



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

**der öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung des Ausschusses für
Planungsangelegenheiten am 13.08.2024**

öffentlich

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

Zeit: 17:00 Uhr bis 19:44 Uhr

Anwesenheit: siehe Teilnehmerverzeichnis

Anwesend waren:

Mitglieder

Dr. Alexander Vogt	Ausschussvorsitzender, CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Udo Nistripke	AfD-Stadtratsfraktion Halle
Martin Sehrndt	AfD-Stadtratsfraktion Halle
Thorben Vierkant	AfD-Stadtratsfraktion Halle
Dr. Ulrike Wünscher	CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Dirk Gernhardt	Fraktion Die Linke im Stadtrat Halle (Saale)
Wolfgang Aldag	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Eric Eigendorf	SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale), Teilnahme bis 19:35 Uhr
Friedemann Raabe	Volt/MitBürger, Vertreter für Herrn Ferdinand Raabe
Mario Kerzel	Fraktion Hauptsache Halle
Tim Kehr wieder	Fraktion der Freien Demokraten (FDP) / FREIEN WÄHLER (FW) im Stadtrat von Halle (Saale)
Herrn Klaus E. Hänsel	Sachkundiger Einwohner
Benjamin Müller	Sachkundiger Einwohner
Jan Wagner	Sachkundiger Einwohner

Verwaltung

René Rebenstorf	Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt (GBII)
Nico Schröter	Leiter Fachbereich Städtebau u. Bauordnung
Jens Otto	Leiter Abteilung Verkehrsplanung
Jutta Grimmer	Leiterin Abteilung Hochbau Sonstige Bauten
Hendryk Hesse	Verkehrsplaner
Sarah Lange	Protokollführerin

Entschuldigt fehlten:

Ferdinand Raabe	Volt/MitBürger
-----------------	----------------

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

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

zu 2 Feststellung der Tagesordnung

Herr Rebenstorf informierte über folgende Änderung in der Tagesordnung:

TOP 6.6

Parkraumkonzept Johannesviertel

Vorlage: VII/2023/06103

→ **Beschlussvorlage wurde modifiziert**

Herr Dr. Vogt wies darauf hin, das Folgendes auf die Tagesordnung zu setzen ist:

TOP 8.1

Bauleitplanung, Beteiligungen im August

Es gab keine weiteren Wortmeldungen und **Herr Dr. Vogt** bat um Abstimmung der so geänderten Tagesordnung:

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Somit wurde folgende geänderte Tagesordnung festgestellt:

3. Bestimmung der/des stellvertretenden Ausschussvorsitzenden des Ausschusses für Planungsangelegenheiten
4. Einwohnerfragestunde
5. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift
- 5.1. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 14.05.2024
- 5.2. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 04.06.2024
6. Beschlussvorlagen
- 6.1. Bestellung einer Protokollführerin
Vorlage: VIII/2024/00055

- 6.2. Baubeschluss zum Ausbau der Rathausstraße
Vorlage: VII/2024/07010
- 6.3. 1. Fortschreibung des klassifizierten Hauptstraßennetzes Halle (Saale)
Vorlage: VII/2024/06888
- 6.4. Variantenbeschluss zum Ausbau des Radweges Nietlebener Straße inkl. sicheren Umbaus des Knotenpunktes Eislebener Straße/Hallesche Straße im Anschlussbereich
Vorlage: VII/2023/06532
- 6.5. Abbruch und Neubau Freiwillige Feuerwehr Nietleben, Platz der Einheit 1 a, 06126 Halle (Saale) - Variantenbeschluss
Vorlage: VII/2024/07359
- 6.6. Parkraumkonzept Johannesviertel
Vorlage: VII/2023/06103
- 7. Anträge von Fraktionen und Stadträten
- 7.1. Antrag der Fraktion „Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig“ zur Entwicklung eines autofreien Gesundbrunnenviertels
Vorlage: VII/2024/07187
- 7.2. Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Beantragung von Fördermitteln für Projekte der Anpassung an den Klimawandel
Vorlage: VIII/2024/00098
- 8. Mitteilungen
- 8.1. Bauleitplanung, Beteiligungen im August
Vorlage: VIII/2024/00166
- 10. Anregungen
- 11. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift
- 11.1. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 14.05.2024
- 11.2. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 04.06.2024
- 12. Beschlussvorlagen
- 13. Anträge von Fraktionen und Stadträten
- 14. Mitteilungen
- 15. Anfragen von Fraktionen und Stadträten
- 16. Anregungen

zu 3 **Bestimmung der/des stellvertretenden Ausschussvorsitzenden des Ausschusses für Planungsangelegenheiten**

Herr Dr. Vogt informierte, dass die Bestimmung der bzw. des stellvertretenden Ausschussvorsitzenden des Ausschusses für Planungsangelegenheiten offen erfolgt. Er stellte die Anwesenheit der stimmberechtigten Ausschussmitglieder fest: 11 Stadträte. Er fragte nach Vorschlägen.

Herr Eigendorf schlug Herrn Aldag als stellvertretenden Ausschussvorsitzenden vor.

Herr Kehrwieder schlug sich selbst als stellvertretenden Ausschussvorsitzenden vor.

Herr Dr. Vogt merkte an, dass die Abstimmung in alphabetischer Reihenfolge der Namen der Kandidaten durchgeführt wird. Er bat um Abstimmung des Vorschlags Herrn Aldag als stellvertretenden Ausschussvorsitzenden.

Abstimmungsergebnis: 5 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung, 4 Nein-Stimmen

Anmerkung: Aufgrund eines Verfahrensfehlers (Herr Aldag erhielt nicht die Mehrheit der anwesend stimmberechtigten Ausschussmitglieder) wird die Abstimmung zur kommenden Ausschusssitzung am 10. September 2024 erneut durchgeführt.

zu 4 **Einwohnerfragestunde**

zu 4.1 **Fragesteller 1 zu Bewohnerparkausweisen**

Fragesteller 1 bezog sich auf eine ähnliche Anfrage, die er bereits am 30.09.2020 im Stadtrat gestellt hat und keine Antwort erhalten hat. Er fragte, warum der Besitz eines Pkws nachgewiesen werden muss, um einen Anwohnerparkausweis zu erhalten. Vor allem bei der Anmietung von Fahrzeugen ist ein solcher Nachweis nicht zu leisten.

Herr Otto sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

Fragesteller 1 bezog sich auf das Parkraumkonzept Johannesviertel und wies darauf hin, dass für die dargestellten Zonen noch die entsprechenden Regelungen fehlen.

zu 4.2 **Fragesteller 1 zur Baustelle Robert-Franz-Ring/Mühlgraben**

Fragesteller 2 bezog sich auf die Baustelle am Robert-Franz-Ring/Mühlgraben und berichtete, dass sich dieser Bereich in einer Dauersperrung befindet. Diese Sperrung führt dazu, dass die Umleitung über den Domplatz führt und es zu Rückstau kommt. Das ist sowohl für die Bewohner als auch für die Verkehrsteilnehmer ein unzumutbarer Zustand. Er fragte, wann die Sperrung wieder aufgehoben wird.

Herr Rebenstorf antwortete, dass es einige Verzögerungen während des Baus gab und die Sperrung aufgrund des benötigten Platzes für die Baustelleneinrichtung benötigt wird. Er bat um Verständnis und sicherte eine Weitergabe an die Untere Verkehrsbehörde weiter. Die Bauarbeiten sollen voraussichtlich im September 2024 abgeschlossen sein. Er sicherte einen Sachstand zur Stadtratssitzung im August 2024 zu.

zu 5 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift

zu 5.1 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 14.05.2024

Es wurden keine Einwendungen zur öffentlichen Niederschrift vom 14. Mai 2024 eingereicht, sodass diese durch die Ausschussmitglieder bestätigt wurde.

Abstimmungsergebnis: bestätigt

zu 5.2 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 04.06.2024

Es wurden keine Einwendungen zur öffentlichen Niederschrift vom 4. Juni 2024 eingereicht, sodass diese durch die Ausschussmitglieder bestätigt wurde.

Abstimmungsergebnis: bestätigt

zu 6 Beschlussvorlagen

**zu 6.1 Bestellung einer Protokollführerin
Vorlage: VIII/2024/00055**

Es gab keine Wortmeldungen und **Herr Dr. Vogt** bat um Abstimmung der Beschlussvorlage.

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: einstimmig zugestimmt

Beschluss:

Im Einvernehmen mit dem Ausschuss für Planungsangelegenheiten bestellt der Oberbürgermeister Frau Sarah Lange zur Protokollführerin.

Die Stellvertretung wird durch das Team Ratsangelegenheiten abgesichert.

zu 6.2 Baubeschluss zum Ausbau der Rathausstraße
Vorlage: VII/2024/07010

Auf Antrag des Stadtrates Herr Vierkant wurde zu folgendem Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Rebenstorf

Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, wir legen Ihnen jetzt den Baubeschluss vor für die Rathausstraße. Wir hatten ja bereits in der letzten Wahlperiode den Variantenbeschluss auf den Weg gebracht. Und ich gebe jetzt gleich weiter an Herrn Otto. Herr Otto würde inhaltlich nochmal in die Beschlussvorlage einführen.

Herr Otto

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, wir hatten 2022 den Variantenbeschluss gefasst, nach einer längeren Diskussion über mögliche Varianten und Baumpflanzungen und Querschnitte. Jetzt in der aktuellen, wie damals beschlossen, Entwurfsplanung ist also als Inhalt eine 5,50 Meter breite Fahrbahn mit Betonstellenpflaster, 3 cm Bord und dann entsprechend die Seitenbereiche, also sprich die Gehwege, wo wir insbesondere auf der Nordseite durch den 3 Meter und breiteren Gehweg eine deutliche Qualitätsverbesserung für Fußgänger erreichen können, insbesondere auf dem wichtigen Weg von der Fußgängerquerung Hansering, also Parkhaus Hansering bzw. Stadtpark runter zum Markt, sodass der Zugang zum Markt deutlich attraktiver wird als bisher.

Wir sind durch den Querschnitt von 10 bis 11 Meter im engen Bereich halt gebunden an diese Breiten und würden jetzt die Baumaßnahme bis Ende 2026 umsetzen wollen. Nach derzeitiger Kostenberechnung werden Kosten von 1,8 Millionen Euro geschätzt. Die Gestaltung selber orientiert sich an den Gestaltungsgrundsätzen für die Altstadt, die auf dem Stadtratsbeschluss von 1996 beruhen, wo wir also Betonsteinpflaster in der Mitte haben und dann die Gehwege in der üblichen Art und Weise gestalten. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Herr Dr. Vogt

Gut, kommen wir jetzt zu den Mordmeldungen der Stadträte. Bitte schön, Herr Vierkant.

Herr Vierkant

Wenn ich mich recht erinnere, war das eine relativ umfängliche Maßnahme, und das war ja aus diesem Topf, der für die gesamte Altstadt verwendet wird. Deswegen stellt sich erstmal die erste Frage: Wie weit ist perspektivisch der Gestaltungsrahmen für die restlichen Bereiche der Altstadt, wenn wir jetzt hier diese kostintensive Variante bauen?

Und das zweite: Hier sollen jetzt wieder zwölf Stellplätze wegfallen, wieder einmal mit der Argumentation, dass die ins Parkhaus sollen. Nun ist gerade das Parkhaus Hansering relativ voll schon meistens tagsüber. Da stellt sich die Frage, ob man nicht diese zwölf Stellplätze irgendwie erhalten kann, dass man wenigstens das Kurzzeitparken ermöglicht.

Herr Dr. Vogt.

Gut, vielen herzlichen Dank, Herr Vierkant. Herr Rebenstorf.

Herr Rebenstorf *(Mikrofon defekt, daher wurde ein Gedächtnisprotokoll angefertigt)*
Entsprechend dem Ganzheitlichen Mobilitätskonzept wurde der Schwerpunkt auf eine attraktive Straßenraumgestaltung gelegt. In dem Multifunktionsstreifen werden notwendige Ausweichmöglichkeiten, Andienmöglichkeiten sowie Behindertenstellplätze geschaffen. Im Altstadtbereich, insbesondere im Parkhaus Hansering sind ausreichend Kurzzeitstellplätze noch vorhanden. Kurzzeitparkplätze gibt es bisher in der Rathausstraße nicht und sind auch nicht geplant.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Herr Aldag, nein, Entschuldigung, erst Herr Nistripke. Bitte.

Herr Nistripke

Ich habe mir das vorhin nochmal angeguckt, ich habe 16 Autos auf den Parkplätzen gesehen und vier freie Behindertenparkplätze. Danach zu urteilen, ist der Behindertenparkplatz nicht so benutzt. Ich kann es jetzt aber natürlich für andere Zeiten nicht feststellen, nur, also, wie der aktuelle Stand ist. Das Zweite ist, wir haben ja diesen einen Baum, der da rein soll. Die Frage ist: Ob das, also, auf Dauer ausreichend ist, dass er so halb verhungert dort an der Stelle? Die dritte Sache, rein technisch, da steht was in der Vorlage, Punkt 2.2.4 von Marktplatzkirche. Das heißt irgendwie anders?

Und das jetzt zu Ihrem Beitrag hier. Herr Otto, ja? Sie haben gesagt, das soll für die Leute, die vom Stadtpark bzw. vom Parkhaus kommen, attraktiver werden. Das scheint mir nicht ganz schwierig zu sein. Die Leute, die dort jetzt parken, gehen ja wahrscheinlich auch jetzt schon lang, aber ich glaube nicht, dass sie einen Umweg machen über Anlaufstraße oder Steinstraße. Das heißt, ich denke, es wird der gleiche Verkehr sein wie jetzt. Vielen Dank.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank, Herr Nistripke. Bitte, Herr Beigeordneter Rebenstorf, Sie haben das Wort.

Herr Rebenstorf *(Mikrofon defekt, daher wurde ein Gedächtnisprotokoll angefertigt)*
In der Rathausstraße ist bisher kein öffentliches Parken erlaubt. Es entfallen 12 Bewohnerparkplätze. Die für die betroffenen gut anfahrbaren Behindertenparkplätze in der Rathausstraße sollen den Bedarf im gesamten Bereich bis hin zum Markt abdecken. Die betroffenen Personen sind darauf angewiesen, dass sie im Regelfall einen freien Parkplatz vorfinden.

Der Baumstandort sowie die Baumart wurden von den Fachplanern sorgfältig geprüft.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Gut, dann würde ich sagen, Herrn Aldag bitte ich jetzt.

Herr Aldag

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Es ist ja in der Konsequenz richtig, dass wir es nach dem Beschluss zu der Vorzugsvariante jetzt auch entsprechend den Baubeschluss hier machen. Von daher sehen wir da grundsätzlich auch gar keine Probleme. Herr Rebenstorf, Sie haben es gerade angesprochen. Wir haben damals sehr intensiv über die Baumstandorte gesprochen. Da gab es viele Gründe, die dagegengesprochen haben. Aber ein wesentlicher Grund, weiß ich noch, kann ich mich erinnern, waren tatsächlich die vielen Leitungen, die da sind oder waren und die da sind.

Jetzt haben wir aber gesehen in der Bauvorlage, dass sämtliche Leitungen irgendwie angepackt werden und dann wäre natürlich ein Argument weg. Weshalb man vielleicht doch für Bäume Platz schaffen könnte. Und meine Frage geht nur dahin: Hat es nochmal in dem Zuge, dass jetzt auch die Leitungsumverlegungen stattfinden, nochmal Gedanken darüber gegeben? Und wenn ja, warum hat man sich dann trotzdem gegen Bäume entschieden?

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank, Herr Aldag. Bitte schön, Herr Rebenstorf.

Herr Rebenstorf *(Mikrofon defekt, daher wurde ein Gedächtnisprotokoll angefertigt)*
Weder der Straßenquerschnitt noch die Lage der Hauptleitungen (Telekom, Abwasser bzw. Staukanal, Gas) haben sich bezüglich potentieller Baumstandorte geändert. Hinzu kommt voraussichtlich eine neue Fernwärmetrasse mit zusätzlichen Raumbedarf. Dazu laufen derzeit finale Abstimmungen mit den Stadtwerken.

