Planungsausschuss Wien und in Wien läuft das und in Wien ist der Autoverkehr zurückgedrängt worden. In Wien ist der ÖPNV entwickelt worden.

Das ist natürlich, wissen wir ja ... dafür sind mehrere Maßnahmen ergriffen worden über einen längeren Zeitraum. Also Maßnahmen zum Thema Finanzierung über Parkgebühren, aber auch über Beteiligung von Unternehmen und wie gesagt, man hat damals festgestellt und es ist ja eigentlich auch offensichtlich, dass, selbst wenn man den Leuten den ÖPNV und den Fußverkehr und den Radverkehr, wenn man das alles verbessert, fahren immer noch viel zu viele Leute mit dem Auto und mit allen negativen Erscheinungen. Also wenn jemand sich ... stellen Sie sich vor, jemand kauft einen dicken BMW, er möchte damit herumfahren, dann fährt er nicht mit der Straßenbahn in die Stadt.

Und deshalb ist unsere Ansicht, man muss an mehreren Stellen angreifen und unter anderem muss man einfach dem Autofahrer das Autofahren in der Stadt vermiesen, mal mit Absicht gesagt. Und das ist jetzt von uns so ein Antrag, da kann man natürlich auch Änderungsanträge machen. Wem das zu radikal ist, der kann ja auch ein Änderungsantrag machen, kann sagen: Also das, wir haben ja...wir schreiben ja... so bisschen als der Stauantrag hier so herumgegangen.

Also wir haben ja gesagt: idealerweise Stau erzeugen. Man muss nicht unbedingt Stau erzeugen. Man kann auch andere Maßnahmen ergreifen, aber die Verwaltung sollte unserer Meinung nach auch an der Stelle angreifen. Nicht nur die Verbesserung des Radverkehrs, nicht nur darüber nachdenken, wie man den ÖPNV vielleicht besser oder attraktiver gestaltet, sondern wie man dem Autofahrer es erleichtert, sein Auto stehenzulassen und die alternativen Verkehrsformen zu nutzen.

Ja, jetzt habe ich doch schon wieder eine Menge geredet und ich bitte um Zustimmung.

Herr Feigl

Da freue ich mich auf die Diskussion. Frau Krimmling-Schoeffler

Frau Krimmling-Schoeffler

Ja, ich habe eine Nachfrage Herr Schied, und zwar im Punkt drei haben Sie geschrieben: Die momentan noch für die private Nutzung bereitgestellt werden.

Es ist ein bisschen unscharf formuliert, weil wenn ich mein Fahrrad abstelle, ist das dann auch private Nutzung? Also das müsste irgendwo noch ein bisschen anders formuliert werden. Also ich weiß, wo es hingegen soll, aber so kann es in meinen Augen nicht bleiben und wenn es hilft, würde ich eine EinzelpunktAbstimmung fordern.

Herr Schied

Dann Danke für den Hinweis, wir denken darüber nach.

Herr Feigl

Gibt es weitere Wortmeldungen dazu? Herr Rebenstorf bitte.

Herr Rebenstorf

Ja, Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, wir hätten uns jetzt natürlich schon ein bisschen mehr gewünscht von der einbringenden Fraktion: Was genau erzielt werden soll. Ob das reine erzieherische Effekte sind. Wie man glaubt dann gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr auch umzusetzen vor dem Hintergrund, dass wir ja gerade versuchen über das ganzheitliche Mobilitätskonzept einen Diskussionsfaden zu finden. Einen Diskussionsfaden zu finden, wo am Ende eben nicht Ellenbogen raus und ich verteidige meins was ich bisher habe, weil mir will irgendeiner was wegnehmen.

Was ich zurückweisen muss Herr Schied, dass Sie sagen, die Bevorrechtigung des Autoverkehrs. Wir haben in dieser Stadt Stadtratsbeschlüsse, die ausschließlich eine Bevorrechtigung des ÖPNV vorsehen. Damit ist das Auto automatisch indirekt schon in die zweite Reihe zurückgerutscht. Weil die Straßenbahn zwingend und der Bus auch, wenn er seine eigene Spur hat, seine eigene Ampelanforderung hat ... der Bus ist jetzt immer mit dabei ... ganz automatisch ja schon die Vorfahrt bekommt und demzufolge auf diese Art und Weise eine Beschleunigung erzielt wird.

Konzepte auf den Weg zu bringen, weil unter Punkt 2 ausdrücklich steht „idealerweise Stau zu erzeugen“, da kommen wir in die Richtung der Rechtswidrigkeit. Ich will es jetzt nicht so technokratisch wegdrücken. Ich hätte mir ein Stück weit mehr Ironie an der Stelle auch gewünscht, sowohl in der Formulierung der einzelnen Punkte, als auch wie Sie es hier übergebracht haben. Wir haben in der Verwaltung lange überlegt, wie technokratisch oder nicht technokratisch ich antworten soll, weil wir kommen an vielen Punkten ... klar Herr Schültke ... rechtlich nicht zulässig, das ist alles klar und alles nachvollziehbar, aber ich glaube, das Wichtigste ist, wir torpedieren den Prozess mit dem ganzheitlichen Mobilitätskonzept.

