



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

**der öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung des Ausschusses für  
Planungsangelegenheiten am 10.09.2024**

***öffentlich***

---

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

**Zeit:** 17:00 Uhr bis 19:32 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)
Prof. Dr. Christine Fuhrmann	SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale), Vertreterin für Herrn Eigendorf
Dr. Annette Kreuzfeldt	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Vertreterin für Herrn Aldag
Ferdinand Raabe	Volt/MitBürger
Mario Kerzel	Fraktion Hauptsache Halle
Tim Kehrwieder	Fraktion der Freien Demokraten (FDP) / FREIEN WÄHLER (FW) im Stadtrat von Halle (Saale)
Helge Dreher	Sachkundiger Einwohner
Christian Feigl	Sachkundiger Einwohner
Babett Hünert	Sachkundige Einwohnerin
Benjamin Müller	Sachkundiger Einwohner
Jan Wagner	Sachkundiger Einwohner

### **Verwaltung**

René Rebenstorf	Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt (GBII)
Nico Schröter	Leiter Fachbereich Städtebau u. Bauordnung
Norbert Schültke	Leiter Fachbereich Mobilität
Sarah Lange	Protokollführerin

## **Entschuldigt fehlten:**

Wolfgang Aldag	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Eric Eigendorf	SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale)
Claudia Franke	Sachkundige Einwohnerin
Klaus E. Hänsel	Sachkundiger Einwohner
Dr. Sven Thomas	Sachkundiger Einwohner

## 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 Dr. Vogt** informierte, dass folgende Tagesordnungspunkte von der Tagesordnung zu nehmen sind:

### TOP 5 + TOP 11

Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 13.08.2024

→ **Vorschlag: vertagen**

**Herr Vierkant** fragte, weshalb die Niederschrift noch nicht vorliegt.

**Herr Rebenstorf** antwortete, dass aufgrund eines technischen Defektes seines Mikrofons ein Teil der Tonaufzeichnung fehlt und das Gedächtnisprotokoll daher mehr Zeit in Anspruch nimmt.

**Herr Dr. Vogt** sagte, dass Folgendes auf die Tagesordnung zu setzen ist:

### TOP 8.1

Parkraumbewirtschaftung im Bereich Mansfelder/Hafenstraße als Erweiterung der Zone Klaustorvorstadt

Des Weiteren wies er auf folgende Änderungen und Ergänzungen hin:

### TOP 6.1

Parkraumkonzept Johannesviertel

Vorlage: VII/2023/06103

- **Beschlussvorlage wurde modifiziert**
- **Hierzu liegt ein AA Volt/ MitBürger vor**
- **Behandlung unter TOP 6.1.1**
- **Hierzu liegt ein AA CDU vor**
- **Behandlung unter TOP 6.1.2**

### TOP 6.2

Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in Halle (Saale)

Vorlage: VII/2024/07199

- **Hierzu liegt ein AA der FDP/FREIE WÄHLER vor**
- **Behandlung unter TOP 6.2.1**

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



15. Anfragen von Fraktionen und Stadträten
16. Anregungen

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

---

**Herr Dr. Vogt** stellte die Anwesenheit der stimmberechtigten Ausschussmitglieder fest (11 Stadträte) und fragte nach entsprechenden Vorschlägen.

**Frau Dr. Kreuzfeldt** schlug Herrn Aldag als stellvertretende Ausschussvorsitzenden vor.

**Herr Vierkant** schlug Herrn Sehrndt 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: 7 Ja-Stimmen**

Der Ausschuss für Planungsangelegenheiten bestimmte **Herrn Aldag** (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) als stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Planungsangelegenheiten.

### **zu 4 Einwohnerfragestunde**

---

#### **zu 4.1 Fragesteller 1 zum Konservatorium Georg-Friedrich-Händel**

---

**Fragesteller 1** verwies auf seine überreichte Petition im Juni 2023 zu aufgezeigten Missständen am Grundriss des Konservatoriums Georg-Friedrich-Händel und sagte, dass er bis dato keine Antwort erhalten hat. Zudem fragte er, ob die veränderten Baupläne dem Stadtrat vorgelegt wurde, ob es dazu einen Nachweis gibt und ob die Baugenehmigung erteilt wurde.

**Herr Rebenstorf** verwies auf das Schreiben von Frau Dr. Marquardt und sagte, dass er diesem nichts hinzuzufügen hat.

#### **zu 4.2 Fragesteller 2 zum TOP 6.1**

---

**Fragesteller 2** bezog sich auf den Tagesordnungspunkt 6.1 und fragte nach den realen Kosten. Seiner Meinung nach wurden die Kosten zu gering kalkuliert.

**Herr Schültke** antwortete, dass die Kalkulation auf einer Anzahl zu errichtender Parkscheinautomaten und entsprechender Tiefbauleistungen sowie der Anschaffung der Geräte aufgebaut ist. Derzeit gibt es keine gravierenden Kostensteigerungen in diesem Bereich, sodass nicht davon ausgegangen wird, dass es über die kalkulierten Kosten hinausgeht.

**Fragesteller 2** fragte, wann die Maßnahme abgeschlossen sein wird.

**Herr Schültke** antwortete, dass je nach Ausgang des Vergabeverfahrens, nach der entsprechenden Beschlussfassung dieser Vorlage, die Maßnahme im Laufe des Jahres 2025 abgeschlossen sein wird.

**Fragesteller 2** fragte, ob eine Erhöhung der Kontrolltätigkeiten des Ordnungsamtes nicht günstiger wäre.

**Herr Schültke** sicherte eine Weitergabe dieser Anregung an den zuständigen Fachbereich zu.

## zu 6      **Beschlussvorlagen**

---

### zu 6.1      **Parkraumkonzept Johannesviertel** **Vorlage: VII/2023/06103**

---

#### zu 6.1.1      **Änderungsantrag der Fraktion Volt / MitBürger zur Beschlussvorlage „Parkraumkonzept Johannesviertel“ (VII/2023/06103)** **Vorlage: VIII/2024/00301**

---

#### zu 6.1.2      **Änderungsantrag der CDU-Fraktion zum Parkraumkonzept Johannesviertel (VII/2023/06103)** **Vorlage: VIII/2024/00302**

---

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

### **Herr Rebenstorf**

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, das, was wir geändert haben, hatten wir beim letzten Mal schon mit eingeführt. Herr Hesse ist da, falls zu unserer eigenen Vorlage da noch Detailfragen sein sollten, mein Vorschlag wäre Herr Dr. Vogt, dass jetzt erst mal die beiden Fraktionen die Änderungsanträge einbringen, dass wir als Verwaltung das auch gehört haben. Wir haben sie zwar vorher gekriegt, aber ich glaube, der Letzte kam gestern erst. Deswegen wird es auch wie immer noch keine schriftliche Stellungnahme von uns geben, aber vielleicht können wir Herr Schültke oder Herr Hesse je nachdem nachher den einen oder anderen Hinweis geben, wie wir die Änderungsanträge einordnen würden, also lassen sie erstmal einbringen.

### **Herr Dr. Vogt**

Genau, herzlichen Dank, Herr Rebenstorf, für den Vorschlag des weiteren Vorgehens. Dann würde ich bitten, dass die Fraktion Volt/MitBürger entsprechend unter Punkt 6.1.1 ihren Änderungsantrag dann vorstellt. Bitteschön, Herr Raabe, Sie haben das Wort.

### **Herr Raabe**

Vielen Dank. Uns ist in dem Konzept aufgefallen, dass das stationsgebundene Carsharing bisher in dem Konzept kaum Berücksichtigung findet. Es werden nur die bestehenden Stationen beibehalten, aber keine Neuen ausgewiesen. Wir sehen aber eigentlich, dass gerade die stationsgebundenen Carsharing-Angebote die Verkehrsbelastungen reduzieren, noch stärker als das Free Floating. Und auch mit der Frage, dass sowieso zu wenig Parkplätze für alle Bedürfnisse in diesem Gebiet vorzufinden sind, muss eben das Potenzial von Carsharing bis zu 16 Privatfahrzeuge zu ersetzen betont werden.

Genau deshalb schlagen wir eben vor, dass mindestens vier zusätzliche stationsgebundene Carsharing-Stellplätze an zwei Standorten im Gebiet ausgewiesen werden. Genau. Und das ist auch noch dahingehend wichtig, da zwei der drei bestehenden Stationen perspektivisch aktuell Zwischennutzungsflächen sind, perspektivisch entfallen könnten und somit dann noch ein dringenderer Bedarf nach Neuausweisung bestehen könnte.

### **Herr Dr. Vogt**

Gut, herzlichen Dank, Herr Raabe. Ich würde nun der CDU-Fraktion das Wort erteilen zu ihrem Änderungsantrag. Bitteschön, Frau Dr. Wünscher.

### **Frau Dr. Wünscher**

Ja, Herr Vorsitzender, Herr Dr. Vogt, Herr Rebenstorf, wir möchten mit unserem Antrag betonen, dass wir bei dem großen Missverhältnis zwischen bestehenden Autoinhabern und den vorhandenen Parkplätzen gibt es ja ein großes Missverhältnis. Und darauf muss man ja reagieren. Und deshalb denken wir, dass es wichtig ist, in diesem neu zu ordnenden Gebiet, was die Parkplätze angeht, auch dafür zu sorgen, dass keine zusätzlichen Parkplätze wegfallen, weil das Verhältnis dann noch sozusagen krasser zu Ungunsten, also, sozusagen der Autobesitzer, die ja irgendwo dann ihre Autos auch unterbringen müssen, ausfallen würde.

Wir wissen, dass dieser Antrag, den wir hier gestellt haben, sehr, ja sehr offen ist und die Frage, die wir jetzt diskutieren möchten, ist, ob die zusätzlichen Carsharing-Plätze, die hier so vehement gefordert werden, ob es dafür überhaupt einen Bedarf gibt, ob es da eine Erfassung gibt, ob das so wie jetzt auch noch mal zusätzlich in dem Änderungsantrag gefordert wird, ob das wirklich vonnöten ist, oder ob man das dort anders regulieren kann. Also, einfach nochmal unser Antrag, nochmal das offen zu diskutieren, wie wir mit diesem Missangebot von Parkplätzen und Autobesitzern umgehen. Wir sehen natürlich schon, dass dieses Parkraumkonzept insofern, also, eine Verbesserung ist, dass das Parken dort geordnet wird, dass es dort strukturiert wird, dass es Anwohnerparkausweise geben soll und Ähnliches. Das begrüßen wir, aber trotzdem hätten wir das insgesamt noch mal betrachtet, ob man dort sozusagen, ob es dort wirklich zu einem Wegfall von Parkplätzen kommen muss? Danke.

### **Herr Dr. Vogt**

Vielen Dank, Frau Dr. Wünscher. Bevor ich den Stadträten das Wort erteile, vor allem Herrn Kehr wieder, der sich zuerst gemeldet hat, würde ich ganz gern der Verwaltung, Herrn Schültke, Leiter Fachbereich Mobilität, das Wort erteilen.

### **Herr Schültke**

Ja, vielen Dank. Ich kann das gern beides zusammenfassen, zunächst einmal vielleicht zum Verständnis, wir reden hier auch über Entscheidungen der Unteren Verkehrsbehörde, die auch wieder einer unteren Verwaltungsbehörde, also, übertragenem Wirkungskreis zuzuordnen sind - wo werden wie, welche Stellplätze ausgewiesen und wo nicht? Da sind viele Rahmenbedingungen nicht nur zu berücksichtigen, sondern zu beachten, dass man vorne ran gestellt.

Eine Rahmenbedingung, die durchaus eine gewisse Dynamik hat, ist tatsächlich hier im Stadtgebiet auch zu beobachten, die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen. Und wir sind in regelmäßigem Austausch mit den beiden hauptverantwortlichen Betreibern. Und haben natürlich auch die Ziele, die wir mit diesem Parkraumkonzept im Johannisviertel und Umgebung anstreben, mit denen abgestimmt und hatten bisher eine grundsätzlich positive Botschaft erhalten, was die Anzahl und insbesondere auch, dass die Intention einer nicht stationsgebundenen Möglichkeit des Abstellens von Carsharing-Fahrzeugen angeht, weil es doch auch immer wieder zu Fehlbelegungen kommt, was ausgewiesene Carsharing-Stationsplätze angeht durch Nichtberechtigte. Deswegen hat man sich auf diesen Kompromiss verständigt, zunächst einmal die Bestandsstellplätze zu belassen und weitere erstmal im, Sie haben es Free Floating genannt, im Wesentlichen im Quartier dann auch zuzulassen, ganz bewusst auch als Versuch, in Abstimmung mit den Betreibern. Und so, dass wir bisher davon ausgehen, dass das, was wir auch ins Parkraumbewirtschaftungskonzept integriert haben, auch der Nachfrage entspricht. Um die Frage von Ihnen schon mal quasi mitzubeantworten, was Carsharing-Stellplätze und Anzahl angeht.

Zweites Thema: Es geht hier, was die mögliche Umorganisation von Stellplätzen angeht, ausschließlich um den Bereich um die Beyschlagstraße herum. Dort gibt es eine, ich nenne es jetzt mal historisch gewachsene Situation von abgestellten Fahrzeugen, die nicht ganz regelkonform immer abgestellt werden. Der Bürger, der gerade eben sich gemeldet hat, kann wahrscheinlich das bestätigen, dass immer wieder auch der eine oder andere sich nicht unbedingt perfekt an die Abmarkierungen und an die Stellplatzausweisungen hält, manchmal auch von der Fahrzeuggröße abhängig. Wir haben gerade eine Abfrage laufen, auch wieder bei der Unteren Verkehrsbehörde. Aber auch bei noch viel wichtigeren Situationen, nämlich dem Nachweis des zweitem Rettungswegs. Die Zufahrt und Zugangsmöglichkeit auch für die Feuerwehr, der dort in der Beyschlagstraße betroffene Gehwegbereich, ist quasi auch eine Aufstellfläche für die Feuerwehr. Und wenn denn dort notwendigerweise ummarkiert werden muss, weil ständig ein Problem entsteht, ist es eh wieder eine Entscheidung der Unteren Verkehrsbehörde. Das ist noch ergebnisoffen, haben wir noch keine abschließende Rückmeldung. Also, es liegt gar nicht unbedingt an uns, das jetzt zwingend einzufordern, um diese Ummarkierung und Längsparken auf der Straße durchzusetzen, sondern es liegt auch an der Entscheidung am Ende der Unteren Verkehrsbehörde / der Sicherheit, was zum Beispiel Brandschutz angeht. Also, diese Frage ist noch nicht abschließend beantwortbar heute.

**Herr Dr. Vogt**

Vielen herzlichen Dank. So, jetzt kommen wir zu den Rednern. Bitteschön, Herr Kehrwieder, Sie haben das Wort.

**Herr Kehrwieder**

Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Die Frage geht eher in Richtung Verwaltung. Und zwar sollten wir in naher Zukunft den Bedarf an stationsgebundenen Carsharing sehen, dass sich die Anbieter an sie wenden, dann werden sie sicherlich die Möglichkeit wahrnehmen, diese Stellplätze zu beantragen. Da wäre jetzt die Frage: Gibt es da Erfahrungen, wie lang solche Genehmigungsverfahren dauern und dürfte das dann auch relativ flexibel geschehen? Weil, wenn das dann so wäre, dann würde ich mal sagen, in alter FDP-Manier, das regelt der Markt. Von daher sehe ich da jetzt nicht die Problematik.

