



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

**der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für
Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung am 08.04.2025**

öffentlich

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

Zeit: 17:00 Uhr bis 18:54 Uhr

Anwesenheit: siehe Teilnehmerverzeichnis

Anwesend waren:

Dr. Ulrike Wünscher
Carsten Heym

Udo Nistripe
Martin Sehrndt
Hans-Joachim Berkes
Dirk Gernhardt
Eric Eigendorf
Wolfgang Aldag
Friedemann Raabe

Mario Kerzel
Tim Kehrwieder

Helge Dreher
Christian Feigl
Andreas Godenrath
Herrn Klaus E. Hänsel
Sven Thomas Dr.
Jan Wagner

CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
AfD-Stadtratsfraktion Halle
Vertretung für Herrn Vierkant
AfD-Stadtratsfraktion Halle
AfD-Stadtratsfraktion Halle
CDU-Stadtratsfraktion Halle (Saale)
Fraktion Die Linke im Stadtrat Halle (Saale)
SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale)
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Fraktion Volt/MitBürger
Vertretung für Herrn Ferdinand Raabe
Fraktion Hauptsache Halle
Fraktion der Freien Demokraten (FDP) /
FREIEN WÄHLER (FW) im Stadtrat von Halle
(Saale)
Teilnahme bis 18:17 Uhr
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner
Sachkundiger Einwohner

Verwaltung:

René Rebenstorf
Mirko Wagner
Nico Schröter
Rita Zorn
Christiane Lütgert

Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt
Leiter Abteilung Straßenverwaltung
Leiter Fachbereich Städtebau und Bauordnung
Leiterin Abteilung Stadtplanung
Leiterin Abteilung
Stadterneuerung/Förderung/Finanzen

Gäste:

Vinzenz Schwarz

Vorstand HAVAG

Entschuldigt fehlten:

Thorben Vierkant
Ferdinand Raabe
Claudia Franke
Babett Hünert
Benjamin Müller

AfD-Stadtratsfraktion Halle
Fraktion Volt/MitBürger
Sachkundige Einwohnerin
Sachkundige Einwohnerin
Sachkundiger Einwohner

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

Die Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung wurde von der Vorsitzenden, **Frau Dr. Ulrike Wünscher**, eröffnet und geleitet. Sie stellte die Ordnungsmäßigkeit der Einladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

zu 2 Feststellung der Tagesordnung

Frau Dr. Wünscher wies auf folgende Änderung und Ergänzung hin:

TOP 5.1

Bebauungsplan Nr. 221 Erweiterung des HAVAG-Betriebshofs - Aufstellungsbeschluss

Vorlage: VIII/2024/00659

➔ **Hierzu liegt ein Änderungsantrag der Fraktion FDP/Freie Wähler vor**

➔ **Behandlung unter TOP 5.1.1**

Herr Eigendorf bat den Tagesordnungspunkt 6.1 bis zum nächsten Ausschuss für Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung zu vertagen.

Es gab keine weiteren Wortmeldungen und Frau Dr. Wünscher bat um Abstimmung der so geänderten Tagesordnung.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

Somit wurde folgende geänderte Tagesordnung festgestellt:

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung und der Beschlussfähigkeit
2. Feststellung der Tagesordnung
3. Einwohnerfragestunde
4. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift
- 4.1. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 11.02.2025
- 4.2. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 11.03.2025
5. Beschlussvorlagen
- 5.1. Bebauungsplan Nr. 221 Erweiterung des HAVAG-Betriebshofs - Aufstellungsbeschluss
Vorlage: VIII/2024/00659
Änderungsantrag der Fraktion FDP/FREIE WÄHLER zur Beschlussvorlage
- 5.1.1 "Bebauungsplan Nr. 221 Erweiterung des HAVAG-Betriebshofs - Aufstellungsbeschluss "
(VIII/2024/00659)
Vorlage: VIII/2025/01069
6. Anträge von Fraktionen und Stadträten
- 6.1. Antrag der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zur Parkhausauslastung
Vorlage: VIII/2025/00815
- 6.2. Antrag der Fraktion Hauptsache Halle zu einem Moratorium für die im Kontext mit dem

VERTAGT

Zukunftszentrum stehenden Planungen
Vorlage: VIII/2025/00826

7. Mitteilungen
- 7.1. Bericht Projektstand Bauprojekte des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung und Umwelt
Vorlage: VIII/2025/01035
8. Anfragen von Fraktionen und Stadträten
- 8.1. Anfrage der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zur Beleuchtung in Büschdorf – hier:
Büschdorfer Mitte
Vorlage: VIII/2025/00999
9. Anregungen

Nicht öffentlicher Teil:

10. Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift
Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der
- 10.1. Niederschrift vom 11.02.2025
Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der
- 10.2. Niederschrift vom 11.03.2025
11. Beschlussvorlagen
12. Anträge von Fraktionen und Stadträten
13. Mitteilungen
14. Anfragen von Fraktionen und Stadträten
15. Anregungen

zu 3 **Einwohnerfragestunde**

zu 3.1 **Fragesteller 1 zur HAVAG**

Fragesteller 1 sagte, dass die HAVAG viel Geld für die Elektrobusse in die Hand nehmen muss. Er fragte, ob es Überlegungen für einen alternativen Antrieb, wie zum Beispiel Gas, gegeben hat.

Herr Schwarz sagte, dass es eine gesetzliche Notwendigkeit für die Umstellung auf alternative Antriebe gibt. Die Gastechologie hat die HAVAG einige Jahre genutzt, hat aber keine Zukunftsperspektive. Der Herstellermarkt hat sich verändert und es werden keine derartigen Fahrzeuge mehr angeboten. Nach den Zulassungen ist der Erdgasbus, genau wie der Dieselbus, ab dem Jahr 2029 vom Markt zu nehmen. Es wird keine Betriebszulassung dafür mehr geben.

Fragesteller 1 fragte, warum man dann mit der Umstellung auf Elektroantrieb nicht eher begonnen hat.

Herr Schwarz sagte, dass sich das Gesetzgebungsverfahren erst im Jahr 2024 so entwickelt hat, dass ein höherer Handlungsdruck auf die Verkehrsunternehmen entstanden ist. Die HAVAG hat sich beim Bund um Fördermittel für eine Machbarkeitsstudie beworben. Das Gutachten liegt seit März 2024 vor und seitdem werden die Pläne präzisiert. Aktuell möchte die HAVAG einen Flächenzukauf, mit der Einleitung eines B-Planes, organisieren.
Herr Schwarz sagte, dass seit 2022 3 Elektrobusse im Linienbetrieb fahren und damit gute Erfahrungen gesammelt wurden.

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

zu 4.1 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 11.02.2025

Es gab keine Einwendungen gegen die Niederschrift vom 11.02.2025, so dass diese von den Ausschussmitgliedern bestätigt wurde.

Abstimmungsergebnis: bestätigt

zu 4.2 Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift und Bestätigung der Niederschrift vom 11.03.2025

Es gab keine Einwendungen gegen die Niederschrift vom 11.03.2025, so dass diese von den Ausschussmitgliedern bestätigt wurde.

Abstimmungsergebnis: bestätigt

zu 5 Beschlussvorlagen

**zu 5.1 Bebauungsplan Nr. 221 Erweiterung des HAVAG-Betriebshofs - Aufstellungsbeschluss
Vorlage: VIII/2024/00659**

**zu 5.1.1 Änderungsantrag der Fraktion FDP/FREIE WÄHLER zur Beschlussvorlage "Bebauungsplan Nr. 221 Erweiterung des HAVAG-Betriebshofs - Aufstellungsbeschluss " (VIII/2024/00659)
Vorlage: VIII/2025/01069**

Auf Antrag des Stadtrates Herrn Kehrwieder wurde für diese Tagesordnungspunkte ein Wortprotokoll angefertigt.

Herr Rebenstorf

Ja, Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren. Ich will nur ein paar Worte sagen. Wir legen Ihnen diese Vorlage heute vor, weil die HAVAG den Bedarf hat, ihren Betriebshof in der Freimfelder Straße zu erweitern. Das Inhaltliche, ich würde jetzt bitten, Herrn Panian für die Stadtplanung den Teil was die Stadtplanung betrifft, den Stadträten und Stadträtinnen, der Öffentlichkeit zu erläutern und danach hätte ich an Herrn Schwarz die Bitte, dass er sich inhaltlich nochmal äußert, auch was, vielleicht zum Beispiel in Bezug mit der Nachbarschaft schon an Abstimmung gelaufen ist. Weil uns allen klar ist, die Flächenerweiterung, um die es

geht, ist nicht auf einem Grundstück was der HAVAG heute gehört, sondern wir müssen in die Flächen in der Nachbarschaft eingreifen und deswegen wäre es ganz gut, wenn man auch nochmal Herrn Schwarz an der Stelle hört. Rederecht hatten wir schon. Deswegen Herr Panian, bitte für die Verwaltung.

Herr Panian

Guten Abend. Wie gehört, wir sind mittlerweile bei Nr. 221 der Bebauungspläne. Diesmal die Erweiterung für die HAVAG. Auch schon gesagt, Herr Schwarz wird es jetzt denke ich mal gleich sehr ausführlich ausführen. Wir haben das auch diesmal in der Vorlage sehr ausführlich reingeschrieben, weil es halt ein bisschen sozusagen viel Grundlage und so ist, warum wir überhaupt heute erstmal hier sind. Wir haben in der Stadt, die HAVAG hat gesucht, wir haben das natürlich auch nochmal geprüft, ob es andere Standorte gibt, wir wollen jetzt nicht hier, also ich wollte jetzt nicht sagen, dass es der beste Standort ist. Es geht um Kleingärten, aber es ist der, in der Abwägung, sozusagen vielleicht sinnvollste. Deshalb sind wir hier. Wir haben dort vor Ort heute im Flächennutzungsplan schon eine Fläche für den Betriebshof. Daher keine Flächennutzungsplanänderung dazu, sondern nur den Bebauungsplan, um quasi das Baurecht für die Erweiterung des Betriebshofs zu schaffen.

Frau Dr. Wünscher

Herzlichen Dank. Dann, Herr Schwarz bitte.

Herr Schwarz

Ja, vielen Dank dass Sie mir die Möglichkeit geben einen Auszug aus einer Präsentation Ihnen vorzutragen, die wir regelmäßig immer wieder verwendet haben, um alle Beteiligten, die an diesem Verfahren Entscheidungen jetzt mit uns gemeinsam zu tragen haben, auch gebührend abzuholen. Wir haben das genannt, in der Überschrift, Fuhrparkumstellung der HAVAG auf Elektromobilität, aufgrund gesetzlicher Vorgaben. Und das ist das was es schon auf den Punkt eigentlich trifft. Gesetzliche Vorgaben speisen sich aus zweierlei Dingen. Seit 2019 gibt es eine EU-Richtlinie, die nennt sich Clean-Vehicle-Directive. Ich weiß nicht, ob Sie das schon mal gehört haben. In der deutschen Normung, 2 Jahre später, im Jahr 2021, wurde daraus das saubere Fahrzeugbeschaffungsgesetz. Also da haben Gesetzgeber auch immer viel Spaß bei der Namensgebung. Sagt nichts Anderes, als das, was diese Grafik versucht zum Ausdruck zu bringen. Wenn wir Stadtbusse, also schwere Nutzfahrzeuge, Busse sind schwere Nutzfahrzeuge, beschaffen, dann haben wir, nach deren Kriterien, die dort vorgegeben sind, also die Ausschreibung und die Beschaffung der Busse vor dem 1. August 2021, hat uns ermöglicht, alle Fahrzeuge noch mit konventionellen Verbrennungsmotoren zu beschaffen, was die HAVAG bis jetzt auch immer gemacht hat. Seit dem 1. August 2021 wären wir, wenn wir jetzt ausschreiben würden, gezwungen, schon Busse zu beschaffen, die nur zum Teil noch aus Verbrennungsmotoren bestehen, also die sind, der klassische Dieselmotor. Und diese beiden hellblauen Balkenanteile signalisieren nichts Anderes, als das jetzt schon Fahrzeuge mit alternativen Antrieben gesetzlich vorgegeben zu beschaffen sind. Und diese Quote würde nach dem 01.01.2026 nochmal aufsteigen. Beispiel: Wenn wir jetzt im nächsten ausschreiben würden und würden 10 Busse beschaffen, dann könnten wir noch 3 Busse oder 4 Busse mit Dieselmotor beschaffen und die anderen Busse müssten jetzt schon mit alternativem Antrieben beschafft werden. Da könnte eventuell noch der Erdgasbus eine Rolle spielen, wenn der Hersteller am Markt das noch anbieten würde. Aber selbst dort hat die EU, in der Gesetzgebung, Gesetzgebungsverfahren, weiter gehandelt und das wäre die nächste Grafik. Dort ist im Mai 2024 und dann nochmal im Juli 2024 eine Gesetzesverschärfung vorgenommen worden. Auf der einen Seite ist es nationalen Behörden untersagt, ich zitiere nur, ist nicht mein Wortgebrauch, nationalen Behörden, also hier in Deutschland wäre es eine Zulassungsbehörde, ist untersagt, nach dem 29. Mai 2029 Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zuzulassen. Also Schadstoffklasse 6 ist ja jetzt aktuell die Schadstoffnorm für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Stadtbusse, also schwere