Herr Dr. Vogt

Haben Sie noch eine Nachfrage?

Herr Aldag

Ja, schon ein bisschen. Soweit wir das aus den Unterlagen entnehmen können, werden wirklich sämtliche Leitungen irgendwie nochmal angefasst. In den Unterlagen wird es deutlich. Irgendwie EVH macht die HWS, EVH, Kabelnetzbetreiber. Heißt das, die Leitungstrassen bleiben bestehen? Also, man hat gar nicht mehr irgendwie geguckt. Könnte man vielleicht verlegen und macht es dann Sinn, mit Baumstandorten zu arbeiten? Wie gesagt: Andere Gründe gibt es auch noch, weshalb dort Bäume vielleicht schwierig sind. Ich will nur nachfragen, ob es einfach nochmal ein Nachdenken gab, wenn jetzt alles angegriffen wird, so wie das aus den Unterlagen deutlich wird. Herr Otto, Sie schütten den Kopf. Dann stellen Sie es mir vielleicht dar, weshalb das nicht so ist, wie wir das sehen. Und ob man sich dann nochmal, ob es überhaupt den Gedankengang gab, darüber nochmal nachzudenken, wenn ich schon alles anpacke, ob ich dann den Straßenraum, auch unter der Straße, nochmal neu ordnen kann, Kabeltrassen zusammenpacken kann und dann vielleicht doch Platz hätte.

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank. Bitte, Herr Otto.

Herr Otto

Also, die Prüfung hat es mehrfach gegeben. Eine Haupttrasse, die dort durchgeht, die auf keinen Fall angefasst werden soll, ist die Telekom-Trasse. Da sind also die Hauptzüge von der Postverwaltung quasi noch historisch zum Markt. Und wir haben, Herr Rebenstorf hat es ja gesagt, den Bedarf einmal die HWS muss dort rein, mit einem Staukanal. Und wir haben den Bedarf einer Trasse für Heizleitungen, also zusätzlich noch in den 10 bis 11 Metern. Und normal ist sicherlich, dass wir ja die Entwässerungsleitungen anpassen müssen, zum Beispiel von der Straßenentwässerung durch den neuen Querschnitt, durch die neuen Höhenlagen und durch die neuen Straßenbreiten. Und natürlich auch die Kabel von den Kommunikationsanbietern, das ist ganz normal. Und leider ist es bei fast jeder Baustelle so, trotz guter Leitungskoordination im Vorfeld, dass das, was wir von den Versorgern als Leitungspläne kriegen, im Regelfall nicht ganz so dort liegt, wo es sollte. Sprich, wenn die Straße offen ist, muss dann auch nochmal umkoordiniert werden. Aber bei dem Querschnitt von 10 bis 11 Metern haben Sie keine Chance, dort Bäume reinzukriegen im Längsquerschnitt.

Herr Dr. Vogt

Gut, herzlichen Dank. Herr Aldag, ist das dann so weit geklärt? Gut, herzlichen Dank, Herr Aldag. Dann würde ich jetzt Frau Dr. Wünscher bitten. Dankeschön.

Frau Dr. Wünscher

Herr Vorsitzender, Herr Redenstorf, ja, ich wollte das auch nochmal aus den Diskussionen, die wir ja monatelang geführt haben und hier alle Beteiligten gehört haben und alle, die dort Leitungen zu verlegen haben, und das Geschehen ist dort ja sehr komplex unter der Straße, sodass sozusagen denn bei allen Abwägungen sich eigentlich überhaupt keine Chance ergab.

Und ich wollte einfach nur bitten, dass wir diese Diskussion jetzt nicht nochmal aufmachen und sozusagen wieder monatelang darüber diskutieren. Es ist ja schön, dass diese Straße gemacht werden kann mit allen und alles andere hat Herr Rebenstorf schon gesagt. Die Zwänge haben wir ja auch immer, wie, wann, wo Gelder ausgegeben werden können, und ich denke, dass wir das damals sehr gründlich getan haben und nun ist es gut, dass der Baubeschluss da ist, und dann sollte es endlich mal losgehen, Herr Rebenstorf.

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank. Herr Aldag, möchten Sie darauf antworten?

Herr Aldag

Ich will es nicht in die Länge ziehen. Sie haben das falsch verstanden. Ich will nur nachfragen. Es sind andere Voraussetzungen. Damals hieß es, die Leitungen liegen so, wie sie sind, und deswegen können keine Bäume stattfinden. Jetzt werden alle Leitungen angepackt und die Baumaßnahme wird dadurch auch teurer. Das ist nochmal eine andere Geschichte und ich möchte schon nachfragen dürfen, ob es da nochmal Überlegungen gab, nur um es klarzustellen. Ich will es nicht in die Länge ziehen.

Herr Dr. Vogt

Gut, vielen Dank. Frau Dr. Wünscher. Möchten Sie dazu etwas äußern? Gut, herzlichen Dank. Dann komme ich jetzt zu Herrn Hänsel, bitte, als sachkundiger Einwohner für die FDP.

Herr Hänsel

Sehr geehrte Damen und Herren. Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Beigeordneter, ich begrüße das erstmal ausdrücklich, dass diese Straße endlich angepackt wird. Aus meiner Sicht ist das höchste Zeit, denn die ist ja schon in einer exponierten Lage und ist in einem katastrophalen Zustand, wie Herr Rebenstorf auch schon richtig ausgeführt hat. Insbesondere die Gehwege sind völlig zerstückelt, tausendfach repariert, kaputt, uneben. Insofern ist es sehr gut, dass man es macht.

Und ich will auch mal ausdrücklich diesen Entwurf loben. Ich habe mir den intensiv angeguckt und ich finde den sehr gelungen. Von der Materialität, von der Aufteilung. Auch die Kosten erscheinen sehr passend. Und insofern bin ich sogar ausnahmsweise damit einverstanden, dass die Parkplätze entfallen, weil diese Straße aus meiner Sicht auch keine Parkplätze verträgt. Das ist eher eine Einschränkung, sowohl optisch als auch in jeder anderen Hinsicht. Verkehrstechnisch sowieso.

Und zu den Bäumen sei noch mal gesagt: Herr Aldag, Sie wissen doch, wie groß so eine Baumscheibe sein muss. Und wenn Sie sich angucken, die 5,50 Meter Fahrbahnbreite brauchen Sie. Sie können das nur auf dem breiteren Gehweg anordnen. Und mit der Baumscheibe verlieren Sie ein Drittel bis die Hälfte dieser Breite und konterkarieren damit den ganzen Fußgängerverkehrsfluss, wenn Sie da noch Bäume anordnen wollten. Aus meiner Sicht gibt das schon Straßenbreite nicht her. Schön, dass wir einen Baum anordnen konnten. Aber für Mehr ist, glaube ich, kein Platz. Und deswegen würde ich die Annahme dieses Entwurfs empfehlen. Ich glaube, der ist optimal gelungen.

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank, Herr Hänsel. Ich glaube, das müssen Sie nicht kommentieren, das können Sie auch dankend annehmen. Genau, Herr Rebenstorf, das ist auch mal gut gelobt, wird viel zu wenig. Dann hat Herr Eigendorf das Wort.

Herr Eigendorf

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Mensch, Herr Hänsel, dass Sie mich noch überraschen können, das hätte ich ja nicht gedacht. Ich kann das eigentlich fast alles unterschreiben. Es ist in der Tat eine gelungene Planung, nachdem wir eine längere Einflugschneise hatten zu dem Thema. Aber ich möchte doch an einer Stelle Sie, Herr Rebenstorf, herzlich dazu einladen, Ihre Position vielleicht nochmal zu überdenken.

Bei den Bäumen, finde ich, haben wir intensiv diskutiert beim letzten Mal. Auch faktenbasiert sind zu einem Ergebnis gekommen, das ich nachvollziehbar finde. Und das haben Sie auch in dem Punkt 2.2.5 des Baubeschlusses entsprechend wiedergegeben. Nun steht aber darüber nicht Straßenbäume, sondern der Titel dieses Punktes ist Begrünung. Und das Thema Straßenbäume ist hinreichend erörtert in diesem Punkt. Ich finde es aber etwas zu einfach zu sagen, dass alles, was Begrünung ist, aber gleichzeitig kein Baum, das ist dann Sache der Gastronomie, wenn sie mal kommt und wie sie das dann auch immer gestalten möchte.

Wir hatten ja in der letzten Diskussion, als wir uns beim Variantenbeschluss befunden haben, auch nochmal intensiver diskutiert, was für andere Möglichkeiten es zur Gestaltung gibt, mit Pflanzkübeln etc. Mir ist klar, dass das jetzt kein direkter Bestandteil ist des Baubeschlusses, aber ich fände es sinnvoll, wenn sich die Stadtverwaltung an dieser Stelle auch nochmal dem Thema öffnet und das im Zusammenhang mit dem Baubeschluss, der hoffentlich heute hier und dann im Stadtrat gefällt wird, betrachtet und schaut, ob man vielleicht eine eigene Lösung finden kann oder eigene Ideen, die jetzt nicht direkt noch nicht vorhandene Betreiberinnen und Betreiber des Restaurants schon vorab in die Pflicht nehmen. Vielen Dank.

Herr Dr. Vogt

Danke, Herr Eigendorf. Bitte, Herr Rebenstorf, bitte.

Herr Rebenstorf

So, ja, jetzt hört sich das anders an. Ich habe Ihnen ja gesagt, Herr Dr. Vogt, wir werden hier immer mal unseren Spaß mit der Technik haben. Dann war das jetzt ja auch die Premiere.

Nein, Herr Eigendorf, darauf wollte ich hinaus. Also wenn da jetzt ein Größerer ist oder das Gericht kommt auf die Idee und möchte draußen auch noch was hinstellen oder mehr machen, werden wir natürlich nicht Nein sagen. Aber wir werden nachher eine kleine Prioritätendiskussion haben müssen. Herr Schröter wird dann nochmal einordnen, wo stehen wir auch bei dem Begrünungskonzept für die Altstadt und welche Schwierigkeiten sehen wir in der Umsetzung. Also wünschenswert wäre es, klar, wenn ein Gastronom kommt, werden wir nicht Nein sagen, oder wenn die Sparkasse als einer der größten Anlieger dort kommt, werden wir auch nicht Nein sagen.

Herr Dr. Vogt

Gut, herzlichen Dank, Herr Rebenstorf und auch Herr Eigendorf. Gibt es noch weitere Wortmeldungen zum Thema Ausbau Rathausstraße? Ach, noch zwei. Gut, dann würde ich aber erstmal hier den Herrn Raabe noch mal herzlich begrüßen und bitte, Sie haben das Wort.

Herr Raabe

Dankeschön. Kurze Nachfrage, wo ich auch gar nicht weiß, ob das von der Stadtverwaltung beantwortet werden kann. Ich hatte nur die leeren Kabeltrassen, die dort vorliegt werden, da es ja da noch an Glasfaser mangelt. Ist da in irgendeiner Form absehbar, dass die auch tatsächlich für Glasfaser verwendet werden?

Herr Dr. Vogt

Herr Rebenstorf, bitte schön.

Herr Rebenstorf

Also vielleicht nochmal das Wichtigste, das hat Herr Otto vorhin schon ausgeführt: Da liegt eines dieser Telekom, ich sage jetzt mal Telefon-Hauptkabel, was wohl eines dieser größeren Knoten ist, die dann in dem Neubau am Hansering von der Telekom aus den 90er Jahren zusammenkommen.

Das sind stinknormale kleine Glasfaserkabel, was den Hausanschluss dann versorgt. Wir nehmen es mit und geben es an die Wirtschaftsförderung nochmal weiter, weil in der Wirtschaftsförderung ja auch die Digitalisierung läuft, dass die Kollegen das zumindest mit auf dem Schirm dann haben.

Herr Dr. Vogt

Gut, vielen Dank. Ihre Frage ist geklärt Herr Raabe? Gut, dann nochmal Herr Aldag, bitte.

Herr Aldag

Nur ganz kurz, weil Herr Dr. Wend heute in der Anwohnerfragestunde nach Umleitungen und so gefragt hat und Belastungen für andere, wenn es irgendwo zu Straßensperrungen kommt. Wird ja wahrscheinlich dann komplett gesperrt werden, die Straße. Gibt es denn schon Ideen, wie man dann den Verkehr anders führt und wie Zulieferungen auf den Markt, die ja auch durchaus durch die Rathausstraße gehen, wie das dann organisiert ist?

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank, Herr Aldag. Bitte, Herr Rebenstorf.

Herr Rebenstorf

Nein, Herr Aldag, natürlich gibt es das in dieser ausgearbeiteten Form noch nicht. Aber wenn Sie sich erinnern, vor knapp sechs Jahren hatten wir ja im Rahmen Stadtbahn Große Steinstraße, auch diesen Abwassersammler Kleine Steinstraße. Und dieses Wanderloch, was ja nicht gerade klein war, was vor dem Jenastift war, hat ja am Ende auch dafür gesorgt, dass eine Erschließung nur eingeschränkt möglich war.

Ich gehe davon aus, dass die Kollegen von der Unteren Verkehrsbehörde in Anlehnung ein Verkehrskonzept auf den Weg bringen, dass sowohl der Marktplatz beliefert werden kann und unabhängig davon, was mit der Kaufhof-Liegenschaft jetzt wird, die große Anlieferung, die in der Kleinen Steinstraße ist, muss ja trotzdem erreichbar sein.

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank, Herr Rebenstorf. Gibt es noch weitere Wortmeldungen? Wenn es nicht der Fall ist, dann würde ich jetzt zur Abstimmung kommen. Zuerst die sachkundigen Einwohner, bitte mit Ja. Gut, dann haben wir Enthaltungen zuerst. Und Nein? 3 Stück sind es. Einstimmig zugestimmt. Vielen herzlichen Dank.

Dann kommen wir jetzt zu den Stadträten. Wer stimmt dafür? Gut, dann wer enthält sich? Und dann noch gegebenenfalls noch Gegenstimmen? Somit ist dieser Beschlussvorschlag angenommen und wird dann dem Stadtrat entsprechend vorgelegt.

Wortprotokoll Ende

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: mehrheitlich zugestimmt

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat beschließt den Ausbau der Rathausstraße mit einem Wertumfang von 1.813.000 Euro.

**zu 6.3 1. Fortschreibung des klassifizierten Hauptstraßennetzes Halle (Saale)
Vorlage: VII/2024/06888**

Herr Otto führte in die Beschlussvorlage der Verwaltung ein und begründete diese.

Herr Vierkant bezog sich auf die drei Zuwegungen zur A9 und fragte, welche Vorteile durch den Wegfall der Kategorisierungen entstehen.

Herr Otto antwortete, dass es dadurch möglich ist, dass die Straßenverkehrsbehörde Anordnungen treffen kann, wie beispielsweise die Einrichtung einer Tempo-30-Zone.

Herr Wagner fragte, ob die Stadtverwaltung beabsichtige, bei der LSBW eine künftige Führung der B91 über die Europachaussee zu beantragen.

Herr Rebenstorf teilte mit, dass es diesbezüglich noch interne Abstimmungen gibt. Sobald Ergebnisse vorliegen, wird der Ausschuss darüber informiert.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen und **Herr Dr. Vogt** bat um Abstimmung der Beschlussvorlage.

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat stimmt der Kategorisierung des Hauptstraßennetzes auf der Basis der in der Anlage dargestellten Fortschreibung nach den in Sachsen-Anhalt verbindlich eingeführten Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 08) zu.

**zu 6.4 Variantenbeschluss zum Ausbau des Radweges Nietlebener Straße inkl. sicheren Umbaus des Knotenpunktes Eislebener Straße/Hallesche Straße im Anschlussbereich
Vorlage: VII/2023/06532**

Auf Antrag des Stadtrates Herr Vierkant wurde zu folgendem Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Otto

Meine Damen und Herren, dieser Abschnitt von ca. 700 Meter Länge ist recht hoch belegt. Er stellt ja die Verbindung in den nordwestlichen Saalekreis her und ist eine Netzlücke zwischen dem Ausbau der Radverkehrsanlagen im Zuge der Magistrale, was ja mit dem Stadtbahnprojekt damals realisiert wurde, und der Engstelle im Bereich Nietleben, wo wir aus heutiger Sicht aufgrund des Baumbestandes und der Eigentumsverhältnisse in dem beengten Straßenraum sicherlich keine Radverkehrsanlagen unterkriegen werden. Die Nietlebender Straße selber ist im Bereich aus Zeiten vor der Wende, also Jahrzehnte alt, wo noch leider in Halle recht traditionell die Lichtmasten mitten im Radweg stehen, auch die Masten der Signalanlage und andere Nettigkeiten im Radweg stehen und hat mittlerweile aufgrund des Alters auch einen Zustand erreicht, wo also dringender Handlungsbedarf besteht.