**Herr Dr. Vogt**

Also so alt sind Sie auch wieder nicht als, alter FDP-Mann. So, dann würde ich sagen, Herr Schültke möchte wieder das Wort haben.

### **Herr Schültke**

Ja, Sie haben sich die Frage quasi fast selbst beantwortet. Es ist tatsächlich so, dass wir in den Gesprächen, die wir regelmäßig nicht nur bei der Ausweisung oder Umsortierung von Parkraumbewirtschaftung mit den Betreibern der Carsharing-Anbieter führen, dass wir sehr wohl auf deren Bedürfnisse versuchen einzugehen. Entscheidend ist auch da wieder die Untere Verkehrsbehörde, die ja auf der Basis der Straßenverkehrsordnung und der sonstigen Regelungen die Entscheidung konkret trifft, und ich nenne es jetzt mal so. Dort, wenn Bedarf angemeldet wird, wird auch sehr zeitnah entschieden.

### **Herr Dr. Vogt**

Herzlichen Dank. Wir haben jetzt einige Anfragen von Rednern. Wir haben den Herrn Wagner zuerst. Bitteschön, Herr Wagner.

### **Herr Wagner**

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. 2 Fragen, 2 Aspekte: Das erste ist Beyschlagstraße. Wir haben auch teilweise über Diskussionen zum Thema Radverkehr immer mal wieder die Diskussion gehabt, wann eine Sanktion durch die Stadt, durch das Ordnungsamt verhängt wird, zum Beispiel Abschleppen, mit der Begründung, es liegt eine konkrete Gefährdung vor. Es gibt ja sehr viele Leute, die sich, ja, schon fast aufregen darüber, dass das Sanktionsregime des Abschleppens zu selten angewendet wird, wenn tatsächlich es zu Gefährdungssituationen kommt. Wissen Sie, ob das in der Beyschlagstraße der Fall ist, dass dort abgeschleppt wird, um die entsprechende Sicherheit herzustellen? Mir wäre das nämlich nicht bekannt, ich glaube, also, ich wohne in dem Bereich, um den wir hier sprechen - ich glaube, das hätten wir mitbekommen. Mir ist lediglich bekannt, dass im Bereich der Taxistände der Liebenauer Straße es regelmäßig zu Abschleppen kommt, aber nicht aufgrund von Gefährdung, sondern dann sind es entsprechend private Dienste, die das für die Taxibetreiber unternehmen. Das wäre jetzt nur für mich mal interessant zu wissen, wann die Schwelle erreicht ist, dass eine Gefährdung, auch eine abstrakte Gefährdung, ist ja in der Regel keine konkrete, wann eine abstrakte Gefährdung ausreicht, um auf dieses Sanktionsregime zurückzugreifen.

Das zweite ist: Auch das Thema Carsharing hatten wir ja schon ein paar Mal. Die Aussage, dass die beiden führenden Carsharing-Unternehmen, die sie angefragt haben, diese Vorlage, so wie sie jetzt hier vorliegt, ich übersetze mal so „okay fanden“. Die ist insofern stimmig, als dass wir schon mal hatten, dass wir festgestellt haben, dass es im Bereich von Carsharing tatsächlich eher gar nicht so von Vorteil ist, ausschließlich diese Stationen vorzuhalten. Das heißt ja aber nicht, dass es nicht trotzdem günstiger wäre, trotzdem solche Stationen vorzuhalten, wie das jetzt der Antrag der Fraktion Volt/MitBürger vorschlägt. Haben sich denn die Betreiber zu diesem Änderungsantrag verhalten? Wahrscheinlich nicht, das liegt ja erst seit einer Woche vor, oder ein paar Tagen. Wenn das Ziel ist, und ich nehme jetzt mal vorweg, dass es das politische Ziel ist, das Carsharing zu fördern, weil es auch den Parksuchtdruck in dem Viertel einfach perspektivisch tatsächlich reduzieren würde, dann müsste man ja beides machen, sowohl die Station als auch das Free Floating, mit denen dich die Bewerber bislang zufriedengegeben haben. Stimmt da meine Einschätzung und ist das ein Argument trotzdem für diese stationären Angebote, wie das im Änderungsantrag gefordert wurde?

### **Herr Dr. Vogt**

Herr Schültke, ich denke, Sie möchten darauf antworten. Bitteschön.

### **Herr Schültke**

Also, Teil 1 muss ich nachfragen bei den Kollegen vom Ordnungsdienst, was das Thema Abschleppen angeht, kann ich Ihnen beim besten Willen nicht auswendig sagen. Ich weiß nur, dass innerhalb des Fachbereichs Sicherheit selbst auch durchaus die Notwendigkeit gesehen wird, bei, ich nenne es jetzt mal, Extremsituationen noch stärker zu sanktionieren. Inwiefern dann die Kapazitäten und die Ressourcen zur Verfügung stehen, ist ein nächstes Thema, aber das werde ich weitergeben an den Kollegen Teschner.

Zweites Thema: Wir sind in den von mir genannten regelmäßigen Gesprächen mit den Carsharing-Betreibern bisher auch von einer Größenordnung überzeugt worden - pro Quartier vier bis fünf Fahrzeuge anzubieten. Das ist die Erfahrung von den Kollegen, die das betreiben. Jetzt haben wir in dem Quartier doch eine relativ hohe Wohndichte und auch einen relativ starken Parkraumnachfragedruck. Deswegen will ich heute gar nicht abschließend sagen, ob das, was jetzt durch den Änderungsantrag möglicherweise an ergänzender Fragestellung durch die Carsharing-Betreiber beantwortet werden muss, mit Ja oder Nein beantwortet werden kann, kann ich Ihnen heute noch nicht sagen. Auch das würden wir selbstverständlich in die Gespräche mitnehmen und eines haben wir ja auch im Antrag dargestellt: Carsharing-Stellplätze werden nur auf Antrag des Betreibers überhaupt durch die UVB, in Abstimmung mit uns, geprüft und zugeordnet und auch einen ganz bestimmten Stellplatz, sofern stationsgebunden erforderlich ist, dann entschieden und nicht einfach so aus der Luft heraus.

### **Herr Dr. Vogt**

Herzlichen Dank. Ich möchte Herrn Raabe nun das Wort erteilen.

### **Herr Raabe**

Genau, daran anschließend würde ich vielleicht noch mal bei 2 Punkten nachhaken. Zum einen ist, nach unserem Kenntnisstand, wurden die 2 großen Anbieter, bei denen bei der Erstellung des Konzepts nicht, oder zumindest nicht in größerem Maße beteiligt, dass sie da, ja, also genau.

Und dann, außerdem ist ja immer noch die Frage, dass 2 Stationen aktuell als Zwischenlösung existieren. Und bei einer steht auch schon ein Schild, dass da perspektivisch mal ein Bauprojekt anfangen soll. Und das kann ja immer noch dauern, aber, da wird dann auf jeden Fall ja irgendwie was passieren. Und wir wollen auch ein bisschen vorbeugen, dass man dann an dem Punkt ist, dass die Plätze dann wegfallen und dann den Prozess erst wieder laufen muss, dass die Parkplätze irgendwo anders, ja, neu festgelegt werden, sondern das halt jetzt mit dem Konzept quasi gleich mitgeplant wird, um dann ja vorzubeugen, dass man am Ende eine Lücke hat, dass 2 Stationen wegfallen und dann die Mühlen erst wieder brauchen, bis dann die Plätze an anderen Orten erst wieder eingeplant werden.

### **Herr Dr. Vogt**

Vielen Dank, Herr Raabe. Ich denke, Herr Schültke, Sie möchten nochmal.

### **Herr Schültke**

Ja, also, noch mal ganz grob zusammenfassend: Wir haben sehr wohl im Vorfeld die Erstellung des Grundkonzepts ist fast genau ein Jahr schon alt - mit den Kollegen der Carsharing-Betreiberfirmen gesprochen. Und die Idee auch, insbesondere neben den stationsgebundenen Stellplätzen für Carsharing auch, ich nenne es jetzt mal quartiersfreie Abstellmöglichkeiten zu schaffen; die können wir überhaupt ja erst seit kurzem umsetzen, weil das die Straßenverkehrsordnung zulässt, und das haben wir mit denen durchaus diskutiert und haben gesagt, da tasten wir uns mal ran und versuchen mal Erfahrungen zu sammeln. Und wenn das nicht funktioniert, kann man immer noch zu stationsgebundenen, in Anführungsstrichen, zurückkehren. Also, ganz bewusst, auch eine flexible Handhabe.

Und nochmal: Es ist leider müßig, aber es ist halt so, entscheiden wird die UVB als Verkehrsbehörde. Und wir haben einen Grundsatzbeschluss, den haben wir noch gar nicht erreicht in dem Quartier, der heißt bis zu fünf in einem Quartier sind generell auch so, sagen wir, auch politisch bisher vom Stadtrat mitgetragen worden. Also von daher warten wir es doch mal tatsächlich ab, was die Betreiber an Anfrage an uns heran stellen. Und nochmal, die Entscheidungen gehen dann flott.

**Herr Dr. Vogt**

Konnte ihre Frage beantwortet werden, Herr Raabe? Gut, dann gebe ich jetzt das Wort, Herrn Vierkant, bitteschön, Herr Vierkant.

**Herr Vierkant**

Danke schön. Ich hatte schon beim letzten Mal gesagt, wir veranstalten hier eine Lotterie, sie haben 3000 Bedarfe mindestens, dazu kommen die bis zu einer Woche Parktickets, was natürlich noch mal enormen Parkdruck auslösen wird, dazu kommen die Freefloater und jetzt wollen Sie auch noch zusätzlich feste Stationen einrichten.

Ich glaube, das sind dann wirklich schlimme, schlimme Zustände, die dann irgendwann eintreten. Wir müssen ja sehen, wo kommt das Problem her. Es ist ja nicht so, dass, also, wir sind als Fraktionen natürlich große Unterstützer von Ordnung und Sicherheit. Aber, die Leute parken da ja nicht falsch, weil sie gerade Lust draufhaben, sondern weil es halt einfach einen massiven Parkdruck gibt, der durch die Stadt mit Verkürzung von Stellplätzen immer weiter dramatisiert wird.

Und wir mahnen seit Jahren an, die Stadt sollte langsam mal ausweisen, bei jeder Maßnahme, wo wie viele Stellplätze wegfallen und warum dies jetzt nötig ist. Letztendlich läuft's darauf hinaus, dass wir, wenn wir sowas angehen, erstmal sicherstellen müssen, dass die Leute nicht noch mehr in die Illegalität getrieben werden, als dass wir sie jetzt gucken, wie können wir sie am ehesten abkassieren. Das ist, glaube ich, erstmal oberste Mahnung. Danke.

**Herr Dr. Vogt**

Vielen herzlichen Dank, Herr Vierkant. Ich schaue nach links, da ist keiner, es antwortet zu mindestens keiner. Bitte, Frau Fuhrmann hat das Wort, meiner Meinung nach, da ist Sie, herzlich willkommen auch im Ausschuss Frau Fuhrmann. Frau Professor Fuhrmann, bitte entschuldigen Sie.

**Frau Prof. Dr. Fuhrmann**

Ja, vielen Dank, ich bin auch mal froh mal hier zu sein und in der Vertretung und ich habe auch eine Frage, ich glaube auch an Herrn Schültke. Ja, es geht natürlich, also erstmalig finde ich dieses Konzept, ich glaube, das ist schon lange überfällig, weil es einfach dann auch in diesem Stadtteil Ordnung bringt, und wir haben es auch in anderen Stadtteilen, wo es auch gezeigt hat, dass es sinnvoll ist, das jetzt auch hier im Johannesviertel umzusetzen. Und bei der Durchsicht der Unterlagen haben wir uns dann gefragt, also wir begrüßen das natürlich auch, aber wir haben uns gefragt, inwieweit hier Nachfragen waren, Herr Schültke, nach E-Ladestellen für Autos. Es gibt ja doch noch den einen oder anderen, der doch ein E-Auto sich anschafft, momentan ist es, flutscht nicht so wie es sein sollte, aber es wird kommen. Und da ist meine Frage, gibt es da Nachfragen bei Ihnen? Ist es so wie mit Carsharing, dass es dann die EVH beantragen müsste? Aber sie wissen, Sie verstehen meine Frage, da wäre ich Ihnen ganz dankbar, ob man, ja genau, wie Sie darauf reagieren oder ob das überhaupt Thema ist.

**Herr Dr. Vogt**

Ja, ich glaube, Sie verstehen die Frage oder Herr Schültke?

### **Herr Schültke**

Ja, gerne. Ich möchte heute schon mal ankündigen, dass die Endphase der Bearbeitung des E-Mobilitätskonzepts gerade läuft. Und da werden Sie sehr viele Antworten auf Ihre Fragen finden, die durchaus auch mit den unterschiedlichen Verantwortlichkeiten zusammenhängen. Also, ich sage mal ganz bewusst, die Grundbotschaft deutschlandweit ist: Jeder, der ein privates Auto sich anschafft, soll sich bitte auch sehr schnell mit seinem, entweder in seinem Eigentum oder in seinem gemieteten Objekt drum kümmern, auch einen entsprechenden Ladepunkt zu erhalten. Da gibt es Konzepte, auch Förderkonzepte, wie auch immer. Wir haben, was den öffentlichen Raum angeht, nur eine begrenzte Möglichkeit, auch aufgrund der Netzkapazitäten, was die Stromversorgung angeht. Und das haben Sie ja selber auch schon richtig gesagt. Die EVH muss zunächst einmal prüfen, wo passt es, wie viel, und an welcher Stelle. Das wird quasi dann die schrittweise Umsetzung in die E-Mobilitätswelt dann sein. Wie schnell und an welcher Stelle, das vermag ich heute nicht zu prognostizieren, aber das Thema ist auf der Agenda und alsbald bei Ihnen im Rat.

### **Herr Dr. Vogt**

Gut, herzlichen Dank. Dann möchte ich den Herrn Feigl, herzlich willkommen Herr Feigl, Sie kennen den Ausschuss ja noch gut.

### **Herr Feigl**

Danke. Ich fange mal so an. Wir haben ja hier, also es kam ja gerade die Frage, also wo kommt das her, wo kommt das Problem her, wenn man einfach mal ins Gebiet reingeht, sich das anschaut, dann finden wir uns im klassischen Gründerzeitviertel. Und da gibt es Platzverhältnisse, die sind so wie sie sind, es sei denn, man macht, man schafft Platz. Und was ich wahrnehme dort ist, dass jeder verfügbare Platz genutzt wird, um ein Fahrzeug abzustellen oder um viele Fahrzeuge abzustellen, nämlich dreimal so viel, wie eigentlich im Moment zur Verfügung stehen, was eben auch dazu führt, dass andere Verkehrsteilnehmer entsprechend eingeschränkt werden, wie in der Beyschlagstraße, das ist dann der Ansatz.

Ich glaube, wir haben hier ein Dilemma, aus dem wir mit diesem klassischen, wir weisen einfach an jeder Ecke, wo es geht oder wo es nicht geht und möglichst da, wo wir, na ja, wo wir noch irgendwas reinquetschen können, weisen wir irgendwas aus und lassen da paken. Damit kommen wir nicht weit.