Und aus dem Grund lehne ich komplett alles ab, was da drinnen steht. Weil wir machen diesen Prozess kaputt. Ich muss jetzt mal, allen Sarkasmus zur Seite, es geht im Straßenverkehr darum, und Veränderung, die wir wollen, die müssen akzeptiert werden. Das darf, mit Verlaub, nicht von oben herab erfolgen.

Das ist wahnsinnig schwer, wahnsinnig schwer, alle Verkehrsteilnehmer dahinzubewegen, dass man akzeptiert Veränderungen hinzunehmen und die müssen gelebt werden.

Ich habe das damals beim ganzheitlichen Mobilitätskonzept zu Beginn auch mal gesagt: Es bringt nichts, sich in der Theorie etwas auszudenken, wenn es am Ende nicht gelebt wird. Also keine erzieherischen Maßnahmen oder sonst irgend etwas.

Das Angebot, was geschaffen wird, muss einfach gut sein und so gut sein, dass seine Vorteile ... doch das funktioniert Herr Schied ... man hat in Wien, weil immer diese schönen Beispiele kommen. Also jeder von uns ist ja schon durch die halbe Welt gereist und jeder von uns ... ich kann Ihnen erzählen wie toll es in Kopenhagen, Paris, New York oder sonst wo war.

Der Kniff Herr Schied, besteht darin, dass Sie es runterbrechen, runterbrechen auf die hiesigen Zustände und versuchen das hier anzugleichen. Sie können nicht sagen: Ich nehme mir Wien eins zu eins und setzt das hier rein und alles ist perfekt. Das funktioniert nicht. Wien hat, bevor es den fahrscheinlosen ÖPNV ... also zumindest das 1-Euro-Ticket ist ja fast fahrscheinlos, so wie es ... also 365-Euro-Ticket haben die eingeführt, also 1 Euro pro Tag.

Das war der Schlussstein gewesen. Das war der Schlussstein, nachdem man massiv in die Angebotsausweitung hineinvestiert hat.

- Zwischenrufe -

Moment, das ist...nochmal, mich zu Ende ausführen lassen. Man hat den ÖPNV besser gemacht. Man hat auch Radverkehr besser gemacht. Dass ich dafür unter Umständen Flächen okkupieren muss, wo heute noch PKWs fahren, dass ich aus mehreren Fahrspuren auch eine mache, ist vielleicht eine der Folgen davon dann. Aber diese Sachen Herr Schied müssen zuerst umgesetzt werden. Danach können wir über alles andere reden.

Ich warne ausdrücklich davor, den ...jetzt komme ich auch zum Ende...den Prozess des ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes ... zumal wir uns gerade in der Öffentlichkeitsbeteiligung befinden. Nachdem wir lange intern diskutiert haben, was steht jetzt da drin, ist uns ja mit dem Konzept der Sprung tatsächlich in die nächste Stufe gelungen und dieser Antrag macht das an der Stelle jetzt kaputt. Er kommt zu früh und er ist zu unpräzise und mir fehlt der sarkastische Unterton da drin.

Herr Feigl

Herr Schied.

Herr Schied

Das ist keine Ironie und kein sarkastischer Unterton notwendig.

Man hat in Wien wirklich absichtlich den Autoverkehr behindert. Das können Sie nachlesen. Es gibt ein Spiegelinterview, es gibt auch andere Interviews. Die haben wirklich den Autofahrern das Autofahren schwergemacht, mit Maßnahmen zum Beispiel Haltestellenbau, dass die wirklich ... man hat den Verkehr behindert. Man hat wirklich absichtlich Stau erzeugt.

Das war eine der Maßnahmen, weil es ansonsten ... man muss von mehreren Seiten angreifen und das ist, meines Erachtens ist es eine Wunschvorstellung zu sagen, wenn wir den ÖPNV verbessern und alles, dann kriegen wir den Autoverkehr irgendwie raus oder vermindert in Größenordnungen. Das glaube ich nicht. Da fehlt noch eine Komponente und die wollen wir reinbringen.

Die scheint jetzt natürlich ... da gibt's natürlich verschiedene Gründe, warum die jetzt radikal erscheint dem ein oder anderen. Das ist einfach auch dem geschuldet, dass wir diesen irrsinnigen, man muss es mal sagen, diese irrsinnig vom Autoverkehr vollgestopfte Stadt mittlerweile einfach selbstverständlich hinnehmen. Wir halten es mittlerweile für selbstverständlich, diese Verhältnisse, die hier herrschen. Dass die Straßen komplett zugeparkt sind, dass hier ständig der Verkehr durch unsere Wohngebiete fährt und ich sage das auch so als Vater von fünf Kindern: Mich hat das echt über die Jahre streckenweise extrem genervt, wie man hier in dieser Stadt in der heutigen Zeit aufwächst, aufwachsen

muss!

Herr Feigl

Herr Schültke. Danach Herr Dr. Bergner.

Herr Schültke

Vor vierzig Jahren hatte ich mit Herrn Knoflacher gesprochen. Vor vierzig Jahren habe ich die Chance bekommen, das Wiener Modell, so genannt in der Verkehrsplanung und Stadtplanung, mir auch schon vor Ort anzuschauen und zu sehen und zu spüren und auch zu erleben und auch mit den Fachleuten zu diskutieren, wie man dort eine veränderte Innenstadtmobilität organisiert hat.