Wir haben die Möglichkeit, über die vielschichtigen Radverkehrsförderprogramme dort die Radwege und als Folgemaßnahme auch die Gehwege dann entsprechend anzupassen und grundhaft auszubauen im Bestand. Das Einzige, wo es dann eine Variantenuntersuchung gab, ist der Knoten am Nordende Hallesche Straße, wo heute die Signalisierung ist, wo wir auch aus diesen Zeiten kurz nach der Wende recht ungünstig für Radfahrer und für die Verkehrssicherheit diesen Bypass als Rechtsabbieger haben und die Spuraufteilung recht ungünstig ist. Wir würden dort analog Hansering in der Vorzugsvariante Curie-Platz den Radverkehr ganz bewusst vor der Einsortierung in den Verkehr entlassen, in den Mischverkehr, dass er dort gesehen wird und konfliktfrei über den Knoten geführt wird, weil diese theoretische Führung, dass man den Radfahrstreifen, oder den Radweg getrennt signalisiert vom Geradeausverkehr, das wird in der Praxis nicht funktionieren. Das wird kein Radfahrer akzeptieren. Das sehen wir ja auch am Denkmalsplatz in Trotha, dass das mehr eine theoretische Trennung ist.

Hier bloß der Hinweis: Wir haben also ganz bewusst, um das Verfahren etwas zu beschleunigen und vielleicht dann auch in der Ausschreibung der Planungsleistung erfolgreiche Büros binden zu können, die Variantenuntersuchung für die Vorzugsvariante im eigenen Haus gemacht. Das ist also noch keine vergebene technische Planung, die dem zugrunde liegt. Insofern bitte ich auch, die nicht ganz so große Planungstiefe zu entschuldigen. Aber wir haben das eben gewählt, um überhaupt dort voranzukommen beim Radverkehr und würden dann, wenn Ihr Votum hier vorliegt für die Vorzugsvariante, dann die Beauftragung oder die Ausschreibung und Beauftragung vorantreiben, wo wir uns auch gewisse Effekte versprechen, weil wir dann eben keine große Variantenuntersuchung oder so mehr machen müssen. Erübrigt sich ja hier. In dem Straßenquerschnitt macht es keinen Sinn auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen überzugehen. Die Fahrbahn ist dank einer Sanierung in einem relativ guten Zustand. Insofern sind auch solche sicherlich sonst auf den ersten Blick wünschenswerten Sachen, wie Begrünung etc. hier wenig zielführend und ich nicht dem Radverkehr anzulasten. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank, Herr Otto. Dann möchte ich Herrn Kehr wieder das Wort geben.

Herr Kehr wieder

Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Eine kurze Frage bezüglich der Finanzierung: Also, es wird ja im Punkt 4 der Schlussverlage darüber gesprochen, dass wir Fördermittel erwerben können bis zu 90 Prozent. Bis zu heißt für mich immer, dass auch die Möglichkeit besteht, dass es weniger Prozente werden. Wie sieht die weitere Planung denn aus, wenn wir nicht diese 90 Prozent bewilligt bekommen? Besteht die Möglichkeit, dass es weniger Prozente werden? Und wie ist das Vorgehen der Stadt?

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank, Herr Kehr wieder. Bitte, Herr Otto.

Herr Otto

Die Förderung für eine finanzschwache Kommune beträgt 90 Prozent der förderfähigen Kosten. Wobei förderfähige Kosten immer heißt, nicht alle Kosten sind förderfähig. Das heißt also, in der Praxis wird der Fördersatz, auch wenn da 90 Prozent steht, etwas geringer ausfallen. Und je nachdem, welches Förderprogramm wir dann wählen können, weil wir haben ja das Dilemma nach wie vor beim Radverkehr, dass die Förderperioden alle sehr kurz sind, also drei, vier Jahre kürzer als die Planungszeit einer Straße, leider Gottes, hängt es dann davon ab vom konkreten Förderprogramm, was wir alles gefordert kriegen.

Also zurzeit sind wir recht optimistisch, dass wir nahe an die 90 Prozent rankommen, wenn die Förderprogramme so bleiben, wie sie heute sind, aber wir können es nicht versprechen. Das ist halt dieser Förderkulisse geschuldet, dass man eben nicht wie früher GVFG für Straße über Jahrzehnte quasi dieselben Förderrichtlinien hat oder eben bei Stadtbahn, wo ja über den Bund eben auch, dass über fast zehn Jahre jetzt relativ gesichert ist, wie die Förderbedingungen sind, aber auch bei Stadtbahn ist es so, dass es nicht förderfähige Kosten gibt.

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank, Herr Otto. Herr Hänsel, dann bitte das Wort.

Herr Hänsel

Ja, wenn ich mir die Vorlage so ansehe, komme ich zu einem anderen Schluss, als eben vorgestellt. Denn ich störe mich daran, dass hier die Variante 1 mit dem Mischverkehr die Vorzugsvariante sein soll. Man sollte sich vielleicht mal auf dieses Blatt, das leider nicht nummeriert ist, konzentrieren, wo die Varianten gegenübergestellt sind nach verschiedenen Bewertungsmerkmalen und mit Farben versehen. Und da steht zum Beispiel im ersten Teil, Qualität des Verkehrsablaufes steht unter Variante 1 sicherer Mischverkehr. Also wir müssen uns irgendwie im Klaren darüber sein, dass ein Mischverkehr niemals sicher ist. Jedenfalls nicht so sicher wie ein getrennt geführter Verkehr zwischen Autos und Fahrrädern. Da wundert es mich an der Stelle wirklich, dass im zweiten Punkt Verkehrssicherheit die Variante 1 ein Grün kriegt.

Die Variante 3 aber, wo steht, durch getrennte Signalisierung wird die Sicherheit der Radfahrenden gewährleistet, was ich sofort unterschreibe, nur ein Gelb. In Qualität des Verkehrsablaufes wird dann lange Wartezeit für Radverkehr durch getrennte Signalisierung mit Gelb bewertet, kann man so machen. Aber wenn die körperliche Unversehrtheit im Raum steht, dann würde ich schon sagen, ist eine etwas längere Wartezeit und wir reden ja über Sekunden, schon ein Kriterium, was man in Kauf nehmen kann.

Auf der zweiten Seite dieses Blatts erster Punkt "Orientierbarkeit und Begreifbarkeit". Da ist wieder Variante 1 grün und Variante 3 ist gelb, obwohl sich da keine negativen Merkmale ergeben. Ich verstehe auch nicht, wieso da ein Punkt aufgeführt wird; bei Variante 3 getrennte Signalisierung ist schlecht begreifbar. Also ich finde, die ist eigentlich viel besser begreifbar als dieser Mischverkehr. Machen wir uns bitte deutlich, dass da auch zwölfjährige Kinder mit dem Fahrrad dann in die Autos hineinfahren sollen oder in den Streifen der Autos hineinfahren sollen und sich dort einordnen sollen. Und natürlich ist der Autofahrer nicht im Recht, wenn er da einen Radfahrer umfährt. Aber das kann viel leichter passieren bei dieser Mischvariante.

Und Variante 2 scheidet sicherlich aus den nachvollziehbaren Gründen aus. Aber ich bin der Meinung, diese Vorlage kommt zum falschen Schluss. Die Vorzugsvariante müsste Variante 3 sein, auch wenn sie etwas teurer ist. Aber das muss uns die Sicherheit der Radfahrer auch wert sein. Und diese grün-gelb-farbige Farbe geht an der Sache vorbei. Und erscheint mir doch deswegen so angelegt, um die Variante 1 nach vorne zu pushen. Aus welchen Gründen auch immer. Ich halte die nicht für die richtige Variante und empfehle Ablehnung der

Vorlage in dieser Form.

Herr Dr. Vogt

Gut, bitte, vielen Dank. Bitte, Herr Otto.

Herr Otto

Ja, also, meine Damen und Herren, das ist sicherlich auf den ersten Blick erstmal verlockend, eine Trennung. Bloß eine Trennung hat das kleine Problem, irgendwann wird es wieder zusammengeführt und in dem Knotenpunkt haben wir... Ich sagte es vorhin, das Thema, das nördlich anschließend die Engstelle ist. Es macht also überhaupt keinen Sinn, der Radfahrer muss in jedem Falle auf die Straße, auch das zwölfjährige Kind. Weil das hat auf dem Gehweg dort entlang dieser Siedlung nichts verloren. Und im Mischverkehr, auch wenn das erstmal eine gewisse Hemmung hat, ist im Regelfall die Übersichtlichkeit und auch das Risiko deutlich geringer. Weil ich eben nicht, wie bei der Trennung, dann den Konflikt habe mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen und bei der Zusammenführung hier sowieso den Konflikt hätte. Und insofern ist die ganze Bewertung auch gewissenhaft gemacht worden. Das ist auch nochmal intern geprüft worden. Bei mir ist eine zertifizierte Sicherheitsauditorien in der Abteilung und auch eine ausgebildete Fachplanerin Radverkehr, die das also auch im Detail geprüft hat.

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank, Herr Otto. Gut, dann würde ich jetzt zu Herrn Nistripike.

Herr Nistripike

Ja, ein Teil meiner Frage wurde schon gestellt bzw. beantwortet. Die andere Frage besteht darin, haben Sie überprüft, ob eine Führung des Fahrradverkehrs analog Gimritzer Damm / Ecke Blücherstraße möglich ist? Also dort geht man ja sozusagen über die Kreuzung weg und biegt dann praktisch mit den Fußgängern auf der anderen Seite, wo die Apotheke ist, nach links, wenn man nach Nietleben will rein.

Herr Otto

Vielen Dank. Bitte, Herr Otto.

Herr Otto

Also das geht hier nicht, weil das Problem ist ja nicht der Linksabbieger, da könnte man durchaus indirekt das Linksabbiegen machen, gar kein Thema. Das Problem ist hier der Geradeausfahrer, weil wir eben geradeaus die Engstelle gleich unter dem Knotenpunkt haben.

Herr Dr. Vogt

Gut, dann würde ich jetzt Herrn Wagner bitten.

Herr Wagner

Vielen Dank. Im Grundsatz begrüße ich diese Vorlage. Und möchte auch noch kurz etwas zur Grundsatzfrage erläutern, ob man lieber einen Mischverkehr bei Regeltempo 30 zulässt oder tatsächlich eine bauliche Trennung, wenn das der Platz zulässt, unter entsprechenden Maßnahmen, die effektiv bedeuten, dass die meisten Radfahrer eher langsamer unterwegs sind oder häufiger gestört werden.

Sowohl am runden Tisch Radverkehr als auch in den Gremien des ADFC, in dem ich Mitglied bin, wird diese Frage auch sehr häufig diskutiert, was hauptsächlich aus meiner Sicht daran liegt, dass in der aktiven Radfahrerschaft es da auch eine Spaltung, so fast schon 50-50 gibt, was da jetzt besser ist und das wesentliche Kriterium für viele, die sich dort engagieren, das der subjektiven Sicherheit ist. Wenn man sich die einzelnen Situationen anschaut, die den Platz ungefähr hergeben, wie das jetzt an dieser Kreuzung der Fall sein wird, ergibt sich real, dass mit sehr hohen Wartezeiten für Radfahrende es zu Ausweichverhalten

kommt. Das kann entweder die Nutzung einer Rotphase für die Ampel sein, das kann aber auch dann die regelwidrige Nutzung des Hauptverkehrsstreifens sein, wo der Kfz dann mit 50 fährt, weil, wenn ich das richtig verstanden habe, eine 30 dann auch nicht angeordnet werden kann, weil es die entsprechende bauliche Trennung gibt.

Das heißt, in der Theorie kann man durchaus argumentieren, unter der Inkaufnahme von weniger Komfort für Fahrradfahrer ist das sicherer. In der Praxis hat sich gezeigt, dass es an ähnlichen Verkehrsknoten es aufgrund des Ausweichverhaltens unsicher wird und man tatsächlich wenig gekonnt hat. Ich glaube, dass mit so einem Mischverkehr unter der Bedingung Tempo 30, dass das die bessere Variante ist. Man muss es jetzt aber auch nicht so darstellen, dass diese Variante 1 so eklatant viel besser ist als die Variante 3. Wichtig ist erstmal nur, dass die Variante 2 von vornherein ausschaltet, weil ich hoffe, dass wir nie wieder einen schnellen Rechtsabbieger in der Straße neu planen und bauen wollen. Insofern begrüße ich das.

Ich möchte noch darauf hinweisen, Herr Otto hatte es auch schon gemacht, wenn wir noch ein weiteres objektives Kriterium für die Verkehrssicherheit von Radfahrern einbeziehen, dann ist es die Frage des Zeitpunkts, wann der Mischverkehr besteht. Für Radfahrer, die an dieser Kreuzung aus Süden kommen, Richtung Norden gerade ausfahren, wäre es unverhältnismäßig gefährlicher, diese Phase nach der Kreuzung erst zu haben, weil sich dann der Kfz-Bereich im Beschleunigungsstadium befindet. Das vorher, vor der Kreuzung, vor dem Konfliktpunkt, mit abzufackeln, ist dann tatsächlich auch in der Theorie die bessere Variante, sodass aus meiner Sicht tatsächlich die Variante 1 insgesamt gewinnt.

Noch eine Frage, Herr Otto, in der Vorlage steht, jetzt muss ich es finden, dass Sie prüfen, inwiefern, ob zwischen der Engstelle im Anschluss an den Knotenpunkt und dem Bahnhof im Leben der Reduzierung ebenfalls angerufen werden sollte. Eine solche Prüfung ist ja bestimmt beendet, bevor die Baumaßnahme beendet ist. Das heißt, das würde dann sozusagen im Gleichklang passieren mit der Fertigstellung der Baumaßnahme, dass, wenn sich die Verwaltung dafür entscheidet, wofür ich an dieser Stelle plädieren möchte, dass das dann gleich mitkommt und wir nicht in die Übergangsphase kommen, dass die Baustelle ist fertig und dann immer noch sechs Monate lang beschleunigen die Kfz auf 50, wo gerade die Fahrradfahrer in den Mischverkehr eingegangen sind. Dankeschön.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Ich denke, Herr Otto, Sie möchten dazu was sagen?

Herr Otto

Der planerische Wunsch mit den 30 ist natürlich absolut klar, aber ich sage mal, wir rein formal sind ja hier im übertragenen Wirkungskreis, insofern können Sie das mit den 30 eben nicht beschließen. Das ist halt das deutsche Schizophrene an der ganzen Geschichte. Aber ich sage mal, planerisch plädieren wir natürlich auf jeden Fall in den Unterlagen, die wir der Verkehrsbehörde übergeben, hier durchweg für eine 30, um den Radverkehr hier zu schützen. Ob es dann angeordnet wird, können wir nicht entscheiden, sondern das macht die Verkehrsbehörde.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Dann würde ich jetzt Herrn Vierkant das Wort geben.

Herr Vierkant

Dankeschön. Wenn ich das richtig verstehe, geht es jetzt vor allem erst mal um diese Kreuzung und dementsprechend die Ampelschaltung, die wahrscheinlich auch diese 3 Millionen kosten wird. Wo man natürlich auch sagen muss, dass etwa 90 Prozent Förderung, 300.000 Euro auch gut investiert sein sollten und nur ausgegeben werden sollten, wenn es auch wirklich nötig ist.