Bei dem, was wegfallen soll jetzt, auch was vorgeschlagen wurde von der Verwaltung, sind es 10. 10 von 2000, die eigentlich fehlen. Das ist nichts, das merken wir gar nicht. Wenn man da rausgeht, das heißt also, wenn man an dieser Stelle ansetzen möchte, müsste man eigentlich, um es wirklich zuzuordnen und nicht Leute in die Illegalität zu treiben, wie sie das so ausgedrückt haben, müsste man halt also wirklich radikal angreifen und müsste sagen: Erster Punkt wäre im Grunde genommen die Straßenverkehrsordnung oder die Platzaufteilung so zu machen, dass sichere Durchwegung für alle Verkehrsteilnehmer in diesem Gebiet wäre. Das ist das, was mich eigentlich wundert bei diesen, auch bei dem, was die Verwaltung vorschlägt, dass eben viele Straßen in diesem Gebiet sich befinden. Wenn da eine Feuerwehr mal kommt, da ist sozusagen Ende Gelände, da wird es nicht funktionieren. Die Feuerwehr wird nicht durchkommen. Das wundert mich seit Jahren, dass nach wie vor von der Unteren Verkehrsbehörde da überhaupt beidseitiges Parken in den Nebenstraßen in diesem Gebiet geduldet wird. Kann ich eigentlich überhaupt nicht nachvollziehen. Das heißt also, wenn wir, wenn wir eigentlich richtig aufräumen, dann müssten wir die Hälfte aller Autos aus diesem Gebiet rausschmeißen. Und dann, und dann wären wir, weil sie jetzt ein bisschen unruhig werden, Herr Sehrndt, dann wären wir an einem Punkt, wo wir zunächst erstmal ordnungsrechtlich das geregelt haben an dieser Stelle.

Der Vorschlag der Verwaltung, der jetzt hier gekommen ist, der geht nicht so weit, der sagt, wir versuchen mal irgendwie. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung. Er ist für mein Dafürhalten viel zu viel homöopathisch, um hier wirklich irgendwas was zu regeln, aber zu mindestens ist dieser Schritt erstmal begrüßenswert. Das will ich an dieser Stelle auch sagen.

Und dann müssen wir uns Instrumente wirklich überlegen, die geeignet sind, Parkdruck rauszunehmen. Und Carsharing ist ein Instrument. Es ist ein Instrument nicht, um das Problem zu lösen, das will ich überhaupt nicht in Abrede stellen, aber es mildert den Parkdruck ab. Wenn wir es schaffen, dass Leute, nämlich 16 Leute sagen, wir verzichten auf unsere Fahrzeuge und dafür wird ein Carsharing-Fahrzeug genutzt, dann kommen wir der Lösung näher. Das heißt also, der Vorschlag von Volt ist an dieser Stelle durchaus richtig und zielführend. Ein Stückchen, auch bloß homöopathisch, muss ich zugeben, in die richtige Richtung zu gehen, aber das unterstützen wir auf jeden Fall. Wir unterstützen auch die Vorlage von der Stadtverwaltung und, Klammer auf, ich würde mir wünschen, dass wir ordnungsrechtlich da eigentlich ein bisschen mehr durchgreifen und ich möchte eine Straße ganz besonders nochmal hervorheben, weil ich das aus der Diskussionen beim Mobilitätskonzept auch mit Herrn Otto immer wieder, immer wieder diese Straße gefallen ist, das ist nämlich die, jetzt hätte ich fast Philipp-Müller-Straße gesagt, die Willy-Brandt-Straße, die in der Verkehrsbelegung mit beidseitigem Parken eigentlich völlig überfordert ist. Man kommt mit 2 Fahrzeugen gerade so ordentlich noch vorbei. In dem Moment, wo ein Fahrradfahrer daherkommt, ist es aus. Das wäre eigentlich eine Straße, wo ich mir gewünscht hätte, dass innerhalb dieses Parkraumkonzept auch einseitig eine Straßenseite freigeräumt wird, um einfach die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, das war immer die Überschrift, Mobilitätskonzept, Herr Vierkant, Sie entsinnen sich vielleicht, Sie waren ja mit dabei, das war immer die Überschrift mit allen. Im Grunde genommen, so wie jetzt dieses Viertel gestaltet ist, schließen wir eine Sorte der Verkehrsteilnehmer schließen wir völlig aus, das sind nämlich die Radfahrer. Die haben wirklich in diesem Gebiet Pech. Gut, wenn ich Pech. Also von daher.

#### **Herr Dr. Vogt**

Herr Feigl, Sie waren vor einem Monat nicht da, als ich diesen Ausschuss übernommen hatte. Ich hatte meinen, ich hatte mir vorgenommen, dass dieser Ausschuss, ich sage mal, dass wir uns konzentrieren und uns auch, ich will jetzt nicht sagen, knapp halten, aber ich konnte jetzt ganz ehrlich, ich hatte jetzt das Ganze, die Message von Ihnen nicht verstanden, also ich bin jetzt ganz ehrlich, Herr Feigl, ich meine, das ist überhaupt nicht, aber. Das Ziel meiner Ausschussführung ist hier, dass wir, ich sage mal, wir haben Familie und Vereinbarkeit und 20:00 Uhr finde ich eine gute Zeit. Also es ist sehr gut gelungen, und das meine ich wirklich nicht böse, nur ich habe von meiner Erfahrung auch vorher in der parlamentarischen Arbeit in Brüssel immer festgestellt, dass so 3, 4 Messages. Und dann ist das, wie gesagt, das meine ich nicht böse, Herr Feigl. Ich bin einfach nur interessiert, dass wir hier so vorankommen, dass wir im Prinzip mit möglichst viel, ja gut, Output. Also, wie gesagt, wir können auch das gerne nochmal. Also, bitte nehmen Sie es mir nicht für übel. Und gut, Herr Feigl, herzlichen Dank. Und ich würde jetzt, ich glaube, die Verwaltung möchte dazu was sagen, ist das richtig? Dem ist nicht so. Dann würde ich jetzt das Wort erteilen, Frau Dr. Kreutzfeldt.

#### **Frau Dr. Kreutzfeldt**

Ja, okay, ich versuche mich kurz zu halten. Ich will nochmal auf das Thema Carsharing zurückkommen. Ich bin wirklich seit vielen Jahren Carsharing-Nutzerin und ausschließlich Carsharing-Nutzerin, und es ist, wir haben vorhin schon gehört, der Markt regelt das. Der Markt regelt das nur in gewissem Umfang, denn Markt heißt ja auch, das Angebot schafft wieder Nutzer. Und wenn genügend Fahrzeuge dort zur Verfügung stehen und ich einen kurzen Weg habe, 100 Meter, 200 Meter und weiß, dort ist immer ein Auto, dann schaffe ich mir eben keinen Zweitwagen an.

Und genau das ist das Argument, das den Parkdruck dort rausnimmt. Wir müssen die Angebote schaffen, damit wir das Parkplatzproblem lösen und nicht abwarten, dass wir vorher, ja, wenn zu viele Autos da sind und keine Nutzer, das ist nicht das Argument. Das Argument muss sein, ich muss die Angebote schaffen und dann wird sich das über den Markt regeln. Danke.

#### **Herr Dr. Vogt**

Vielen herzlichen Dank. Ich möchte jetzt dem sachkundigen Einwohner von der SPD, Herrn Dreher, das Wort erteilen. Herzlich willkommen auch hier im Ausschuss.

#### **Herr Dreher**

Ja, schönen Dank. Ich möchte auf ein praktisches Problem der Bewohner mal hinweisen. Also, ich habe lang genug, jahrelang in der Bernhardystraße gewohnt, weiß also ungefähr, wovon ich spreche. Jetzt sind weite Teile hier in dem Parkkonzept mit Parkverbot versehen. Parkverbot heißt, wenn ich mich nicht irre, drei Minuten halten ist erlaubt. Jetzt ist aber so, dass es viele Umstände gibt, die die drei Minuten überschreiten. Also, ich würde jetzt mal vom wöchentlichen Einkauf ausgehen, das Ausladen bis in den 3. Stock vom Urlaub be- und entladen, das sind locker 10 Minuten quitt. Meine Frage jetzt ganz konkret: Gibt es Möglichkeiten in der verkehrsrechtlichen Anordnung, die drei Minuten zu überschreiten, sprich auf 10 bis 15 Minuten zu gehen? Das war jetzt alles übertragener Wirkungskreis. Werde ich jetzt keine vernünftige Antwort kriegen, aber das wäre für die Praktikabilität für die Einwohner, glaube ich, eine große Hilfe, weil, wie gesagt, die drei Minuten sind, nichts bei diesen und auch anderen wichtigen Dingen, die da passieren.

#### **Herr Dr. Vogt**

Vielen herzlichen Dank, Herr Dreher. Herr Schültke hat Interesse daran gezeigt, zu antworten. Bitteschön, Herr Schültke, Ihre Anmerkung dazu.

#### **Herr Schültke**

Ja, wir haben selbstverständlich nicht nur diese Vorlage auch mit den Kollegen des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung, die auch für die Überwachung zuständig sind, aber auch für Feuerwehr und andere Dinge verantwortlich, sehr intensiv diskutiert. Und es ist natürlich auch eine Abwägungsentscheidung der Unteren Verkehrsbehörde, entsprechende Beschilderungen anzuordnen. Ich sage das bewusst auch in dieser Formulierung, weil die müssen begründet sein. Das ist immer schwierig, so wie Sie es beschreiben, das ist die Lebenswirklichkeit, das ist so, man versucht sich an bestimmten Stellen zu behelfen, mit sogenannten Anlieferzonen. Die manchmal nicht nur von Handwerkern und anderen genutzt werden, sondern es ist halt kein absolutes Halteverbot. Da stelle ich mich halt mal hin, das ist die Lebenswirklichkeit auf der anderen Seite. Deswegen tun sich die Kollegen auch durchaus nicht so leicht, solche Zonen auszuweisen und es hängt natürlich auch vom jeweiligen Standort ab. Was habe ich im Umfeld da, ist ein Geschäft da, was für eine Art von Geschäft ist es. Ist es jetzt zum Beispiel ein Bäcker - ist mit Sicherheit eine andere Wahrnehmung auch der Nachfrage für Kurzparken da, als jetzt, wenn jetzt irgendein Spezialgeschäft, wo nicht so ein häufiger Kundenwechsel da ist.

Also, es gibt keine pauschale Antwort, aber man versucht jetzt, sich so heranzutasten an diese in der Straßenverkehrsordnung durchaus auch vorgesehenen Möglichkeiten, entsprechende Anlieferzonen zu definieren. Aber man muss sie begründen und man muss natürlich auch sehr sorgfältig abwägen, was lösen die aus im Sinne von Präzedenzfragen etc. pp.

Und man nimmt dann logischerweise auch wieder Stellplätze, die man möglicherweise dauerhaft oder längerfristig nutzen kann, wieder weg und schafft auch wieder eine Reduzierung eines Stellplatzangebots, das man ... Ich weiß, was Sie meinen. Also diese Abwägung möchte ich einfach nur darstellen, die ist immer da und es ist am Ende tatsächlich vor Ort jeweils lokal festzulegen seitens der Verkehrsbehörde, welche Beschilderung an welcher Stelle vorgenommen wird.

#### **Herr Dr. Vogt**

Vielen herzlichen Dank. Gut, dann würde ich Herrn Sehrndt das Wort erteilen.

#### **Herr Sehrndt**

Ja, danke. Ich muss mal kurz auf das hier Gesagte eingehen. Vorneweg, der große Mangel an Parkplätzen, der bedarf natürlich einer Korrektur und dafür ist die Verwaltung verantwortlich. Wie das passiert, dann können wir uns darüber unterhalten, müssen wir aber nicht, letzten Endes kriegt die Verwaltung ihr Geld, damit die Bürger, die die Steuern bezahlen, ihr Auto, was ihr privates Recht ist, ein Auto zu besitzen, irgendwo hinstellen können. Es muss nicht immer vorm Haus sein, das sehe ich auch so, wir kennen das alles, aber es muss in Laufnähe die Möglichkeit bestehen, das Auto abzustellen, sei es in der Tiefgarage, in einer Hochgarage, im Parkhaus oder sonst wo, aber die Verwaltung ist viel besser drin im Moment im Verhindern. Ich sage das mal so.

Zu Herrn Schültke: Mit dem Strom - Sie wissen, dass gar kein Strom da ist. Sprich es gibt keine Kabel, es gibt gar nichts und da sollen die Leute jetzt Fördermittel beantragen, von Herrn Habeck nehme ich mal an, ihr Freund oder Kollege, und da sollen die jetzt eine Station machen. Ja, das Kabel läuft dann über den Bürgersteig, das kennen wir alles, ist ja alles diskutiert worden, und dann wird das eben nichts, weil die Leistungsfähigkeit nicht da ist, die Trafostation fehlen. So mehr dazu nicht.

Zu Herrn Feigl mit seinem Gründerzeitviertel und mit den Freiräumen: Der Begriff freiräumen und frei kloppen, das ist so der richtige Ausdruck. So waren sie fünf Jahre hier im Gange, als quasi Autohasser und haben alle niedergemacht und ich muss dazu sagen es gab hier zu dieser Vorlage eine erste Ausführung, die war so beschämt niederträchtig, ja da wurde also drüber gesprochen, wenn man die Kosten anheben, die Leute irgendwann abhauen oder ihr Auto verkaufen oder was weiß ich. Ich habe es nicht mehr gefunden, wir haben ja Rechner, ist leider auch nicht gerade so in Form. Das muss einfach mal begriffen werden, für wen die Verwaltung, für wen auch der Stadtrat da ist. Die sind nämlich nicht da, dass ihr Mütchen auskühlen, sondern es muss eine Lösung geschaffen werden.

So, dann haben wir noch den Platz für die Feuerwehr. Wir haben überall Fahrradbügel hin gepfeffert in die Kurven. Ich halte mal ordnungsrechtlich das für unzulässig, ja, weil die ja nicht so gesichert, dass man im Dunkeln da vielleicht gerade als Radfahrer oder so auch drauf fahren kann. Da habe ich mein klassisches Beispiel, weil wir von Ordnungsrecht sprechen, das ist Bernburger Straße/Mühlweg. Man kann es nicht mehr hören, aber es ist so. Das ist eine Meisterleistung der Verwaltung. Wir haben also vor der Sparkasse die Parkplätze weggenommen. Wir haben Fahrradbügel hingestellt, 10 Stück. 10 Stück à 450 Euro oder vielleicht 500 jetzt. Was machen wir dann? Wir haben ein Parkverbot in dem Mühlweg Richtung Osten. Wir haben im Mühlweg Richtung Westen schon länger ein Parkverbot. Da stehen jetzt überall Autos. Warum? Weil die dort nicht mehr stehen können und weil die Leute zur Sparkasse wollen. Das sind Grundbedürfnisse, die aber offensichtlich hier niemanden interessieren, sie haben wahrscheinlich überall in der Nähe, wo sie verwalten auch eine Sparkasse in der Nähe.

So, dann haben wir – ordnungsrechtlich, das will ich jetzt nicht ausdehnen, habe ich selber erlebt, dass das Ordnungsamt bei uns vor der Einfahrt stand mit dem Heizöllaster und eine dreiviertel Stunde ein falsch parkendes Auto nicht weggeräumt hat. Da habe ich gesagt: Lassen Sie es doch abschleppen. Da musste der Fahrer wieder abfahren, weil er ja Termine hat. Also, ich muss sagen, wir werden das nur lösen, wenn alle zusammen Vernunft haben und wenn Ordnung durchgeführt wird. Ordnung in dem Sinne, dass eben auch die Falschparker weggeschleppt werden. Ich könnte so aus dem täglichen noch allerlei Beispiele erzählen, das will ich aber nicht, weil das würde zu lange dauern, dann kriege ich Ärger mit dem Herrn Vorsitzenden. Aber das erzählen wir dann beim nächsten Mal.