Das sogenannte Wiener Modell setzt sich aus ganz grob aus zwei wesentlichen Bausteinen zusammen. Das ist die in den 70er Jahren bereits erfundenen sogenannte Dienstgeberabgabe, das ist eine Zwangsabgabe, die alle Arbeitgeber abführen mussten, die vom ÖPNV profitieren. Das ist mittlerweile auf einem Betrag von pro Person 200 Euro pro Jahr. Also wenn einer 1000 Beschäftigte hat, muss er 200.000 Euro jedes Jahr abgeben, um den ÖPNV zu finanzieren. Diese Finanzierungsgrundlage gibt es seit 50 Jahren. Das hat es ermöglicht, dieses System ÖPNV massiv ideal auszubauen. Kurze Takte, kurze Abstände in den Haltestellen und, und, und.

Parallel dazu hat man angefangen, Parkraumbewirtschaftung flächendeckend zu machen. Diese Parkraumbewirtschaftung, die man flächendeckend organisiert hat, die hat man sowohl was die Preissteuerung angeht als auch die Flächenverfügbarkeit angeht, sehr quartiersbezogen ausgerichtet. Nicht pauschal.

Das sind die zwei wesentlichen Elemente. Natürlich hat man Pfortnerampeln, hat man andere Dinge noch zusätzlich ergänzt und auch Straßenteile abgesperrt, sodass keine Durchfahrtmöglichkeit, sondern nur noch Anwohner Rein- und Rausfahren möglich war. Das hat man alles punktuell ergänzt, keine Frage. Aber, die zentrale Aussage ist: quartiersbezogene Lösungen und die beiden großen Instrumente.

Eins dieser Instrumente ist uns nicht gegeben, weil die gesetzlichen Grundlagen in Deutschland bisher noch nicht geschaffen worden sind, um eine solche, ich nenne es jetzt mal ÖV-Abgabe abzuverlangen.

Das zweite wesentliche Instrument der Parkraumbewirtschaftung, sowohl die monetäre Steuerung, insbesondere was die Parkbewirtschaftungsgebühren angeht, als auch als ein Beispiel die Anwohnerparkgebühren angeht, ist uns in Sachsen-Anhalt auch nicht gegeben.

Also beide Instrumente stehen uns gar nicht zur Verfügung in der Form, wie wir Sie bräuchten, um das zu tun, was Wien seit 50 Jahren tut. Die haben einen Vorsprung von 50 Jahren, könnte man jetzt vielleicht sagen. Das, was wir im ganzheitlichen Mobilitätskonzept versuchen, ist, mit den Instrumenten, die uns gegeben sind, eins zu tun, nämlich in den Quartieren individuelle Lösungen, sachgerechte Lösungen im Interessenausgleich zu entwickeln und dieses auch zu tun, was Sie jetzt gerade einfordern: dort Flächen zur Verbesserung der Umfeldqualität, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, zur Begrünung und all der Dinge dann auch entsprechend umzuwidmen aber das geht nicht, indem ich mit Absicht Staus erzeuge, das sage ich ganz bewusst als Verkehrs- und als Stadtplaner.

Herr Feigl

Herr Dr. Bergner.

Herr Dr. Bergner

Also ich gebe zu, dass ich auch angesichts der Wortwahl in der Begründung auch nicht ganz sicher war, ob das nicht eine Satirenummer gewesen sein sollte. Aber nun ist es offensichtlich ernst gemeint. Und dann muss ich Herrn Schied fragen: Warum haben Sie die Ideen, die Ihnen hier so wichtig sind, mit diesem Antrag, warum bringen Sie die nicht im Rahmen der Mitwirkung beim Mobilitätskonzept ein und versuchen Sie auf diese Weise zu realisieren?

Herr Feigl

Ich gebe Ihnen gleich das Wort. Vorher ist Herr Wagner noch dran.

Herr Wagner

Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren, zunächst begrüße ich die Idee, dass wir die einzelnen Punkte auch einzeln abstimmen und interpretiere die Aussage von Frau Krimmling-Schoeffler als Antrag dazu.

Ich kann nicht erkennen, dass dieser Antrag nur, weil er von einer Spaßpartei kommt, tatsächlich satirisch gemeint ist, weil die Punkte selbst sind normal formuliert, richtig formuliert und die Begründung ist stichhaltig. Man kann natürlich ignorieren, dass es ein Problem gibt, dass es zu bestimmten Stoßzeiten in dieser Stadt zu einem Verkehrskollaps kommt, der überwiegend durch den motorisierten individuellen Verkehr verursacht wird. Aber wenn man das Problem tatsächlich angehen will, dann sind wir dabei, das Problem auch ernst zu nehmen und ich würde das gar nicht Richtung Satire werten wollen und ich glaube auch nicht, dass dem Antrag eine Ironie fehlt. Die Schwächen hat er an ganz anderen Stellen.

Zur Sache: Ich kann nachvollziehen, dass die Verwaltung darauf hinweist, dass ein letztlisches Ziel, wie jetzt am Beispiel Wien vorgetragen, nicht nur mehrere Jahre, sondern auch mehrere Schritte benötigt. Bei diesen mehreren Schritten gibt es immer einen ersten Schritt und theoretisch kann auch dieser Antrag der Partei Die PARTEI als ein solcher erster Schritt gewertet werden, zumindest einzelne Punkte daraus.