Nutzfahrzeuge, dürften ab dem, also nur noch bis zum 28. Mai 2029 zugelassen werden. Damit ist nicht die polizeiliche Zulassung mit Kennzeichen gemeint, sondern das ist die Typen- und Betriebszulassung für ein Fahrzeug, was dann auf den Markt gebracht wird. Also die erste Gesetzgebung, wie vorhin gezeigt auf der Folie davor, richtete sich an uns, ist der Beschaffermarkt. Jetzt richtet sich das an den Herstellermarkt, also jeder Bushersteller dieser Welt, kann natürlich weiter Busse bauen, aber er wird in Deutschland und in der gesamten EU, ob das in Spanien ist, in Italien, in Frankreich, ab dem Mai 2029 keine Busse, Stadtbusse mit Verbrennungsmotoren, mehr anbieten können, weil er dafür keine Betriebszulassung mehr erhält. Im Juli, da drunter CO2-Grenzwertflottennormierung heißt, dass wir, und da bezieht sich das auch mit öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern ein, sind verpflichtet, dass wir emissionsfreie Stadtbusse, entweder ob mieten, pachten, kaufen und so weiter, mit emissionsfreien Antrieben zu beschaffen haben. Also das richtet sich dann wiederum an uns. So dass der Herstellermarkt jetzt reguliert wurde und der Beschaffermarkt reguliert wurde, das sind wir. Und beide Termine liegen natürlich zusammen, ist klar. Ab Mai 2029 gilt für uns vollständig, alle Fahrzeuge, die wir für Stadtbusse, für unseren Betrieb dann brauchen, mit einem alternativen Antrieb zu beschaffen. Wir haben uns jetzt darauf eingestellt und haben, das hatte ich vorhin schon mal ganz kurz gesagt, einen Antrag gestellt für die Förderung einer Machbarkeitsstudie. Wir haben durch den Bund auch einen Zuwendungsbescheid bekommen, und haben dann ausgeschrieben und haben dann einen Gutachter gefunden, das Fraunhofer Anwendungsinstitut für Verkehrssysteme. Die haben ein Gutachten vorgelegt über 100 Seiten, wo sie beschrieben haben, was hat die HAVAG zu tun. Ich blättere mal weiter. Das liegt seit März letzten Jahres vor. Damit wir ein Fundament für eine gesetzlich erforderliche Weiterentwicklung unserer Fuhrparkstrategie vornehmen können und die haben die betrieblichen, technischen, finanziellen und infrastrukturellen Gegebenheiten bewertet und haben gesagt, und das waren Prämissen von uns betrieblich. Um sie mal abzuholen, betrieblich bedeutet, wenn ein Dieselbus geht, muss ein Elektrobus her. Der Elektrobus soll das Gleiche leisten wie ein Dieselbus. Nämlich, wir wollen keine zusätzlichen Fahrzeuge aus betrieblichen Gründen haben. Wir wollen keine Fahrpläne verändern. Wir wollen kein zusätzliches Personal einstellen, sondern am Besten ist es, einen Fahrzeugabtausch so stattfinden zu lassen, dass ein Dieselbus geht und ein Elektrobus die gleiche Leistungsfähigkeit hat. Die Fahrzeuge, die wir jetzt gerade im Fuhrpark haben, die ersten Elektrobusse, haben Reichweiten von 280 km. Das reicht aus, um sie am Tag, einmal zwischenladend in Kröllwitz an der Zwischenladestelle, komplett den gesamten Tag im Netz zu lassen und die sind sehr stabil. Die machen genau was sie machen sollen, nämlich Fahrgäste befördern ohne Probleme. Also sie sind genauso zuverlässig wie ein Dieselbus. Ist eine etablierte Technik mittlerweile und dieses Gutachten hat zum Schluss dazu geführt, dass wir eine Umsetzungsempfehlung bekommen haben, so dass wir uns entschieden haben, die Fahrzeuge, und das steht im Gesetzestext, 100% lokale Emissionsfreiheit herzustellen. Bei der Straßenbahn haben wir das jetzt schon, weil wir zu 100 % regenerativen Strom bei der EVH einkaufen. Bei den Bussen würden wir das bis 2041 herstellen. Warum? Weil, bis 2029, wir uns noch mit Dieselnissen bevorraten werden. Also die Fuhrparkstrategie der HAVAG wurde nicht geändert. Wir sondern auch keine Fahrzeuge vorzeitig aus, sondern ein Fahrzeug ist nach ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt als Stadtbus, maximal darf das für 12 Jahre in der Nutzung sein. 12 Jahre heißt, die haben dann ungefähr 1 Million Kilometer abgespult. Die ersten Fahrzeuge kommen jetzt in das Alter. Das sind 2014-er Fahrzeuge. Die werden nächstes Jahr abgetauscht und es werden auch Dieselnisse sein, weil wir noch einen Vertrag haben, der vor dem 1. August 2021 abgeschlossen wurde und wir noch 29 Dieselnisse zuführen werden bis zum Jahr 2029. Die nächste Ausschreibung, die bedeutet aber, dass wir die nächste Ausschreibung dann auf alternative Antriebe vornehmen müssen, und deswegen der letzte Bus, der 2029 noch als Dieselnisse kommt, auch die letzte Betriebszulassung bekommt, wird dann bis 2041, logischerweise 12 Jahre später, noch im Fuhrpark der HAVAG verkehren. Wir haben das besonders auch so gewählt, diese Verfahrensweise, weil wir keine Fahrzeuge vorzeitig aussondern wollen. Das hat was mit Wirtschaftlichkeit zu tun. So ein Elektrobus kostet ca.

700.000 €. Ein Dieselbus kostet 300.000€. Einfach um mal eine Verhältnismäßigkeit der Kosten nochmal in die Waagschale zu werfen. Jetzt kann man sich darüber ärgern, was wir auch machen, aber die Hersteller bieten die Fahrzeuge zu diesen Preisen an. Ob die Preise gerechtfertigt sind, das will ich gar nicht bewerten, aber am Markt sind keine anderen Preise aktuell zu erzielen. Auch aus den Ausschreibungen heraus nicht. Das wissen wir durch andere Verkehrsunternehmen und auf diese Kosten haben wir uns einzustellen. Wenn nicht vielleicht noch am Markt was passiert, das vielleicht andere Hersteller, die es jetzt noch nicht gibt, chinesische Hersteller vielleicht, dass die möglicherweise nochmal den Markt durchdringen und Europa schaffen und dann könnte es vielleicht auch zu anderen Fahrzeugpreisen kommen und dann kommen noch die Infrastrukturkosten dazu. Das ist der Betriebshof der HAVAG als Luftbildaufnahme. Sie sehen das große Gebäude in der Mitte, das ist die Werkstatt der HAVAG, wo die Straßenbahnen repariert werden. Daneben, das Gebäude rechts, das ist so ein Gebäude da sind Oberlichter eingebaut. Das ist die Abstellhalle, wo die Straßenbahnen abgestellt werden, wenn sie dann mal überhaupt da sind. Also, die machen ja das, was sie machen sollen – im Netz sein und fahren. Und daneben, weiter unten nach rechts, ist die Abstellfläche, diese große graue Fläche. Geht der Pointer? Geht das zufälligerweise? Nee, reicht nicht bis hier vor oder? Ach, das ist ein Bildschirm, ok, ich dachte, das ist eine Plane. Dann ist das da unten die Busabstellfläche. Das ist sozusagen die Straße Freimfelde. Dort ist die Busein- und die Busausfahrt. Diese graue Fläche unten, das kleine weiße Gebäude ist die Tankstelle. Daneben ist die Waschhalle und oben, also, wenn Sie dieses Gebäude mit den weißen Strichen nach oben weiterverfolgen, rechts daneben, oben an der Spitze, das ist das Gleislager. Und wir haben uns jetzt damit beschäftigt, kriegen wir die jetzige Fahrzeugumstellung mit einer neuen Buswerkstatt auf das Grundstück der HAVAG untergebracht. Und die Bewertung, auch des Gutachters war, dass mit den heutigen Notwendigkeiten eines Betriebens von Elektromobilität, das nicht möglich ist und ich springe mal weiter, darauf komme ich gleich, das ist ein Abstellkonzept, für das was zukünftig erforderlich ist. Also Sie sehen, das Blaue sind Busse, wie sie abgestellt sind, nämlich alle 46 Fahrzeuge, die die HAVAG abtauschen muss und sie sehen dort schon mit der Abschnittsbildung, allein die Brandabschnitte, die gebildet werden, ein Elektrobus brennt nicht statistisch öfter als ein Dieselbus, aber wenn er brennt, dann gehen natürlich höhere Werte unter, und deswegen müssen größere Brandabschnitte gebildet werden. Das heißt der Brand, die Abstellkonzeption, sieht anders aus. Wir brauchen Platz für Trafos und Ladepunkte. Wir brauchen Platz, das orange- und grünfarbene sind Arbeitsfahrzeuge der HAVAG. Denn wenn wir in diese CO₂-Grenzwertflottennormierung reingucken, da steht etwas von schweren Nutzfahrzeugen, und schwere Nutzfahrzeuge sind auch LKW. LKW sind aber deutlich später umzustellen als die Stadtbusse. Aber wenn man schon eine Flächenerweiterung jetzt vornimmt, muss man sich natürlich auf diese gesetzlich erforderliche Notwendigkeit auch einstellen. Sie sehen rechts daneben eine neue Buswerkstatt, weil die jetzige Buswerkstatt den heutigen Ansprüchen einer Buswerkstatt in keinsten Art und Weise mehr entspricht, außer jetzt. Die jetzige Werkstatt, da steht noch dran, VEB Verkehrskombinat, also gefühlt, die ist aus den 80-er Jahren. Die hat eine Größe, wie sie heute schon nur noch mit Ausnahmegenehmigung zu betreiben ist. Wir müssen, wenn wir Elektrobusse später reparieren, mit Hochvolttechnik arbeiten. Wir brauchen Dacharbeitsstätten. Wir brauchen lichte Höhe 2,60m in der Arbeitshöhe. Das leistet jetzt alles die Werkstatt nicht. Und nochmal rechts daneben sehen Sie eine Quarantänefläche. Das heißt Fahrzeuge, die havariieren, müssen separat abgestellt werden. Die dürfen nicht, wie heute, einen Dieselbus, auch wenn er nur einen Blechschaden hat, darf ein Dieselbus neben einem Dieselbus geparkt werden. Bei Elektrobussen ist das nicht so. Die Vorschriften sind so, dass Fahrzeuge komplett zu separieren sind und hat er auch nur einen Kratzer oder eine Beule an einer Schürze, ist er zu separieren. Weil wenn ein Bus in Flammen aufgeht, dann ist er kaum noch löscherbar. Das ist leider so bei Elektrofahrzeugen, aber das sind Technologien, die wir jetzt nicht bestimmen, sondern das sind einfach Gegebenheiten und Erfahrungswerte von anderen Verkehrsbetrieben. Und das bedeutet, die Betriebshofverwaltung, über die wir jetzt nachdenken, und die einzig geeignete Fläche, nach allen Flächenvergleichen die wir noch betrieben haben, ist ein Teil der