### **Herr Dr. Vogt**

Gut, und es war auch knapp davor. Herr Sehrndt, ich möchte, ich hatte letzte Woche, im letzten Monat so ein paar Prinzipien - das Thema „Autohasser“ - mir ist wichtig, dass die Sprache, warum können Sie nicht einfach sagen, dass Herr Feigl eine andere Vorstellung von Mobilität hat? Das meine ich jetzt nicht böse, aber ich finde, Sprache ist wichtig, auch hier im Ausschuss. Und Sie wissen, dass mir das sehr wichtig ist, dass wir alle in diesem Raum gut miteinander arbeiten.

Und das zweite ist auch: Die Verwaltung, meines Erachtens macht trotzdem das Beste, was sie kann. Dass da sicherlich manche Sachen nicht passen und ich habe selber auch in Verwaltungsstrukturen gearbeitet in Brüssel und ich weiß, das läuft nicht immer alles hundertprozentig, aber ich bin davon überzeugt, dass die Verwaltung in dem Rahmen gut arbeitet, wie es derzeit möglich ist. Aber ich kann natürlich Ihren Unmut komplett verstehen und ich wollte das nur mal, aber ich danke Ihnen für Ihren Redebeitrag. Ja, für mich waren auch Sachen sehr, sehr informativ, die ich noch nicht in diesem Detail gekannt habe. Ich wollte jetzt die Verwaltung möchte, ich weiß nicht, ob ich erstmal Herrn Feigl, weil Sie sind ja angesprochen worden. Herr Rebenstorf, bitte und dann unbedingt Herr Feigl, weil er direkt angesprochen wurde.

### **Herr Rebenstorf**

Gut, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ein bisschen was muss ich jetzt nach den Ausführungen von Herrn Sehrndt auch gerade rücken. Ich will nur noch mal auch die AfD Fraktion dran erinnern, auch Sie sind Bestandteil dieser Verwaltung. Sie sind keine Abgeordneten, sie sind keine Legislatur, Sie sind kein Parlament hier an der Stelle. Sie sind Bestandteil der Verwaltung. Und ich glaube, es ist hilfreich, wenn Sie wollen, dass wir auch Dinge umsetzen, die den Bürgerinnen und Bürgern dieser Stadt zugutekommen, dass Sie mit uns kooperativ zusammenarbeiten und das auch respektieren, welche fachliche Haltung, welche fachliche Meinung wir hier haben. Wir haben Gesetze, die wir umzusetzen haben, die wir zu beachten haben. Und ich gebe zu, es ist manchmal nicht ganz einfach, aus den verschiedensten Randbedingungen tatsächlich den Konsens, den Kompromiss zu formen, dem sie alle hier zustimmen. Niemand von uns wird hier 100 Prozent kriegen, manchmal muss man sich auch nur mit Zweidrittel oder der Hälfte zufriedengeben, einfach, weil auch andere Meinungen, andere Lebensentwürfe dahinterstehen.

So, noch ein paar Korrekturen: Der Stellplatznachweis - die Bauordnung sagt klar und deutlich, der Stellplatznachweis ist auf dem eigenen Grundstück zu führen, nicht im öffentlichen Raum. Das heißt, für jede neue Baugenehmigung, die wir spätestens seit der Wende ausgestellt haben, ist ein Stellplatznachweis entweder auf dem eigenen Grundstück oder in einem Umfeld, ich weiß es nicht genau, 300 Meter zu führen, das heißt, man kann auch ein Stück laufen. So ein Klassiker ist: Kaufhof, konnte sein Stellplatznachweis logischerweise nicht hier im Marktplatz führen, weil es eine Fußgängerzone ist. Diese Stellplätze sind oben am Hansering nachgewiesen worden.

Für alle alten Baugenehmigungen können wir das nicht fordern. Und ja, wenn es machbar ist, Herr Sehrndt, weisen wir am Straßenrand Stellplätze aus. Straßenverkehrsordnung, sagt aber auch: der fließende Verkehr hat Vorrang, das heißt, alle die, die fahren oder laufen, egal ob sie mit dem Auto fahren, zu Fuß unterwegs sind oder mit dem Fahrrad. Die Sicherheit spielt auch eine Rolle. Das Thema Brandschutz spielt auch eine Rolle. Zweiter Rettungsweg: Die Feuerwehr muss ran fahren, der Krankenwagen und so weiter und sofort.

Wenn es machbar ist, weisen wir Stellplätze aus. Ich will auch noch mal darauf hinweisen, weil das war dann auch gefallen ist, dass wir nicht erklären, warum Stellplätze wegfallen. Jeder von Ihnen weiß, dass die Autos nicht mehr die Maße eines Trabis haben, sondern dass sie gewachsen sind in den letzten Jahrzehnten. Wenn man das mit dem SUV in der Stadt toll findet, dann kann man das toll finden, dann muss es einem aber auch bewusst sein, dass ich nicht mehr die alten Maße anzuwenden habe, sondern die neuen Maße anzuwenden habe. Ich habe ein paar Mal das Beispiel Friedemann-Bach-Platz genannt. Wenn wir dort nach aktuellen Regelwerk durchgehen, Länge, Breite der Stellplatzanlagen und der Schleppkurven, dann tut es mir leid, dann zucke ich mit den Schultern und da fällt vielleicht ein Drittel raus der Stellplätze, das ist dann einfach so. Das ist Regelwerk, das ist, weil man andere Autos hat, Autos hat, die größer sind. Ich habe auch beim letzten Mal gesagt, mir geht es nicht darum, gegen das Autofahren zu sein. Das Auto wird auch in der Stadt seine Berechtigung haben, es ist nur die Frage, wie man es dann nutzt und wie man mit dem engen Platz umgeht.

Eine Korrektur muss ich noch vornehmen, habe ich beim letzten Mal auch im Stadtrat vorgenommen: Die Stellplätze vor dem Konsum Mühlweg / Ecke Bernburger Straße sind auf Wunsch des Konsums zu Fahrradstellplätzen umgeformt worden. Konsum hat sich zweimal an uns gewendet. Beim ersten Mal wollten wir nicht so richtig, beim zweiten Mal haben wir es dann aber verstanden. Die Sparkasse hat sich dort sehr stark zurückgezogen, sie hat keinen Schalterraum mehr unten, sie hat, glaube ich, nur noch oben die Beratungsräume. Und hat ihre eigentliche Fläche unten an den Konsum vermietet. Und der Konsum hat klar gesagt: Uns sind die Fahrradstellplätze vor der Haustür lieber. Wenn ich mich vage erinnere, entweder ein Autokunde oder 7 Fahrradkunden und ich glaube, da waren die 7 Fahrradkunden dann doch die gewesen, die der Wirtschaftsförderung an der Stelle eher Genüge getan haben. Vielen Dank dafür.

#### **Her Dr. Vogt**

Gut, das war doch sehr ausführlich, Herr Rebenstorf. Ich möchte den Herrn Feigl bitte gern das Wort erteilen.

#### **Herr Feigl**

Ich weiß gar nicht, ob ich jetzt den Faden nochmal aufnehmen muss, muss ich, glaube ich, nicht, aber ich würde mir wünschen, dass wir so wie das in der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes eigentlich ganz gut geklappt hat, dass alle sich in die Augen schauen und gucken, wir haben ein großes Problem, den Verkehr in dieser Stadt zuordnen. Wir haben schwierige Ausgangssituationen. Wir haben eine bauliche Stadt, die eigentlich nicht für Autos gebaut ist ursprünglich, und dann müssen wir das alles unterbringen, nämlich alle Verkehrsteilnehmer müssen wir unterbringen, und da müssen wir alle nach Lösungen suchen, und wenn wir das schaffen, kommen wir ein Stückchen voran.

Wenn Sie aber dann sagen, Herr Sehrndt, wenn Sie nur noch von Autohassern sprechen und sagen, ich könnte jetzt mal einen Vorschlag machen, mache ich aber nicht. Machen Sie doch mal einen Vorschlag, machen Sie doch mal einen Vorschlag, wie wir in diesem Johannesviertel 100 oder 200 Parkplätze noch zusätzlich reinkriegen. Sagen Sie es doch einfach mal. An der einen oder anderen Stelle ein Haus abreißen wäre zum Beispiel eine Variante und eine Palettengarage reinstellen wäre zum Beispiel eine Variante. Wenn das sozusagen ein Vorschlag wäre, mit dem Sie sich ... Machen Sie den Vorschlag. Aber nur destruktiv gegen die andere Seite brüllen, das ist, glaube ich, keine gute Herangehensweise. Also, von daher, würde ich an dieser Stelle ihren Anwurf gerne etwas zurückweisen und dass ich ein Autohasser bin.

**Herr Dr. Vogt**

Okay, Herr Feigl, ich hätte mich gefreut, wenn Sie den Begriff ein anderes Mobilitätskonzept auch genannt hätten, wie ich vorhin vorgeschlagen hatte, und nicht Autohasser. Das Weitere ist auch, es hat noch keiner gebrüllt bisher, aber ich würde jetzt trotzdem Herrn Sehrndt noch mal das Wort erteilen, bevor noch mal Herr Vierkant, ich glaube, Herr Sehrndt, Sie sind angesprochen worden, aber bitte, halten Sie sich kurz. Danke, Herr Sehrndt. Dann Herr Wagner.

**Herr Sehrndt**

Ich möchte nur zwei Dinge erwähnen, weil er von Anwurf sprach. Das sind natürlich Anwürfe, die nicht passen. In der kleinen Brauhausstraße haben wir auf eine ganze Garagenetage verzichtet großzügigerweise. Und wir haben an der Mansfelder Straße auch so lange herumgewirbelt, gerade die Grünen, bis das im Prinzip nur noch ein Lastenfahrradabstellplatz gewesen ist. Und so werden Stückchen für Stückchen, wir haben viele Beispiele dafür, wo eben reduziert wird.

**Herr Dr. Vogt**

Gut, herzlichen Dank. Herr Vierkant, bitte.

*-Zwischenrufe-*

**Herr Feigl**

Herr Sehrndt, bei der Mansfelder Straße haben wir durch einen kleinen Umgriff, nämlich Doppelparker auf dieser Fläche, genauso viele Parkplätze unterkriegt, wie vorhergehend auf dieser gesamten Fläche war. Das heißt also, was Sie erzählt haben, ist einfach Quatsch. Also, bleiben Sie einfach bei dem, was wir hier wirklich an Beschlusslagen gefasst haben in der letzten Legislatur und reden nicht so ein Unsinn.

**Herr Dr. Vogt**

Ich möchte auch nochmal appellieren, dass das Thema Parkraumkonzept Johannesviertel gerade ist, unter 6.1. Ich würde Herrn Vierkant das Wort erteilen.

**Herr Vierkant**

Also, weil vorhin fiel, dass man mit Carsharing ja unbedingt ganz viel entlasten könnte. Meiner Kenntnis nach, ich lasse mich gerne korrigieren, sind die Menschen, die dort ihr Auto benötigen, in erster Linie Werk tätige, die außerhalb von Halle arbeiten und deswegen halt jetzt nicht unbedingt auf dem Fahrrad umsteigen könnten, insofern darauf angewiesen sind, halt auch morgens ihr Auto ausparken, abends wieder abparken, das lässt sich dann auch nicht mit Carsharing beheben. Natürlich kann das eine Teillösung sein, wenn Menschen halt im Zweifel nicht mehr arbeiten, als Rentner oder als Studenten, wie auch immer.

Wir unterstützen dann auch im Endeffekt erstmal die Symbolpolitik der CDU, die sie hier mit dem Änderungsantrag machen, weil vielleicht ist ja auch mal Symbolpolitik nötig, indem man auch einfach mal 10 Parkplätze von 1.000 rettet. Die 10 Parkplätze sind ja nicht singular, sondern wir haben die 10 Parkplätze da, wir haben 12 Parkplätze in der Rathausstraße eingestrichen, wir haben 10 Parkplätze im Moritzburgring eingestrichen, das macht jetzt schon bei drei Vorlagen 34 Parkplätze, die wegfallen und so setzt sich das fort. Letzter Punkt, ja, man kann andere Vorstellungen von Mobilität haben, aber Herr Feigl, genau für diese andere Vorstellung von Mobilität haben, wurden Sie eben auch abgewählt aus dem Stadtrat.

#### **Herr Dr. Vogt**

Gut, Danke schön. Ich würde sagen, wir belassen jetzt ... Ich habe noch Herrn Wagner auf der Liste und wenn Sie dann einverstanden sind, würde ich dann gerne die Rednerliste schließen lassen. Ich denke, das ist erstmal in Ordnung.

#### **Herr Wagner**

Ich will es nicht so provokant halten. Ich wollte eigentlich auf den allerersten Wortbeitrag von Herrn Feigl nochmal etwas ergänzen. Ist schon lange her, da ging es nämlich nochmal um die Willy-Brandt-Straße. Das hatten wir vor vier Wochen im Ausschuss schon mal thematisiert. Da war die Aussage der Verwaltung, dass dieses Konzept nicht so starr wirken sollte, dass man da jetzt jahrelang mit fahren wollte. Und auf diese Aussage würde ich mich auch gerne verlassen wollen, denn gerade unter der Priorisierung des fließenden Verkehrs müssen wir an die Willy-Brandt-Straße irgendwann heran. Inwiefern die Verwaltung dann plant, hat sie vor vier Wochen ausgeführt. Ich will jetzt nochmal sagen: Wir wollen auch als Ausschussmitglieder darauf achten, dass wenn jetzt dieses Parkraumbewirtschaftungskonzept so beschlossen wird, dass dann trotzdem die Aufgabe nicht getan ist, den fließenden Verkehr in der Willy-Brandt-Straße, und zwar für alle VerkehrsteilnehmerInnen entsprechend zu gewährleisten. Jetzt habe ich noch eine Frage an die Verwaltung: Wie gehen wir jetzt mit dem Volt-Antrag um? Weil ich habe jetzt verstanden, wir finden das alle sehr sympathisch, wenn wir das machen. Aber am Ende muss das ja sowieso einer der Betreiber beantragen und da ist die Verwaltung entsprechend offen, wenn das passiert. Für mich klingt das so, als ist dieser Antrag bei aller Sympathie gegenstandslos.

#### **Herr Dr. Vogt**

Herzlichen Dank. Ich denke, dass Herr Schültke dazu was sagen möchte. Bitte schön.

#### **Herr Schültke**

Die letzte Frage mit Ja beantwortet. Ich habe erklärt, die Betreiber stellen einen Antrag, wenn sie die Nachfrage erwarten. Und wenn der Antrag kommt, kommt er. Und dann wird er in der Regel sehr zeitnah und meistens auch im gegenseitigen Einvernehmen beschieden. Also, von daher würde ich das so bezeichnen wollen, dass der Antrag gegenstandslos ist.

Die andere Frage, Willy-Brandt-Straße: Ich habe vorhin bewusst genickt, weil wir sehr wohl auch mit den Kollegen der Unteren Verkehrsbehörde immer wieder auch die Anpassungen der Verkehrsströme, des Verkehrsverhaltens beobachten. Und wir hatten ja durch tatsächlich auch die Baustellen in der Merseburger Straße, Böllberger Weg usw. hatten wir ja lange Zeit auf Verkehrsverlagerungen zu beobachten. Sie erinnern sich beispielsweise an die Fußgängerampel am Rannischen Platz und auch Verkehrsmengenzunahmen in der Willy-Brandt-Straße. Und das hat sich jetzt wieder angepasst, ein Stück weit. Und da werden wir auch nicht einfach den Zustand, Status Quo auf alle Zeit nur so dastehen lassen. Um das mal ganz neutral auszudrücken.