Ich sehe, und ich kann auch die Verwaltung verstehen, wenn sie sagt, dass es die Bemühungen übers Mobilitätsentwicklungskonzept jetzt eine etwas breitere Diskussion zu führen, die ja völlig darüber hinausgeht als die Punkte, die wir hier heute diskutieren, dass das eventuell konterkariert.

Es ist aber aus meiner Sicht genauso legitim, dass aus dem Stadtrat heraus gewisse politische Prioritäten auch in diesem Prozess bereits beantragt werden.

Herr Rebenstorf hat gesagt, dass er der Aussage von Herrn Schied widerspricht, dass der Autoverkehr in der Stadt bevorzugt würde und hat darauf hingewiesen, dass es Maßnahmen gibt, die innerhalb der Entscheidung der Kommunen liegen, Stichwort ÖPNV, die das letztlich sagen: Nein, eigentlich wird er bereits benachteiligt.

Die Frage, inwiefern eine ganz bestimmte Mobilitätsart allerdings bevorzugt wird oder auch nicht, lässt sich nicht allein dadurch erklären, was im Bereich der Kommunen erlangt wird. Wenn wir einen Blick darauf werfen, was die StVO unter dem aktuellen Straßenverkehrsgesetz überhaupt ermöglicht, den kompletten Rechtsrahmen, so sehe ich doch eine Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs unabhängig davon, dass die Kommune ja darauf keinen Einfluss hat.

Maßnahmen dagegen zu unternehmen, zumal es zu Stoßzeiten zu einer Verkehrsüberlastung gibt, ist also entsprechend angemessen.

Die Polemik mit den Staus, die idealerweise erzeugt werden, greift in der Sache nach viel zu kurz, weil von Stau, wenn man ihn so effektiv haben will, dass keiner mehr ordentlich vorwärtskommt, dass er eigentlich auch alle Mobilitätsformen betrifft, insbesondere auch die Straßenbahnen, die an den entsprechenden Verkehrsknoten fahren müssen, aber eben auch Radfahrerinnen und Radfahrer.

Diese verschmitzte Idee zu sagen, na ja, man hat bewusst Stau erzeugt in Wien, die greift doch letztlich zu kurz, weil es entsprechende auch Areale gibt, in denen der Autoverkehr insgesamt eingeschränkt wird, auch verkehrsrechtlich. Ein Problem adressiert der Antrag in Punkt drei, den ich begrüße, und zwar den des ruhenden Verkehrs und ich glaube, dass das

Mobilitätskonzept, was erarbeitet wird, den ruhenden Verkehr nicht so stark beachten wird, weil Mobilität meistens den Fokus auf die Mobilität hat, die gerade stattfindet und nicht auf die, die auf den Straßen ruht.

Ich kann das schon nachvollziehen, dass man einen solchen Antrag stellt und sagt, ok wir werden Parkflächen reduzieren müssen und die zum Beispiel für Lieferdienste oder mit Grünflächen ... wir brauchen mehr Grün in der Stadt ... oder eben auch für entsprechende Radabstellanlagen bereitzustellen. Das kann ich alles gut nachvollziehen. Ich glaube auch, dass es den Parksuchverkehr insgesamt gerade in den Ballungsgebieten reduzieren würde und deswegen würde ich auch dem letzten Punkt zustimmen, unabhängig davon, dass es diese Unschärfe mit der privaten Nutzung gibt.

Ich will betonen und möchte, dass der Ausschuss das versteht. Es gibt ein Problem, das ist nicht satirisch, es wird hier mit aufgegriffen und auch wenn die Verwaltung das Mobilitätskonzept zurzeit in der öffentlichen Diskussion hat, ist es legitim solche Punkte entsprechend vorzubringen.

Wenn es zur Einzelabstimmung kommt, Punkt drei habe ich mich gerade geäußert, den ersten Punkt, der ist Allgemeinplatz genug, um ihm zuzustimmen, ohne dass vielleicht etwas passiert. Punkt zwei, dass mit den Staus: Ich find's nicht ironisch, ich find's auch nicht polemisch, ich find's einfach nur sachlich falsch.

Herr Feigl

Dankeschön. Herr Schied und danach habe ich mich auf die Liste gesetzt. Herr Schied bitte.

Herr Schied

Jetzt eine ganze Menge. Ja, man könnte ja einen Änderungsantrag stellen und das ... außerdem steht ja idealerweise Stau, das heißt ja nicht gezwungenermaßen es muss unbedingt Stau erzeugt werden. Und dann haben wir auch geschrieben: führt den Verkehrsraum an mindestens drei dafür besonders geeigneten...da muss ich da mal sagen, das nimmt ja eigentlich schon das vorweg, was sie gesagt haben.

Wir wollen natürlich nicht, wenn dort der Radverkehr mit behindert würde, noch Fußverkehr ... dann ist das keine besonders geeignete Stelle. Es geht hier einfach nur um den Autoverkehr. Also da ist die Fantasie oder sag mal die Fachkompetenz der Verwaltung gefragt, um dann diese besonders geeigneten Stellen zu finden. Und wenn kein Stau erzeugt wird, dann ist nicht idealerweise umgesetzt, ist aber auch umgesetzt.