Kleingartenanlage „Schloss Freimfelde“, so heißt der Kleingartenverein dort. Eine Kleingartenanlage besteht aus ca. 150 Parzellen. Das, was jetzt dort gelb schraffiert ist, ist der Teil, der 28 Kleingärten von den 150 Parzellen ausmacht. Nach Flächennutzungsplan ist es eine Sonderfläche Straßenbahndepot, oder so ähnlich heißt das. Also, die anderen Flächen, die rechts daneben liegen, sind Kleingartenflächen. Aber genau diese Fläche ist jetzt schon FNP. Also eine Sondernutzungsfläche für weitere, oder Sonderentwicklungsfläche, Entschuldigung, für Straßenbahndepots auch ausgewiesen. Also, da haben auch schon mal Vorväter sich darüber Gedanken gemacht, dass das möglicherweise eine Erarbeitungsfläche für eine, für betriebliche Zwecke der HAVAG sein könnte und sie bettet sich sozusagen 3-seitig in den jetzigen Betriebshof dann ein. Und wir haben jetzt sehr aktive Gespräche geführt, mit dem Stadtverband der Gartenfreunde e.V. Das sind die, die alle Kleingartenanlagen in Halle gepachtet haben. Sie sind sozusagen der Hauptpächter der Stadt. Haben alle Gartenanlagen gepachtet, und vermieten die wiederum unter an die Kleingartenvereine. Der Kleingartenverein „Schloss Freimfelde“ hat natürlich auch einen Vorstand. Auch mit dem haben wir darüber gesprochen. Wir haben auch einen Termin im Januar mit allen Kleingärtnern selber gehabt. Haben uns mit allen Kleingärtnern getroffen. Haben eine Vereinbarung vorbereitet, die dann lautet, dass wir natürlich nach den Regeln des Bundeskleingartengesetzes alle Dinge einzuhalten haben. Das ist jetzt der Ablaufplan. Ist ein bisschen viel Detail, der das ganze Projekt nochmal beschreiben soll. Und wir haben den Kleingärtnern in Aussicht gestellt, dass über die Flächenverfügbarkeit mit Baurechtschaffung, Bauantrag für die Buswerkstatt, wir davon ausgehen, dass die Gartenanlage für die Kleingärtner noch 3 Jahre nutzbar ist. Also das Jahr 2025/2026/2027 kann noch für das Gärtnern genutzt werden. Da gab es auch eine erhebliche Erleichterung. Man hat es am tiefen Atmen gehört und natürlich gibt es eine Betroffenheit. Ich war selber im Januar bei dem Termin mit dabei, wo wir mit allen Kleingärtnern unmittelbar gesprochen haben. Wir haben maximale Unterstützung angeboten. Der Stadtverband ist dabei, mit den Kleingärtnern in Einzelgespräche dann zu gehen. Natürlich immer vorausgesetzt, der Stadtratsbeschluss kommt zustande. Und dann würde ein Verfahren eingeleitet werden. Die Kleingärten würden alle taxiert werden. Sie unterliegen einem Bewertungsverfahren. Das macht ein Gutachter. Die haben alle einen Wert. Die Kleingärtner haben Entschädigungsanspruch. Die Kleingärtner wollen einen Teil davon aufgeben und wollen nicht mehr gärtnern, weil sie einfach jetzt auch ein gewisses Alter haben und das nicht mehr betreiben wollen. Andere möchten gern wieder einen Garten haben. Entweder auf der Anlage, oder eben in anderen Kleingartensparten dieser Stadt. Da wird der Stadtverband helfen. Es gibt ausreichende, freie und leerstehende Gärten und der Gutachter, der jetzt vom Stadtverband bestellt werden würde, würde jeden Kleingarten taxieren. Es würde eine Ausgleichzahlung geben, in Abstandszahlungen für die Kleingärtner. Das haben wir natürlich alles zu bezahlen. Der Stadtverband würde das managen für uns und wir würden auch einen guten Umzug mit den Kleingärtnern organisieren. Wir würden dann auch helfen die Grundstücke frei zu machen. Ich bin ja schon ziemlich weit im abarbeiten, aber wir sind in die frühzeitige Beteiligung gegangen. Wir sind seit November in den Gesprächen, sind jetzt so weit, dass wir auch zwar zwischen Betroffenheit, aber auch Verständnis zu der Situation, diese Fläche eben auch nutzen zu wollen, nahezu müssen, dass wir ein gutes Verständnis erreicht haben, natürlich mit aller Emotionalität, also, da kriegt man dann auch Gänsehaut, wenn eine Dame vor einem steht, die sagt „Herr Schwarz, ich habe da jetzt 40 Jahre gegärtnert. Auf der einen Seite, das ist jetzt echter Trennungsschmerz, auf der anderen Seite, Sie nehmen mir jetzt auch eine Entscheidung weg, weil ich kann den auch nicht mehr bewirtschaften. Mein Mann ist 84, ich bin 80. Ich habe auch die Kräfte nicht mehr und Sie nehmen uns jetzt auch eine Entscheidung weg und wir wollen auch keinen neuen Garten mehr haben.“ Und da merkt man, dass sind persönliche Dinge, persönliche Betroffenheiten und der Stadtverband hat, und das darf ich jetzt nur zitieren: „Unser Agieren auch sehr gelobt.“, weil wir gesagt haben, mit den Stadtwerken zu arbeiten an der Stelle ist sehr angenehm, weil wir uns frühzeitig gekümmert haben. Eine gute Art der Kommunikation gewählt haben. Den Abstimmungsprozess frühzeitig begonnen haben. Sie sagen, dass wünschen sie sich überall so. Ich glaube, Sie haben mehrfach mit Kleingärten, auch im

Rahmen Ihrer Stadtratstätigkeit zu tun, und wir sind nicht der einzige Investor, der so eine Fläche weiterentwickeln möchte. Dort wird eher dafür Sorge getragen, dass man die Verantwortung auf die Stadt hier schiebt. Das ist eine städtische Fläche, aber wir wollen die Verantwortung teilen. Wir wollen unseren Part natürlich erfüllen und wir wollen auch die Modalitäten des Bundeskleingartengesetzes einhalten. Dafür ist eine Vereinbarung vorbereitet worden. Das ist der letzte Kommentar. Die Vereinbarung liegt auch schon der Verwaltung vor, dem GB II. Die Vereinbarung soll unterschrieben werden, dass wir natürlich nach den Regeln des Kleingartengesetzes alles zu beachten und umzusetzen haben, was man auch immer beachten muss. Es geht auch darum, die Wiederherstellung von Stromversorgung die Wiederherstellung von Wasserversorgung, dass die anderen Gärten alle weiter funktionieren. Das würden wir alles absichern, so wie ich jetzt hier sitze kann ich das auch garantieren, das wir das machen werden. Und wir haben jetzt 3 Jahre Vorbereitungsprozess. Baurechtschaffung wäre das allererste, um auch Planungssicherheit für uns zu bekommen. Und der letzte Kommentar wäre, diese Umstellung nach gesetzlichen Erfordernis verlangt jetzt erstmal dass wir die 4-5 Jahre nutzen, mehr Zeit ist es gar nicht, die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass wir überhaupt erstmal in die Lage versetzt werden, Elektrobusse dann in den Fuhrpark zu überführen. Die jetzigen 3 Busse, die werden unsere Werkstatt nur bei den notwendigsten Komponenten gerade gewartet. Also wir machen vielleicht mal eine Bremsenreparatur, oder mal andere Dinge. Wir können aber an den Fahrzeugen nicht wirklich arbeiten, unsere Buswerkstatt. Wir haben Wartungsverträge mit der Firma Mercedes. Die Fahrzeuge werden regelmäßig nach Peißen gebracht, in eine Werkstatt. Das ist aber nicht wirtschaftlich. Es geht aber zurzeit nicht anders, weil wir die infrastrukturellen Voraussetzungen nicht haben. Und jetzt bitten wir Sie, dass Sie die Verwaltung unterstützen, das B-Plan-Verfahren einzuleiten. Das der Aufstellungsbeschluss zustande kommt und das wir anfangen können, sorgfältig, die infrastrukturellen Voraussetzungen herzustellen. Und mit der Ausschreibung danach, nach der Infrastruktur, fangen wir an ab 2030, die nächsten Fahrzeuge zuzuliefern. Und das ist halt ein Prozess, der bis 2041 geht. Und dann sind wir zu 100 % klimaneutral im Jahr 2041. Alle Linienfahrzeuge fahren dann elektrisch. Straßenbahnen, wie Busse. Und dann ist eine nächste Ära, eine Verkehrswende, halt auch erreicht. Und wir uns frühzeitig dieser gesetzlichen Aufgabe angenommen und ich danke Ihnen erstmal fürs Zuhören, und ich hoffe, dass die Informationen soweit erstmal ausreichend waren. Ansonsten natürlich alle Fragen gerne und ich versuche das auch zu beantworten was auch zu beantworten wäre.

Frau Dr. Wünscher

Ich danke Ihnen für Ihre Ausführungen, Herr Schwarz. Bevor wir in die Diskussion eintreten, möchte Herr Rebenstorf sich noch dazu äußern.

Herr Rebenstorf

Ganz kurz, ich möchte nur an Herrn Schröder weitergeben. Wir werden noch kurz was zur Zeitkette sagen und danach der Änderungsantrag. Da wir aber hier eine städtische Tochter haben, die ein Interesse hat, die auch zeitlich vorwärtskommen muss, ist es denke mal für uns in der Zusammenarbeit ein bisschen einfacher als mit privaten Investoren, die dann auch ihre eigenen Interessen, auch jenseits von Stadtentwicklung, vorantreiben. Aber Herr Schröder nochmal, wie es jetzt auch mit der HAVAG abgestimmt war.

Herr Schröder

Ja, vielen Dank. Sehr geehrte Damen und Herren, Herr Schwarz hatte in seiner Präsentation dargestellt, dass das Gärtnern in den einzelnen Partien, die davon betroffen sind, bis sage ich mal, Herbst 2027 an der Stelle möglich sein soll. Wir haben uns im Vorfeld der Aufstellung, oder der Vorbereitung des Aufstellungsbeschlusses, natürlich auch hinsichtlich der weiteren Zeitkette miteinander intensiv abgestimmt und eben die Zeitkette gliedert sich eben in die Notwendigkeiten, die von Seiten der HAVAG bestehen, was die Investitionen und die Umsetzung mit den erforderlichen Zeitschritten betrifft, hinsichtlich des Bauleitplanverfahrens auch ein. Das heißt wir gehen nach jetzigem Kenntnisstand auch

davon aus, dass wir im Jahr 2027 die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen haben, um zu einem Abschluss des Verfahrens an dieser Stelle kommen zu können. Wie viele von Ihnen wissen, nachdem der Aufstellungsbeschluss gefasst worden ist, dann beginnt die Phase des Vorentwurfs. Das heißt, der Vorentwurf für diese Planung wird entsprechend erstellt. Es erfolgt dann die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange. Die Informationen werden eingesammelt, entsprechend berücksichtigt und gewertet und dann wird der Entwurf auf dieser Basis erstellt. Dann erfolgt in dieser zweiten Ebene ebenfalls die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange, um dann im Jahr 2027 das Verfahren auch fortführen und dann zum Abschluss bringen zu können. Soweit eine kurze Vorausschau hinsichtlich der angedachten Zeitkette.

Frau Dr. Wünscher

Danke, Herr Schröter und jetzt bietet es sich vielleicht an, dass die FDP bitte ihren Änderungsantrag einbringt und dann können wir sozusagen die Beschlussvorlage und den Änderungsantrag gemeinschaftlich diskutieren.