**Herr Dr. Vogt**

Gut, herzlichen Dank. Frau Dr. Wünscher möchte noch was sagen.

**Frau Dr. Wünscher**

Ja, ich möchte jetzt doch auch nochmal was, also Herr Vorsitzender, Herr Rebenstorf, zu den Carsharing-Stationen sagen. Also, ich bin ja eigentlich, nicht nur eigentlich, ich bin dafür, dass es diese Stationen gibt. Aber auch da ist Angebot und Nachfrage. Und Frau Kreutzfeldt, Sie haben gerade gesagt, wenn es viele Stationen gibt, dann wird sich auch die Nachfrage steigern. Ich glaube, es ist umgekehrt. Und diese Carsharing-Unternehmer sind ja auch Unternehmer. Und die wollen ja sozusagen nicht, sozusagen einfach ins Blaue hinein, dort ihre Stationen errichten, oder so. Und deshalb möchte ich wirklich nochmal wissen, wie groß ist denn die Nachfrage nach Carsharing in diesem Viertel? Ich weiß nicht, ob man das feststellen kann, oder ob es da Untersuchungen dazu gibt. Aber das wäre für mich schon nochmal ganz maßgeblich, auch jetzt, was dieses Konzept angeht. Denn, also ich meine, alle Carsharing-Stationen oder so, das bedeutet ja auch, wenn es nicht genug Nachfrage dafür gibt, werden dort Plätze weggenommen für Menschen, die sonst sozusagen frei ihr Auto dort hinstellen konnten oder nicht. Also, wenn es denn einen Platz gegeben hätte. Aber das möchte ich gerne wissen. Wie hoch ist denn die Nachfrage nach diesen Carsharing-Angeboten? Gerade vor dem Hintergrund, dass jetzt noch zusätzliche, sozusagen feste Carsharing-Stationen gefordert werden.

**Herr Dr. Vogt**

Vielen Dank, Frau Dr. Wünscher. Ich würde zuerst der Verwaltung das Wort geben. Und dann hat noch Herr Feigl einen Hinweis. Danke schön.

**Herr Schültke**

Es ist zwar nicht direkt in diesem Quartier, aber relativ naheliegend und ich beobachte das quasi täglich, weil ich dort wohne, im Quartier, genannt Hirschquartier. Zwischen Karl-Meseberg-Straße und Heinrich-Schütz-Straße ist in den letzten Jahren ein neues Wohnquartier entstanden, mit gut 100 Wohneinheiten. Und dort wurden vier Carsharing-Stellplätze, zwei im Übrigen elektrisch mit Ladestationen versorgt, eingerichtet, und die sind permanent genutzt. Für 120 zusätzliche Wohneinheiten, nur als Beispiel, in ähnlich strukturierter, hochverdichteter Situation. Das hilft vielleicht.

**Herr Dr. Vogt**

Herr Feigl nochmal.

**Herr Feigl**

Das ist wie immer, wenn ein Angebot da ist und vor der Haustür ist, dann überlegt man doch mal, ach, das Auto, vielleicht ist auch ein Transporter dabei, den brauche ich mal, um irgendwo hinzufahren, mal was Größeres abzuholen oder so. Wenn ich das ständig vor dem Auge habe, dann ist sozusagen die Akzeptanz natürlich schneller, größer, da auch mal zuzugreifen und aus der Erfahrung heraus dann vielleicht zu sagen, okay, wenn ich ständig diese Gelegenheit habe, so wie andere, ständig die Straßenbahn vor der Haustür haben, dass man seine Mobilität dann doch Schritt für Schritt verändert. Das wird nicht schlagartig passieren, aber dieses Angebot, was da ist, animiert dann durchaus, es hin und wieder einmal zu benutzen.

Und ich bin nicht nur überzeugt, sondern das ist auch nachweisbar, dass es funktioniert, dass es dann auch mehr genutzt wird. Wenn es nicht da ist, wenn ich es nicht vor Augen habe, dann ist die Überlegung nicht so schnell, dann muss ich mich informieren, wo könnte ich denn eventuell jetzt das nächste, und das ist dann drei Kilometer weg und dann eher nicht. Aber wenn ich es vor der Haustür habe, nutze ich es auch schneller.

**Herr Dr. Vogt**

Ich würde dann nochmal an alle appellieren, dass wir dann bald zur Abstimmung kommen können. Ich würde Herrn Kehr wieder nochmal bitten, dann das Wort für die FDP-Fraktion zu erheben.

**Herr Kehr wieder**

Ja, ich halte mich aufgrund Ihres bösen Blickes sehr kurz. Ja, Herr Feigl, also, wir reden ja hier wirklich nicht über irgendwie aufdoktriertes Carsharing oder weiß ich was. Die Carsharing-Anbieter haben jederzeit die Möglichkeit, sich an die Verwaltung zu wenden und zu sagen, wir haben die Nachfrage, wir brauchen mehr Stellplätze und so wie ich es verstanden habe, ist die Verwaltung da auch sehr offen. Die Carsharing-Anbieter sind Unternehmer. Und wenn die da zwei Autos mehr zur Verfügung stellen auf ihren Stellplätzen, dann werden die das garantiert machen, wenn sie sehen, dass es sich lohnt. Wenn es sich nicht lohnt, werden sie auch nicht anfragen. Das hat nichts damit zu tun, dass: Das Angebot schafft die Nachfrage. Die Unternehmer werden schon sicherlich so schlau sein, wenn die Nachfrage nach zwei mehr Autos da ist, diese da auch hinzustellen, gerade wenn sie die Genehmigung erlassen können, weil es sind Unternehmer, die wollen Gewinn machen. Also, wir verhindern hier nichts darüber, wenn wir diesen Antrag ablehnen, der laut Verwaltung, nicht böse gemeint, gegenstandslos ist. Von daher, ich sehe da echt keine Diskussionsgrundlage.

**Herr Dr. Vogt**

Okay, vielen herzlichen Dank, Herr Kehr wieder. Ich würde jetzt vorschlagen, wir kommen jetzt zur Abstimmung: Und zwar haben wir folgende Reihenfolge. Zuerst ist der Änderungsantrag der CDU-Fraktion zum Parkraumkonzept Johannesviertel und dann der Änderungsantrag der Fraktion Volt/MitBürger und dann im Allgemeinen auch die Abstimmung, die oben steht. Ich möchte für den Sachkundigen Einwohner anfangen. Also, Änderungsantrag der CDU-Fraktion, sachkundige Einwohner. Ja? Enthaltung? Und, Nein? Gut, dann haben wir vier Nein-Stimmen und eine Ja-Stimme. Kommen wir jetzt zu der Abstimmung der Stadträte: mit Ja? Mit, Nein? Entschuldigung? Somit ist der Antrag der CDU zugestimmt. Vielen herzlichen Dank.

Gut, kommen wir jetzt zur Abstimmung des Änderungsantrags von Fraktion Volt und Mitbürger, genau, weil sie sich gegenseitig nicht ausschließen. Und darum werden beide logischerweise abgestimmt. Bitte entschuldigen Sie. Gut, dann kommen wir jetzt zum sachkundigen Einwohner. Antrag Volt/Mitbürger. Wer ist dafür? Mit Ja, bitte. Das sind zwei. Dann haben wir die Enthaltung? Das sind ebenfalls zwei. Und dann, Nein? Da stelle ich fest, einmal die Frau Hünert. So, die Stadträte, jetzt bitte mit Ja zum Änderungsantrag Volt/Mitbürger. Das ist dreimal der Fall. Dann haben wir die Enthaltung? Und dann haben wir, Nein? Dem ist dann nicht zugestimmt worden von der Mehrheit der Stadträte in diesem Ausschuss.

Genau, jetzt stimmen wir über die geänderte Beschlussvorlage ab, im Allgemeinen. Das heißt, das sind dann wieder, also genauer gesagt, Punkt 6.1. Das sind die sachkundigen Einwohner, bitte mit Ja zuerst. Das sind wieder drei, dann haben wir die Enthaltung, bitte. Eine Enthaltung und dann haben wir die Nein, bitte. Gut, dann ist die Empfehlung für die Stadträte ja schon mal da. Und jetzt haben wir die Stadträte, das allgemeine Parkraumgesetz, die Änderung für das Johannesviertel, bitte mit Ja. Das heißt, fünfmal. Enthaltung? Und dann haben wir Nein. Damit ist das mit Ja beschlossen, bei vier Nein-Stimmen und zwei Enthaltungen. Vielen herzlichen Dank.

*-Wortprotokoll Ende-*

**Abstimmungsergebnis SKE:** zugestimmt mit Änderungen

**Abstimmungsergebnis SR:** zugestimmt mit Änderungen

**Beschlussempfehlung:**

Der Stadtrat beschließt das veränderte Parkraumkonzept Johannesviertel (vormals Parkraumkonzept Johannes-/Riebeckviertel) **ohne den Wegfall von Stellplätzen.**

zu 6.1.1 **Änderungsantrag der Fraktion Volt / MitBürger zur Beschlussvorlage „Parkraumkonzept Johannesviertel“ (VII/2023/06103)**  
Vorlage: VIII/2024/00301

---

**Abstimmungsergebnis SKE:** mehrheitlich abgelehnt

**Abstimmungsergebnis SR:** mehrheitlich abgelehnt

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat beschließt das veränderte Parkraumkonzept Johannesviertel (vormals Parkraumkonzept Johannes-/Riebeckviertel).
2. **Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Schaffung von mindestens vier zusätzlichen stationsgebundenen Carsharing-Stellplätzen an zwei Standorten im Plangebiet des Parkraumkonzepts Johannesviertel innerhalb von einem Jahr vorzusehen.**

zu 6.1.2 **Änderungsantrag der CDU-Fraktion zum Parkraumkonzept Johannesviertel (VII/2023/06103)**  
Vorlage: VIII/2024/00302

---

**Abstimmungsergebnis SKE:** mehrheitlich abgelehnt

**Abstimmungsergebnis SR:** mehrheitlich zugestimmt

**Beschlussempfehlung:**

Der Stadtrat beschließt das veränderte Parkraumkonzept Johannesviertel (vormals Parkraumkonzept Johannes-/Riebeckviertel) **ohne den Wegfall von Stellplätzen.**

**zu 6.2 Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in Halle (Saale)**  
**Vorlage: VII/2024/07199**

---

**zu 6.2.1 Änderungsantrag der Fraktion FDP/FREIE WÄHLER zur Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in Halle (Saale) - Vorlagen-Nummer: VII/2024/07199**  
**Vorlage: VIII/2024/00297**

---

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

**Herr Rebenstorf**

Meine sehr geehrten Damen und Herren. Wir legen Ihnen die Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung der Stadt Halle (Saale) vor. Hintergrund ist der, wir haben festgestellt, dass in den letzten zehn Jahren insbesondere, und Gott sei Dank muss man sagen, die Innenstadt sich sehr, sehr gut entwickelt. Die letzten unsanierten Häuser werden saniert. Da sind viele jetzt dabei, die endlich wieder ein ordentliches Ansehen bekommen. Gleichzeitig haben wir aber auch noch große Brachflächen im Innenstadtbereich. Es ist nicht viel, für eine relativ dicht bebaute Stadt wie Halle ist das überschaubar. Aber diese Flächen können nur mit einem B-Plan zum Planungsrecht geführt werden. Und da spielt es sehr viel eine Rolle am Ende. Das Wohnen muss möglich sein. Der Verkehr, die Mobilität muss ermöglicht sein. Freiflächenbezug, Nutzungsdurchmischung und, und, und. Und die soziale Frage, ja, meine Damen und Herren, auch die soziale Frage spielt eine sehr, sehr wichtige Rolle. Wer mit uns am Runden Tisch Wohnen teilgenommen hat, weiß um die Segregationserscheinungen in unserer Stadt. Er weiß, dass wir an einigen Stellen noch nachbessern müssen. Und vor diesem Hintergrund haben wir diese Richtlinie auf den Weg gebracht. Ich würde jetzt an Herrn Schröter, den Fachbereichsleiter, abgeben, dass er im Detail dazu dann ausführt. Vielen Dank.

**Herr Dr. Vogt**

Vielen herzlichen Dank, bitte, Herr Schröter, bitte.

**Herr Schröter**

Ja, Herr Rebenstorf, vielen Dank. Zur Einführung in die Vorlage möchte ich auch nochmal die Ausführungen von Herrn Rebenstorf wie folgt ergänzen: Wir beabsichtigen, diese Richtlinie auf den Weg zu bringen, um verschiedene Ziele zu verfolgen. Zum einen gehört es dazu, dass wir über diese Richtlinie den Anteil am öffentlich geförderten Wohnungsbau, sprich Sozialwohnungen, erhöhen möchten. Es ist wichtig, über diese Richtlinie eine Transparenz auch für Investoren abzubilden, auch für uns als Verwaltung und für Sie als Stadtrat. Und es ist darüber hinaus wichtig, über diese Richtlinie eben auch verbindliche Regelungen zu treffen, um eben auch dem Gleichbehandlungsgrundsatz an dieser Stelle gerecht zu werden.

Ein weiterer Aspekt, der inhaltlich eine sehr große Rolle spielt, das ist das Prinzip der Angemessenheit, was zu wahren ist. Denn wenn wir sozialen Wohnraum beispielsweise fordern oder auch darüber hinausgehend Beteiligung an sozialer Infrastruktur, da ist natürlich auch das Prinzip der Angemessenheit zu berücksichtigen. Und das ist auch ein wesentlicher Bestandteil und Inhalt dieser Richtlinie und dieser Regelung. Und es geht natürlich auch darum, auf allen Seiten über diese allgemeine Transparenz auch frühzeitig Sicherheit zu schaffen, welche Kosten im Zusammenhang mit Baulandentwicklungen zu erwarten sind und damit eben auch einem Investor Planungssicherheit zu geben, um grundsätzlich nicht das Ziel einer Gesamtentwicklung und dann auch infolge Verwirklichung einer Wohnbauentwicklung zu gefährden.

Sie kennen alle das wohnungspolitische Konzept, das haben wir im Jahr 2018 diskutiert und beschlossen. Im Rahmen des wohnungspolitischen Konzeptes war das Thema sozialer Wohnraum bzw. preisgünstiger Wohnraum, preisgedämpfte Mieten natürlich auch ein Aspekt und ein Punkt, den wir dort behandelt haben. In diesem wohnungspolitischen Konzept konnte man zum damaligen Zeitpunkt jedoch keine verbindliche Regelung treffen, dass ein Mindestanteil an gefördertem und mietpreisgebundenem Wohnraum tatsächlich im Rahmen von Bauleitplanungen zu erbringen ist. Das heißt, es war ausschließlich auf dem Wege der Verhandlungslösung mit dem jeweiligen Investor in jedem Einzelfall zu verhandeln und in den meisten Fällen auch tatsächlich leider erfolglos, weil eben das harte Instrument und das Schwert fehlte, an der Stelle eine verbindliche Bereitstellung des entsprechenden Wohnungsanteils einzufordern.