Dann möchte ich noch dazu dagegen, das Thema Finanzierung und Wien hab ich ja auch schon angesprochen, das da natürlich, das ist ein Punkt, und das leidige Problem Parkgebühren, das erkennen wir ja schon seit längerem. Da gab's ja noch ja bisschen Bewegung, wahrscheinlich sogar aufgrund der Landtagsfraktion der Linken, die da mal Fragen gestellt hat und aufgrund auch von anderen Initiativen und das geht in Sachsen-Anhalt noch nicht weit genug, da muss was passieren, aber da wird wahrscheinlich auch was passieren. Wir können doch nicht sagen, weil der Status Quo jetzt so ist lassen wir das alles. Ich hatte ja gesagt, es braucht verschiedene Stellen wo angegriffen wird und das wäre so eine Maßnahme.

Punkt 3 werden wir dann noch ändern und ansonsten finde ich...ich weiß auch gar nicht ... ach so ja, ich habe den Antrag ja schon mal vorbereitet gehabt, aber meine damalige Fraktion fand den nicht so gut und deshalb habe ich den jetzt nochmal in meiner neuen Fraktion vorgebracht. Das ist der Grund, nur mal so, am Rande und ich wollte mich auch gegen den Vorwurf Spaßpartei jetzt hier, muss ich mal ehrlich sagen, verwehren. Wir sind nicht die FDP. Und nur weil unser Parteivorsitzender Satiriker ist, heißt das nicht, dass wir hier nur Satire machen. Dann überlegen Sie sich mal alle, was Sie für Parteivorsitzende haben. Was die so für Berufe haben und in was für Parteien sie dann so sitzen. Das nur nochmal wollte ich jetzt auch mal zu dem Thema sagen. Also der Antrag ist

zustimmungsfähig, finde ich, mit Änderungen eventuell.

Herr Feigl

Gut, ich habe mich nochmal draufgesetzt. Nach fast zwei Jahren Mobilitätskonzept und davor schon also mehrere Jahre Diskussion in den ... damals hieß es Mobilitätsplan 2023 glaube ich oder 2025...2025 ja?

- Zwischenrufe -

Verkehrsentwicklungsplan 2025 hieß es. Also wir haben uns viele, viele Jahre um die Ohren geschlagen, um konzeptionell an diesem Thema zu arbeiten und sind jetzt im Grunde genommen auf einer Zielgeraden, dass wir in der öffentlichen Auslegung einen Entwurf haben, der diskutiert wird und der dann, wenn er hoffentlich ... also ich gehe davon aus, da ich innerhalb dieser Arbeitsgruppe auch einen breiten Konsens gesehen habe, gehe ich davon aus, dass wir den gemeinsam noch in dieser Wahlperiode beschließen können.

Dann haben wir eine Grundlage und auf dieser Grundlage können wir glaube ich aufbauen. Von daher halte ich diesen Vorschlag, auch wenn ich mit dem ein oder anderen Punkt durchaus Sympathie habe, zum jetzigen Zeitpunkt für völlig fehl am Platz und ich glaube, wenn wir diese Grundlage haben mit unserem Mobilitätsplan, dann können wir mit direkten Einzelmaßnahmen, die auch durchaus in diese Richtung, die Sie wollen stoßen, um das Ganze mit Inhalt zu füllen.

Am Ende ist mir das, was Sie hier schreiben, auch ein bisschen zu allgemein. Sie verlagern im Grunde genommen, dass was Sie eigentlich leisten müssten als Vorgabe, als sozusagen Aufforderung konkret was zu tun, das verlagern Sie ein ganzes Stückchen in die Stadtverwaltung, die soll dann weiterdenken, wie das entsprechend auszugestaltet ist. Mir ist es nicht konkret genug und ich denke, der Zeitplan ist völlig fehl am Platz. Von daher werde ich dem heute nicht zustimmen, sage aber nochmal, auch wenn ich mit dem ein oder anderen Punkt durchaus sympathisiere. Gut.

Gibt es weitere Wortmeldungen? Frau Winkler und Herr Wagner nochmal.

Frau Winkler

Ich kann mich ihren Worten voll inhaltlich anschließen. Das wollte ich nur dazu sagen. Ich werde diesem Antrag auch nicht zustimmen.

Herr Feigl

Herr Wagner.

Herr Wagner

Ich möchte noch reagieren auf die Frage, wie das jetzt aussehen könnte, mit geeigneten Stellen für den Stau.

Es wird nicht möglich sein ... also, die Fraktion der PARTEI, unabhängig hat ja nicht hineingeschrieben, dass es vielleicht auch notwendigerweise zum Stau kommen soll, sondern „idealerweise“. Also sich da jetzt so zurückzulehnen und zu sagen „ah, das brauchen wir ja eigentlich nicht“, das ist jetzt auch ein bisschen billig.

In der Sache will ich eigentlich, ich habe das vorhin schon ausgeführt: Es wird, wenn man einen Stau erzeugen will, warum auch immer, der effektiv bedeutet, dass Autofahrerinnen in dieser Stadt sagen, ich nehme das Auto nicht mehr, dann ist dieser Stau von einer Monstranz, da werden alle Verkehrsteilnehmerinnen drunter leiden und deswegen ist der Vorschlag in der Sache Quatsch.