Herr Hänsel

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Vorsitzende, Herr Rebenstorf, wir haben hier einen Änderungsantrag eingebracht auf diese Zeitschiene repliziert. Wie Sie den Ausführungen von Herrn Schwarz entnehmen konnten, ist es extrem wichtig, dass die Zeitschiene eingehalten wird. Die Busse müssen, so wie ich das gehört habe, sehr früh geordert werden, mit einer langen Vorlaufzeit. Die sind dann da, wenn die entsprechenden Abstellflächen, Ladepunkte, Wartungshalle und so weiter dann nicht da ist, wird es zu einem erheblichen Problem werden. Die Zeitschiene ist hier, denke ich, schon mit der heißen Nadel gestrickt. Es ist vorgesehen, dass der Bauantrag parallel zum B-Plan-Verfahren erarbeitet wird und die Baugenehmigung kurz nach dem Satzungsbeschluss, also der Verabschiedung des B-Plans, endgültig auch genehmigt werden soll und muss. Und wenn wir uns diese Zeitschiene angucken, dann steht da 30. Juli 2027. Das sind von jetzt ab ein bisschen mehr als zwei Jahre. Für ein B-Plan-Verfahren prinzipiell machbar, so unter eineinhalb Jahren geht nicht, aber 2 Jahre prinzipiell machbar. Aber nach den Erfahrungen der jüngeren Zeit und nach meinen Kenntnissen, bisher beispiellos in dieser Stadt. Wir haben jüngst bei B-Plan-Verfahren Laufzeiten zwischen 4 und 7 Jahren erlebt, nicht annähernd in diesem Zeithorizont. Und das macht uns ein bisschen Sorgen und deswegen gab es die Abstimmung zwischen der HAVAG und der Stadtverwaltung. Haben wir vernommen, ist uns berichtet worden und es gibt die Zusage auf den 30. Juli 2027, was zunächst mal sehr erfreulich ist. Aber wir sind der Meinung, wir sollten das auch mal aufschreiben, damit wir uns alle daran erinnern, Herr Rebenstorf sich daran erinnert, wenn er dann noch im Amt ist. Das kann ja aber auch anders sein. Dann sollte sein Nachfolger dann dort die Erinnerung haben. Und wir finden, das ist eine gute Idee diesen Zeitpunkt, der enorm wichtig ist für den ganzen weiteren Ablauf, in der Beschlussvorlage zu fixieren. Und das ist eigentlich unsere Empfehlung und daraufhin zielt der Änderungsantrag. Da die Zusage besteht, sehe ich jetzt kein grundsätzliches Problem das so zu machen. Es verschafft nur allen die Möglichkeit darauf auch zurückzugreifen und das einmal niedergeschrieben zu haben. Dankeschön.

Frau Dr. Wünscher

Danke, Herr Hänsel. Herr Rebenstorf möchte darauf reagieren.

Herr Rebenstorf

Ja, meine sehr geehrten Damen und Herren, wir haben uns jetzt intern mit Herrn Hänsel und Herrn Kehr wieder noch nicht austauschen können. Ich mache jetzt unter Vorbehalt. Unter Vorbehalt stimme ich dem zu, sollten wir Änderungsbedarf an ihrem Text haben, würden wir auf sie zukommen, hatten wir in anderen Fällen auch so gehandhabt, dass wir mit Fraktionen dann geredet haben. Hintergrund ist der, Sie wissen, dass wir keine Vorfestlegungen, auch was die Zeitketten anbelangt im B-Plan-Verfahren machen dürfen. Das B-Plan-Verfahren ist

nach hinten raus ein offenes Verfahren. Ich habe im Subtext aber gelesen, Sie beziehen sich ausschließlich auf Vorgänge innerhalb der Verwaltung, die nicht direkt mit dem Verfahren, wenn es um die Zuarbeiten Dritter, geht. Das ist uns klar, dass wir innerhalb der Verwaltung auch Optimierungsbedarf haben. Dazu finden Gespräche mit dem neuen OB zurzeit statt. Inwieweit sich das dann positiv auswirkt auf das Verfahren, wird man sehen. Unabhängig davon muss man auch festhalten, es gibt B-Plan-Verfahren auch in dieser Stadt, die werden nie zu Ende gebracht werden können. Einfach weil die Vorhabenträgerin nicht mehr da ist. Deswegen hatte ich vorhin den Seitenkommentar gebracht, im Falle von Herrn Schwarz (HAVAG), also nicht persönlich, HAVAG, mache ich mir keine Sorgen, dass Sie uns aus irgendwelchen Gründen abhandeln. Sie werden immer da sein. Also, das ist das Positive, dass das kein Investor ist, der dann verschwindet, ohne jetzt die konkreten Beispiele zu nennen. Es gibt B-Plan-Verfahren, die werden dauerhaft nicht zum Satzungsbeschluss kommen können, weil die Vorhabenträgerin nicht mehr da ist. Da hat man den ein oder anderen Fall nach § 33 dann Baugenehmigung erteilt. Aber die kriegen wir dann auch nicht mehr zu Ende gebracht. Manchmal kriegen Sie von uns auch einen Schwung B-Pläne, wo wir sagen „macht keinen Sinn mehr. Bitte abwickeln. Rückabwickeln.“. Der Aktuellste, der jetzt war, damit wir einen Spielplatz oder Quartiersplatz bauen konnten, war B-Plan Nr. 0 gewesen. Das ist im Südpark. Damit wir den Platz gestaltet kriegen, musste dieser auch rückabgewickelt werden. Das hat Gründe, darauf will ich hinaus. Es hat Gründe und manchmal ist der Aufwand, wenn es um Gutachten geht, schlicht und ergreifend höher als das, was wir im Vorfeld angenommen haben. Aber ich bleibe dabei, in dem Fall, ich hoffe, dass wir das dann tatsächlich auch so hinkriegen, dass da jetzt nichts Unerwartetes kommt. Aber Sie haben ja gehört, Herr Schwarz und die HAVAG, dafür nochmal vielen Dank, hat das Verfahren sehr gut vorbereitet. Die Gespräche sind geführt worden. Deswegen denken wir, sollte es ohne Probleme machbar sein. Also, wir gucken uns das nochmal an. Herr Hänsel, Herr Kehrwieder. Falls da im Text noch was geändert werden muss, würden wir Ihnen das sagen. Aber vom Prinzip her würde ich dem zustimmen, danke. Achso, Entschuldigung. Jetzt ihre Fragen natürlich, die das Planverfahren betreffen.

Frau Dr. Wünscher

Danke, Herr Rebenstorf. Dazu hätte ich jetzt auch aufgerufen. Wir können in die Diskussion eintreten zu dieser Beschlussvorlage und dem Änderungsantrag. Wer möchte? Ja, Herr Aldag bitte.

Herr Aldag

Mache ich mal den Anfang. Also, klar die Notwendigkeit ist klar. Kann man aus den Ausführungen von ihnen, Herr Schwarz, heraus, dass man da was, auf jeden Fall was unternehmen müssen und hier die Fläche erweitern müssen. Wir sehen das auch so, dass die Fläche, das der Vorschlag das Sinnvollste tatsächlich ist. Das in der Nähe des jetzigen Parkplatzes oder des Busparkplatzes auch jetzt schon zu machen, das irgendwo anders hinzuverfrachten ist glaube ich auch betriebsintern einfach mit viel Aufwand verbunden. Nichtsdestotrotz haben wir natürlich eine zusätzliche große, versiegelte Fläche, das muss man auch immer sehen. Die Kleingärten gehen verloren. Wir hatten diese Woche, gab es einen großen Artikel auf der Seite 1 in der MZ. Der Kleingartenverband in Sachsen-Anhalt hat sich also massiv auch dahin geäußert, dass zunehmend Kleingärten weggenommen werden, Baugebiete entstehen oder andere Sachen darauf entstehen, dass die Kleingärten eben verschwinden. Wir sehen es aber hier als durchaus notwendig, das hier so zu machen und darauf nochmal vielen Dank, Herr Schwarz, dass Sie frühzeitig mit den Beteiligten eben in Verbindung getreten sind. Das praktisch schon vorbereitet haben, bevor wir überhaupt was davon erfahren, ist das glaube ich weitestgehend schon abgeräumt, dass man mit den Leuten dort eben ins Gespräch gekommen ist. Das ist sehr gut und dann kriegen wir auch eine Akzeptanz, glaube ich, bei den Beteiligten hin. Und so tun wir uns, glaube ich, alle insgesamt leichter. Ich würde dennoch nochmal von Ihnen ein bisschen rauskitzeln wollen, gibt es denn schon Ideen, wie so etwas aussehen kann? Auch bezüglich Reduzierung von Versiegelung, die halt notwendig ist bei so einem Parkplatz. Wie man vielleicht mit

Regenwasser umgeht, so dass man ein bisschen Gefühl dafür kriegt, was da schon für Vorideen da sind und eine Frage an die Stadtverwaltung, ob Sie eine Möglichkeit sehen, hier in dem Gebiet irgendwo, haben wir dort irgendwo Flächen, wo man vielleicht auch mal was entsiegeln könnte. Gibt es da irgendwas in diesem Bereich, so dass man einen Ausgleich schaffen könnte, wenn auch hier, wenn wir uns die Klimakarten angucken, die wir eben haben auch als Stadt machen lassen, ist das auch nicht ganz unbedenkliches Gebiet, was einfach als Hitzeinseln ausgewiesen ist. Und es wäre natürlich gut, wenn man einerseits baulich eine Möglichkeit schafft, so wenig wie möglich zu versiegeln oder mit Baumpflanzungen, mit Grünflächen was zu machen, mit Fassadenbegrünung. Regenwassermanagement ist da sicherlich noch ein Stichwort. Aber wenn man auch vielleicht noch eine Fläche im Gebiet findet, das wir als Stadt so entsiegeln können, dass man da ein bisschen einen Ausgleich schaffen könnte.

Frau Dr. Wünscher

Ja, Danke Herr Aldag. Dann zuerst Herr Schwarz und dann Herr Rebenstorf bitte.

Herr Schwarz

Ja, vielen Dank für Ihre Frage. Auch das haben wir schon mit dem zuständigen Fachbereich soweit diskutiert, dass wir natürlich dafür Sorge tragen werden, dass wir versuchen weitestgehend Ausgleichsgrün, erstens auf der Fläche noch irgendwie wiederherzustellen, weil, gucken Sie sich diese graue Fläche da unten an, natürlich betrieblich. Busse brauchen viel Fläche, die haben große Schleppkurven. Es gibt bestimmte Risiken und die wollen wir soweit zumindest auf der Fläche abbilden, nicht die Risiken, sondern die Chancen, dass wir gucken, ob wir da Begrünung dazwischensetzen können. Also aus der Vorlage selbst, liest man ja auch, dass, ich habe vorhin diese Abstände gezeigt zwischen diesen Bussen. Da stehen immer 12 Busse, abgestellt und dazwischen sind immer diese Brandüberschläge, die Flächen, das sind 6 bis 8 Meter Abstand, ob wir gucken, ob wir dort dazwischen auch Bäume pflanzen können. Das ist, kann, das nicht ersetzen, was ein Kleingarten dann als Grünes verliert. Wir werden gucken, ob wir Bäume irgendwo mit hinsetzen können. Wir werden gucken, ob wir vielleicht das Werkstattdach noch mit begrünen können. Also wir werden jetzt alles nochmal in die Waagschale werfen, auch die Böschungen, die erhalten bleiben, ob wir da noch Grün erhalten können. Wir schreiben jetzt aktuell gerade an einer Ausschreibung für einen Generalplaner. Also nicht für das Führen des B-Plan-Verfahrens, sondern für das was die Flächenbefestigung und auch den Werkstattneubau dann anbelangt. Und das werden wir ihm dann schön ins Muttiheft dann mit reingeben, dass er bestimmte Aufgabenstellungen nochmal mitbekommt, das mitbedenkt. Und Sie fragten auch nach Regenwasser. Wir fangen ja jetzt schon Regenwasser in Zisternen auf, um auch Waschhallen, also die Buswaschhalle und auch die Straßenbahnwaschhalle, nimmt ja Wasser auf aus Zisternen. Wird ja aufbereitet, wird zum Teil auch wieder rückgeführt, also nach dem Waschvorgang wieder gefiltert, wieder aufbereitet, wieder zugeführt. Wir versuchen schon mit den Ressourcen, die wir haben, sehr sorgfältig umzugehen. Photovoltaik haben wir auch da, um Strom zu erzeugen, vielleicht auch selbst zu produzieren. Auch das muss geprüft werden, ob die Buswerkstatt entweder Grün oder Photovoltaik, ist auch nochmal ein Klima- und Umweltaspekt. Und ansonsten gehe ich davon aus, dass wir Auflagen bekommen, auch im B-Plan-Verfahren oder sogar aus dem Bauantrag, den wir stellen dann für die Buswerkstatt, dass wir ein Ausgleichsgrün zu schaffen haben. Ob das dann dort ist, auf dem Betriebshof der HAVAG, oder an anderen Stellen, das wird sich dann im Laufe des Verfahren dann auch zeigen. Aber dafür sind wir bekannt, auch im Stadtbahnprogramm schaffen wir da wo es möglich ist und notwendig ist, alles Ersatzgrün her, was irgendwie geht. Und dafür stehe ich auch und dafür werden wir uns auch einsetzen.

Frau Dr. Wünscher

Ja, Danke Herr Schwarz. Und jetzt Herr Rebenstorf bitte.