Die Frage ist, haben Sie mal eine Verkehrszählung vorgenommen vor Ort? Ich weiß, dass Richtung Heidestraße raus zumindest der Radfahrerverkehr deutlich abnimmt. Wäre die Frage, ob jetzt an der Kreuzung nach links und nach rechts, beziehungsweise bis zum Bahnhof, jetzt noch so viele Fahrradfahrer unterwegs sind. Und gerade nochmal auf Herrn Hänsel Bezug nehmen, Herr Otto sagte ja auch, das sei jetzt bewusst gemacht, dass die Fahrradfahrer auf die Straße geleitet werden, damit die Autofahrer nicht vorbeikommen. Das finde ich schon eine ziemlich waghalsige Behauptung, weil man natürlich denkt, das ist ja eine Hauptverkehrsstraße, eine Verbindungsstraße zwischen Neustadt und Dörlau. Und da ist schon ziemlich viel Verkehr unterwegs. Wenn wir jetzt sagen, wir wollen bewusst, da die Autofahrer ausbremsen und die nicht vorbeilassen an den Fahrradfahrern und gleichzeitig planen wir schon die Tempo 30, will ich mir das Verkehrschaos da gar nicht vorstellen. Entsprechend wüsste ich ganz gerne, ob man da entsprechend schon einen tatsächlichen Bedarf ermittelt hat.

Herr Dr. Vogt

Gut, vielen Dank. Herr Otto, ich denke, Sie sind wieder der Experte dafür.

Herr Otto

Ja, also wie es in der Vorlage steht, sind wir nach den Verkehrszählungen im Bereich von 13.000 Fahrzeugen am Tag, bzw. 1.300 Fahrzeugen und da sagt das Regelwerk eindeutig, Radverkehrsanlagen sind hier erforderlich. Und wir haben ja als Stadt, Sie haben ja vor zwei Jahren, glaube ich, den Beschluss gefasst für die Radwegeverbindung zwischen Nietleben und Dörlau. Wir wollen das ja als Route ausbauen, sodass wir auch dort von einer deutlichen Zunahme des Radverkehrs ausgehen. Wir kriegen auch regelmäßig viele Bürgerschriften, die dort den Bedarf sehen. Das ist quasi auch die Schulwegeverbindung etc. Und wir haben es ja auch erlebt, zum Beispiel in der Delitzscher Straße, wenn erstmal ordentliche Anlagen da sind, dann steigt der Radverkehr auch entsprechend noch an. In der Delitzscher Straße hat man so seit der Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke mit dem Ausbau über eine Verdreifachung des Radverkehrs. Und hier haben wir sehr erhebliches Potenzial bis rein ins Saalekreis. Da hängt ja auch Lieskau mit dran, da hängt Salzmünde mit dran. Und insofern ist es hier gut angelegtes Geld, diese Netzlücke zu schließen, weil das ist ja die letzte planerische Lücke dann bis nach Dörlau.

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank. Herr Vierkant bitte noch einmal.

Herr Vierkant

Nur zur Nachfrage nochmal. Also das heißt, dass Sie planen auch schon konkret auf der Hauptstraße einen Fahrradweg, weil mein letzter Stand ist, dass dieser Fahrradweg von Nietleben Richtung Dörlau ja eigentlich vor allem durch die Heide gehen sollte. Und da gibt es ja dann auch andere Möglichkeiten der Zuwegung als jetzt auf den Bereich, wie ich weiß, kommt man auch über die Hallesche Straße dort links.

Herr Dr. Vogt

Dank, Herr Vierkant. Herr Otto.

Herr Otto

So wie vom Stadtrat beschlossen, ist die Vorzugsvariante zwischen Dörlau und Nietleben straßenbegleitend. Wir sind ja da im FFH-Gebiet, also wir können nicht einfach quer durch den Wald mal ein Asphaltband legen, mit Beleuchtung am besten noch, sondern wir müssen dort, weil die Bahnstrecke weiterhin in Betrieb bleiben muss, entlang der Straße möglichst rechen sparend trotzdem einen Geh-Radweg anlegen.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Dann möchte ich jetzt bitte Frau Dr. Wünscher bitten, das Wort zu erheben.

Frau Dr. Wünscher

Herr Vorsitzender, Herr Rebenstorf, auch in unserer Fraktion gab es Bedenken zu der Variante 1. Es ging auch um den Mischverkehr und dass wir eigentlich in unserer Diskussion die Variante 3 favorisiert haben, weil uns das eben, wie jetzt hier auch von Herrn Händel schon ausgeführt, einfach die sichere Variante erschien.

Bei allen Abwägungen, die sie getroffen haben, aber denke ich, unsere Position ist klar, wir sind für die Variante 3 und ganz persönlich empfinde ich das sowohl als Autofahrer als auch als Fahrradfahrer, diesen Mischverkehr, gerade wenn man auf die Mitte der Fahrbahn geleitet wird, als sehr unsicher. Also das ist hier vor dem Curie-Platz und dann auch am Steintor oben; das finde ich ist keine komfortable Situation, weder für die einen noch für die anderen Verkehrsteilnehmer. Also, wir werden für Variante 3 plädieren.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank, Frau Dr. Wünscher. Möchte dazu die Verwaltung sich äußern? Herr Rebenstorf, bitte.

Herr Rebenstorf

Ja, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, wir kriegen das ja leider nicht hin, dass Sie innerhalb der Beschlussvorlagen auswählen können, A, B oder C oder 1, 2 oder 3. Oder Sie stellen einen Änderungsantrag. Das wollte ich nochmals hinweisen. So wie Sie das eben beschrieben haben, wird das leider nicht funktionieren.

Herr Dr. Vogt.

Möchten Sie noch was sagen dazu?

Frau Dr. Wünscher

Nein, wir haben ja noch ein bisschen Zeit. Es kommt ja noch in Stadtrat, um dann gegebenenfalls einen Änderungsantrag zu stellen.

Herr Dr. Vogt.

Gut, vielen herzlichen Dank. Nun ist hier auf der Rednerliste Herr Hänsel noch einmal.

Herr Hänsel

Ich wollte nur anmerken, dass ich es kurios finde, dass regelwidriges Fehlverhalten von Fahrradfahrern ein Kriterium sein kann, um die Verkehrsplanung hier zu beeinflussen. Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen, weil zu erwarten ist, dass die Fahrradfahrer sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Bauen wir das anders, als es wäre, wenn die Radfahrer sich an die Verkehrsregeln halten würden. Das, finde ich, kann nicht ernsthaft ein Kriterium sein.

Und die zweite Anmerkung, die ich... Und das führt auch dazu, dass wir den Autoverkehr dann auf Tempo 30 runterbremsen, denn bei Variante 3 müssten wir das nicht tun. Wir könnten 50

lassen. Und eine Anmerkung noch zu dem Thema Mischverkehr nach der Kreuzung. Das kann man ja durch die Ampelregulierung auch aussteuern, indem man zum Beispiel die Radfahrer 5 Sekunden eher losfährt, losfahren lässt aus der Rotphase. Das gibt es an anderen Stellen ja auch. Also, da gibt es ja Lösungsmöglichkeiten. Das ist ja steuerungstechnisch ohne Weiteres lösbar.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Gut, dann würde ich jetzt das Wort nochmal Herrn Nistripke geben wollen. Dankeschön.

Herr Nistripke

Also, ich habe auf der Strecke Erfahrungen sowohl als Radfahrer als auch als Busmitfahrer. Wenn der Radfahrer auf dem Weg in Fortsetzung durch die Heide sich da verirrt, was selten passiert, dann ist das ein ziemlich großes Ärgernis. Wenn man als Radfahrer fährt, versuche ich die Straße grundsätzlich zu vermeiden. Das heißt, wenn wir jetzt dieses Stückchen hier planen und aber der weitere Weg durch die Heide nach Dörlau, der sehr wünschenswert ist, aber noch nicht in Aussicht ist. Ich sehe jetzt nicht, wann das fertig sein sollte. Scheint mir das zu vorweggenommen zu sein. Ich kann mir schwer vorstellen, wie man durch die Engstelle jetzt nach der Kreuzung und dann auch durch die ganze Heide, wie man das ordentlich hinkriegt neben der Straße. Deshalb scheint es mir noch nicht so entscheidungsreif zu sein. Ich würde es also deswegen ablehnen.

Herr Dr. Vogt

Gut, dann hätte ich Herrn Raabe. Bitte.

Herr Raabe

Ja, danke. Ich habe noch eine Frage zur Variante 1, da quasi diese Sperrzone, die ja sicherstellen soll, dass die Fahrradfahrer auf die Straße rauffahren können. Gibt es da in irgendeiner Form oder in welcher Art will man da sicherstellen, dass das nicht diese Sperrgebiete nicht einfach von den Autofahrern überfahren wird und quasi ein falsches Sicherheitsgefühl für die Fahrradfahrer vermittelt? Also gibt es irgendwie Poller oder irgendwas, was da in die Richtung draufgesetzt werden soll?

Herr Dr. Vogt

Ich denke, Herr Otto. Vielen herzlichen Dank, Herr Raabe.

Herr Otto

Also, wir werden in der weiteren Planung das noch prüfen. Hier bietet es sich ja sicherlich an, dass wir ein kleines Inselköpfchen draufbringen, weil hier haben wir ja extra die Lösung gewählt, die auch nochmal zusätzliche Sicherheit für den Radfahrer bringt, dass also der Radfahrer in die rechte Spur fährt, die durchgeht und der Autoverkehr quasi Spurwechsel macht,

was dann auch nochmal für recht klare Verhältnisse sorgt. Und ich sage mal, die Engstelle, der Kollege sagt es ja, die haben wir sowieso. Also wenn der Radfahrer dann in der Dorflage halt fährt, dann gibt es kaum Chancen, wo Auto oder Bus den zu überholen, sprich der Verkehr muss sich an die Geschwindigkeit des Radfahrers anpassen. Das ist nun mal so im Gemeindegebrauch.

Herr Dr. Vogt

Gut, gibt es noch weitere Wortmeldungen? Meine Liste ist erschöpft. Dem ist nicht so. Dann würde ich jetzt zur Abstimmung kommen. Wer ist dafür? Zuerst die sachkundigen Einwohner. Enthaltung? Und dagegen? Vielen herzlichen Dank. Das war mit Patt abgelehnt. Das heißt, Patt ist dann immer logischerweise abgelehnt.

Dann die Stadträte, bitte, wer ist dafür? Drei sind dafür. Dann Enthaltung? Zwei und dann noch dagegen? Gut, damit ist das dann auch abgelehnt entsprechend von den Stadträten.

Wortprotokoll Ende

Abstimmungsergebnis SKE: mit Patt abgelehnt

Abstimmungsergebnis SR: mehrheitlich abgelehnt

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat bestätigt Variante 1 als Vorzugsvariante zum Ausbau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen entlang der Nietlebener Straße zwischen An der Magistrale und Eisl-ebener Straße/Hallesche Straße inklusive des sicheren Umbaus des Knotenpunktes im An-schlussbereich.

zu 6.5 Abbruch und Neubau Freiwillige Feuerwehr Nietleben, Platz der Einheit 1 a, 06126 Halle (Saale) - Variantenbeschluss
Vorlage: VII/2024/07359

Frau Grimmer führte in die Beschlussvorlage der Verwaltung ein und begründete diese.

Herr Vierkant fragte nach den Kosten für die anderen Varianten.

Frau Grimmer antwortete, dass die Kostenschätzung für Variante zwei und drei jeweils zwi-schen 5,6 und 5,9 Millionen Euro liegen.

Herr Gernhardt fragte nach den Plänen für das Ausweichgebäude.

Frau Grimmer antwortete, dass es noch keine konkreten Verträge gibt. Allerdings wurden bereits Anfragen an mögliche Vermieter gestellt. Die Ergebnisse werden im entsprechenden Baubeschluss dargestellt.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen und **Herr Dr. Vogt** bat um Abstimmung der Be-schlussvorlage.

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig zugestimmt

Abstimmungsergebnis SR: einstimmig zugestimmt

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat beschließt die Variante 1, Abriss Bestandsgebäude und Neubau Funktionsge-bäude und Fahrzeughalle am Standort der Freiwilligen Feuerwehr Nietleben, als Vorzugsva-riante und beauftragt die Verwaltung auf dieser Basis mit der weiteren Planung.

zu 6.6 Parkraumkonzept Johannesviertel
Vorlage: VII/2023/06103

Auf Antrag der AfD-Stadtratsfraktion Halle wurde zu folgendem Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Hesse

Guten Abend allerseits. Ja, was lange währt, könnte endlich gut werden. Parkraumkonzept Johannesviertel, kurz zur Einordnung, südlich der Willy-Brandt-Straße gelegen, zwischen Liebenauer und Turmstraße, südlich der bisher umfassten Parkraumbewirtschaftungsbereiche der Innenstadt, die Sie rechts abgebildet sehen, auch abgedeckt durch den Grundsatzbeschluss zur Parkraumbewirtschaftung aus den 1990er Jahren. Warum dieses Gebiet jetzt angefasst wird, sieht man auf den Straßen draußen, dass dort durch Gehwegparken und zugeparkte Kreuzungen Handlungsdruck besteht. Aus diesem Grund haben wir eine Untersuchung vorgenommen, die liegt jetzt schon zwei Jahre zurück, glaube ich, und haben die Nachfrage des Parkraums untersucht, anhand der... Also haben eingeordnet, was quasi Bewohnerfahrzeuge sind und was gebietsfremde Fahrzeuge sind und haben da mit dieser Untersuchung, die hier auch im Ausschuss damals vorgestellt wurde, nachgewiesen, dass im nördlichen Bereich des Gebietes die Voraussetzungen für Bewohnerparken nach StVO vorliegen und nach etwas längerer Abwägung in der Verwaltung, haben wir uns letztendlich dazu entschlossen, das Gebiet aber dennoch bis zur südlichen Grenze zu umfassen, jetzt in dem Planungskonzept, um eben den absehbaren Verdrängungseffekt dann in den kleinen, übrigbleibenden Rest südlicher der Pfännerhöhe zu vermeiden.

Genau, das war die Gebietsanalyse, hier geht es vor allem um die Ziele für die Nicht-Bewohnenden im Gebiet, die sehen Sie durch die farbigen Punkte gekennzeichnet, vor allem am Rande, also an der Willy-Brandt-Straße, Rannischer Platz, sind die konzentriert. Das wird sich dann gleich auch im Planungskonzept niederschlagen.

Ja, das Parkraumkonzept weist eine Parkraumbewirtschaftung aus, die vor allem, also ganz überwiegend auf Mischnutzung setzt, das heißt, das ist die effizienteste Form letztendlich der Parkraumbewirtschaftung und nur in Teilbereichen, da wo eben die Konzentrationen an Gewerbeeinrichtungen sind, da soll es quasi ausschließlich Kurzzeitstellplätze für die Besucher und Kunden dieser Einrichtung geben und in Bereichen, wo eben fast ausschließlich Bewohnerverkehr herrscht oder der Bedarf für die Bewohner ist, da soll es also reine Bewohnerstellplätze geben.

Und von Süd nach Nord ist die Nachfrage durch Gebietsfremde abnehmend. Deshalb wird es wahrscheinlich so sein, dass im südlichen Bereich des Quartiers sich Parkscheinautomaten vermutlich nicht rechnen werden, um das Kurzzeitparken zu organisieren, obwohl Parkscheinautomaten immer aus verkehrlicher, planerischer Sicht die beste Lösung sind für das Kurzzeitparken, weil dort eben flexible Parkzeiten ermöglicht werden. Die eben nicht auf eine bestimmte Stundenanzahl begrenzt sind und es gleichzeitig aber auch die Nutzenden letztendlich dazu bewegt werden, wirklich möglichst kurz den Parkraum zu nutzen und nicht über Gebühr letztendlich ihr Fahrzeug stehenzulassen. Dennoch ist es halt nicht überall möglich, das ist halt auch eine wirtschaftliche Frage. Deshalb vor allen Dingen Parkscheinparken dann im südlichen Bereich. Genau, das sehen Sie jetzt hier nochmal auf der Abbildung.

Ausgehend von den Einwendungen und Hinweisen der Öffentlichkeitsbeteiligung, die ja hier auch stattgefunden hat, sind letztendlich drei wesentliche Änderungen vorgenommen worden.