Herr Feigl

Gut. Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann lassen Sie uns über den Antrag so abstimmen. Ich habe den Antrag von Frau Krimmling-Schoeffler wahrgenommen, eine EinzelpunktAbstimmung. Sie bleiben dabei? Dann werden wir das so machen. Dann gehen wir so durch.

Ich frage zunächst zu Anstrich erstens die Sachkundigen Einwohner: Wer kann dem zustimmen, den bitte ich um das Handzeichen. Einer. Gegenstimmen? Stimmenthaltung? Das müssen wir nochmal ... ein bisschen mehr Konzentration noch.

Also nochmal die Stimmen dafür, Sachkundige Einwohner. Eine. Die Gegenstimmen? Drei dagegen. Und die Stimmenthaltung? Drei Stimmenthaltungen. Dann wäre das abgelehnt. Dann die Stadträtinnen und Stadträte zum ersten Punkt: Wer kann dem zustimmen? Einer. Wer ist dagegen? Und wer enthält sich? Zwei Enthaltungen. Drei Enthaltungen.

Wir kommen zu zweitens. Die Sachkundigen Einwohner: Wer ist dafür? Keiner. Wer ist dagegen? Das scheinen alle ... und wer enthält sich? Bei einer Enthaltung einstimmig abgelehnt und die Stadträtinnen und Stadträte: Wer ist dafür? Einer. Wer ist dagegen? ... Und wer enthält sich? Das wäre mehrheitlich abgelehnt.

Und wir kommen zum Anstrich Nummer 3. Die Sachkundigen Einwohner: Wer ist dafür? ... Wer ist dagegen? Eins, zwei, drei. Die Stimmenthaltung? Drei, vier Enthaltungen. Einstimmig abgelehnt.

Und die Stadträtinnen und Stadträte: Wer ist dafür? Drei. Wer ist dagegen? ... Und wer enthält sich? Mehrheitlich abgelehnt.

Damit ist der Antrag insgesamt abgelehnt.

- Wortprotokoll Ende -

Abstimmungsergebnis:

EinzelpunktAbstimmung

Punkt 1: mehrheitlich abgelehnt
Punkt 2: mehrheitlich abgelehnt
Punkt 3: mehrheitlich abgelehnt

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, im Verkehrsnetz der Stadt geeignete Orte zu identifizieren, an denen man sukzessive mit baulichen und/oder verkehrsordnerischen Maßnahmen wirksame Effekte für die von einer Vielzahl von Akteuren wiederholt geforderte Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer im Stadtgebiet erzielen kann.
2. Ab dem Jahr 2024 wird damit begonnen, den Verkehrsraum für den MIV an mindestens drei dafür besonders geeigneten Stellen zu begrenzen, um den MIV zu behindern und idealerweise Stau zu erzeugen. In den Folgejahren wird jährlich mindestens eine weitere Maßnahme dieser Art hinzugefügt.
3. Im Bereich der Altstadt werden ab 2024 jährlich mindestens 50 Parkplätze im öffentlichen Raum, die momentan noch für die private Nutzung bereitgestellt werden, abgebaut und für eine alternative Nutzung (Anlieferung, Fahrradabstellplätze, Grünflächen u.a.) bereitgestellt.

zu 7 **Mitteilungen**

zu 7.1 **Änderung Nutzungskonzept Stadtbad Halle (Saale)** **Vorlage: VII/2023/06433**

Herr Siegel informierte, dass um die im Dezember 2020 vom Stadtrat beschlossene Sanierung des Stadtbades innerhalb des beschlossenen Kostenrahmen von 26,8 Millionen Euro durchzuführen, das gleichzeitig beschlossene Nutzungskonzept geändert werden muss. Die notwendigen Änderungen sind erstens eine Verringerung der vermietbaren Fläche und zweitens ein Verzicht auf den Saunabereich.

Frau Dr. Kreuzfeldt fragte, ob die Verminderung der vermietbaren Fläche mit Einnahmeausfällen einhergeht und ob die Option offengehalten wird, die historische Sauna zu einem späteren Zeitpunkt zu sanieren? Dahingehend fragte sie auch, ob die derzeit auf einen Teil des Saunabereiches verlagerten Personalräume dauerhaft dort untergebracht werden sollen.

Herr Siegel antwortete, dass die Einnahmeeeinbuße durch die Verringerung der vermietbaren Fläche in Absprache mit der Bäder Halle GmbH durch die existierende Co-Finanzierung abgedeckt wird und somit die Finanzierung nicht gefährdet ist.

Herr Feigl bat um Erteilung des Rederechts für Herrn Kanitz von der Bäder Halle GmbH und Frau Müller vom Team Projekt als Vertreterin der Projektsteuerung. Das Rederecht wurde ohne Widerspruch erteilt.

Herr Kanitz sagte, die ursprünglich geplante Sanierung des Stadtbades würde 47 Millionen Euro kosten, weswegen eine Kostenoptimierung extrem notwendig geworden ist. Er antwortete, dass die Personalräume ins erste Obergeschoss kommen, da dies die kostengünstigere Variante ist.

Er antwortete, dass die Sauna so gelassen wird wie sie ist. Die Optionen zu einem späteren Zeitpunkt die Sauna zu sanieren oder die derzeit vom Personal genutzten Teilbereiche der Sauna anderweitig zu nutzen stehen noch offen. Wichtig ist derzeit, sich an die Fördermittelrichtlinien zu halten, zuallererst an die Einhaltung der Kostenobergrenze.