Herr Rebenstorf

Ja, Frau Vorsitzende, Herr Aldag. Herr Schwarz hat so ein Stück weit die Brücke gebaut zum Stadtbahnprogramm. Der Betriebshof, das ist uns klar, die brauchen die Flächen und da muss es halt versiegelt sein und wenn es ein paar Bäume mehr noch gibt, auf dem Areal, ist es gut. Aber wenn man das Stadtbahnprogramm jetzt selber sieht, allein die Tatsache, dass man keine Wendeschleifen mehr hat und die zurück baut und die Kopfstellen hat. Wenn man allein die gigantische Fläche sieht, die wir an der damaligen Endhaltestelle Südstadt freigeräumt haben, die renaturiert wurde. Diese doppelte Wendeschleife. Da ist ja irrsinnig viel an, ich sag mal in Anführungsstrichen, versiegelter Fläche, auch wenn das offene Schotterbett das Versickern zulässt, darf halt einiges weg. Büschdorf war nun Neubau an einer anderen Stelle gewesen. Ja, die Fläche ist nicht entsiegelt worden, die ist verkauft worden. Aber die wird zumindest nachgenutzt, für eine gewerbliche Nutzung. Und das Rasengleis ist vielleicht nicht der klassische Ersatz, den wir sonst irgendwo haben. Aber das Rasengleis bringt auch ein bisschen mehr für das Mikroklima und auch für das Zurückhalten des Wassers. Und wo es ging, haben wir zumindest noch Baumreihen mit in die Erde gebracht, also richtig in die Erde, wo vorher vielleicht keine Bäume waren. Ich weiß, dass man das im Querbezug zum Verfahren nicht mit heranziehen kann. Aber in der Gesamtbetrachtung, wo wir mit dem ÖPNV hin wollen, und wie sich der ÖPNV in seinen baulichen Anlagen nach außen präsentiert, ist das vielleicht nicht der entscheidende Baustein, was ich eben genannt habe, aber es ist einer von vielen Bausteinen, die dann am Ende das Gesamtbild ergeben sollen, sollten. Das dazu.

Frau Dr. Wünscher

Danke, Herr Rebenstorf. Jetzt Herr Godenrath bitte.

Herr Godenrath

Vielen Dank Frau Vorsitzende. Ich hatte eigentlich immer so bisher verstanden, dass wir für ein heeres Ziel auch Opfer bringen müssen. Ich stelle gerade fest, dass die Versiegelung offensichtlich ein etwas größeres Thema ist, als sich mal darüber zu unterhalten was wir hier eigentlich machen. Ich habe eigentlich ein paar Fragen dazu, zu ökonomischen Dingen. Wenn Sie sagen, die Busse haben ungefähr eine Reichweite von 280 km, wann haben Sie das gemessen, zu welcher Jahreszeit? Oder ist es ein Durchschnitt zwischen den Jahreszeiten? Und wie hoch ist die Reichweite von dieselbetriebenen Bussen? Das würde mich mal interessieren. Ist die länger, ist die kürzer, bezogen auf die, ich sag mal, Nutzungsdauer, deren Fahrstrecke in der Linienführung. Nächste Frage ist, wieviel Busse sollen angeschafft werden? Wieviele Elektrobusse? Wenn ich jetzt hier höre, die Mehrkosten eines Elektrobusses betragen aktuell 400.000€ gegenüber Dieselbussen. Ich gehe davon aus, dass Sie Ausschreibungen aktuell dann tätigen müssen, wo dann auch Preise dann festgelegt werden, mit großer Wahrscheinlichkeit und nicht nachträglich nachverhandelt werden können. Und die andere Frage ist: Hier soll ja dann eine Fläche versiegelt werden, aufgrund einer neuen Werkhalle, auf einer neuen Bushalle, die, so wie ich das jetzt verstanden habe, wesentlich umfangreicher ausgestattet werden muss. Anders gebaut werden muss, durch die Elektrobusse. Wie hoch ist da der Kostenbedarf oder Mehrbedarf gegenüber einer herkömmlichen, ich sage mal, Werkhalle oder ich sag mal Bushalle mit dieselbetriebenen Fahrzeugen?

Frau Dr. Wünscher

Ja, Herr Schwarz bitte.

Herr Schwarz

Jetzt, zum Ersten. Der Tank eines Dieselbusses ist ziemlich groß und die Reichweiten sind auch groß. Also ein Dieselbus würde, ohne Zwischenzutanken, 2 bis 3 Tage im Linieneinsatz sein können. Beim Elektrobuss ist das nicht so. Also, die Batteriekapazitäten sind begrenzt. Es ist immer eine Abwägung zwischen wieviel Batteriesätze bestellt man, also man kann tatsächlich große Akkupacks bestellen, bringt man aber viel Gewicht auf Achsen, auf

Straßen. Wir haben festgestellt, deswegen wollten wir diese ersten Erfahrungen ja sammeln und Gott sei Dank hat das Land uns hier mit einer Förderung unter die Arme gegriffen, diese, ich nenne es mal unnatürlichen Kosten kann man nicht sagen, aber diese Mehrkosten, die entstanden sind, sind durch das Land Sachsen-Anhalt zu 90 % gefördert worden. Auch die Infrastrukturkosten. Wir gehen davon aus, dass, wenn wir 2029 ausschreiben, so sagt es auch der Gutachter, ist die Batterietechnologie nochmal um ein Vieles weiter und wir gehen davon aus, dass wir nicht mal ein Zwischenladen aktuell brauchen. Aktuell laden wir die Busse ja in Kröllwitz an der Endhaltestelle Straßenbahn. Das sieht man, sind so Pantografen, die gehen hoch, Plus-Minus-Pols, 10 Minuten stehen, ziehen sie so viel Strom wieder in den Akku rein, dass am Tag das Fahrzeug nicht abgetauscht werden muss. Und 280 km ist natürlich ein gemittelter Wert. Das ist der Wert, der bei idealen Temperaturen, sie können es sich ja so vorstellen: Ein Akku im Bus gibt die maximale Leistung bei 21 Grad Celcius ab. Das heißt, im Lademanagement sind die Fahrzeuge, wenn sie denn bei uns angestöpselt sind, auf dem Betriebshof, wird entweder ein Akku gekühlt oder ein Akku wird geheizt. So erfolgt aktuelles Laden. Es ist nicht bloß das Laden der Akkus selbst, sondern es ist das Temperieren der Akkus, damit die beim Abfahren 21 Grad Betriebstemperatur der Akkus haben. Und dann reichen die tatsächlich bei normalen durchschnittlichen Temperaturen. Die werden aber auch während der Fahrt geheizt. Die werden auch während der Fahrt gekühlt. Und das sind dann Stromverbräuche, die nicht durch die Fahrmotoren verbraucht werden und was eigentlich eher die, das Handicap ist, große Reichweiten zu erreichen, ist ja die Heizleistung der Fahrzeuge. Die Fahrgäste mögen es warm in Fahrzeugen. Und die aktuellen Fahrzeuge, die wir jetzt bestellt haben sind mit einer Zusatzheizung ausgestattet. Das heißt, sobald eine Außentemperatur unter 5 Grad erreicht ist, wird durch Heizöl eine Zusatzheizung bedient, die dann den Fahrgastraum temperiert. Dort sind die Technologien jetzt auch schon deutlich weiter und die Akkus schaffen mittlerweile auch die Fahrgasträume auch gut zu heizen. Wir gehen mal davon aus, dass die 280 km durchschnittlich, also vielleicht nicht bei -10 Grad oder -20 Grad, da gibt es auch schon ganz andere Verkehrsbetriebe, muss man sich auch ehrlich machen. Dass das aber für unsere betrieblichen Zwecke dann locker ausreichen wird, und wenn die Akkus nochmal 20,30,40 Kilometer mehr leisten können, dann brauchen wir ja, und das hat der Gutachter erarbeitet, im Netz müssten wir noch 5 Zwischenladestationen neu bauen, an verschiedenen Zwischen- oder Endhaltestellen der Straßenbahn. Wenn die Busse 320 Kilometer schaffen, könnten wir auf diese Zwischenladestation auch verzichten, weil die fahren nicht mehr, also nicht mehr am Tag. Das ist ja schon viel. Ein Bus, der 230 bis 280 Kilometer am Tag fährt, das ist ja schon ordentlich. Deswegen kommen ja auch diese 1 Million Kilometer, über die Lebensdauer eines Fahrzeuges, zusammen. Also das vielleicht zum Vergleich. Diesel und Elektro kann man nicht vergleichen. Aber das war wichtig, der Gutachter hat den Auftrag gehabt. Wenn der Diesibus geht, in seinem heutigen Einsatzzweck, muss er durch einen Elektrobus 1 zu 1 ersetzt werden. Andere Verkehrsbetriebe haben andere Philosophien. Die sagen wir wollen nur das Laden im Depot. Das heißt da bräuchten wir mehr Fahrzeuge und mehr Mitarbeiter, um die Fahrzeuge im Tagesbetrieb auch auszutauschen. Sie fragten etwas zu den Kosten. Was die Mehrkosten anbelangt. Also, wir gehen davon aus, dass entweder durch die Bundesrepublik Deutschland, Klammer auf: Wir gucken jetzt alle ganz gespannt in die Koalitionsverhandlungen die gerade stattfinden) oder das Land Sachsen-Anhalt, hier ein Fördertopf oder ein Förderprogramm auflegt, um diesen Aufgaben gerecht zu werden. Wir sind mit dem Verkehrsministerium, der MID, im Gespräch. Wir haben eine Fördermittelvoranmeldung vorgenommen und haben das Land gebeten auch hier eine Förderung für die HAVAG wieder zu organisieren. Wir waren auch die Ersten, die bei Frau Dr. Hüsken waren und sie sagte, was wird denn passieren, wenn die Anderen auch noch kommen. Also, da kommt ja Magdeburg, Bernburg, Köthen, Merseburg, wie sie alle heißen. Alle Städte des Landes Sachsen-Anhalt, die Stadtbusse haben. Daraufhin, auf diese Initiative, ist sie unserem Vorschlag gefolgt, und hat ein Landesgutachten erstellen lassen. Zufälligerweise war es der gleiche Gutachter und das heißt dem Land liegt, und das müssten alle Landtagsabgeordneten auch im Zugang haben, wo der Gesamtbedarf von Finanzen des

gesamten Landes Sachsen-Anhalt mal abgeschätzt wurde. Infrastrukturell und Fahrzeugmehrkosten. Und darauf richtet sich das Land jetzt ein und will die EFRE-Förderung der Periode 2027 bis 2034 nutzen, und daraus möglicherweise ein Förderprogramm zu bauen. Der Bund hatte ein Förderprogramm. Das ist damals abgeschafft worden, als dieser Klimatransformationsfond aufgelöst wurde. Wir bauen darauf, dass der Bund ein neues Förderprogramm auflegt, wenn das nicht erfolgt, mal gucken wie die Koalitionsverhandlungen ausgehen, dann hoffen wir auf das Land Sachsen-Anhalt. Und wir reden über Mehrkosten, über alles. Also Kauf, Betriebshofherstellung, Buswerkstatt, Mehrkosten der Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur von ca. 40 Millionen Euro, 40 Millionen Euro, gegenüber dem was im eins-zu-eins-Ersatz für die Dieselmotoren zu Tage kommen würde. Also, da sind die Kosten des Dieselmotors abgezogen. Das sind tatsächlich nur die Mehrkosten die jetzt entstehen, und das aber verteilt auf die nächsten 5, bis 2040 sind es, 15 Jahre. Auf die nächsten 15 Jahre, natürlich verteilt. Es ist eine große Finanzierung, die wir dort auf den Weg bringen. Wir haben auch schon mit Banken jetzt gesprochen, weil das Finanzierungsmanagement erfolgt ja über die Stadtwerke Halle. Auch dort gibt es schon Gespräche mit Banken, dass die Kosten, die möglicherweise nicht gefördert werden, als Restfinanzierung auch durch Banken dann finanziert werden. Dann sehen wir gute Chancen, dass wir das auch von Banken dann finanziert bekommen. Also, die Finanzierung wird anstrengend, die ist noch nicht gelöst, aber wir sind auf dem besten Weg, das mit der Landesregierung gemeinsam zu lösen.

Frau Dr. Wünscher

Ja, Danke Herr Schwarz. Haben Sie noch eine Nachfrage, Herr Godenrath?