Insbesondere eben die Erweiterung des Plangebietes in Richtung Süden hatte ich schon erwähnt.

Dann Thema Carsharing. Wir haben es explizit nicht mit dem Carsharing-Konzept zu tun, sondern mit einem Parkraumkonzept. Dennoch dreht sich die Welt weiter und das Carsharing ist ein Thema, was wir inzwischen hier berücksichtigen müssen, was früher nicht berücksichtigt wurde, was uns in anderen Bestandsgebieten oder was da durchaus zu Problemen führt, wenn es um die Förderung des Carsharing geht. Hier wollen wir in einem Art Pilotvorhaben versuchen, dass wir das Carsharing nicht benachteiligen, durch die Einführung der Bewohnerparkzone, was eben in anderen Bestandsgebieten der Fall ist, weil insbesondere das Free Floating, also das stationsungebundene Carsharing, quasi keine Möglichkeit hat stattzufinden, weil eben Fahrzeuge da keinen Parkausweis im Auto oder weil die Nutzer keinen Parkausweis im Auto liegen lassen können, da der ja dann eventuell durch den nächsten Nutzer quasi mitgenommen wird. Das ist ein ähnliches Problem wie mit dem, was der Bürger vorhin vorgetragen hat, mit den wechselnden Fahrzeugen. Genau, deshalb wollen wir hier, haben wir hier ein Pilotvorhaben, dass wir sagen, Carsharing-Fahrzeugfirmen durchgehend quasi die Bewohnerparkstände nutzen. Das soll hier getestet werden und gegebenenfalls dann eben nachgesteuert, wenn wir merken, dass die Nutzung da irgendwie ausufert. Wir werden das beobachten und dann gegebenenfalls nachsteuern.

Genau, was jetzt hier nicht draufsteht, ist aber das Thema des größten Arbeitgebers letztendlich im Quartier der Handwerkerkammer, was hier also auch noch Niederschlag gefunden hat nach der Öffentlichkeitsbeteiligung, dass wir im Bereich der HWK an der Gräferstraße da insbesondere für die Besucher halt Kurzzeitstellplätze anbieten wollen und aber auch für Beschäftigte im Gebiet, die sozusagen hier nicht komplett rausdrängen wollen, sondern durch die Ausgabe von Wochen- oder Monatskarten an den Parkscheinautomaten, auch noch ein Angebot schaffen.

Genau. Wenn es zum Beschluss kommt, wird hier der gemeindliche Wille ausgedrückt, die Parkraumbewirtschaftung hier einzuführen. Dennoch muss danach, ist vorhin schon angekungen, im Sinne eines übertragenen Wirkungskreises durch die Verkehrsbehörde das Ganze angeordnet werden. Es findet also noch eine Anhörung statt. Deshalb kann nur das Konzept beschlossen werden, nicht die Umsetzung, quasi im Sinne eines Markierungs- und Beschilderungsplans. Das wird also noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Und wenn es gut läuft und auch haushaltsmäßig sich abbilden lässt, dann im Jahr 2025 umgesetzt werden können. So ist es zumindest unser Ziel.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank für die Erläuterungen. Kommen wir jetzt zu den Wortmeldungen. Es beginnt Herr Hänsel als sachkundiger Einwohner. Bitte schön.

Herr Hänsel

Also, ich habe mir die Vorlage natürlich angesehen und ich finde die im Moment nicht beschlussfähig. Warum finde ich die nicht beschlussfähig? Weil sie eine sehr geringe Aussagekraft hat. Das, was wir eben in dem Vortrag gehört haben, sind so allgemeine Aussagen, die uns aber nicht dazu verhelfen, dieses Parkraumkonzept für dieses Viertel wirklich sachgerecht beurteilen zu können. Manchmal sehen wir hier Konzepte, 200 Seiten, da steht nichts drin. Hier für ein wichtiges Thema haben wir irgendwie sechs Seiten und einen A3-Plan. Dann, was ich massiv vermisse, ist eine Synopse, um beurteilen zu können, was ist denn im Moment an Parkraum da? Wie viele Parkplätze gibt es denn? Wie viele Parkplätze entstehen neu oder fallen weg? Wie ist das Straße für Straße? Es fehlt vollständig die Begründung, warum in der einen Straße ist Anwohnerparken, in der anderen Straße ist Parkscheibe oder Park oder sonst was. Das müsste eigentlich Straße für Straße dargestellt werden, damit man nachvollziehen kann, auf welchem Wege sie zu diesem Konzept gekommen sind. Das kann man 0,0. Man guckt auf einen Plan, der viel zu klein ist auf A3. Wo man kaum was erkennen kann und fragt sich, warum ist es denn so und nicht anders.

An der Stelle auch die Frage Parkscheibe finde ich auch ein bisschen anachronistisch. Das ist aus längst vergangenen Tagen, ob es da nicht modernere Lösungen gibt, aber das nur am Rande. Insgesamt finde ich das unzureichend, was uns hier vorgestellt wird. Reicht mir für eine Beurteilung eine Sachgerechte überhaupt nicht. Deswegen kann ich schon aus diesem Grunde nicht zustimmen.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank, Herr Hänsel. Herr Vierkant, bitte.

Herr Vierkant

Dankeschön. Ich kann Herrn Hänsel nur zustimmen, das ist hier so nicht beschlussfähig. Wir haben hier 3.000 Autos für 800 Parkplätze. Mit anderen Worten, Sie veranstalten hier eine Lotterie und darf sich für 30,70 Euro im Jahr einen Anwohnerparkausweis kaufen und hat dann, wie gesagt, die Chance, sich mit Carsharing-Autos, die sonderberechtigt sind, mit einem Monatsparkausweisen, mit Parkscheiben, das alles zu teilen, die 800 Parkplätze. Man sieht wieder einmal, wohin das führt, dass Sie hier ständig Parkplätze abbauen. Mir ist schon klar, die Stadt braucht Geld, aber bevor Sie hier sowas beschließen, sorgen Sie erstmal dafür, dass hier weitere Parkräume entstehen.

Herr Dr. Vogt

Vielen Dank, Herr Vierkant. Dann möchte ich bitte Herrn Raabe das Wort geben.

Herr Raabe

Danke. Ich wollte mich nochmal zu dem Entstehungsprozess insofern erkundigen, dass mir aufgefallen ist, dass es keine zusätzlichen stationären Carsharing-Stationen gibt oder auch nicht angedacht sind. Da wollte ich mal fragen, inwiefern da mit den entsprechenden Carsharing-Unternehmen Kontakt aufgenommen wurde oder die in den Entstehungsprozess mit einbezogen wurden.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank, Herr Raabe. Möchten Sie gleich eine Frage zulassen? Bitteschön. Herr Hesse.

Herr Hesse

Wir haben die Carsharing-Unternehmen ja nicht explizit, quasi am Konzept beteiligt. Sie haben allerdings auch keine, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hier keine Hinweise gegeben. Ich möchte nochmal betonen, dass es kein Carsharing-Konzept ist, sondern ein Packraumkonzept. Da spielt Carsharing jetzt nicht die vordergründige, aber auch eine zunehmende Rolle. Unabhängig von dem Konzept wird es weiter quasi die Ausweisung von Stationen für das Carsharing geben. Das ist völlig unabhängig läuft das von diesem Konzept. Das ist ein Prozess, wo die Carsharing-Unternehmen mit der Verwaltung im Austausch stehen. Insbesondere die Verkehrsbehörde da entsprechend reagiert, auch die Anträge der Carsharing-Unternehmen bearbeitet. So gesehen wird es also hier auch weitere Stationen sicherlich geben, wenn der Bedarf angemeldet wird, wenn der besteht. Dennoch, hatte ich ja schon gesagt, wollen wir die drohende Benachteiligung des Carsharing durch eine neue Bewohnerparkzone dahingehend vermeiden, indem wir eben das stationsungebundene Carsharing hier zulassen im Sinne von, das sind Bewohnerfahrzeuge und wenn irgendwann mal eine Plakette kommt für die Fahrzeuge, umso besser und solange aber durch die entsprechenden Labels auf den Fahrzeugen eben ausgewiesen, sie hier parken dürfen, da wo die Bewohner auch stehen dürfen.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Wir sammeln dann noch und dann machen wir weiter. Frau Dr. Wünscher, bitte.

Frau Dr. Wünscher

Ja, Herr Vorsitzender, Herr Rebenstorf, also wir haben auch noch Diskussionsbedarf, insbesondere deshalb, weil die Vorlage nochmal verändert wurde und das Gebiet nochmal erweitert wurde. Und wir möchten das nicht gleich ablehnen, sondern wir bitten darum, und ich würde dann auch an der entsprechenden Stelle einen Geschäftsordnungsantrag stellen, das nochmal auf die nächste Sitzung zu vertagen, dass wir uns nochmal damit beschäftigen können, um dann sozusagen eine ausgewogene Abwägung treffen zu können.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank, Frau Dr. Wünscher. Bitte, Herr Rebenstorf.

Herr Rebenstorf

Ich habe es jetzt schon bei den ersten Gesprächsrunden gemerkt, dass hier tatsächlich noch Diskussionsbedarf ist. Ich weiß, dass so eine Änderung immer unelegant ist, wenn sie kurzfristig kommt. Ich würde da jetzt nicht dagegensprechen. Ich hätte jetzt vielleicht noch ein paar Runden gewartet und da ist er nicht mehr da, von der Stelle zu vertragen. Hätte ich dann vielleicht mal in die Runde geschaut, wer es gemacht hätte. Also, wenn Sie es vertragen, ist es okay. Ich merke, dass Sie Redebedarf haben. Bevor Sie das Ganze ablehnen, glaube ich, dass wir noch ein bisschen was korrigieren können.

Zum weiteren Vorgehen, Herr Dr. Vogt, meine Bitte wäre noch nicht, sich das zu merken, weil ich hätte gerne noch das Feedback von den anderen gehört aus der Diskussion, weil wir sollen ja was mitnehmen hier als Verwaltung. Was können wir gegebenenfalls korrigieren und welches Verfahren finden wir dann untereinander, diese Vorlage doch noch zum glücklichen Ende dann im September zu bringen. Also meine Bitte ist, erst nochmal laufen lassen und Frau Wünscher dann den Vertragsantrag stellen.

Herr Dr. Vogt

Also, zum Verfahren: Das würde jetzt so laufen, dass es eine Gegenrede geben würde, wenn wir jetzt sagen würden, sie ziehen gleich im Prinzip die Abstimmung. Wir würden das dann vertagen. Aber das machen wir jetzt aus gutem Grund nicht, weil die Staatsverwaltung möchte ja Ihre Meinung hören. Das heißt, wir haben jetzt auf der Liste Herrn Wagner.

Herr Wagner

Also ich habe das jetzt erst am Anfang der Sitzung mitbekommen, dass es hier noch eine Änderung gegeben hat. Mir ist das im Vorfeld der Sitzung gar nicht mitgeteilt worden. Mir hat es zumindest nicht erreicht. Also es soll heißen, ich hatte jetzt nur kursorischen Blick, die Änderung tatsächlich nachzuvollziehen. Insbesondere in der Vorlage, aber in den Anlagen habe ich jetzt auch keine Änderung zuvor festgestellt. Das heißt, allein deswegen würde ich mir das gerne nochmal mit anschauen wollen. Ich kann das erstmal die Intention gut nachvollziehen.

Ich habe zwei Fragen, erstmal, vielleicht sogar drei. Wir sollten nicht, oder ich finde es falsch, auch wenn das im allgemeinen Sprachgebrauch Usus ist, hier von sehr vielen Parkplätzen zu sprechen, die wegfallen. Denn tatsächlich gibt es in diesem Viertel ja sehr wenig Parkplätze, weswegen der Parkdruck am Straßenrand so hoch ist. Und damit verbunden ist auch immer die Frage, inwiefern eine Bewirtschaftung durch solche Regelungen dazu zuträglich ist, in der Perspektive vielleicht die Möglichkeit zu gewinnen, eine Quartiersgarage in die Wirtschaftlichkeit zu bringen.

Das ist in der Vorlage selbst nur am Rand formuliert, im Sinne von gibt es nicht und wird es vielleicht auch nicht geben. Das ist jetzt so von dem, was ich da herausgelesen habe. Aber da würde ich eine Frage an die Verwaltung haben. Inwiefern denn tatsächlich die Perspektive des Quartiersparkens in richtigen Parkplätzen und nicht am Straßenrand hiermit bedacht wurde und inwiefern die Wirtschaftlichkeit von so etwas gefährdet oder begünstigt wird.

Das Zweite ist, können Sie sagen, wie viele Eingaben es bei der Einwohnerbeteiligung gegeben hat? Da reicht mir jetzt erstmal die Zahl. Und das Letzte ist, insbesondere am Straßenrand darf in der Willy-Brandt-Straße geparkt werden, im unteren Teil. Diese Straße ist eine der Hauptverbindungsstrecken zwischen dem ganzen Viertel, sowohl Johannesviertel als auch Glaucha hin zum Hauptbahnhof und von sehr vielen unterschiedlichen Verkehrsarten geprägt, die diese Relation aufsuchen. Der ruhende Verkehr am Seitenrand der Willy-Brandt-Straße sorgt dafür, dass es tatsächlich zu Konflikten und Gefährdungssituationen mit dem fließenden Verkehr kommt. Die jüngst angeordnete Tempo 30 hat ja schon gut Abhilfe gegeben. Jetzt ist aber im Parkraumkonzept sind diese beiden Straßenränder explizit wieder mit aufgenommen. Heißt das, im Umkehrschluss, die Stadtverwaltung plant weiterhin dauerhaft beide Seiten der Straße, in dem Bereich Willy-Brandt-Straße, für das Parken geöffnet zu lassen.

Herr Dr. Vogt

Gut, erstmal vielen herzlichen Dank. Die Verwaltung wird jetzt erstmal die Anfragen von Herrn Vierkant und von Ihnen erstmal beantworten, bevor wir dann weitere Fragen entsprechend und Anregungen annehmen. Bitte schön, Sie haben das Wort.

Herr Rebenstorf

Herr Hesse, probieren Sie es mal so weit, wie Sie kommen. Ansonsten würden wir das alles mitnehmen, weil es ist ja klar, wir treffen uns nochmal zu diesem Thema. Und dann wird es nochmal eine vertiefte Antwort. Aber Herr Hesse, versuchen Sie auf Herrn Vierkant und auf Herrn Wagner, soweit wie es jetzt geht, zu antworten.

Herr Hesse

Soweit ich mich erinnere, an die Fragen. Punkt 1, Eingaben oder Hinweise aus der Bürgerbeteiligung. Da habe ich jetzt nicht die Anzahl hier parat. Auf jeden Fall sind alle veröffentlicht, auch auf den Seiten, auf halle.de und auf Mitmachen sind sowohl die Hinweise als auch die Abwägungen dazu aufgelistet. Es sind auf jeden Fall mehrere Seiten und mehrere Runden oder eine intensivere Abstimmung haben wir dabei mit der Handwerkskammer geführt. Das war also nicht nur quasi ein Brief und eine Erwiderung, sondern etwas mehr.

Was die Willy-Brandt-Straße betrifft, sind wir jetzt hier erstmal vom Bestand ausgegangen, mit dem Parken auf beiden Seiten. Da können sich aber perspektivisch durchaus Änderungen ergeben, was den Straßenraum dort betrifft und insbesondere die Fahrbahnbreite und damit eben den Komfort auch, um den Radverkehr dort mit abzuwickeln. Das würde das Konzept dahingehend beeinflussen, dass quasi natürlich Parkraum wegfallen würde an der Stelle, der aber dann die Quote, die ja immer hier erfüllt sein muss, nach StVO bei solchen Bewohnerparkgebieten, also die Quote für die Bewohner darf ja 50 % nicht überschreiten tagsüber. Das würde quasi das hier unbeeinflusst lassen, würde keine weiteren Konsequenzen nach sich ziehen.