Herr Feigl fragte, ob die Räumlichkeiten der Sauna anderweitig vergeben werden.

Herr Kanitz sagte, dass die Saune in 3 Objekte aufgeteilt ist. Es geht weder um die Nord- und Südflügel der Etage Sauna.

Herr Feigl fragte, ob die technische Anbindung bereits vorbereitet wird.

Herr Kanitz sagte, dass der barrierefreie Zugang geschaffen wird, welcher sich auf der Nordseite des Stadtbades befindet.

Frau Winkler fragte, wann das Nutzungskonzept dem Beratungsgremium vorgestellt wird und wann die Stellungnahme des Fördervereins zu den aktuellen Planungen im Beratungsgremium diskutiert wird.

Frau Müller sagte, dass seit dem 17.02. im Beratungsgremium über den Entfall der Sauna diskutiert wurde. Auch wurde die Kostensituation dargestellt. Weiter sagte sie, dass jede Option offengehalten wird.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen.

zu 7.2 Theoretikum -Ausstellungseröffnung der städtebaulichen Wettbewerbsergebnisse

Herr Rebenstorf sagte, dass die erste Ausstellung des Ergebnisses am 17. November im Funktionsgebäude des UKH stattfindet. Weiter sagte er, dass im kommenden Jahr die Ergebnisse auch nochmal im Ratshof präsentiert werden.

zu 7.3 Bebauungsplan Nr. 92 Biologicum Heideallee/Weinbergweg 1. Änderung

Herr Schröter informierte, dass der Bebauungsplan-Nr. 92 in der ersten Änderung ausgelegt wird und der Zeitraum der Offenlage der 5.12.23-19.01.2024 ist. Die Bekanntmachung im Amtsblatt erfolgt am 24.11.2023.

Herr Dr. Bergner fragte, ob mit der Fertigstellung der Planung der Zeitpunkt erreicht wird, der von dem Zuwendungsgeber gesetzt ist.

Herr Rebenstorf sagte, dass ein B-Plan-Verfahren grundsätzlich als ein offenes Verfahren gestartet wird. Weiter sagte er, dass innerhalb des Verfahrens jeder die Möglichkeiten hat, seine Einwendungen zu geben. Er sagte, dass der Verwaltung bewusst ist, dass es Fristen des Zuwendungsgebers gibt. Er sagte, dass zum Ausgang des Verfahrens zum jetzigen Zeitpunkt noch nichts gesagt werden kann, da das Verfahren noch im laufenden Fluss ist.

Herr Dr. Bergner fragte, warum die B-Plan-Änderung jetzt erst auf den Weg gebracht wird.

Herr Rebenstorf widersprach Herrn Dr. Bergner und sagte, dass es einen Aufstellungsbeschluss gibt und in der Zeit bis jetzt an den Fachfragen gearbeitet und Lösungen erarbeitet wurden, mit denen man jetzt in die frühzeitige Beteiligung gehen kann.

zu 7.4 Studierendenarbeiten zum Schlachthof unter der Überschrift "Die produktive Nachbarschaft"

Herr Schröter informierte über die Ausstellung in der Scheibe A, welche bis zum 30.11.2023 Besuchbar ist.

Frau Winkler fragte, ob bei dem Schlachthof Licht am Ende des Tunnels ist.

Herr Rebenstorf sagte, dass es sich bei den Ideen um Arbeiten von Studierenden handelt. Er sagte, dass es regelmäßig Gespräche mit dem Eigentümer des Schlachthofes gibt, jedoch gibt es noch keinen nächsten Planungsschritt der in der Öffentlichkeit präsentiert werden kann.

zu 7.5 Systematik - Planungsrechtliche Beurteilung von Vorhaben

Herr Schröter informierte anhand einer Präsentation, welche Systematik bei der planungsrechtlichen Beurteilung zu berücksichtigen ist. Hierbei wird unterschieden nach dem beplanten Innenbereich, gem. §§ 30 und 33 BauGB, dem unbeplanten Innenbereich und dem Außenbereich. Er sagte, dass im Bereich des Unterbergs und des Grundstückes der

ehemaligen Schorre zwei Neubauvorhaben näher beleuchtet werden. Weiter sagte er, dass es sich bei beiden Vorhaben um den Bereich des unbeplanten Innenbereiches handelt.

Anhand der Präsentation zeigte er die Rahmenbedingungen, die für die Beurteilung der Schorre im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens eine wesentliche Rolle spielen. Er sagte, dass im südöstlichen Bereich des Quartiers eine Bebauungstiefe vorgeprägt ist, die über eine Bebauungstiefe der einseitigen Blockrand-Bebauung hinausgeht. Weiter östlich ist eine sehr intensive Verdichtung mit einer Hinterhofbebauung in den jeweiligen Quartieren zu sehen.

Er sagte, dass bei dem Bauvorhaben hinter dem Operngebäude noch kein Bauantrag vorliegt, dieser Bauantrag ist angekündigt und wurde einmal der Verwaltung vorgestellt. Weiter sagte er, dass es sich dabei um eine heterogene Zone handelt und von einer sehr starken verdichteten Bebauung ausgegangen werden kann.