Herr Godenrath

Dankeschön. Das hatte ich jetzt gar nicht auf dem Schirm, stimmt. Wie hoch ist das Gewicht, das Mehrgewicht, der Elektrobusse gegenüber Dieselmotoren? Hat man auch den erhöhten Abrieb, ich sag mal, der Fahrbahn und möglicherweise Brückenbelastungen, ich sag mal, mit einbezogen? Wir werden ja sicherlich irgendwann in die Bredouille kommen, uns darüber unterhalten zu müssen, dass in der Stadt Halle, ich sag mal, die Straßen mindestens mal saniert werden müssen. Teile der Brücken werden sicherlich erneuert werden müssen. Ist das mal irgendwie schon mit einbezogen wurden? Und wenn Sie von 40 Millionen in den nächsten Jahren sprechen, die möglicherweise sogar finanziert werden müssen, das heißt also, da kommen ja auch wieder Mehrbelastungen, ich sag mal, auf die HAVAG zu. Abgesehen von den Mehrbelastungen und Mehrkosten, mit großer Wahrscheinlichkeit, werden wir diese sogenannte, euphemistisch genannte Energiewende weiter fortführen. Ich sag mal durch die erhöhten Stromkosten, weil wir ja praktisch keinen Strom dann haben, zumindest nicht den, den wir brauchen, wenn wir ihn brauchen. Und wie hat man das, ich sag mal, ein Stück weit schon irgendwo einkalkuliert? Das heißt also, hier werden sicherlich auf die HAVAG, ich sag mal, Mehrkosten hinzukommen. Wenn wir wissen, dass die HAVAG ja quersubventioniert wird, ich sag mal, ein Stück weit über die Stadtwerke, wohl möglicherweise dann durch die sogenannte, euphemistisch genannte Wärmewende, des Wärmeplanes auf die Stadtwerke erhöhte Kosten zukommen. Dann wird ja wahrscheinlich die Quersubventionierung, ich sag mal, der defizitären, ich sag mal, HAVAG auch möglicherweise in Frage gestellt werden. Also ich lese hier komplett heraus, das ganze Projekt, jetzt unabhängig von diesen, von dieser Fläche, die da jetzt verwandt werden soll, steht eigentlich auf tönernen Füßen. Das wird ja alles schön geredet. Hier wird versucht abzulenken, mit einer Diskussion wegen Versiegelung von Flächen, aber die eigentliche Grundursache, und das ist auch dieser desaströse, ich sag mal, Änderungsantrag der FDP, der ja nichts anderes ist, wieder mal, als eine Bankrotterklärung dieser politischen Vereinigung, geht eigentlich an der Grundursache dessen, worüber wir hier eigentlich sprechen, komplett vorbei.

Zwischenrufe

Herr Godenrath

Ja, ich weiß Herr Aldag, dass Ihnen das nicht gefällt, ist mir wirklich klar.

Zwischenrufe

Herr Godenrath

Doch.

Frau Dr. Wünscher

Bitte keine Zwiegespräche über den Tisch hinweg, bitte.

Herr Godenrath

Das Ihnen das nicht gefällt ist mir bewusst.

Frau Dr. Wünscher

Es kann sich jeder zu Wort melden.

Herr Godenrath

Genau. Vielen Dank Frau Dr. Wünscher. Ich äußere hier meine Meinung, und wenn Ihnen das nicht gefällt dann ist das so. Das nehme ich gerne entgegen. Ich habe ein paar Fragen gestellt und würde bitten, wenn das möglich ist, dass wir da eine gewisse Antwort darauf kriegen. Danke.

Frau Dr. Wünscher

Ja, Herr Schwarz bitte nochmal.

Herr Schwarz

Also mit der Tonage erwischen Sie mich jetzt auf dem kalten Fuß, das kann ich jetzt nicht beantworten. Das müssen wir nachliefern. Also, was wiegt jetzt ein Dieselbus und was wiegt ein Elektrobus. Natürlich entfallen diverse Aggregate, also die gesamte Abgasreinigungstechnik, die Motoren, der Motor, das Getriebe, das findet ja alles nicht mehr statt. Die Achsen sind anders bemessen. Aber die Akkus bringen natürlich das neue Gewicht dann wieder rein, ist klar. Und ich würde mal vermuten, dass es sich die Waage hält. Ich kann es jetzt aber nicht zu 100% Sicherheit sagen. Ich vermute, dass die Elektrobusse etwas schwerer sind, weil einfach die Akkupacks mehr Gewicht erfordern. Die Finanzierung, will ich mich jetzt gar nicht weiter äußern. Also wir haben diese Finanzierungsaufgabe jetzt zu lösen. Diese Umstellung ist ja, das Wort alternativlos, das mag ich überhaupt nicht. Es gibt immer Alternativen, aber tatsächlich ist es ja so, dass wir durch die gesetzlichen Vorgaben gezwungen werden, eine alternative Antriebstechnologie zu gehen. Und da redet man jetzt nicht mehr über den Erdgasbus. Man redet auch nicht mehr über Bio-Ethanol oder so was, sondern es gibt eigentlich zwei Technologien, die sich aktuell am Markt, eine hat sich durchgesetzt. Das ist der batteriebetriebene Elektrobus und der Bus, der sich aktuell nicht durchsetzt, das ist der Bus mit Brennstoffzelle. Sieht man auch an der Herstellerentwicklung. Auch das sagt das Gutachten. Auch das war die klare Empfehlung das nicht zu machen für die HAVAG, sondern auf dem batteriebetriebenen Elektrobus zu gehen. Und die Fahrzeugmehrkosten, wir bauen auf die Landesfinanzierung. Unsere Erfahrungen, also das ist der Finanzierungsanteil, bei den laufenden Kosten haben wir die Erfahrung gemacht, dass der Bus elektrisch, in seiner Betreibung, vergleichbare Kosten verursacht wie der Dieselbus. Das ist jetzt die Erfahrung, die wir über 2, wie lange, wann sind wir in Betrieb gegangen. Im Sommer 2022. Also über 2 Jahre sicheren Betrieb. Also, hat was mit Dieselmotoren zu tun und Dieselmotorenpreisen. Wir haben Strompreise und Stromverbräuche. Die Reparaturkosten fallen geringer aus. Der Bremsenverschleiß ist geringer. Alle anderen Aggregate an so einem Bus unterliegen einem geringeren Verschleiß. Die Fahrzeuge bremsen ja mit dem Motor, die Elektrobusse, also auch der Reifenverschleiß,

der Bremsverschleiß läuft anders und das sind jetzt einfach Erfahrungswerte, wo wir mal die zwei Fahrzeugarten mal gegeneinander gestellt haben und können sagen, hält sich ungefähr die Waage. Nicht ganz, der Elektrobus ist ein kleines bisschen teurer, aber es hält sich ungefähr die Waage. Was jetzt neu hinzu kommt, sind, aber dann tatsächlich höhere laufende Kosten, die einfach durch Zinsen entstehen. Wir müssen Kredite dafür aufnehmen und wir werden Abschreibungen haben, auf die Fahrzeuge. Das hätten wir beim Dieselfbus auch, aber nicht in der Höhe. Deswegen ist es für uns maßgeblich, eine Förderung zu bekommen und das möglichst hoch, damit auf den nichtgeförderten Anteil nur die Abschreibung entfällt. Die Abschreibung hätten wir bei Dieselfbussen aber auch gehabt. Aber tatsächlich, auch dort werden die Kosten etwas aufsteigen. Aber nicht in dem Maße, dass das, wie sagten Sie, auf tönernen Füßen steht, oder eine Katastrophe wird. Das sehe ich nicht.

Frau Dr. Wünscher

Noch eine Nachfrage, Herr Godenrath?

Herr Godenrath

Ja, vielen Dank. Also in die Kostenstruktur zieht man, bezieht man, logischerweise alle Kosten ein, und zwar vom Anfang bis zum Ende, sprich vom, ich sag mal, Bestellen, über die Beschaffung, bis, in Anführungsstrichen, zur Verwertung, in dem Falle, der Verschrottung eines Busses und nicht nur die laufenden Kosten, die der Bus aktuell hat, wenn er gerade im Fahrbetrieb ist. Und wenn man die Kosten möglicherweise, ich sag mal, zusammenzieht. Dann können Sie mir nicht erklären, das glaube ich Ihnen nicht, dass der Elektrobus dadurch, ich sag mal, günstiger ist. Natürlich kann man das natürlich ein bisschen schönreden. Wenn man dann Förderungen durchs Land, ich sag mal, einbezieht, was ja nichts Anderes ist, als Subventionen, Steuergelder und wie wir ja jetzt wissen, sind das alles Schulden über die Jahre hinweg, dann wissen wir ja eigentlich, das steht auf tönernen Füßen. Es wird nur schöngerechnet. Danke.

Frau Dr. Wünscher

Jetzt habe ich auf der Rednerliste Herrn Dr. Thomas.

Herr Dr. Thomas

Es sind ja keine Schulden. Es sind ja Sondervermögen.

Zwischenrufe

Herr Dr. Thomas

Ja, gerne. Tatsächlich hätte mich die Kostenfrage auch interessiert. Ich habe so für mich überschlagen, Anschaffungskosten, was Sie so genannt haben, Investitionskosten würde sagen, aber Sie können mich da gern korrigieren, das läuft auf eine Verdopplung der Kosten für den öffentlichen Nahverkehr mit Bus in der Stadt Halle hinaus. Also unabhängig mal von der Frage wer das jetzt trägt. Aber vielleicht haben Sie ja da präzise Zahlen, oder Planzahlen, mit denen mal operieren könnte. Und das können wir jetzt hier nicht entscheiden, aber was mich immer umtreibt, ist durchaus auch die Sicherheitsfrage. Wir reden über kritische Infrastrukturen und Ähnliches, Resilienz, und wir schaffen uns hier eine kritische Infrastruktur von bemerkenswerter Größenordnung in der Stadt Halle, in der heutigen Zeit. Da kriege ich schon so ein bisschen Gänsehaut, wenn ich daran denke, dass sich die Großwetterlage auch mal ändern könnte und wir dann mitten in der Stadt Halle eine Fläche mit Elektrofahrzeugen haben, die wirklich ganz hervorragend brennen kann.

Frau Dr. Wünscher

Ja, möchten Sie sich dazu äußern Herr Schwarz oder lassen wir es einfach dahingestellt? Ja? Danke, Herr Thomas. Jetzt habe ich Herrn Heym auf der...

Herr Schwarz

Frau Vorsitzende, Entschuldigung. Frau Vorsitzende, zur Kostenfrage, das sollte sich beantworten lassen. Den Rest können wir gerne dahingestellt lassen.

Frau Dr. Wünscher

Gut, dann Herr Schwarz zur Kostenfrage, bitte.

Herr Schwarz

Also ich hatte es ja in den Vorgängerausführungen schon beschrieben, natürlich wird es zu einem Aufwuchs des Ausgleichsbedarfes bei der HAVAG kommen. Das geht auch gar nicht anders. Also wenn Fahrzeuge beschafft werden, die ein höheres Investitionsvolumina bedeuten, und die kompletten Kosten, die Mehrkosten, nicht durch eine Förderung abgedeckt sind, eine 100 % Förderung dafür werden wir nicht bekommen, dann werden durch bestimmte kaufmännische Regularien zusätzliche Kosten entstehen. Die Frage wird ja sein, das diskutiert gerade ganz Deutschland, auch die EU diskutiert das, wie geht man mit diesen Kosten jetzt um? Also, das ist ja jetzt, das ist ja nicht, wir können, wir haben keine Alternative es abzuwählen, sondern wir haben uns dieser Aufgabe jetzt zu widmen und kommt Zeit, kommt Rat. Natürlich reden wir jetzt darüber, wie können wir einen wirtschaftlichen Einkaufsvorgang vornehmen, über Ausschreibung. Wie können wir möglichst effizient das Betriebsregime gestalten? Und das sind unsere Aufgaben, die wir jetzt gerade lösen können. Aber auch eine neue Straßenbahn, die beschafft wird, ist auch teurer als eine Straßenbahn, die vorher mal beschafft wurde. Also, das sind ja einfache Dinge am Markt, die sich entwickelt haben, wo wir gar keine, wo wir gar keinen Einfluss darauf haben. Also wir haben auf die Fahrzeugbeschaffungskosten keinen Einfluss. Wir können auf die Art und Qualität der Fahrzeuge achten und sagen, was steht im Lastenheft. Wie wird ein Fahrzeug ausgestattet sein? Aber der Hersteller, wir werden gucken wer sich dann am Wettbewerb mit beteiligt und wer den Zuschlag dann bekommt. Zur Ehrlichkeit, so heißt es aber, wir gehen davon aus, und das sagt auch unsere Wirtschaftsplanung, und wir machen 10-Jahres-Wirtschaftsplanung gegenüber der SWH, dass auch ein erhöhter Ausgleichsbedarf daraus auch entstehen wird, weil das einfach durch diese Investition, die Art der Investition auch zur Wahrheit mit dazu gehört, ja.