Das Ganze ging auf einen wesentlichen Aspekt zurück, dass es eben zum damaligen Zeitpunkt in Sachsen-Anhalt kein Förderprogramm für den sozialen Mietwohnungsbau gab. Dieses Förderprogramm wurde dann im Jahr 2021 in Sachsen-Anhalt eingeführt und damit bestand dann eben auch die Möglichkeit, aus dieser, sage ich mal, losen Verhandlungsposition heraus, einzelne Verpflichtungen aufzuerlegen. Und das kennen Sie aus der Vergangenheit und den Beschlüssen im Zusammenhang mit verschiedenen Bebauungsplänen. Zum einen ist das der Bebauungsplan Tuchrähmen. Da gab es eine entsprechende Festlegung und es war ein weiterer Bebauungsplan, in dem Fall der Bebauungsplan Saalegärten, wo wir erstmals aber auch, sage ich mal, im Rahmen von der politischen Diskussion, die wir im Zusammenhang dieser Bebauungspläne hatten, erstmals Festlegungen treffen konnten für einen Anteil für sozialen Wohnraum.

Im Jahr 2023 als eine Folge der Diskussion im Rahmen des Runden Tisches Wohnen gab es einen Stadtratsbeschluss. In diesem Stadtratsbeschluss galt es, eine Richtlinie zum sozialen Wohnungsbau in Bebauungsplänen zu erarbeiten. Dieser Herausforderung hat sich die Verwaltung gestellt. Wir haben die entsprechende Richtlinie erarbeitet. Wir haben auch immer zu verschiedenen Zeitpunkten über den Erarbeitungsstand und die Herausforderungen dorthin informiert, sowohl im Runden Tisch Wohnen, als auch gegebenenfalls darüber hinaus in Informationsveranstaltungen.

Jetzt ist es so weit. Wir haben unsere Richtlinie, die Ihnen heute hiermit vorliegt und der wesentliche Aspekt, der uns heute beschäftigt, das ist natürlich auch die Anwendung und Umsetzung dieser Richtlinie in die Praxis und da bedarf es auch einer entsprechenden Wohnungsförderkulisse, wie wir sie 2021 erstmals hatten, dass diese eben auch von Land in der Zukunft sofort und weitergeführt wird.

Als Übersicht nochmal die entsprechenden Bauleitplanverfahren. Die beiden Bauleitplanverfahren, die ich Ihnen im Vorfeld jetzt genannt hatte, das sind hier die beiden blau markierten, die jetzt aktuell zur Diskussion stehen. Das sind jedenfalls unmittelbar im Bereich der Innenstadt liegend, einmal die Brauhausstraße. Da ist die aktuelle verhandelte Quote 20 Prozent für den Anteil der sozialen Wohnungsförderung und die Charlottenstraße, hier ist die aktuelle Quote, die verhandelt wurde, 16 Prozent. Das sind Vorhaben, die sind gerade aktuell, die sind Ihnen präsent. Und dann haben wir aber noch zwei weitere hier rot markierte Gebiete. Das ist einmal, sagen wir mal, der gesamte Planungsumgriff im Thüringer Bahnhof, Sprichwort Planwerk Dialog / Urbane Innenstadt, was einen eigentlichen Nukleus davon ausbildet und das Ganze natürlich auch ergänzt um die Liebenauer Straße.

Allein an diesen Flächenverhältnissen erkennen Sie, dass die Bebauungspläne, die uns demnächst eben entweder schon erreicht haben in der Offenlage, aber allesamt, die dort jetzt rot markiert sind, eben noch nicht zur Abhebung und zur Satzung in den nächsten Jahren, beziehungsweise vielleicht auch im nächsten Jahrzehnt, werden sie alle irgendwann erreichen. Und ich glaube, es ist wichtig, dass man diese Qualifizierung an der Stelle auch nochmal verinnerlicht, dass eben die Regelung unserer Vorlage im Wesentlichen in diesen Bereichen wirken wird.

Hier auch nochmal zusammengefasst: Was sind die wesentlichen Regelungen? Wir beabsichtigen, eine Zielquote von 20 Prozent vorzugeben. Diese 20 Prozent muss man natürlich auch irgendwo im Kontext, sage ich mal, anderer Städte und anderer Regionen in der Republik betrachten. Da bewegen wir uns, was diese Quote als Zielvorgabe für den Anteil betrifft, im Mittelfeld. Ein weiterer Aspekt, der bei den 20 Prozent natürlich zu berücksichtigen ist, inwiefern sind wir überhaupt in der Lage unter Wahrung der Angemessenheit diesen Anteil einzufordern. Und aus der Berücksichtigung dieser beiden Aspekte hat sich eben auch diese Festlegung als Zielquote auf 20 Prozent ergeben.

Was ist relevant? Was ist wichtig? Zum einen erfolgen die Regelungen innerhalb des Bebauungsplans. Aber damit sie auch tatsächlich Wirkung entfalten können, sind Regelungen innerhalb des dazugehörigen städtebaulichen Vertrags anzuwenden und zu treffen. Und auch nochmal ein wesentlicher Hinweis, Sie haben es an der Karte gesehen, wo, sage ich mal, gilt diese Richtlinie? Diese Richtlinie gilt innerhalb von Bebauungsplänen in der Innenstadt bzw. innenstadtnahen Entwicklungen, die wir aktuell betreiben. Sie gilt explizit nicht in Bereichen, wo Großwohnraumsiedlungen sind. Da haben wir bereits einen sehr hohen Anteil am preisgünstigen Wohnraum. Deswegen eben die Konzentration auf Innenstadt und innenstadtnahe Bereiche zum jetzigen Zeitpunkt, um eben auch dort insbesondere preiswerten Wohnraum zu schaffen für breite Teile der Bevölkerung mit niedrigem bzw. mittlerem Einkommen und eben auch, um den wirklich massiven Effekten der Segregation an der Stelle entgegenwirken zu können. Auch am Rande die Information: Einfamilienhausgebiete, Doppelhäuser, Reihenhaushäuser etc. pp., die sind vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen.

Hier ist nochmal für Sie zusammengefasst dargestellt, eben diese zwei Komponenten: Bebauungsplan plus städtebaulicher Vertrag. Das Thema der Angemessenheitsprüfung ist tatsächlich nicht trivial, da es eben im Wesentlichen dann auch rechtlich überprüft werden kann, damit wir hier auf Seiten der Verwaltung uns auch, sage ich mal, sicher anziehen und tatsächlich auch geltendes Recht an der Stelle berücksichtigen und beachten, waren wir hier auch auf die Beauftragung eines externen Unternehmens angewiesen. Die entsprechenden Unterlagen und Berechnungsmodelle sind gemeinsam mit dem Unternehmen entwickelt worden und jetzt liegt uns ein Tool vor, welches wir bezugnehmend auf die einzelnen Entwicklungen, die wir haben zur Angemessenheitsprüfung verwenden können und die Angemessenheitsprüfung hat in jedem Einzelfall zu erfolgen. Also es ist quasi eine Formel, ein Berechnungs-Tool, was wir haben und in jedem einzelnen Bauvorhaben bzw. in jeder einzelnen Entwicklung muss die entsprechende Prüfung erfolgen. Zur Wahrheit gehört auch, dass die aktuellen Rahmenbedingungen aktuell nach wie vor, aber bereits auch seit einem Prozess, der seit zwei Jahren läuft, natürlich äußerst herausfordernd sind, was die tatsächliche Umsetzung und Entwicklung von Neubaubedingungen betrifft. Das heißt, Sie wissen das alle, die Wirtschaftlichkeit von Bauvorhaben, die steht sehr auf dem Prüfstand, die Bauposten haben sich erhöht. Aktuell haben wir eine Seitwärtsbewegung mit einer Tendenz, dass es auch punktuell wieder grundsätzlich ist, aber in den letzten Jahren eine entsprechende massive Baukostensteigerung zu verzeichnen gewesen. Ebenfalls hat sich verändert das Zinsniveau.

Eine zweite weitere Herausforderung, die wir aktuell haben, dass eben aufgrund der Förderkulisse, die 2021 vom Land eingeführt worden ist, aktuell derzeit von der Investitionsbank keine neuen Anträge für die entsprechenden Förderungen angenommen werden. Und auch unser Informationsstand nach Diskussion mit dem Ministerium ist, dass die Mietwohnungsbaurichtlinie nicht in der Form voraussichtlich fortgeführt werden soll, wie es bisher der Fall war. Was ja die wesentliche Grundlage und Voraussetzung für die tatsächliche Anwendung und Umsetzung des Modells ist. Diesbezüglich sind wir im Austausch, zum einen mit dem Ministerium, zum anderen mit entsprechenden Parteien, die sich dort einsetzen. Aber haben auch hier die Allianz mit Magdeburg gesucht, da dort ähnliche Herausforderungen und ähnliche Probleme bestehen und auch vonseiten der Landeshauptstadt dort der Bedarf erkannt wird, das Förderprogramm entsprechend den gemeinsam formulierten Vorstellungen anzupassen. Und haben uns diesbezüglich an das Land gewandt, um eben unserer Forderung und unseren Notwendigkeiten, die wir hier sehen, Nachdruck zu verleihen. Denn nur wenn die Förderrichtlinie entsprechend fortgeführt wird, wie wir sie aus dem Jahr 2021 kennen und ist zu keiner weiteren, sage ich mal, ich will nicht sagen Destabilisierung der Baupreise, aber eben tatsächlich müssen sich die Baupreise auch in einer Finanzierungsrahmenbedingung in einem angemessenen Maß sich wieder einstellen. Erst wenn all diese Voraussetzungen vorliegen, haben wir die Angemessenheit und können eben dann über den städtebaulichen Vertrag tatsächlich zu dieser verpflichtenden Regelung kommen. Das soweit grob zusammengefasst die wesentlichen Inhalte und Regelungen. Für Rückfragen dazu stehen wir Ihnen hier gemeinsam auch mit der Frau Diemer, die das im Wesentlichen auch entwickelt und begleitet hat innerhalb der Verwaltung zur Verfügung.

**Herr Dr. Vogt**

Vielen Dank, Herr Schröter, für die ausfüllenden Erklärungen. Herr Nistripke möchte das Wort haben. Bitte, Herr Nistripke.

**Herr Nistripke**

So, das Erste, ich kenne die Aussage aus der Verwaltung, dass ein Wohnungsmangel in Halle nicht generell vorhanden ist. Da wäre die Frage, ob es notwendig ist. Das Zweite ist, Herr Schröter hatte ganz am Anfang von einem scharfen Schwert gesprochen. Und dann haben Sie auch noch die Probleme genannt mit Förderung und der Krise im Wohnungsbau. Man könnte also annehmen, dass solche Maßnahmen aus Investorensicht zu einem Rückgang der Bautätigkeit führen. Das wäre ja kontraproduktiv.

**Herr Dr. Vogt**

Herr Rebenstorf hat schon geäußert, dass er anfangen möchte. Bitteschön, Herr Rebenstorf.

**Herr Rebenstorf**

Genau, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, Herr Schröter und ich schauen jetzt mal, ob wir die Frage vielleicht gemeinsam beantworten können. Ja, es ist richtig, Herr Nistripke, es stehen viele Wohnungen in dieser Stadt leer. Aber es sind dann nicht immer die richtigen Wohnungen, insbesondere wenn es um den Plattenbaubestand in den Großwohnsiedlungen geht. Ich habe das mehrfach ausgeführt. Wenn es dort Wohnungen gibt, die leer stehen, sind es meistens die, die auf dem freien Markt nicht mehr vermittelbar sind, weil sie falschen Grundrisstypen haben, weil sie nicht individuell genug gestaltet sind oder weil sie auch nicht im Innenstadtbereich liegen. Wir haben im Innenstadtbereich noch Flächen, die im Privatbesitz sind. Und wie gesagt, man muss noch mal trennen in B-Plan-Gebiete und in Gebäude oder Grundstücke, die nach § 34 Baugesetzbuch zu bewerten sind. Bei § 34 haben wir zu genehmigen, wenn dort nichts dem entgegensteht. Damit ist dann am Ende die Vermarktung das persönliche Risiko des einzelnen Bauherren an der Stelle.

Wir haben den Bedarf für einen hochwertigen Wohnraum. Wir reden nicht über Luxus in Halle, sehr selten in Ostdeutschland. Das ist wirklich sehr homöopathisch, wenn da jemand sich eine Luxusvilla bauen will. Aber wir haben den Bedarf für Wohnraum, so wie wir ihn in den letzten Jahren im Bereich Tuchrähmen auf den Weg gebracht haben, im Charlottenviertel oder sonst wo im Innenstadtbereich. Da sind kleine Wohnungen barrierefrei für ältere Menschen, aber gerade auch große Wohnungen, 4-Zimmer, 5-Zimmer, die Familienwohnungen. Und wenn wir schon ein begrenztes Stadtgebiet haben, sollten wir auch die Flächen nutzen, die wir im Innenstadtbereich haben. In vielen Fällen können wir auch, und das ist auch wichtig noch zu wissen, eine Stadtreparatur durchzuführen. Und da gehört Tuchrähmen, denke ich, ganz oben mit drauf. Sowohl was die Altbausubstanz dort anbelangt, als auch die Wiederherstellung der Blockrandbebauung. Also, es bleibt weiterhin interessant, welche Flächen da demnächst noch zu entwickeln sind. Dass nicht immer alle gleichzeitig kommen, finde ich persönlich auch nicht weiter schlimm. Wichtig ist, dass wir, das ist ja unsere Aufgabe, muss man nochmal trennen, unsere Aufgabe hier ist, das Planungsrecht zu schaffen. Wir bauen nicht als Stadt, das machen private Investoren. Und das obliegt dann auch deren Risiko.

Und die anderen Risiken hat ja Herr Schröter schon mit angeschnitten. Wenn es um die Förderung geht, muss man vielleicht auch nochmal bedenken, wir sind nicht München, Hamburg oder Berlin, die diese extremen Übererscheinungen haben, denen auf gut Deutsch regelrechte die Bude eingerannt wird. Wir sind aber auch nicht der ländliche Raum, dem die Einwohner massenweise verloren gegangen sind. Halle hat so eine Sandwich-Position zwischen Fluktuationen mit dem Umland, aber auch den Bedarf in der Innenstadt, weiterhin die soziale Balance zu wahren und deswegen diese Vorlage. Auch wenn sie in der Umsetzung und in der Durchführung dann später nicht einfacher werden wird, aufgrund der Aktivitäten auf Landesebene.

**Frau Dr. Vogt**

Gut. Dann Frau Dr. Wünscher, bitte.

**Frau Dr. Wünscher**

Ja, Herr Vorsitzender, Herr Rebenstorf, also, prinzipiell ist das ja eine begrüßenswerte Vorlage. Aber aus den vergangenen Jahren wissen wir ja, dass wann immer hier sozusagen gebaut werden sollte in der Stadt, wenn dann überhaupt gebaut wurde in der Stadt, dass wir sozusagen ja dann in den Gesprächen hier mit dem Investor sozusagen ihm immer schon diese Zusage abgerungen haben, einen bestimmten Prozentsatz an diesem Wohnraum zu schaffen, der jetzt in dieser Vorlage sozusagen verstetigt werden soll. Aber wir wissen alle, dass im Moment so gut wie überhaupt nicht gebaut wird. Und wenn man sich auch die einzelnen Förderprogramme anguckt, da wird überall gesagt, dass diese Fördertöpfe leer sind. Wenn ich dann so wie ich diese Vorlage gelesen habe, sind da ja hohe bürokratische Dinge zu erledigen, um dann überhaupt sozusagen, wenn überhaupt in diese Förderung zu kommen. Und ich weiß nicht, ob wir damit sozusagen einen Anreiz schaffen, in dieser Stadt also a) überhaupt zu bauen und b) dann sozusagen auch noch sozialen Wohnraum zu schaffen. Also, das erschließt sich mir aus dieser Vorlage nicht so wünschenswert, wie das wäre. Das will ich überhaupt nicht abstreiten. Aber das, was dort alles getan werden muss, um dann sozusagen diese Fördermittel zu erreichen, und das vor dem Hintergrund, dass die Fördermitteltöpfe leer sind. Und wenn sie jemals mal wieder gefüllt sein werden, das wissen wir auch nicht.