Er bezog sich auf die vorort stehenden Bäumen und erklärte, dass die Baugenehmigung unabhängig von der Entscheidung hinsichtlich eines Antrages bezüglich dieser Bäume zu beurteilen ist. Eine Ausnahme besteht bei besonders geschützten Bäumen, welche dann im Baugenehmigungsverfahren zu berücksichtigen sind und zu prüfen. Er sagte, am Beispiel Schorre, war dies nicht der Fall.

Herr Feigl fragte, ob man einen Durchschnitt der Überbauung heranziehen kann, um eine Überbauung zu rechtfertigen.

Herr Schröter sagte, dass grundsätzlich das Kriterium der überbauten Grundstücke der GAZ eher das weichere Kriterium ist. Er sagte, dass bei der Schorre keine Versiegelung und Überbauung zu 100% stattfindet, sodass auch da noch ein Rest an Freifläche und Grünfläche verbleibt und sich die GRZ unter 1,0 bewegen wird.

Herr Feigl bezog sich auf den B-Plan der Großen und Kleinen Brauhausstraße und fragte, wo sich die Grenzen bei Sonderbauten belaufen.

Herr Schröter sagte, dass die Höhendominante am Marktplatz sich auf Singuläre Erscheinungen konzentrieren und daraus lässt sich nicht ableiten, diese Höhendominanten auf einen Neubau zu übertragen.

Herr Schied sagte, dass der Stadtrat nicht für Planungsrecht, sondern nur für Bauordnungsrecht zuständig ist. Somit ist der Stadtrat nicht zuständig zu entscheiden, ob dies nach § 34 BauGB zulässig ist.

Es gab keine weiteren Mitteilungen.

zu 8 Anfragen von Fraktionen und Stadträten

zu 8.1 Herr Dr. Meerheim zur geplanten JVA

Herr Dr. Meerheim fragte, welche Chancen die Verwaltung im Zuge des B-Plan-Verfahrens sieht, die JVA zu verhindern.

Herr Rebenstorf sagte, dass ein Antrag der Projektentwicklungsgesellschaft IPS eingegangen ist, auf Einleitung eines B-Plan-Verfahrens. Es wird in der kommenden Woche intern eine Vorprüfung stattfinden. Nach jetzigen Stand wird es einen Aufstellungsbeschluss geben.

Herr Dr. Meerheim fragte, wann der Stadtrat mit einem ersten Papier rechnen kann?

Herr Rebenstorf sagte, dass erstmal auf der Führungsebene intern eine erste Sichtung stattfinden wird.

zu 8.2 Frau Winkler zur Ludwig-Wucherer-Straße

Frau Winkler fragte zum Baufortschritt der Ludwig-Wucherer-Straße.

Herr Schültke sagte, dass derzeit die Anpassungen der Lichtsignalanlagen vorgenommen werden.

Die Behandlung der Oberfläche ist wetterabhängig und kann nicht bearbeitet werden, solange es regnet.

zu 8.3 Frau Winkler zum Glauchaer Platz

Frau Winkler fragte, wann die Ampel am Glauchaer Platz wieder in Betrieb gesetzt wird.

Herr Schültke sagte, dass die Fertigstellung in den nächsten Wochen passieren wird.

zu 8.4 Herr Eigendorf zur Herrmannstraße

Herr Eigendorf fragte, ob eine Markierung des Radschutzstreifens vorgenommen werden kann.

Herr Schültke sagte einer Prüfung zu.

zu 8.5 Herr Streckenbach zur Buna-Siedlung

Herr Streckenbach bezog sich auf die Bauarbeiten in der Buna-Siedlung und sagte, dass sich an einigen Stellen Löcher in den Straßen befinden. Er fragte, ob eine Prüfung dieser Löcher möglich ist und wann diese verschwinden.

zu 8.6 Herr Streckenbach zum Rosengarten

Herr Streckenbach bezog sich auf den geplanten Termin mit der Bahn und Anwohnern. Er fragte, wann die Anwohner über den Termin informiert werden.

Herr Schültke antwortete, dass es noch keinen Termin von der Bahn gibt.

Herr Streckenbach sagte, dass der Termin am 15. November stattfindet.

zu 8.7 Herr Feigl zum Baugebiet Charlottenstraße

Herr Feigl fragte, ob es für das gesamte Gebiet eine Untersuchung gibt, was an Gehölz dort steht und was davon antragspflichtig ist.

Frau Lütgert antwortete, dass für das Aufstellungsverfahren eine Betrachtung des Baumbestandes dazugehört. Aktuell wird der Offenlagebeschluss vorbereitet, indem dies Bestandteil ist.

Herr Feigl bezog sich auf die Diskrepanz, was die antragspflichtigen Bäume anbelangt. Er sagte, dass er an die 70 gezählt hätte.

Frau Lütgert sagte, dass von der Baumschutzkommission 3 Bäume als erhaltenswert eingestuft wurden und in dem Sinne bei der Planung besonders Rücksicht auf diese Bäume zu nehmen ist. Alle anderen Bäume müssen ausgeglichen werden.

zu 9 Anregungen

Es gab keine Anregungen

Der Ausschussvorsitzende, **Herr Feigl**, beendete den öffentlichen Teil der Sitzung und bat um die Herstellung der Nichtöffentlichkeit.

Christian Feigl
Ausschussvorsitzender

Maik Stehle
Stellvertretender Protokollführer