Was den Parkraum insgesamt betrifft, war glaube ich jetzt angeklungen die Frage, inwiefern hier Parkraum wegfällt oder geschaffen wird. Im Rahmen dieses Konzeptes ist beides nicht der Fall. Wir haben hier keinen Parkraum entfernt oder wir würden bei Umsetzung des Konzeptes keinen Parkraum entfernen. Hier sind quasi nur teilweise Verlagerungen von Parkstreifen vorgenommen worden in Straßen, wo Gehwegparken, also widerrechtliches Gehwegparken an der Tagesordnung ist, was insbesondere den Gehwegen und natürlich auch den Bäumen, die dort stehen, unzutraglich ist. In diesen Straßen soll also das Parken auf die andere Straßenseite verlegt werden, um da Abhilfe zu schaffen.

Was die Schaffung von neuem Parkraum betrifft, ist in den Straßenräumen, sie kennen sich aus, oder nicht? Auf jeden Fall haben wir dort keine Möglichkeiten, irgendwelche Flächen herzurichten. Dahingehend ist das hier auch nicht der Fall im Konzept. Was jetzt insbesondere eine Quartiersgarage betrifft, haben wir hier keine Marktuntersuchung, keine Interessenbekundung im Rahmen dieses Konzeptes angestrengt. Aber wir gehen aufgrund der Erfahrungen, die wir mit der Quartiersgarage in der nördlichen Innenstadt gemacht haben, sicher davon aus, dass wir auch hier in der südlichen Innenstadt keine tragfähige und wirtschaftliche Lösung herbeiführen könnten. Unabhängig davon gibt es ja hier diverse Angebote auch von privaten Betreibern. Ganz im Süden des Gebietes an der Liebenauer Straße steht ja das älteste Parkhaus Deutschlands mit einer gewissen Anzahl von Stellplätzen, die natürlich bei Weitem auch nicht ausreicht bei dem Parkdruck. Aber auch dort lässt sich jetzt nicht ohne Weiteres eine Erweiterung oder Aufstockung oder dergleichen durchführen. Von daher halten wir das für unrealistisch, diesen quasi hier auf eine Quartiersgarage hinzuarbeiten.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Gibt es noch weitere Ergänzungen von der Verwaltung? Herr Otto würde noch was sagen.

Herr Otto

Vielleicht nochmal ergänzend. Leider sind ja durch die Landespolitik hier die Möglichkeiten sehr eingeschränkt, dieses Bewohnerparken wirklich als Steuerungselement zu nutzen, weil einfach die Gebühren sehr gering sind. Es gibt also durchaus Städte, die deutlich mehr nehmen. Entspricht auch sicherlich bei Weitem nicht dem Verwaltungsaufwand, um die Ausweise auszustellen etc. Und ich sage mal, richtig interessant wird das natürlich erst, wenn das relativ viel Geld kostet und zum Beispiel die Dauerparker, die dort immer in der Woche einkaufen zu fahren etc. dort quasi verdrängt werden. Und wir haben einfach das Thema, wir haben es beim Parkhaus hinter der Oper gesehen, wo sich kein Betreiber gefunden hat. Wir haben es bei dem mittlerweile abgerissenen Parkhaus, was mal als Bewohnerparkhaus geplant war, was allerdings auch technische Probleme hatte, entlang der Ludwig-Wucherer-Straße gesehen. Denn Bewohnerparken ist wirtschaftlich offensichtlich nicht darstellbar. Und wir haben ja jetzt für einen Parkplatz horrenden Summen, die dort aufgerufen werden, um den herzustellen, eine Tiefgarage oder ein Parkhaus, sodass also nicht davon auszugehen ist, dass sich Bewohnerparken irgendwo am Markt trägt. Und das ist keine öffentliche Aufgabe, sondern Aufgabe der Vermieter. Es herrscht freie Wohnungswahl. Es gibt in dieser Stadt durchaus auch Wohnquartiere mit besseren Parkbedingungen.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Komme ich jetzt zum Herrn Nistripke und dann gleich Herr Aldag.

Herr Nistripke

Ja, ich wäre sehr verbunden, wenn das Finanzauswirkungen, also Einnahme/Ausgaben durch die Bewirtschaftung, wenn die dargestellt werden würden, das fände ich gut. Und das Zweite ist, ich finde es am Konzept schwierig, dass zwischen Bewohnern und den Personen, die dort arbeiten, da zur Arbeit fahren, unterschieden wird. Zumal das mich meistens ausschließt, weil die Bewohner sind nachts da und die arbeiten dann tagsüber. Drittens: Ich glaube, ich habe 16 Stellungnahmen gezählt, 16, 17, 18, so in diese Richtung.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Dann bitte noch Herr Aldag.

Herr Aldag

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Also erstmal finde ich gut, dass wir das nochmal vertagen, weil ich sehe, dass der Gesprächsbedarf doch sehr groß ist und dass da vielleicht nochmal Klarheit hergestellt werden muss. Wir wären heute zustimmungsfähig gewesen, wir haben das ausführlich in der Fraktion diskutiert. Das ist ja nicht das erste Viertel, wo wir uns über solche Themen unterhalten, wo wir Lösungen suchen müssen. Das Verhältnis wurde angedeutet, 3.000 Fahrzeuge zu 800 Stellplätzen. Das heißt, wir müssen uns da irgendwie was überlegen. Ich glaube, das wird man nicht hinkriegen, dass wir dort das in Gleichgewicht kriegen. Dafür ist der Raum einfach nicht da.

Und ich möchte da schon nochmal darauf hinweisen, das ist öffentlicher Raum, das ist ein Straßenraum. Niemand hat ein Recht darauf, seinen Parkplatz vor der Haustüre zu kriegen und eine Straße zu kriegen. Das ist ein öffentlicher Straßenraum und wir müssen gucken, wie wir das bestmöglich irgendwie organisieren können. Ich sehe in dem Vorschlag durchaus eine gute Lösung, wie man versucht, die Herausforderungen dort in den Griff zu kriegen, auch für die Anwohner das gerecht zu machen. Denn neben den Fahrzeugen, die es im Viertel gibt, haben wir auch massiven Druck von Außenkommenden, die dort eben parken. Und da muss man eine Lösung finden, wie ich das gerecht für die Anwohner machen kann und die, die eigentlich nicht dort wohnen, möglichst ausweichen oder wenn sie dann dort parken, eben auch entsprechend was dafür bezahlen. Ich sehe die Vorlage auch durchaus gerecht in neuen Entwicklungen und neuen Anforderungen in Bezug auf Carsharing. Das ist nun mal auch in unserer Stadt weit verbreitet, auch da entsprechend Vorkehrungen zu treffen. Von daher ist für uns diese Vorlage heute schon zustimmungsfähig. Aber wenn wir nochmal eine Runde machen, dient es vielleicht zur Klärung und nochmal zum Draufgucken auf die Erweiterung, die jetzt in der heutigen Vorlage oder Erweiterung nochmal daliegt, das zu klären. Und dann können wir in der nächsten Runde. Hoffentlich das Parkraumkonzept, dem auch mehrheitlich zustimmen.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Herr Raabe. Bitte nochmal. Und dann würde ich die Rednerliste fast schließen. Dann möchte ich noch ein Gernhardt. Dankeschön.

Herr Raabe

Danke. Ich wollte eigentlich auch nur nochmal mich positiv gegenüber der Verwaltung für die Berücksichtigung des Carsharing, eine positive Rückmeldung geben. Das ist jetzt ja eigentlich schon erfolgt. Wir hätten uns halt noch ein bisschen die Berücksichtigung mehr stationärer Plätze auch im Viertel gewünscht. Aber genau, erstmal wollten wir das positiv anmerken, mit dem Carsharing.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Lobe sind immer gut. Jetzt kommt noch Herr Gernhardt.

Herr Gernhardt

Genau. Ich wollte jetzt eigentlich mal fragen, also es ist jetzt nicht zu dem Viertel, sondern es gibt ja verschiedene Viertel, in denen die entsprechenden Konzepte schon angelaufen sind. Das letzte, was dazu gekommen ist, sozusagen Glaucha-Viertel, gibt es da einfach Erkenntnisse, wie sich Parkdruck durch die Einführung des Konzeptes geändert haben, weil das ja sicherlich in der Diskussion auch um neue Konzepte eine Rolle spielen muss.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Ich glaube, Herr, möchten Sie sofort darauf antworten? Oder wollen wir erst noch, gut, dann würde ich erst noch nachher, Herr Sehrndt, meine Augen sind gerade nicht gut, trotz Brille, entschuldigen Sie bitte. Herr Sehrndt, bitte.

Herr Sehrndt

Ja, ich will nur mal zitieren, es geht also um so einmal rund 3.000 benötigte Plätze und angeblich 800 vorhandene, woanders steht 1.200, das ist alles ein bisschen unklar, aber da will ich mal aus dieser Erklärung den letzten Absatz zitieren, wenn Ihnen das recht ist. „Es wird erwartet, dass sich der Parksuchverkehr reduziert“, es wird erwartet, wenn ich von 3.000 800 Plätzen suche, der wird sich nie reduzieren, der vertieft sich da immer „und einige Wege mit dem Auto vermieden werden“, einige Wege, „kurzfristig durch erschwertes, verteuertes Pendeln“. Was sagt mir das? Hier geht es also um Leute, die zur Arbeit fahren. „Und mittel- und langfristig durch verbessertes Carsharing statt Privatbesitz von PKWs.“

Und dann wird es ganz ideologisch, das muss ich einfach so sagen, das ist ganz ideologisch und das können wir doch den Bewohnern nicht anbieten, wir müssen denen doch sagen, was für ein Problem ist und müssen sagen, wir wollen mit allen gemeinsam eine Lösung finden. Wir können es natürlich auf die harte Tour machen, das kennen wir von früher, dann läuft es eben so.

Herr Dr. Vogt

Herzlichen Dank. Gut, dann würde ich sagen, Herr Rebenstorf, Sie möchten dazu was sagen und dann kommt noch Herr Eigendorf. Herzlichen Dank.

Herr Rebenstorf

Also, meine sehr geehrten Damen und Herren, da die Vorlage von mir unterschrieben wurde, weise ich das zurück, dass ich in irgendeiner Art und Weise hier ideologisch agieren würde. In dieser Vorlage heißt nichts mit Ideologie. Die hat da drinnen auch ausdrücklich nichts zu suchen. Wir begegnen diesem Amt und diesen Vorlagen, die wir erstellen, mit einer fachlichen Haltung. Wir versuchen abzuwägen zwischen unterschiedlichsten Interessen, zwischen unterschiedlichsten Belangen.

Und ich sage es nochmal klar und deutlich, es kann in der Stadt nicht an einer Stelle zu 100 % zwei verschiedene Dinge gleichzeitig stattfinden. Wir haben mehr als einmal herausgearbeitet, dass in diesen Stadtvierteln in der Innenstadt, so schön wie sie sind, so gut sie uns auch gefallen und so gut wie sie auch saniert sind. Und jeder kann sich an den Leerstand von über 30 Jahren erinnern, dass es gut ist, dass diese Stadt wieder neues Leben bekommen hat. Zu diesem Leben gehören auch Autos mit dazu, sage ich ausdrücklich. Aber es kommt am Ende auf Mitte und Maß und die Dosis an. Und die Dosis ist offensichtlich völlig überzogen an der Stelle, wenn wir die Bereiche 5 Meter an der Kreuzung haben, die zugeparkt sind.

Es gibt nicht nur Fahrradfahrer, die sich verkehrswidrig verhalten. Ja, es gibt auch Autofahrer, die sich verkehrswidrig verhalten. Dass die Baumscheiben geschützt werden müssen, denke ich, ist unbestritten. Es steht eine Summe X an Fläche zur Verfügung. Und jeder kann durchzählen, wie breit ein Gründerzeithaus ist, wie viele Stellplätze in der Theorie vorm Haus dort stattfinden können und wie viele Wohnungen nach oben oder nach hinten raus vorhanden sind. Und dann kann jeder zusammenzählen, dass das nicht funktioniert.

Wenn es möglich ist, bieten wir Stellplätze an, dort wo es nicht ausreicht. Weil der Platz, meine Damen und Herren, schlicht und ergreifend nicht da ist. Denn der Öffentliche Raum, ich sage es nochmal deutlich, habe ich schon mehrfach gesagt, ist zum Fahren da, respektive für den Fußgänger zum Laufen da. Also für den fließenden Verkehr. Die Bäume sind gesetzt, sie sind historisch gewachsen, sie gehören mit zu dem Stadtquartier mit dazu. Die Auswirkungen auf Umwelt und Klimaschutz muss ich hier, glaube ich, nicht nochmal gesondert erwähnen. Wenn es möglich ist, ein Parkhaus wirtschaftlich umzusetzen, wird die Verwaltung, werden wir in der Verwaltung die Letzten sein, die sich dagegen sperren. Aber auch da muss ich sagen, gegen den Markt können wir am Ende des Tages auch nicht agieren. Ansonsten werden dort auch wieder in hohen Maßen öffentliche Mittel notwendig.

Das war mir jetzt nochmal wichtig gewesen, um dem Ideologievorwurf hier an der Stelle zu begegnen. Es ist eine Abgewogenheit zwischen unterschiedlichen Belangen. Das ist unsere Aufgabe, das haben wir Ihnen vorgelegt. Und es steht natürlich jeder Fraktion jederzeit frei, auch Änderungsanträge zu stellen, wenn Sie inhaltlich an der Vorlage etwas weiterentwickeln wollen. Dem stehen wir gerne grundsätzlich offen gegenüber. Vielen Dank.

Herr Dr. Vogt

Herzlichen Dank, Herr Rebenstorf. Ich würde jetzt darum bitten, in Anbetracht der Zeit, dass wir, weil das ja auch nochmal diskutiert wird, nur eine Bitte an Sie, dass wir nicht noch zu viele Diskussionen hier haben. Herr Eigendorf, bitte.

Herr Eigendorf

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Also, Herr Sehrndt, die Wortmeldung fand ich intellektuell nicht aufdringlich. Ich bin dem Beigeordneten dankbar für das, was er jetzt gerade noch mal dargestellt hat. Ich gebe zu, ich selber muss, und deswegen finde ich es auch gut, dass wir das vertagen, hier an der Stelle noch mal ein Stück des Weges gehen bis zu einer Zustimmung.

Aber ich glaube, im Wesentlichen haben wir ja drei Möglichkeiten. Die Einfachste ist, wir lassen alles, wie es ist. Die Unzufriedenheit in dem Viertel wird dadurch wahrscheinlich nicht sinken. Dann können wir überlegen, wir haben ein Delta von 2.200 Pkw, könnten jetzt überlegen, wie viel muss man jetzt des Viertels wegplanieren, damit da Parkplätze entstehen, das wollen wir ja irgendwie auch nicht. Deswegen bin ich erstmal dankbar, dass die Verwaltung sich auf den Weg begeben hat, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen, zu überlegen, wie kann man da ein Angebot machen, das insbesondere den Blick gerichtet zum einen auf die Anwohner, aber eben auch auf die Menschen, die ein berechtigtes Anliegen dort vor Ort haben, dem sie nachgehen wollen.

Und mir wäre ganz lieb, wenn wir in der kommenden Diskussion, die wir dann noch mal haben werden, Herr Rebenstorf, wenn wir da noch ein bisschen stärker in die Tiefe gehen, insbesondere wenn es um die Frage geht, wie genau kommen Sie zu dem Ergebnis mit der Reduzierung des Suchverkehrs, wie genau betrachten Sie die einzelnen Gruppen, um die es hier geht und kann man hier eventuell noch mal eine differenzierte Analyse machen. Das sind alles keine Themen für heute. Mein Wunsch wäre nur, dass Sie die Sachen noch mal mitnehmen für die nächste Runde und wir dann noch mal faktenbasiert und ohne Ideologievorwürfe miteinander diskutieren können. Vielen Dank.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank, Herr Eigendorf, Frau Dr. Wünscher, Sie können jetzt gerne die Vertagung nach § 11 in der Geschäftsordnung stellen, um der Vertagungswillen. Herzlichen Dank.

Frau Dr. Wünscher

Im Namen der Fraktion beantrage ich die Vertagung auf die nächste Planungsausschusssitzung im September.

Herr Dr. Vogt

Gibt es eine Gegenrede dazu? Gut, dann lassen wir abstimmen. Gut, wer ist dafür? Wer enthält sich? Gut, wer ist dagegen? Herzlichen Dank.