Frau Dr. Wünscher

Ja, damit keine Unruhe aufkommt. Auf meiner Rednerliste sind jetzt Herr Heym, dann Herr Kehr wieder und dann Herr Sehrndt. Bitte, Herr Heym.

Herr Heym

Ja, vielen Dank. Ich nehme Sie mal mit, in unsere Fraktion, die sich ja mit dem Thema hier aufgrund der politischen Vorgaben befassen muss und ich sage ausdrücklich muss, weil wir da überhaupt keine Freude daran haben. Wir fühlen uns in gewisser Art und Weise hier politisch missbraucht, weil wir als Vertreter der Bevölkerung ja hier entsprechende Entscheidungen treffen müssen, ohne dass uns entsprechend seriös Folgen, Finanzierung, Auswirkungen, also ganz viele Faktoren benannt werden können, die man eigentlich zur Abwägung benötigt. Herr Schwarz, Sie gehen dann hier von wohlwollenden Annahmen aus und Hoffnungen, die Sie uns vortragen. Politisch zur Verantwortung gezogen, von der Bevölkerung draußen, werden aber wir, diejenigen, die dann entsprechend an der Stelle hier, diese wegweisende Entscheidung treffen müssen. Und, wir wollen das mal ganz klar zum Ausdruck bringen, wir, die wir hier zusammensitzen und diese Beschlussvorlagen beraten, fühlen uns hier tatsächlich missbraucht. Und hier in Verantwortung genommen, der wir überhaupt nicht gerecht werden können, weil viele Dinge, die hier entschieden werden in ihren Wirkungen, Auswirkungen, in ihrer Komplexität noch überhaupt nicht absehbar sind, und ich erinnere, der Herr Godenrath hat es angesprochen, auch an die Herausforderung Wärme, kommunale Wärmeplanung. Ich weiß gar nicht wie das alles, zusammen mit den Stadtwerken, zu bewältigen sein wird. Hier komplex, solche komplexen ökonomischen Anforderungen parallel zu entwickeln. Die Leistungsfähigkeit der Stadt Halle hier im Auge zu

behalten, ohne tatsächliche Not in so einem, doch engen Zeitplan, das ist tatsächlich aus unserer Sicht verantwortungslos. Also, wir fühlen uns mit dieser Entscheidung absolut nicht wohl und wir wollen, ich wollte die Gelegenheit nutzen, das mal ganz deutlich hier zum Ausdruck bringen, Danke.

Frau Dr. Wünscher

Gut, das haben wir zur Kenntnis genommen. Herr Kehrwieder, bitte.

Herr Kehrwieder

Ja, vielen Dank Frau Vorsitzende. Erstmal Dankeschön Herr Schwarz, für die doch sehr umfangreichen und guten Informationen. Ich wollte da mal eine Lanze brechen, für unsere lokalen Stadtwerke, weil ich finde, wir haben da wirklich richtig gute Leute sitzen. Ob es nun der Herr Lux ist, oder Sie, Herr Schwarz, ich finde, Sie machen einen sehr guten Job und ich glaube da kann man sich als Stadt sehr glücklich schätzen, dass wir da solche Leute gewinnen konnten. Vielleicht ein kleines Wort noch, weil unsere politische Vereinigung, auch ein neues Wort für uns, gerade angesprochen wurde. Also ich kenne es aus der Wirtschaft eigentlich so, dass man Businesspläne anhand der gesetzlichen Vorgaben macht, indem man sie machen muss und so wie es uns Herr Schwarz erklärt hat, ist das EU-Recht, das kommt, ob wir es wollen oder nicht. Und wenn wir es nicht machen, dann haben wir die Konsequenzen dafür zu tragen. Und dementsprechend handelt diese Stadt. Dementsprechend handelt die HAVAG und deswegen verstehe ich nicht, warum sie sich da als AFD-Fraktion da so gegenstellen, wenn sie doch dauerhaft wollen, dass Recht und Ordnung hier umgesetzt wird. Nichts Anderes macht die HAVAG und nichts Anderes macht die Stadt. Und wir setzen uns damit, klar kann man über die EU-Richtlinien sagen was man möchte, aber wir setzen es damit einfach in den gesetzlichen Vorgaben um. Und, Herr Heym, wir werden damit nicht überrumpelt und das hat auch etwas mit Komplexität zu tun, das ist richtig. Aber deswegen machen es auch Fachleute bei der HAVAG und bei den Stadtwerken. Und wir machen nicht die kommunale Wärmeplanung, sondern wir entscheiden darüber, ob das politisch so umsetzbar ist. Und das machen wir hier und ich verstehe echt nicht, was Sie für ein Problem damit haben.

Zwischenrufe

Herr Kehrwieder

Ja, da sollten Sie sich vielleicht mal mit beschäftigen.

Frau Dr. Wünscher

Herr Sehrndt, bitte.

Herr Sehrndt

Ich muss nochmal auf die finanzielle Frage kommen. Sie wissen ja, dass ich schon eine Periode vorher in den Stadtwerken war, im Aufsichtsrat und da ging es auch immer um das Stadtbahnprogramm. Das ist ja nun die Parallele zum Stadtbahnprogramm. So will ich das mal nennen. Was jetzt mit den Bussen passiert. Sie dürfen sich auch nicht durch uns angegriffen fühlen. Also, da ist nichts schlimmer als solche Ideen. Ich habe mir das seit ein paar Tagen angeguckt, und habe mich gewundert, was so alles so verzapft wird. Also, nicht von Ihnen, sondern von der EU. Ja, was da für Gesetze rausgehauen werden, wo ich nur den Kopf schütteln kann. Das Gesetz heißt „Saubere Fahrzeuge“, ja. Und sauber, legen wir fest, ist 1% Emissionen aus dem Bus. Und dann verklemmen wir uns das, alle zusammen, Sie vielleicht nicht. Ich habe das gerade zu meinen Parteifreunden gesagt, also vor Beginn, wir nehmen dann Kohlenstrom und den fahren wir. Und das, wenn Sie sagen, die EVH besorgt Ökostrom, da wissen wir doch, dass das in die Tasche gelogen ist. Das kommt aus der großen Leitung, die alle versorgt. Und da sind dann alle mögliche Stromarten dabei, die in Deutschland sehr sehr schmutzig sind. Das heißt, ich kann nicht verstehen, dass bei der EU Leute sitzen, ich meine, ich begreife es, die solchen Zinnober verzapfen, und dann

sagen, ihr müsst das jetzt, ihr müsst das jetzt, ihr müsst das jetzt, aber nicht über das Geld reden. Wir werden hier regelrecht in die Pleite getrieben, ich sag das mal so. Entscheidend, für solche Verkehrsbetriebe, ist immer der bezahlte Personenkilometer. Der ist entscheidend. Je mehr bezahlte Personenkilometer Sie zusammen ramschen können, umso besser geht es Ihnen. Aber wenn dann gleichzeitig die Preise steigen, aber die Frage konnte ja nicht geklärt werden, wie weit steigt jetzt der Fahrpreis, das ist die entscheidende ökonomische Größe für den Bürger, der jetzt sagen muss, das ist aber teuer. Und da müssen wir einfach klare Kannte bekennen und das muss im Vorlauf, auch für Herrn Kehr wieder, sein, dass wir eine Abschätzung haben, wo kommen wir mit den Kosten hin. Und wenn diese Kosten nicht überschaubar sind, oder bewusst nicht überschaubar gemacht werden, dann endet das im Chaos. Das ist das, was alle anderen vor mir auch schon erzählt haben. Das funktioniert nicht, ja. Also sie müssen letzten Endes, ich habe gestern bei uns in der Fraktionssitzung gesagt, das müsste eigentlich nochmal verschoben werden, aber ich weiß, dass alles drängelt. Schnell und gut ist nicht immer beisammen. Da muss das abgeklärt werden, wo rennen wir eigentlich ökonomisch hin. Wo bleiben wir da hängen? Und das ist, das sind Dinge, die können wir nachher nicht rückgängig machen. Wir können die Busse dann zwar irgendwo in die Ecke stellen, da können sie dann 12 Jahre stehen bleiben, aber gewonnen haben wir damit nichts. Und wie gesagt, für mich ist das unfassbar was die EU so rausprazelt und was dann das Land sich da dranhängt. Und zum Schluss wird gesagt, die Kommunen müssen das selber entscheiden. Die Kommunen sollen das selber entscheiden. Was sollen die denn entscheiden? Das sind ja letzten Endes wir hier, die das entscheiden sollen. Und das geht um Unmengen Geld, die nicht erkennbar sinnvoll sind. Danke.

Frau Dr. Wünscher

Ja, auch diese Position nehmen wir zur Kenntnis. Aber ich möchte doch darum bitten, dass wir uns an der Beschlussvorlage orientieren. Ich glaube hier über EU-Richtlinien zu diskutieren, das ist nicht unsere Aufgabe und das bringt uns auch nicht weiter. Und jetzt habe ich noch Herrn Godenrath und Herrn Nistripe auf der Rednerliste. Bitte Herr Godenrath.

Herr Godenrath

Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Wir bleiben schon, ich sag mal, im Thema. Mir ist natürlich schon bewusst, dass diese Vorlagen natürlich auf Grund anderer Beschlüsse und gesetzlicher Gegebenheiten, ich sag mal, beruhen, als wir sie hier, ich sag mal, letztendlich beeinflussen können. Das ist mir natürlich schon klar. Aber ich finde es schon für wichtig und auch halte es für notwendig, dass man zumindest mal darüber spricht und das zumindestens anspricht, was hier eigentlich gemacht wird und worauf diese Beschlussvorlage, die Kraft Gesetzes letztendlich umgesetzt werden muss, das ist mir schon bewusst worauf wir hier letztendlich oder worauf begründet sich das Ganze hier. Und ich kann für mich nur sagen, da ich etwas, ich sag mal, als sachkundiger Einwohner, etwas freier in meiner Meinung hier, in meiner Gestaltung, meiner, ich sag mal Abstimmung bin, gegenüber der Fraktion, für die ich tätig bin. Ich sehe das eher so, hier wird auf Grund einer Grundlage, ich sag mal, etwas beschlossen, und ich nehme das jetzt mal auf was Herr Heym gesagt hat, ich sag mal, auch gewisse, ich sag mal, politische Vereinigungen, wie zum Beispiel die AFD, dazu gezwungen ein Stück weit, weil sie halt in dem Recht und dem Rechtsstaat sich verpflichtet fühlt und sich entsprechend, ich sag mal, auch verhalten wird, im Gegensatz zu mir. Ich werde dieses definitiv ablehnen und ich möchte auch begründen warum ich das ablehne was hier gemacht werden soll. Nicht weil ich ablehne, dass die HAVAG sich ein Stück weit weiterentwickelt, sondern die Grundlage worauf das beruht. Denn das ist eine Ideologie. Und diese Ideologie ist damit, ist darauf angelegt, ich sag mal, die Wirtschaft, die Bevölkerung, ein Land, unser Land, die Bevölkerung der Stadt Halle, die Stadt Halle an sich, ich sag mal, wirtschaftlich und gesellschaftlich, ein Stück weit zu ruinieren und in Teilen zu ruinieren und zu destabilisieren. Und das ist eine Ideologie, aus meiner Sicht eine Ideologie der Herrschaft, die mit einer freiheitlichen Grundordnung und einer Demokratie, wenn sie noch in Ordnung ist, unvereinbar ist und abzulehnen ist. Ich weiß, dass das hier nicht geteilt wird, das ändert aber

nichts daran, dass das so ist. Und Herrn Kehr wieder, Ihnen würde ich einfach mal empfehlen, als letztes, ich weiß, Sie möchten das nicht Frau Dr. Wünsch, aber das nehme ich mir jetzt. Ich würde Ihnen einfach empfehlen, Sie werden Ihrem Namen etwas gerecht. Sie gehen. Sie lernen mal etwas. Sie arbeiten produktiv. Sie tun was für die Gesellschaft, lernen einen ordentlichen Beruf, lernen, machen Berufs- und Lebenserfahrung und kehren dann wieder. Und wenn Sie dann immer noch sagen, dass in der Wirtschaft aufgrund reiner gesetzlicher Entscheidungen, Entscheidungen getroffen werden, weil die aufgrund Kraft Gesetzes getroffen werden, dann haben Sie irgendwas nicht falsch verstanden oder die Bildungseinrichtung, wo Sie möglicherweise teilgenommen haben, war möglicherweise nicht qualitativ hochwertig genug, dass man Ihnen das beigebracht hat. Ich danke.