Also, wir sollen jetzt hier sozusagen einen Vorratsbeschluss schaffen, wann wieder sozusagen solche Fördermittel zur Verfügung stehen, dann können Investoren sich sozusagen darum bewerben, diese Fördermittel zu kriegen. Dann gibt es alle möglichen anderen Regelungen. Wenn man das so nicht hinkriegen kann, kann man auch einen Spielplatz bauen oder sich am Spielplatz beteiligen und ähnliches oder so. Aber ich denke mal, das sind zusätzliche Auflagen jetzt für Investoren, die sowieso nicht Schlange stehen. Und mir erschließt sich das nicht. Und wie gesagt, alles, was nach Paragraf 34 gebaut wird, fällt sowieso raus. Also, dann sind das sowieso nur die größeren Investitionsvorhaben. Und die haben wir hier sowieso. Und den haben wir in den letzten Jahren, sage ich mal, geradezu abgerungen. Das können ja sicher alle bestätigen, dass sie sozusagen so und so viel Prozent, also sozusagen des zu schaffenden Wohnraumes, sozusagen dann sozialgerecht gestalten. Und deshalb, denke ich mal, ist das löblich, wenn man sowas auflegt, so ein Programm, aber es scheint mir nicht umsetzbar wegen fehlender Fördermittel. Das ist mein Punkt. Und es beinhaltet zusätzliche hohe bürokratische Auflagen für die Investoren. Und ob das in dieser Zeit der richtige Ansatz ist, das wage ich zu bezweifeln.

#### **Herr Dr. Vogt**

Gut, vielen herzlichen Dank, Frau Dr. Wünschler, für Ihre ausführlichen Darstellungen. Ich glaube, die Verweisung möchte erstmal, meine ich auch, das wollte ich gerade sagen, Herr Rebenstorf. Ich hatte jetzt erstmal Herr Vierkant auf der Liste.

#### **Herr Vierkant**

Danke schön. Ja, der Antrag, also, die Vorlage basiert ja auf einem Antrag der Grünen aus der letzten Legislatur. Und es ist ja im Endeffekt die Mietpreisbremse, kennen wir aus Berlin, das ist ja im Endeffekt die Mietpreisbremse in Grün. Und dass auch die Mietpreisbremse nicht funktioniert hat, weil sie Investoren verhindert, weil sie Investoren das Bauen noch unattraktiver macht, hat man, glaube ich, gelernt. Auch das müssen wir hier mit bedenken. Insofern, die Frage, wir haben, Herr Rebenstorf sagt es, wir haben freistehenden Wohnraum, aber nicht in der Innenstadt. Und das ist auch gerade ein Punkt, wir reden ja immer wieder von Segregation in der Stadt, von entkoppelten Vierteln, die einfach vor sich hinleben, weil sich keiner darum kümmert, weil keiner dorthin ziehen möchte. Aber gleichzeitig fördern wir hier das subventionierte Wohnen in der Innenstadt, damit bloß keiner in die abgehängten Außenbezirke zieht. Ich glaube, das ist jetzt auch nicht im Sinne dessen, dass wir uns gegen Segregation stellen. Unsere Fraktion hat damals den Grünen-Antrag abgelehnt. Wir werden diese Vorlage der Verwaltung auch ablehnen. Wir sind natürlich trotzdem offen für die Debatte.

#### **Herr Dr. Vogt**

Okay, herzlichen Dank. Bitte entschuldigen Sie, Herr Kehrwieder. Sie hatten sich vorher gemeldet. Ich hatte hier einen Fehler in der Liste gemacht. Bitte schön, Herr Kehrwieder.

#### **Herr Kehrwieder**

Ja, kein Problem. Ich würde mal unseren Änderungsantrag einbringen. Genau, also, wir haben es ja schon jetzt mehrmals gehört. Explosion der Baupreise und der Bauzinsen. Ich glaube, die goldenen Zeiten des Baugewerbes liegen erst mal hinter uns. Und deshalb, Herr Schröter sprach von einem scharfen Schwert. Ich glaube, mit dem Änderungsantrag kriegen wir es ein bisschen stumpfer und schrecken gewisse Investoren nicht ab. Sie sprechen ja in Punkt 3.4 von weiteren städtebaulichen Verpflichtungen. Wir stellen uns auch gar nicht gegen sozialgerechtes Bauen. Wir stellen uns auch überhaupt nicht gegen die 20-prozentige Quote von Sozialwohnungen. Wogegen wir uns stellen, ist es, die weitere Verpflichtung zum anteiligen Sozialwohnungsbau mit städtebaulichen Maßnahmen noch weiterhin zu unterlegen.

Ich glaube, es tut der Stadt nicht gut, in einer aktuellen Situation des Baugewerbes weitere bürokratische Hürden bzw. bauliche Maßnahmen in etwas einzubauen. Beziehungsweise Investoren noch weiterhin daran zu beteiligen, städtebauliche Maßnahmen umzusetzen. Ich glaube, Investoren haben es zum Ziel, wenn sie Wohnungsbau betreiben, Wohnungen zu bauen. Sie noch an weitere Projekte hinein zu verpflichten, nachdem man sie schon in den sozialen Wohnungsbau anteilig mit einbezieht, ist, glaube ich, nicht ganz der Sache. Gerade auch vor dem Hintergrund, dass wir steigende Baukosten haben und natürlich die übergeordnete Bürokratie, die, wie Sie ja sicherlich kennen, aus Brüssel kommt, aus dem Bund kommt, aber auch teilweise von uns selbst geschaffen wird. Von daher können wir hier das Baulandmodell etwas entschärfen und ich glaube, auch Halle weiterhin attraktiver für Investoren gestalten. Danke schön.

#### **Herr Dr. Vogt**

Vielen herzlichen Dank, Herr Kreuzfeld. Ich sehe gerade, dass Herr Rebenstorf, Herr Kehrwieder, meine ich. Entschuldigen Sie bitte. Herr Kehrwieder, ich danke Ihnen recht herzlich. Ich glaube, Herr Rebenstorf, möchte sofort dazu was sagen, bitteschön.

#### **Herr Rebenstorf**

Ja, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, eine Ergänzung, vielleicht auch Herr Kehrwieder, bei allem Verständnis auch für Ihre Position, aber, wenn ich jetzt den großen Bereich Thüringer Bahnhof nehme, darum geht es mir, sage ich hier klar und deutlich. Die Stadtrepaturen, denke ich, sind unstrittig, was wir hinterm Ritterhaus machen, was wir im Charlottenviertel machen und was wir in Mansfelder Straße gemacht haben. Der große Bereich am Thüringer Bahnhof ist nach jetzigem Stand formal eine Gewerbefläche und wir erhöhen den Bodenwert an der Stelle und das nicht zu knapp, indem wir dort auch Dichte und auch Höhe zulassen. Aber im Gegenzug schaffen wir auch Qualitäten für das gesamte Umfeld, egal ob das die Parkgestaltung ist, ob das die Aufwertung des öffentlichen Raums ist oder sonst was. Das ist ein wichtiges Trittsteinquartier, auch für das RAW-Gelände. Ich sehe beides, den Thüringer Bahnhof und das RAW-Gelände, immer ganz eng zusammen in der Entwicklung. Wohnen und arbeiten, kurze Wege, räumliche Nähe, Infrastruktur weiter ausbauen, egal, ob da Schule, Kindergarten, Spielplatz oder sonst was ist.

Und Sie, nicht wir, Sie wissen ja, Sie schaffen das Planungsrecht, wir bereiten es ja nur vor, erhöhen nicht gerade knapp den Bodenwert dieser Grundstücke an der Stelle. Und ich glaube, man darf auch ein kleines bisschen was davon abschöpfen, um das drumherum noch ordentlich zu gestalten. Wir ermöglichen denen einen Mehrwert und das nicht zu knapp. Das gebe ich mitzubedenken. Das ist das Wichtigste für dieses Projekt, was noch kommt jetzt.

#### **Herr Dr. Vogt**

Vielen herzlichen Dank, Herr Rebenstorf. Frau Dr. Kreuzfeld, möchte ich das Wort erteilen, und Herr Feigl ist schon auf der Liste. Vielen Dank.

#### **Frau Dr. Kreuzfeldt**

Ja, Dankeschön. Grundsätzlich freue ich mich, dass wir diesen Antrag jetzt haben und es ist nicht einfach, ja, wir haben den damals gestellt, gemeinsam mit anderen Fraktionen, aber das ist ja ein Antrag gewesen, der sich aus mehreren Jahren Arbeit am Runden Tisch Wohnen ergeben hat. Den haben wir nicht aus dem Blauen gestellt, sondern im Konsens mit der Stadtverwaltung, mit der Wohnungswirtschaft, mit dem Mieterbund und so weiter. Und daraus ist dieser Antrag entstanden, und ich bin froh, dass er jetzt so weit ist, dass er auch zustimmungsfähig ist. Wir hatten da einige rechtliche Hürden drin und jetzt geht das so. Natürlich ist es ein Vorratsbeschluss und natürlich ist im Moment die Situation der Bauwirtschaft nicht günstig.

Wir entscheiden ja jetzt, aber nicht für das nächste halbe Jahr, wir entscheiden für zehn Jahre im Voraus oder sowas. Und auch das mit der Beteiligung an Infrastrukturmaßnahmen ist ja nicht ein Muss, sondern es steht ausdrücklich drin in der Vorlage. Es kann auch so umgesetzt werden, wir können auch vereinbaren mit den Investoren, dass dort Infrastrukturmaßnahmen mitbefördert werden. Ich kann mir vorstellen, dass man das auf so einem Weg macht, ihr dürft eine Etage mehr draufbauen und dafür baut ihr den Spielplatz. Solche Modelle sind ja möglich und ich finde das gerechtfertigt, dass die Stadt sowas auch machen kann und sowas vereinbaren kann und hoffe wirklich, dass wir dieses Modell durchkriegen. Es wäre ein großer Schritt im Interesse der Entwicklung der Innenstadt und im Interesse der Entwicklung einer sozialgerechten Stadt. Und nun nochmal eine ganz kleine Spritze, die muss ich jetzt aber doch noch loswerden. Ich kann mich immer nur wundern, wie manche für kostenloses oder billiges Parken werben, aber wenn es um kostenloses Wohnen geht und um gute Infrastruktur, dann kommen die Ressentiments. Dankeschön.

### **Herr Dr. Vogt**

Aber kostenloses Wohnen stelle ich mir schwierig vor, zu finanzieren. Gut, ich habe hier auf der Liste Herr Dreher von der SPD, sachkundiger Einwohner und dann habe ich Herrn Feigl.

### **Herr Dreher**

Ich begrüße die Richtlinie auch außerordentlich. Sie ist gut und überfällig sicherlich. Ein Hinweis nur, um vielleicht ein bisschen die Schärfe daraus zu nehmen, die die Frau Dr. Wünschler daran sieht und Investorenabschreckung dort erkennt. Es ist ja tatsächlich so, dass nicht der Regelfall eintritt, wie er hier beschrieben wird, sondern über Jahre hinweg, weil die Fördertöpfe leer sind, die Alternativregelung. Es gibt ja hier zwei Beispiele, einmal mit Förderung, einmal ohne Förderung. Wir werden sicherlich langsam sicherlich diese Alternativregelung zum Regelfall machen müssen, weil die Fördertöpfe leer sind.

Das heißt doch auch dann, dass wir uns sicherlich dann auch ohne Fördermittel von dem Ziel 20 Prozent sicherlich nach unten bewegen, was ja den Investoren dann auch entgegenkommt. Ich will nur sagen, die 20 Prozent sind ja nicht in Zielhauen gemeißelt, sondern ja abhängig von der Angemessenheit. Und damit sinkt die Zielquote wahrscheinlich automatisch und nimmt auch hier ein bisschen die Schärfe raus, dass die Investoren abgeschreckt werden. Das ist das eine.

Und das andere ist auch, Frau Dr. Kreuzfeldt kann ich nur unterstützen, die Punkte drei, vier und fünf sind als Kann-Bestimmung völlig harmlos und fesseln den Investoren nicht. Wenn er sagt, will ich nicht, dann ist es so. Insofern kann ich auch nur unterstützen, auch hier, dass der FDP-Antrag offensichtlich auch gegenstandslos ist, weil er eine Kann-Bestimmung darstellt in beiden Punkten. Das war's.

### **Herr Dr. Vogt**

Vielen herzlichen Dank. Herr Feigl, bitte.

### **Herr Feigl**

Ja, ich möchte auch nochmal auf eins, zwei genannte Punkte nochmal eingehen in Richtung Frau Dr. Wünschler. Ich glaube, dass mit dieser Regelung, die wir hier treffen können, für Investoren eher eine Leitplanke, also, eine Planungssicherheit auch da ist, dass sie genau wissen, von vornherein, worauf sie sich einlassen, wenn sie in dieser Stadt investieren, wenn die Rahmenbedingungen stimmen, wenn sozusagen die Fördertöpfe zur Verfügung stehen, dann bewegen sie sich in dem Rahmen, dass sie dann entsprechend den sozialen Wohnraum dann auch mit abdecken sollen. Wir kommen dann sozusagen nicht von Projekt zu Projekt immer wieder in die Einzeldiskussion rein, die eine viel schwieriger Ausgangslage ist, als es von beiden Seiten besser kalkulierbar.

Stichwort Segregation: Genau darauf zielt diese Vorlage ab. Die ist genau dazu da, dass das, was immer von konservativen Kreisen auch gefordert wird, dass dann entsprechend die sozial Schwachen in den neuen und besser ausgestatteten Wohnteilen sich auch dort niederlassen sollen. Also eine Durchmischung, dass wir eben nicht das verfestigen, was sich im Moment, so ein Stückchen weit ausgeprägt hat, dass wir in diesen Plattenbausiedlungen nur sozial schwaches Klientel haben und im Paulusviertel nur das, was ein bisschen mehr im Geldbeutel hat. Sondern dass es eben sich – Paulusviertel war jetzt das falsche Beispiel, ich weiß – Quartier Thüringer Bahnhof, genau darauf zielt es an. Und das entschärft die soziale Sprengkraft in dieser Stadt. Das kann uns nur guttun an dieser Stelle, da ein Stückchen auch wirklich progressiv voranzugehen an dieser Stelle.

Und die letzte Bemerkung zu dem Änderungsantrag der FDP: Es wundert mich jetzt nicht, dass das jetzt aus ihrer Richtung kommt, aber es passt genau in das Bild, Investoren kommt nach Halle, ihr könnt bauen, aber für die soziale Infrastruktur seid ihr nicht zuständig. Und so funktioniert halt Stadt nicht, so funktioniert sie eben wirklich nicht. Wenn wir an Stellen entsprechende Flächen ausweisen, wo wir sagen, hier kann sich Wirtschaft entwickeln, hier kann sich Bauwirtschaft entwickeln, dann, das war übrigens in den letzten Jahrzehnten immer so in der Bundesrepublik und auch schon davor, dann erwächst daraus auch eine soziale Verantwortung und die fordern wir an diesen Stellen auch ein Stückchen weit mit ein. Sehr weich formuliert hier drinnen, Herr Dreher hat es ausgeführt, das ist ja, man kommt da leicht raus, aber das ist doch das Mindeste, dass man sagt, wenn ihr euch wirtschaftlich hier in dieser Stadt entwickelt, dann habt ihr auch eine soziale Verantwortung für diese Stadt. Das muss ich eigentlich jedem Unternehmer abfordern. Anders funktioniert Gesellschaft nicht und da müssen wir hinkommen.