Wortprotokoll Ende

Abstimmungsergebnis: vertagt

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt das veränderte Parkraumkonzept Johannesviertel (vormals Parkraumkonzept Johannes-/Riebeckviertel).

zu 7 Anträge von Fraktionen und Stadträten

**zu 7.1 Antrag der Fraktion „Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig“ zur Entwicklung eines autofreien Gesundbrunnenviertels
Vorlage: VII/2024/07187**

Es gab keine Wortmeldungen und **Herr Dr. Vogt** bat um Abstimmung des Antrags.

Abstimmungsergebnis SKE: einstimmig abgelehnt

Abstimmungsergebnis SR: einstimmig abgelehnt

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt einen Masterplan mit dem Ziel eines „autofreien Gesundbrunnenviertels“ zu erarbeiten. Darin sollen kurz-, mittel- und langfristige Ziele und Maßnahmen aufgeführt werden, die eine schrittweise Umsetzung dieses Hauptziels zur Folge haben. Zukünftig sollen in das Gesundbrunnenviertel nur die Fahrzeuge einfahren dürfen, die für die Sicherheit, Gesundheit und Versorgung erforderlich sind.

Eine der kurzfristigen Maßnahmen soll die konsequente Durchsetzung des Verbots der Anlage von Parkplätzen in Vorgärten sein, das in nicht zu akzeptierendem Umfang ignoriert wird. Eine der mittelfristigen Maßnahmen soll die Errichtung von Zufahrtskontrollsystemen (z.B. Poller) sein, die nur den zur Einfahrt ins Gesundbrunnenviertel berechtigten Verkehrsteilnehmern (Fahrzeuge, die für die Sicherheit, Gesundheit und Versorgung erforderlich sind) die Durchfahrt erlauben. Eine weitere Maßnahme soll die Unterstützung der Anwohner bei der Schaffung von Parkraumalternativen (Quartiersgarage) für bisher von ihnen zum Parken genutzte Straßenräume und Plätze sein.

**zu 7.2 Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Beantragung von Fördermitteln für Projekte der Anpassung an den Klimawandel
Vorlage: VIII/2024/00098**

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

Herr Aldag

Es könnte ja sein, dass die Verwaltung vielleicht auf die gleiche Idee kam oder so und wir vielleicht ein bisschen vorpreschen. Es ist eigentlich relativ einfach. Der Anlass ist die Ankündigung des Landes, das war im Juli 2024, dass die Kommunen in Sachsen-Anhalt mit 35 Millionen bei Anpassung an den Klimawandel unterstützt werden sollen. Gibt es Förderprogramme Sachsen-Anhalt, Klima 3. Wir haben uns überlegt, das wäre doch toll, 90 % Förderung für die Stadt ist gut. Wir haben ein bestehendes Konzept, Herr Rebenstorf hat es vorher angesprochen, das Freiflächen- und Grünkonzept. Da haben wir schon geeignete Maßnahmen.

Wir haben uns drei Maßnahmen rausgesucht, die wir für interessant halten. Da sehen wir die größten Wirkungen. Das ist einmal der Weißenhausring, der Salzgrafenplatz und der Platz, die Fläche vor der Moritzburg. Halten wir für drei gute Maßnahmen, die wir jetzt mit diesem Programm umsetzen können, 90 % Förderung vom Land abgreifen können. Klar, 10 % muss man auch noch irgendwo herkriegern, müsste man dann gucken, dass man das im nächsten Haushalt hinkriegt. Es eilt ein bisschen, weil bis 18. Oktober kann man sich nur noch an dem Förderprogramm beteiligen. Von daher haben wir uns das ein bisschen vorgezogen, das gleich als Antrag in den Planungsausschuss genommen, dass wenn es dafür eine Zustimmung gäbe, wo ich dafür werben möchte, dass wir das gleich in der Abfolge in die einzelnen anderen Ausschüsse mitgeben können und dann im Stadtrat, im August vielleicht beschließen können und uns dann diesem Programm des Landes bedienen können oder zumindest einen Antrag stellen, diese drei Maßnahmen dann auch umsetzen zu können.

Herr Dr. Vogt

Wir sammeln erstmal die Fragen. Vielen Dank, Herr Aldag. Jetzt möchte ich Herrn Kehrwieder bitte das Wort geben.

Herr Kehrwieder

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank für den Antrag. Fördermittel sind ja immer zu begrüßen. Aber was mich dazu interessieren würde, wäre erstmal die Stellungnahme der Verwaltung. Weil wenn die Frist so kurzfristig ist, sagten Sie 18. Oktober, ob da die Planungskapazitäten für die Projekte überhaupt vorhanden sind und ob die benötigten Mitarbeiter zur Beantragung der Fördermittel überhaupt vorhanden sind. Kann ja sein, dass wir da gerade keine Kapazitäten haben.

Herr Dr. Vogt

Gut, vielen Dank. Bitte Herr Schröter, Sie können dann gleich darauf antworten.

Herr Schröter

Ja auch an dieser Stelle vielen Dank für den Antrag und die Erläuterung dazu. Die Verwaltung hat natürlich auch den entsprechenden Förderaufruf wahrgenommen und Überlegungen angestellt, welche Möglichkeiten denn bestehen vor dem Hintergrund der Kapazitäten und der außerrechtlichen Rahmenbedingungen, hier Maßnahmen anzumelden.

Vielleicht sei noch mal ergänzt, wie gesagt, Sie haben das ausgeführt am 18.10. Bis dahin muss die Antragstellung erfolgen. Das ist durchaus ein Datum, das man bewerkstelligen kann für die entsprechenden Projektskizzen, das ist möglich. Ein Blick aber hinsichtlich der Förderperiode und der weiteren Termine, die für die Realisierung und Abrechnung der Maßnahmen dahinterstehen, ist an der Stelle zur Bewertung vielleicht auch noch mal erforderlich. Das bedeutet, dass die Maßnahmen in Gänze abgeschlossen sein müssen bis September 2027 und der Verwendungsnachweis bis zum März des kommenden Jahres, also sprich März 2028, erfolgen muss.

Wenn wir davon ausgehen, dass wir im Oktober beantragen und unter der Voraussetzung, dass auch die bewilligende Stelle sehr schnell agiert, wären wir frühestens sozusagen zum Jahreswechsel 2024, 2025 informiert, ob es eine entsprechende Förderung gibt. Dann hätten wir quasi für Planung und Realisierung 2025, 2026, 2027 und müssten dann tatsächlich die Maßnahmen abgeschlossen haben. Das ist ein wesentlich limitierender Faktor, der uns insbesondere bei den vorgeschlagenen Maßnahmen von Ihrer Seite für die Quartiergestaltung Schülershof als auch Überbauung der Tiefgarage am Salzgrafenplatz nicht realistisch erscheint. Also die Zeiträume, die wir für Planung und Ausführung von drei Jahren haben, können wir bei diesen zwei Maßnahmen nicht sicherstellen und bewerkstelligen.

Und ein weiterer limitierender Faktor, der auch, glaube ich, von vielen schon erkannt worden ist, das ist die Thematik, dass wir mit der Antragstellung auch die haushaltsseitige Untersetzung auch abbilden müssen. In den bisherigen Haushaltsplanungen 2025 ist das so nach meinem Kenntnisstand auch noch nicht berücksichtigt.

Ich hatte Ihnen ja gesagt, wir haben uns auch Gedanken gemacht als Verwaltung, welche Möglichkeiten bestehen. Und kommen im Ergebnis auf andere Maßnahmen, die wir an der Stelle vorschlagen möchten. Und dazu beabsichtigen wir auch eine Grundsatzvorlage im Laufe des Jahres noch zu erstellen, die wir dann zur Abstimmung entsprechend geben möchten. Die Maßnahmen, die aus unserer Sicht infrage kommen, das ist zum einen grundsätzlich die Klimaanpassung von Stadtplätzen und da ganz konkret der Domplatz, der Ulrichskirchhof und der Marktbrunnen. Das sind die drei Plätze, die wir für die Klimaanpassung vorgesehen haben.

Der Schülershof spielt bei uns auch ein Thema, aber da ganz konkret die detaillierte Weiterentwicklung des Quartierkonzepts des Schülershofs. Also wir haben noch lange nicht den Stand erreicht, dass wir sozusagen in eine sichere Planungsphase mit anschließender, sofortiger Ausführung kommen können.

Und ein weiterer Aspekt, der zusätzlich eine Rolle spielen wird, das sind Straßen, Bäume in der August-Bebel-Straße. Also, das setzt sich sozusagen aus diesen drei Aspekten. Die Hauptthemen zusammen, Stadtplätze, Straßenbäume, August-Bebel-Straße und Quartierkonzept Schülershof. Das ist der jetzige Stand an Überlegungen in der Verwaltung. Und dafür hätten wir aber auch schon die haushaltsrechtliche, haushaltsseitig notwendige Unterdeckung der entsprechenden Eigenanteile. Sie sprachen an, 90 % Förderquote, die ist sehr hoch. Und die Maßnahmen, die wir jetzt hier vorschlagen, die hatten wir bisher in der Antragstellung von Städtebaufördermitteln, als Bestandteil inkludiert, wissen aber aufgrund von Abstimmungen auch mit dem Ministerium, dass eben genau in diesem Förderprogramm die Wahrscheinlichkeit Null ist, dass wir diese Maßnahmen auch bewilligt bekommen. Und haben dementsprechend agiert, wie wir diese Maßnahmen, die wir quasi auch gedanklich schon in der Planung hatten, bewerkstelligen können über diese Klima-3-Förderung. Das ist grob zusammengefasst der Weg, den wir aus unserer Sicht beabsichtigen zu gehen. Und wie gesagt, ich habe es erläutert. Ich habe insbesondere diese zwei Maßnahmen, die Quartiergestaltung im Schülershof, als auch die Überbauung der Tiefgarage Salzgrabenplatz; das ist planungs- und ausführungsseitig in dem zur Verfügung stehenden Zeitraum nicht möglich.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank für die Erläuterungen. Das würde ich Frau Dr. Wünscher bitte das Wort erteilen und dann Herr Eigendorf.

Frau Dr. Wünscher

Herr Vorsitzender, Herr Rebenstorf, in dem bestehenden Konzept, da sind ja auch schon prioritär sozusagen Maßnahmen benannt, die sozusagen, wenn ausreichend Mittel zur Verfügung umgesetzt werden sollen. Werden die in irgendeiner Weise davon betroffen? Also, ich habe die jetzt nicht parat, welche das sind, aber das wäre ja auch nochmal eine wichtige Frage, nicht, dass man Dinge, die man schon als prioritär benannt hat, dann sozusagen hinten anschiebt, weil es jetzt neue oder andere Möglichkeiten gibt. Da wäre es gut, wenn wir da nochmal eine Auskunft hätten, welches diese prioritären Projekte wären und ob das sozusagen kollidiert oder sozusagen miteinander in Einklang zu bringen ist.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank, Frau Dr. Wünscher. Herr Eigendorf, bitte.

Herr Eigendorf

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Herr Schröter, das klingt ja eigentlich ganz plausibel. Es macht ja keinen Sinn, an der Stelle Fördermittel zu beantragen, wenn nicht mal klar ist, ob wir die Umsetzung so in der Art und Weise bekommen. Also, wann genau kommt der Grundsatzbeschluss? Dann würde ich zudem jetzt schon ankündigen, da Herr Schröter ja die Maßnahmen genannt hat, dass ich an der Stelle auch Wortprotokoll beantrage für diesen Tagesordnungspunkt, damit wir das auch alles schriftlich haben. Aber Herr Schröter, lassen Sie uns doch da noch ein bisschen Verbindlichkeit herstellen.

Herr Dr. Vogt

Vielen herzlichen Dank. Ich würde Herrn Aldag erstmal noch bitten.

Herr Aldag

Ich kann ja mich da nahtlos anschließen. Also erstmal vielen Dank, Herr Schröter. Ich habe so am Anfang gedacht, es wird nichts mehr, aber danke schön, dass Sie dann auch die anderen Maßnahmen genannt haben.

Wir sind da jetzt nicht fest auf diese Maßnahmen. Die erschienen uns für plausibel, jetzt im ersten Hingucken. Wenn es da aber Dinge gibt, die man vorher noch klären müssen und die Zeit kosten, dann macht es natürlich keinen Sinn, wenn wir es da nicht hinkriegen. Von daher sind wir da recht offen. Und meine Nachfrage wäre dann auch, wie verfahren wir jetzt, wenn Sie sagen, ein Grundsatzbeschluss wird in der Verwaltung vorbereitet, dann könnten wir unseren Antrag zurückziehen. Und wenn Sie dann sagen, wann Sie das machen und wir schaffen das dann zum 18. Oktober, dann warte ich gern auf Ihren Grundsatzbeschluss und dann kriegen wir das alles zeitlich noch hin. Das würde ich dann abwarten. Ansonsten können wir natürlich auch jetzt die drei Maßnahmen übernehmen und können es heute beschließen und würden es dann auch schon auf den Weg bringen, dass wir vielleicht im August dann gleich das Ganze hinkriegen, damit die zeitliche Abfolge einfach auch noch funktioniert. Aber das müssen Sie und kurz erläutern, wie Sie die zeitliche Abfolge sehen, dass wir tatsächlich am 18. Oktober auch dann die Projekte, wie gesagt, da sind wir offen, welche das dann sind, das haben Sie plausibel dargelegt, das finden wir auch okay, die anderen drei Sachen, die Sie genannt haben, dass wir das auch dann tatsächlich hinkriegen.

Herr Dr. Vogt

Herzlichen Dank, Herr Aldag. Dann gibt es nochmal Bedarf der Antwort. Herr Schröter, bitte schön.

Herr Schröter

Ja, vielen Dank. Ergänzend zum Wortprotokoll, auch an der Stelle noch der Hinweis auf die schriftliche Antwort oder Begründung der Verwaltung zum vorliegenden Antrag. Da wird es auch nochmal ausgeführt. Ist noch nicht eingestellt, also kommt er noch. Also nur schon mal proaktiv, perspektivisch der Hinweis. Sie werden darin erkennen können, dass wir mit voraussichtlich bis spätestens Dezember werden wir antworten, weil wir tatsächlich auch arge Kapazitätsprobleme derzeit haben. Unabhängig davon bedarf es aber für die Antragstellung bis zum 18. Oktober nicht sozusagen diesen Grundsatzbeschluss.

Also, den kann man danach noch herbeiführen und als Antragsunterlage danach beifügen. Das heißt, es ist auch so eine gewisse Frage der Verbindlichkeit jetzt an der Stelle, die vielleicht erzeugt werden möchte. Was wir Ihnen eben auch schriftlich mit auf den Weg geben, das ist nochmal ganz explizit die Benennung dieser Maßnahmen und die Information, dass wir diese Maßnahmen zum 18.10. entsprechend fristgemäß beantragen werden. Also, Sie hätten sozusagen vor diesem Hintergrund jetzt verschiedene Spielräume, wie Sie dann mit umgehen können. Also, zum einen, vorausgesetzt, diese Maßnahmen, so wie wir sie beantragen möchten, werden akzeptiert, könnten Sie jetzt faktisch abwarten und nichts tun.

Und dann gibt es vielleicht auch noch weitere Möglichkeiten, wie man damit umgehen kann. Aber wie gesagt, diesen Grundsatzbeschluss, den versuchen wir bis spätestens Dezember. Ich kann Ihnen den November hier an der Stelle nicht verkaufen. Das ist eine Frage der Kapazitäten des Arbeitskörpers dahinter, was wir Ihnen aber mit auf den Weg geben verbindlich, was wir beabsichtigen zu tun im Rahmen der Klima-3-Förderung, welche Maßnahmen wir dort als Antrag einreichen möchten.

Herr Dr. Vogt

Wir hatten noch eine Wortmeldung. Herr Gernhardt, Sie waren schon? Nein? Okay, bitte, Herr Gernhardt.

Herr Gernhardt

Genau, das würde jetzt sozusagen auch noch mit zu dem Themenkomplex dazu passen. Also Sie haben jetzt gesagt, A und C würde man zeitlich in dem Bereich gar nicht mehr schaffen, selbst wenn man es machen wollen würde. Zu B haben Sie das nicht gesagt. Können Sie sich dann vorstellen, dass B noch quasi in die Vorlage oder in Ihre Beantragung mit aufgenommen wird? Oder spricht auch was gegen Gestaltung am Waisenhausring?

Herr Dr. Vogt

Bitte schön, Herr Schröter.

Herr Schröter

Ich kann das abschließend nicht sicher einschätzen. Die Kollegin, die da sozusagen, was die Kapazitäten und Terminsteuerung betrifft, ist heute auch nicht mit in diesem Rahmen dabei. Ich würde vorschlagen, wir nehmen das mit und prüfen das. Mir erscheint es am ehesten plausibel, die Frage eben der haushaltsseitigen Veranschlagung an der Stelle noch berücksichtigt zu bekommen, da wir ja bereits jetzt 25 diskutieren und wir für die Maßnahmen, die wir jetzt dargelegt haben, eine haushaltsseitige Untersetzung haben. Wir werden es noch mal prüfen, ob es da auch Reste gibt. Ich gehe nicht davon aus, da wir eben diese Reste beispielsweise schon um die Straßenbäume August-Bebel-Straße aufgefüllt haben.

Aber ich nehme es noch mal mit und wir werden dazu auch noch mal eine Auskunft geben, genauso auch noch mal eine Auskunft zu der Thematik, inwiefern das mit den prioritär benannten Maßnahmen aus diesem Konzept konformgeht.

Herr Dr. Vogt

Gut, herzlichen Dank. Dann würde ich jetzt Abstimmen lassen zu dem Antrag? Oder haben Sie noch weitere Fragen? Gut, Frau Dr. Wünscher.

Frau Dr. Wünscher

Ja, ich würde jetzt mal fragen, Herr Aldag, wie wir jetzt damit umgehen wollen. Also ich meine, dass wir das alle wollen, ist, glaube ich, ziemlich unstrittig. Aber wir haben jetzt gerade gehört, so wie Sie das vorgeschlagen haben, dass es da wenig Chancen auf Erfolg gibt. Ich meine, wäre es denn eine Möglichkeit, wenn Sie das jetzt hier zurückziehen und wir sozusagen jetzt dann damit auch nochmal per Protokollnotiz die Verwaltung in die Pflicht nehmen, dass Sie das, was Herr Schröter hier ausgeführt hat, dass uns das vorgelegt wird. Denn jetzt einfach ins Blaue hinein Ihren Antrag zu beschließen, um mit dem Wissen, es geht nicht. Und auch wenn Sie jetzt sagen, Sie übernehmen das, was die Verwaltung vorgeschlagen hat, das denn jetzt hier zu beschließen, finde ich auch kompliziert, weil wir keine Rückkopplung in die Fraktionen haben.

Herr Dr. Vogt

Moment, Herr Aldag, eine Sekunde. Ich möchte kurz zu Herrn Rebenstorf... zur Klärung kurz das Wort erteilen.

Herr Rebenstorf

Also, Herr Vorsitzender, Frau Wünscher, Herr Aldag, da gibt es noch einen anderen Vorschlag. Wir haben ja immer die Variante, wir erklären das hier als beraten, lassen aber nicht abstimmen. Dann bleibt für uns die Schleife noch offen, die Begründung. Ich habe den ersten Entwurf hier, den hat Herr Schröter sinngemäß vorgetragen. Und wir würden das jetzt nochmal aufnehmen und vermutlich nochmal eine modifizierte Antwort für den Stadtrat vorbereiten. Dann ist Ihr Antrag nicht weg. Wir haben die Chance, eine Begründung inhaltlich nochmal anzufassen. Und dann können Sie ja entweder kurz vor oder in der Stadtratssitzung entscheiden, wie Sie damit umgehen. Weil ansonsten ist es irgendwie weg. Und dann müssten wir im Rahmen von einer Beschlusskontrolle nochmal was zusammenschreiben.

Herr Dr. Vogt

Herr Aldag.

Herr Aldag

Vielen Dank, Herr Rebenstorf, für den Hinweis. Das können wir gerne so machen. So wie das aussieht, wenn das dann eine schlüssige Vorlage wird im Stadtrat. Kriegt man zum Stadtrat schon die Vorlage? Das heißt, man könnte ja direkt abstimmen, müsste es eventuell gar nicht mehr in Ausschuss packen.

Herr Rebenstorf

Sie kriegen dann unsere Stellungnahme, wie wir mit dem Antrag weiter verfahren. Und das ist dann sinngemäß, das zusammengeschrieben, was Herr Schröter eben hier ausgeführt hat.

Herr Aldag

Okay, dann machen wir das so.

Wortprotokoll Ende

Abstimmungsergebnis: **beraten**

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, sich mit folgenden Teilprojekten aus dem „Grün- und Freiraumkonzept Altstadt Halle (Saale)“ am Förderprogramm „Sachsen-Anhalt KLIMA III - Förderung von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel“ zu bewerben:

- a) Maßnahmen im Bereich Dreyhauptstraße / Moritzkirchhof / Zapfenstraße / Schülershof
- b) Maßnahmen im Bereich Waisenhausring
- c) Maßnahmen im Bereich Salzgrafenplatz.

zu 8 Mitteilungen

zu 8.1 Bauleitplanung, Beteiligungen im August
Vorlage: VIII/2024/00166

Herr Schröter ergänzte, dass die frühzeitige Beteiligung des Vorentwurfes für den Bebauungsplan Sondergebiet Sport- und Freizeit Rossplatz Ende August beginnt. Gemeinsam mit dem Vorhabenträger wird es eine Bürgerversammlung am 16. September 2024 geben.

Zudem ist eine erneute Veröffentlichung des Entwurfs zum Biologicum vorgesehen. Die Frist beginnt mit dem heutigen Tag und geht über 14 Tage.

Die Information wurde zur Kenntnis genommen.

zu 8.2 Sachstand Erhaltungssatzung
Vorlage: VIII/2024/00187

Die Information wurde zur Kenntnis genommen.

zu 8.3 Information zur Ausschusssitzung

Herr Rebenstorf informierte, dass es eine Einführungsvorlesung für alle Ausschussmitglieder geben wird, um einen Überblick der Themen, mit denen sich der Planungsausschuss beschäftigt, geben zu können. Im Anschluss wird es dann einen Folgetermin zu konkreten Maßnahmen im Stadtgebiet geben.

Die Information wurde zur Kenntnis genommen.

zu 9 **Anfragen von Fraktionen und Stadträten**

zu 9.1 **Herr Aldag zur Saline-Brücke**

Herr Aldag bezog sich auf den Baubeschluss zur GRW-Maßnahme Salinebrücke. Laut Rückfrage im Februar gab es die Aussage, dass es einen Zuwendungsbescheid in Höhe 3,7 Millionen Euro gibt. Er fragte, inwieweit sich der städtische Anteil erhöht, wie hoch die konkreten Kosten der Kommune sind, und ob dazu ein neuer Baubeschluss gefasst werden müsste. Weiterhin fragte er nach dem Zeitplan auch in Hinblick auf den Radverkehr.

Herr Rebenstorf sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

zu 9.2 **Herr Aldag zum Saalhorn-Magazin**

Herr Aldag bezog sich auf die Frage von Herrn Feigl im Planungsausschuss Juni 2024 zur Fördermittelbeantragung für das Saalehornmagazin im Zusammenhang mit dem Saline-Technikum. Er fragte nach dem Ergebnis der Prüfung.

Herr Schröter antwortete, dass das Saline-Technikum bei der Antragstellung mitberücksichtigt wurde.

zu 9.3 **Herr Aldag zum ALDI - Beesener Straße**

Herr Aldag bezog sich auf die derzeitigen Bauarbeiter der ALDI-Filiale in der Beesener Straße und bat um einen aktuellen Sachstand. Weiterhin fragte er, ob die Festlegungen, die im Aufstellungsbeschluss getroffen wurden, mitberücksichtigt werden.

Herr Rebenstorf antwortete, dass die Verwaltung mit dem Betreiber gerne eine gemeinsame Lösung gefunden hätte. Allerdings handelt es sich hier um den übertragenen Wirkungsbereich.

Herr Schröter ergänzte, dass, wie aus der Presse zu entnehmen war, eine Baugenehmigung für den Lebensmitteldiscounter erteilt wurde. Es handelt sich hier um einen Abbruch und einen Ersatzneubau, der mit einer Verkaufsflächenerweiterung auf 1.250 Quadratmeter einhergeht. Er sicherte eine Prüfung bezüglich des Aufstellungsbeschlusses und der beschlossenen Änderung zu. Im erforderlichen Baugenehmigungsverfahren wurde festgestellt, dass die Baugenehmigung ausgereicht werden muss, weil keine schädlichen Auswirkungen auf benachbarte Versorgungsbereiche oder weitergehende zentrenrelevante Versorgungsbereiche von diesen beiden Discountern an dieser Stelle mit einer Verkaufsflächenerweiterung zu befürchten sind.

zu 9.4 **Herr Gernhardt zum TOP 9.3**

Herr Gernhardt sagte, dass es seiner Meinung nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept widerspricht. Er bat um Stellungnahme.

Herr Schröter betonte, dass es sich um den übertragenen Wirkungskreis handelt. Die Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen vorliegen und entsprechend eine Zulässigkeit im Innenbereich bestätigt wird, was im konkreten Fall vorlag. Mit den Zielen, die im Einzelhandels- und Zentrenkonzept formuliert sind, ist diese Verkaufsflächenerweiterung des Discounters konform. Er verwies auf den Leitsatz 2 im Einzelhandels- und Zentrenkonzept.

zu 9.5 Herr Vierkant zum TOP 8.2

Auf Antrag der AfD-Stadtratsfraktion Halle wurde zu folgendem Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Vierkant

Ganz kurz, weil Herr Rebenstorf das mit der Mitteilung zur Erhaltungssatzung (*unverständlich*) hatte, das hatte mich jetzt überrascht, weil das war ja nun wirklich der Minimalkonsens, den wir im Stadtrat erreicht hatten. Da wäre jetzt die Frage, ob dann, wenn die Verwaltung schon die Auslagerung in einem Prüfauftrag vollziehen musste aus Kapazitätsgründen, ob dann wenigstens die Rückbauverfügung ausgesetzt sind, solange diese entsprechende Prüfung läuft.

Herr Dr. Vogt

Herr Schröter, bitte nochmal.

Herr Schröter

Die Rückbauverfügung die können im Bereich der Erhaltungssatzung 55 zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgesetzt werden. Das hat verschiedene Gründe. Ein wesentlicher Grund ist der, dass, wie schon in der Vergangenheit, auch schriftlich zur Auskunft gegeben, verschiedene verwaltungsgerichtliche Verfahren durchgeführt worden sind. Und auch dort immer der Grundsatz der Gleichbehandlung aller Bewohner bzw. Eigentümer innerhalb der Siedlung eine wesentliche Rolle spielt. Das heißt, das Gericht hat explizit nachgefragt, ob es ein entsprechendes Konzept gibt, auch gegen andere rechtswidrig errichtete bzw. genutzte Stellplätze vorzugehen. Das haben wir bejaht. Es gibt das entsprechende Konzept, weil wir sind nicht in der Lage, über alle Straßenzüge in einem Zeitpunkt sozusagen gleichzeitig dagegen vorzugehen. Das sind sehr aufwendige Verfahren. Dementsprechend wird entsprechend dieses Konzeptes dort auch an der Stelle das Anhörungsverfahren eingeleitet, mit den entsprechenden Konsequenzen.

Aus diesem Grund sind wir im Wesentlichen nicht in die Lage versetzt, das Verfahren auszusetzen. Ein weiterer Grund, der dabei bitte auch noch beachtet werden sollte, dass neben den erhaltungsrechtlichen Fragestellungen, die wir hier an der Stelle haben, nach wie vor aber auch die Garagenverordnung dagegen spricht, dass die Einstelltiefe von 5 Meter betrifft, aber eben auch das Einfügen § 34 Baugesetzbuch. Wenngleich wir eben da zum jetzigen Zeitpunkt nicht den Überblick über das gesamte Quartier haben, wo eben insbesondere diese 5 Meter beispielsweise noch realisiert werden können oder eben nicht. Das ist ja ein Arbeitsauftrag, der im Rahmen der Überarbeitung und Prüfung der Erhaltungssatzung jetzt berücksichtigt werden muss. Das sind die wesentlichen Gründe, warum wir keine, also kein Verfahren ausgesetzt haben.

Wortprotokoll Ende

zu 9.6 Herr Gernhardt zum Rückbau der Elisabethbrücke

Herr Gernhardt stellte eine vorab schriftlich eingereichte Anfrage zur Elisabethbrücke:

Bezüglich des technologisch anspruchsvollen Rückbaus der vorhergehenden Elisabethbrücke ergibt sich ein öffentliches Interesse am Umsetzungsverfahren. Daher fragen wir die Stadtverwaltung:

- 1.) *Wie ist der zeitliche Ablauf des Rückbaus?*
- 2.) *Wie erfolgt der Rückbau? Werden große Brückensegmente freischwebend herausgenommen oder sind Unterstützungsbauwerke/ -konstruktionen erforderlich.*
- 3.) *Sind für entsprechende Konstruktionen oder Kräne Fundamentierungen nötig?*
- 4.) *Sollte große zusammenhängende Teile herausgehoben werden: Erfolgt die Zerlegung des Brückenkörpers im näheren Umfeld oder können diese abtransportiert werden?*
- 5.) *Ist die Freimachung weiterer Flächen als Arbeitsraum nötig?*
- 6.) *Gibt es Anhaltspunkte, dass umweltgefährdende Stoffe im Brückenbauwerk vorhanden sein könnten? Falls „Ja“, welche Schutzmaßnahmen werden wie ergriffen?*

Herr Rebenstorf sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

zu 9.7 Herr Gernhardt zur Jupiter Straße

Herr Gernhardt berichtete, dass in der Jupiter Straße fünf Bäume gefällt worden sind, um einen notwendigen zweiten Rettungsweg nach §22 Bauordnung LSA herzurichten. Er bat um Stellungnahme.

Herr Rebenstorf sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

zu 9.8 Herr Gernhardt zur Dryander Straße

Herr Gernhardt berichtete, dass die Dryander Straße zunehmend verkehrsbelastet ist, um Ampeln in der Willy-Brandt-Straße zu umgehen. Er fragte, ob es dazu Erkenntnisse gibt und ob es Überlegungen bezüglich eine Einbahnstraßenregelung gibt.

Herr Rebenstorf sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

zu 10 Anregungen

zu 10.1 Herr Kehr wieder zum Marktplatz

Herr Kehr wieder berichtete, dass sich Gehwegplatten am Marktplatz nahe dem Brunnen gelöst haben. Er regte eine Reparatur an.

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.

zu 10.2 Herr Kehrwieder zur Straßenreinigung im Ringer Weg

Herr Kehrwieder berichtet, dass sich Bürger über die Reinigung der Straßenabläufe im Ringer Weg beschwert hätten. Bei Starkregenereignissen läuft das Wasser zum Teil nicht mehr ab. Er regte eine Prüfung an.

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.

zu 10.3 Herr Kehrwieder zur Hackebornstraße

Herr Kehrwieder berichtete, dass es nachts zu einer erhöhten Lärmbelästigung durch schnellfahrende Fahrzeuge in der Hackebornstraße kommt. Er regte eine Prüfung an.

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.

zu 10.4 Herr Vierkant zur Stellungnahmen der Verwaltung

Herr Vierkant regte an, Stellungnahmen zu Anträgen, welche direkt in die Ausschüsse eingebracht wurden, vorzeitig einzustellen, um die Beratung in den Ausschüssen zu erleichtern.

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.

zu 10.5 Herr Gernhardt zum Stadtradeln

Herr Gernhardt regte an, dass die Kommune vermehrt dafür wirbt, die App zum Stadtradeln zu nutzen und ggf. die dadurch entstehenden Datensammlungen für die zukünftige Verkehrswegeplanung für Fahrradinfrastruktur zu nutzen.

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

Für die Richtigkeit:

Dr. Alexander Vogt
Ausschussvorsitzender

Sarah Lange
Protokollführerin