#### **Herr Dr. Vogt**

Vielen herzlichen Dank, Herr Feigl. Ich habe hier auf der Rednerliste noch Herrn Kehr wieder und dann würde ich wieder vorschlagen, die Rednerliste zu schließen als Vorschlag, um dann auch abzustimmen. Bitte, Herr Kehr wieder.

#### **Herr Kehr wieder**

Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Also erstmal Dankeschön, dass es Sie nicht wundert, dass der Antrag aus unserer Ecke kommt. Das ist eine Bestätigung für den Antrag. Von daher vielen Dank dafür. Sie haben ja von Rahmen und Leitplanken gesprochen, Herr Feigl. Ich glaube nicht, dass wir in Deutschland und in Halle ein Problem damit haben, dass wir nicht genug Rahmen und Leitplanken für Investoren haben. Ich glaube, ein Problem haben wir, dass diese Leitplanken und diese Rahmen viel zu eng sind. Und indem wir diese Punkte aus diesem Konzept herausstreichen, schaffen wir es, ein bisschen den Rahmen zu erweitern und Unternehmern ein bisschen mehr Sicherheit in dem Sinne zu vermitteln, dass sie nicht in städtebauliche Maßnahmen mit eingezogen werden, wenn sie hier investieren. Und wir haben in letzter Zeit in Halle sowieso das Problem, dass wir keine höheren Investitionen mehr bekommen. Was für ein Signal sendet denn so ein Konzept aus? Frau Dr. Wünscher hat es schon angesprochen, am liebsten wäre es mir auch, dieses gesamte Konzept abzulehnen. Da ich aber den sozialen Wohnungsbau und diese 20 Prozent für äußerst sinnvoll erachte, bloß diese städtebaulichen Verpflichtungen nicht, werde ich diesem Konzept zustimmen, aber eben halt nicht diesen zusätzlichen städtebaulichen Verpflichtungen. Und Sie sprachen die Können-Regel an. Ja, genau das will ich halt nicht, dass da eine Können-Regel drinsteht. Deswegen streichen wir es raus. Ich will nicht mal, dass die Möglichkeit geschaffen wird, dass sowas überhaupt möglich ist.

**Herr Dr. Vogt**

Herzlichen Dank. Abschließend würde noch Herr Rebenstorf etwas sagen, bevor wir dann zur Abstimmung kommen. Vielen herzlichen Dank.

**Herr Rebenstorf**

Meine Damen und Herren, Herr Kehrwieder, es tut mir leid, dann muss ich das jetzt deutlich sagen, wir werden es ablehnen, Ihren Änderungsantrag. Nochmal vor dem Hintergrund, Sie schaffen über die B-Pläne, uns geht es hauptsächlich, ich sage es nochmal deutlich, um den Bereich Thüringer Bahnhof. Das ist echt einiges, was da kommt. Ich werde auch für Hochhäuser kämpfen an der Stelle. Und das sind nicht nur vier Etagen, das sind dann zehn Etagen. Und wir schaffen darüber einen enormen Mehrwert der Grundstücke. Wenn wir die nicht daran beteiligen, sage ich es hier klipp und klar, landet es im Haushalt, dann wohnen die Leute da, dann wollen die einen Spielplatz haben. Dann müssen wir beim Kindergarten, dann müssen wir bei der sozialen Infrastruktur dort liefern. Und wir wollen diese Entwicklung, weil, ich habe es vorhin gesagt, wir sehen es im Zusammenhang mit dem RAW-Gelände, weil wir dort auch hochwertige Arbeitsplätze ansiedeln wollen. Und da muss ich aber auch adäquat fürs Wohnen und fürs Wohnumfeld was tun. Und das wird nicht alles an der Stadt hängen bleiben können. Wenn das passiert und es bleibt an der Stadt hängen, wissen wir alle, dass wir Jahre und Jahrzehnte brauchen, bis wir wieder die Fördermitteltöpfe da aufgemacht haben an der Stelle. Wir belassen es jetzt, Frau Diemer, den Rest machen wir schriftlich. Ich muss das jetzt nur hier angeführt haben, weil es größer zu sehen ist. Danke.

**Herr Dr. Vogt**

Herr Rebenstorf, mich überrascht Ihre Aussage, dass die Verwaltung das ablehnt. Ich glaube, Sie empfehlen die Ablehnung den Stadträten.

**Herr Rebenstorf**

Um Ihnen da jetzt entgegenzukommen, ja, wir würden das natürlich dann so empfehlen.

**Herr Dr. Vogt**

Herzlichen Dank. Ich würde dann bitten, zur Abstimmung, und zwar zum Änderungsantrag der Fraktion FDP/Freie Wähler. Wir fangen wieder an mit den sachkundigen Einwohnern. Hier möchte ich bitten um Ja für den Änderungsantrag. Gut, Enthaltung? Ich halte fest, eine Enthaltung. Und, Nein? So, jetzt danke für die Empfehlung der sachkundigen Einwohner. Kommen wir jetzt zum Stadträten: Zum Änderungsantrag der FDP/Freie Wähler möchte ich jetzt bitten, mit Ja. Gut, zwei. Dann haben wir eine Enthaltung. Zwei. Und dann haben wir mit Nein zu stimmen. Somit ist mehrheitlich abgelehnt.

Jetzt stimmen wir die unveränderte Beschlussvorlage ab - zur Richtlinie zur sozialgerechten Baulandgewinnung. Wie gesagt, die sachkundigen Einwohner, bitte. Ja? Mit Enthaltung. Stadträte nun mit Ja. Vier. Dann kommen wir zu den Enthaltungen. Und dann kommen wir zu den Nein-Stimmen. Damit ist das mehrheitlich zugestimmt.

*-Wortprotokoll Ende-*

**Abstimmungsergebnis SKE:** einstimmig zugestimmt

**Abstimmungsergebnis SR:** mehrheitlich zugestimmt

### **Beschlussempfehlung:**

1. Die Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in Halle (Saale) wird beschlossen. Sie ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung beim Abschluss städtebaulicher Verträge nach § 11 Baugesetzbuch (BauGB) und Durchführungsverträgen nach § 12 BauGB anzuwenden.
2. Für bereits laufende Bebauungsplanverfahren, deren öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB bereits beschlossen wurde, ist gemeinsam mit den Vorhabenträgern eine den Umständen und dem Planungsfortschritt angemessene und zumutbare individuelle Lösung für den Anteil des geförderten Mietwohnungsbaus zu erarbeiten und dem Stadtrat mit Beschlussfassung zum Entwurf vorzulegen.
3. Die Inhalte und Berechnungsannahmen dieser Richtlinie sind regelmäßig zu überprüfen und, falls erforderlich, anzupassen.

**zu 6.2.1 Änderungsantrag der Fraktion FDP/FREIE WÄHLER zur Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in Halle (Saale) - Vorlagen-Nummer: VII/2024/07199  
Vorlage: VIII/2024/00297**

---

**Abstimmungsergebnis SKE:** einstimmig abgelehnt

**Abstimmungsergebnis SR:** mehrheitlich abgelehnt

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt, die Absätze 3.4 und 3.5. aus der Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in Halle (Saale) zu streichen.

### **zu 7 Anträge von Fraktionen und Stadträten**

---

Es lagen keine Anträge von Fraktionen und Stadträten vor.

### **zu 8 Mitteilungen**

---

**zu 8.1 Parkraumbewirtschaftung im Bereich Mansfelder/Hafenstraße als Erweiterung der Zone Klaustorvorstadt  
Vorlage: VIII/2024/00118**

---

**Herr Nistripke** fragte, ob aufgrund des Parkdrucks über ein Parkdeck nachgedacht wurde.

**Herr Schültke** antwortete, dass er dazu keine Aussagen treffen kann, da dies einem Investor obliegt.

**Herr Vierkant** bat um Ausführungen bezüglich des Parkverbots in der Hafenstraße.

**Herr Hesse** antwortete, dass es eine Parkverbotszone, mit Ausnahme von Bewohnerparken, geben wird. Stellplätze werden nicht reduziert.

Die Information wurde zur Kenntnis genommen.

## **zu 9      Anfragen von Fraktionen und Stadträten**

---

### **zu 9.1      Frau Prof. Dr. Fuhrmann zur Rudolf-Haym-Straße**

---

**Frau Prof. Dr. Fuhrmann** bezog sich auf die Rudolf-Haym-Straße und fragte, ob es möglich ist, die Baumreihe im Bereich des Parkverbots fortzusetzen.

**Herr Schültke** antwortete, dass derzeit im Bereich der Südstadt nach geeigneten Möglichkeiten im Sinne der Wärmewende Erweiterungsuntersuchungen für Fernwärme laufen, in deren Zusammenhang u. a. auch ergänzende Baumpflanzungen, geprüft werden. Dazu werden entsprechende Standorte bezüglich der Leitungstrassen in einen Prüfkatalog aufgenommen und in den kommenden Jahren konkret begutachtet.

### **zu 9.2      Frau Prof. Dr. Fuhrmann zu Radwegen**

---

**Frau Prof. Dr. Fuhrmann** bezog sich auf das Planfeststellungsverfahren des Radweges vom Nietlebener Bahnhof bis nach Dölau sowie den Radweg in der Wallstraße und fragte nach dem aktuellen Stand.

**Herr Schültke** antwortete, dass im Zuge des Planfeststellungsverfahrens Nacherhebungen über einen längeren Zeitraum gemacht werden müssen. Für beide Vorhaben soll im zweiten Quartal 2025 der Antrag für das Planfeststellungsverfahren förmlich bei der Planfeststellungsbehörde gestellt werden. Eine entsprechende Information wird vorab dem Stadtrat und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

### **zu 9.3      Frau Dr. Kreutzfeldt zum Knotenpunktsystem**

---

**Frau Dr. Kreutzfeldt** berichtete über das kreisweite Fahrradwegweisungskonzept des Saalekreises (Knotenpunktsystem), welches zum Runden Tisch Radverkehr vorgestellt wurde und fragte, inwieweit Halle in dieses Konzept mit eingebunden ist und ob Fördermittel dazu abgerufen wurden.

**Herr Rebenstorf** sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

#### zu 9.4 Frau Dr. Kreutzfeldt zum Radweg Richtung Tornau

---

**Frau Dr. Kreutzfeldt** fragte, ob der Radweg Richtung Tornau weiter nach Oppin fortgesetzt wird.

**Herr Rebenstorf** antwortete, dass dies in der Zuständigkeit des Landes Sachsen-Anhalts liegt und es dazu keine konkreten Aussagen vom Land gibt.

#### zu 9.5 Herr Raabe zur Zukunftsinitiative Neustadt

---

**Herr Raabe** fragte, wann es einen Grundsatzbeschluss zur Zukunftsinitiative Neustadt geben wird.

**Herr Rebenstorf** antwortete, dass es derzeit noch interne Abstimmungen gibt. Die Beschlussvorlage soll voraussichtlich im ersten Quartal 2025 in den Gremienlauf eingebracht werden.

#### zu 9.6 Herr Raabe zur Domänenstraße in Lettin

---

**Herr Raabe** berichtete, dass in der Domänenstraße in Lettin, auf Höhe der Hausnummer 3, es einen unbefestigten Straßenabschnitt mit einer Länge von ca. 15 Metern gibt. Kürzlich wurde direkt daran angrenzend eine größere Baustelle eingerichtet. Dies resultiert darin, dass der unbefestigte Straßenabschnitt durch das Befahren mit Baustellenfahrzeugen Schaden nimmt. Er fragte, ob die Verwaltung Kenntnis von der geschilderten Situation hat und ob davon auszugehen ist, dass der Vorhabenträger dazu verpflichtet wird, zumindest den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen.

**Herr Rebenstorf** sicherte eine schriftliche Beantwortung zu.

#### zu 9.7 Herr Feigl zur JVA

---

**Herr Feigl** bezog sich zum JVA-Neubau in Tornau und fragte, auf welcher genehmigungsrechtlichen Grundlage Vorort gearbeitet wird. Weiterhin fragte er, ob es einen Schriftverkehr zwischen dem Land Sachsen-Anhalt und der Stadt Halle (Saale) gibt, seit wann die Stadtverwaltung Kenntnis darüber erlangt hat, dass in Tornau die Arbeiten ausgeführt werden und ob auf diesem Gebiet eine Veränderungssperre liegt.

**Herr Rebenstorf** antwortete, dass keine Bauarbeiten, sondern archäologische Untersuchungen stattgefunden haben.

**Herr Schröter** ergänzte, dass es laufende Gespräche hinsichtlich der Vorbereitungen des Aufstellungsbeschlusses mit dem Land bzw. mit den Vertretern vor Ort gibt. Im Zusammenhang mit den archäologischen Untersuchungen es entsprechende Abstimmungen mit dem Landesdenkmalamt gab. Aus bauordnungsrechtlicher Sicht bestehen keine Genehmigungserfordernisse für die vorliegenden Aufschüttungen.

**Herr Feigl** fragte nach dem Schwellenwert bezüglich der Pflicht einer Genehmigung.

**Herr Schröter** verwies auf die Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalts § 60 und § 2. Zudem muss geprüft werden, inwiefern das entsprechende Vorhaben ein selbständiges oder unselbständiges Vorhaben ist.

**Herr Feigl** bat um erneute Prüfung.

**Herr Schröter** ergänzte, dass der Sachverhalt in Abstimmung mit dem Land abschließend geklärt ist. Daher ist eine erneute Prüfung nicht notwendig.

#### **zu 9.8 Herr Dr. Vogt zur Erhaltungssatzung Gesundbrunnen**

---

**Herr Dr. Vogt** stellte eine vorab schriftlich eingereichte Anfrage zur Erhaltungssatzung Gesundbrunnen:

- 1. Wie will die Verwaltung sicherstellen, dass die Ausschreibung zur Erhaltungssatzung des Gesundbrunnenviertels so ausgestaltet wird, dass die Bewohner bei der Erstellung der Studie genügend berücksichtigt werden.*
- 2. Wie will die Verwaltung sicherstellen, dass das Beratungsunternehmen, welches den Zuschlag erhält, auch über die notwendigen Kenntnisse vor Ort verfügt.*

**Herr Schröter** verwies auf die Informationsvorlage in der vergangenen Ausschusssitzung. Weiterhin sagte er, dass im Rahmen der Ausschreibung verschiedenen Leistungspakete abgefragt werden. Ein eigener Baustein bildet die Beteiligung und Einbeziehung der Öffentlichkeit bzw. der öffentlichen Gremien. Sollte ein externes Büro beauftragt werden, wird es vorab sehr intensive Vor- und Planungsauftraktbesprechungen geben. Zudem muss eine örtliche Inaugenscheinnahme und Bestandsaufnahme erfolgen.

#### **zu 10 Anregungen**

---

##### **zu 10.1 Herr Kerzel zur Baustelle Trothaer Straße**

---

**Herr Kerzel** regte an, dass bei Planungen von Straßenunterhaltungen der Ferienkalender von Sachsen-Anhalt stärker einbezogen werden sollte. Er verwies auf die Trothaer Straße.

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.

##### **zu 10.2 Frau Prof. Dr. Fuhrmann zu Bürgerbeteiligungen**

---

**Frau Prof. Dr. Fuhrmann** regte regelmäßiger Bürgerbeteiligungen und -informationen bei länger andauernden Baumaßnahmen an.

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.

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