Zwischenrufe

Frau Dr. Wünsch

Also, Herr Godenrath, das geht nicht. Wirklich nicht. Also wir sind hier nicht da, uns gegenseitig zu belehren und Vorwürfe zu machen. Also, ich erteile Ihnen hiermit einen Ordnungsruf für diese, für diese Feststellung die Sie gerade getroffen haben. Herr Kehr wieder, und Sie bitte ich, im Namen des Ausschusses, der anderen Mitglieder des Ausschusses glaube ich, um Entschuldigung für diese Einlassung. Jetzt Herr Nistri pke bitte.

Herr Nistri pke

Gut. Wir haben jetzt über die ökonomische Bedenklichkeit schon viel gesprochen. Ich habe noch einen Nebenschauplatz an der Stelle. Und zwar, Sie haben ja vorhin über die Kleingartenanlage gesprochen und auch, dass Sie mit den Leuten dort auch gesprochen haben. Kann man das konkretisieren? Von den 28, dass die, sagen wir mal, alle ohne große Probleme bereit sind umzuziehen, in ein anderes Grundstück, oder es aufzugeben, oder gibt es da einige die sagen „nein, ich stelle mich auf die Hinterpfoten“.

Herr Schwarz

Ja, der detaillierte Arbeitsprozess fängt ja jetzt erst an. Also die Begutachtung der Gärten, die Einzelgespräche des Stadtverbandes, unsere Unterstützung, aber mein Gefühl war, aus dem Termin vom Januar, dass es so 3 Lager gibt. Das eine Lager ist „Ok, vielen Dank. Sie nehmen uns halt jetzt auch eine Entscheidung ab und wir hören auch auf mit dem Gärtnern“. Die anderen sagen „Wir sind glücklich, wenn Sie uns einen neuen Garten besorgen und wir möchten gern unbedingt kleingärtnern. Ist auch egal wo.“. Und es gibt eine dritte Gruppe, die sagen „wir möchten aber unbedingt dort bleiben, weil wir da so eine Community sind. Ja, wir grillen zusammen, wir feiern zusammen, wir sind zusammengewachsen, wir gehören zusammen, ja und wir wollen auch dableiben“. Die dritte Gruppe zu bedienen, wird wahrscheinlich das Schwierigste, weil nicht ausreichend Leerstand von anderen Gärten wahrscheinlich da ist. Und das ist so mein Eindruck, dass da auch vom Grunde her keine wesentlichen Widerstände da waren. Also es gab ein Verständnis dafür. Es gab Betroffenheiten. Natürlich, die gab es bei uns genauso. Als wir uns das erste Mal über dieses Ergebnis des Gutachters gebeugt haben, ich sehe jetzt grundhaft keine, keine, keine Widerstände, die darauf deuten können, dass es nicht möglich sein wird mit den Gärtnern weiterhin guten Umgang zu finden und sie auch sozusagen in eine nächste Kleingartenkolonie auch zu begleiten. Ja, also man soll nie nie sagen. Wir reden über Menschen, wir reden nicht über Geräte, die wir irgendwo nur umzustellen haben. Deswegen müssen wir das genauso sensibel weitermachen wie gehabt. Aber das haben wir ja eben von vornherein gleich so gemacht. Und wenn man die Menschen auch ernst nimmt in ihren Belangen, dann wird es auch eine Lösung geben, dass wir mit jedem Kleingärtner eine Regelung finden. Im Übrigen, es gibt auch dort HAVAG-Mitarbeiter, habe ich festgestellt. Die saßen mir gegenüber. Das hat auch so eine, ist halt betriebshofnah und es ist historisch gewachsen, da guckten mich dann auch Fahrer, Busfahrer an und grinsten. Aber die sind auch betroffen. Das sind halt Menschen, die haben auch Freizeit. Und die möchten halt gern ihrem Gartenvergnügen auch weiter nachgehen und da finden wir eine Lösung, gemeinsam

mit dem Stadtverband. Da bin ich ganz optimistisch.

Frau Dr Wünscher

Ja, Herr Heym und dann nochmal Herr Sehrndt.

Herr Heym

Ja, ich muss nochmal kurz mein Missfallen zum Ausdruck bringen. Herr Schwarz, es wäre schön, an der Stelle, wenn wir uns hier nicht auf solche Bekundungen verlassen müssten, sondern wenn dies irgendwo belastbar schon vorliegen würde. Das heißt eine Verpflichtung, schriftlich, niedergelegt etc., vertragliche Vereinbarung. Ich kenn aus meiner Tätigkeit im Stadtrat leider die missliche Lage, dass viele Dinge, die hier als selbstverständlich zugesagt wurden, dann im Laufe der Zeit abgeschwächt, oder ganz unmöglich wurden. Das sind immer Sachen, ich habe es vorhin gesagt, die es wirklich schwermachen, hier seriös eine Entscheidung zu treffen, weil alles im Nebel bleibt. Alles nicht belastbar ist, und alles im Grunde dann beliebig wird und am Ende des Tages, wenn es dann entsprechend negative Konsequenzen hat, dann sind wir es, diejenigen, die hier heute die Entscheidung treffen, die dafür zur Verantwortung gezogen werden, öffentlich. Danke.

Herr Sehrndt

Ja, eigentlich müssen wir ja nur über den Bebauungsplan uns entscheiden.

Zwischenrufe

Herr Sehrndt

Ja, ja lassen Sie mich mal weiterreden. Es ist einfach so. Wir hatten gestern auch die Diskussion Herr Schwarz, das ist also eine Frage, HVO-Diesel. Und da ist die Frage, ob es das nicht als Überbrückungsmöglichkeit auch gibt und als Kostensenkungsprogramm. Ja, also ich kann auch nicht verstehen, da sind wir schon wieder bei der EU und beim Land, wenn so etwas eben schlecht einproduziert, ist ja letzten Endes, wenn ich den richtigen HVO habe, quasi emissionsfrei. Ja, das Fahrzeug ist viel billiger. Das ist also ein normaler Diesibus und ich kann mit der eigenen, mit dem eigenen Equipment, mit dem eigenen Personal reparieren. Und das ist, ist da so etwas betrachtet worden? Ich weiß, dass das zur Zeit verboten wird, aber wir gehen mal davon aus, dass mit steigenden Zinsen und weiteren Entwicklungen, die ich jetzt nicht beschreiben will, irgendwann das jähe Entsetzen kommt, was wir eigentlich gemacht haben. Ja, und da wäre es viel günstiger, wenn man zum Beispiel einfache Busse hat, die müssen nicht einfach sein, dass sie keine Türen haben, die haben wir früher weiter ostwärts auch gesehen, aber es ist einfach so, es muss kostenmäßig passen. Und dieses Thema, das ist auch regelrecht abgewürgt worden, das hängt, da schweife ich vielleicht ein bisschen aus, weil die seinerzeitige Ampelregierung, die immer noch rummosern hier überall, dass die das alles nicht wollten. Synthetische Treibstoffe und so was, das ist Gift. Da sind wir dann vorhin bei dem Thema Ideologie. Das ist dann Ideologie. Aber die Fahrzeuge fahren, und wir wissen, dass einzelne Verkehrsbetriebe, Sie wissen das sicherlich auch, solche Busflotten aufgebaut haben. Und da gibt es auch Erfahrungen. Das ist alles im Internet findbar, aber Sie wissen es. Ja, und das ist eine zweite, man kann darüber denken wie man will, und wenn sie bei der Stadt arbeiten oder bei den Stadtwerken oder in der Kommune, alle die da hinten sitzen, die sind natürlich versorgt. Ja, das kann denen Wurst sein, was alles kostet. Nicht persönlich nehmen, Herr Schwarz. Nehmen sie es nicht persönlich. Ich weiß, dass Sie anders sind. Aber weil ich die Reaktionen dahinten sehe, von den Damen zum Beispiel. Und das ist einfach...

Zwischenrufe

Herr Sehrndt

Das ist einfach nicht verständlich, weil ja, Sie gucken ja ansonsten „Was kostet die Gurke?“, da gucken Sie. Aber was ein Bus kostet, da gucken Sie offensichtlich nicht. Danke.

Abstimmungsergebnis:
Geschäftsordnungsantrag:

einstimmig zugestimmt

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, jegliche Ressourcen, die mit der Planung und Umsetzung des Projektes Zukunftszentrum Deutsche Einheit und Europäische Transformation einhergehen, vorübergehend zu stoppen, bis über die Finanzierung Klarheit herrscht.

Verbunden damit ist der Auftrag an die Verwaltung, konkrete Zusagen der Unterstützung und der finanziellen Beteiligung durch das Land Sachsen-Anhalt und den Bund einzuholen. Über die Ergebnisse ist der Stadtrat regelmäßig zu informieren.

zu 7 Mitteilungen

**zu 7.1 Bericht Projektstand Bauprojekte des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung
 und Umwelt
 Vorlage: VIII/2025/01035**

Herr Schröter informierte kurz über den Projektstand der Bauprojekte.

Frau Dr. Wünscher wies darauf hin, dass die Mitteilung in Session eingestellt wurde.

Herr Hänsel bezog sich auf das Wasserspiel Früchte des Meeres. Er sagte, dass er es nicht nachvollziehen kann, wie es kurz nach der Beschlussfassung zu erheblichen Mehrkosten kommen kann. **Herr Hänsel** fragte, ob die Nachfinanzierung schon geregelt ist oder ob dies noch erfolgen muss.

Herr Schröter sagte, dass sich die Angelegenheit, nach seinem Kenntnisstand, wie sie dargestellt ist, erledigt hat und dass die Nachfinanzierung nicht mehr geregelt werden muss. Im Zusammenhang mit dem Beschluss im März ist dies so erfolgt. Sollte es anders sein, würde er eine Rückinformation geben. Der Baubeschluss stellt aber die Kostensteigerung mit dar.

Herr Hänsel fragte, ob die Darstellung in der Mitteilung dann nicht aktuell ist.

Herr Schröter sagte, dass hier eine zusätzliche Information aufgeführt ist, insbesondere in der Fortschreibung der wiederkehrenden Berichte.

Herr Hänsel bat Herrn Schröder darum, in Zukunft die zusätzlichen Informationen kenntlich zu machen.

Herr Rebenstorf nahm den Hinweis auf und prüft die zukünftige Darstellung.

Herr Hänsel bezog sich auf die Hochwasserfolgemaßnahme Ziegelwiese. Der Baubeschluss ist von Oktober 2022 und bei dem Projektstand ist „Ausschreibung in Vorbereitung“ angegeben. Er fragte, warum die Zeitspanne so groß ist und sagte, dass der Zeitraum zwischen Baubeginn und -ende knapp bemessen ist.

Herr Schröter sagte, dass der Zeitrahmen für die Baudurchführung, von ca. einem Jahr, ermittelt worden ist. Es geht hier um den Rückbau von Flächenversiegelungen, Sanierung

der Wege und auch die Neuverlegung eines Regenwasserkanals. Hierfür ist der Zeitrahmen angemessen.

Herr Hänsel fragte nach der langen Planungszeit.

Herr Schröter sagte, dass dies durch Personalengpässe zu Stande kommt.

Herr Hänsel bezog sich auf das Projekt Gehweg Turmstraße. Er sagte, dass der Variantenbeschluss von Mitte letzten Jahres ist und dass, laut Mitteilung, die Entwurfsplanung in Bearbeitung ist. Bei Baubeginn ist jedoch das Jahr 2027 hinterlegt. Er fragt, warum der Baubeginn so spät geplant ist.

Herr Wagner sagte, dass die Entwurfsplanung in Arbeit ist und dass darin noch eine Beschlussfassung enthalten ist.

Herr Hänsel nimmt die Aussage von Herrn Wagner zur Kenntnis. Er lobte den Fortschritt in der Rathausstraße.

Herr Aldag fragte, nach welchen Kriterien die vorliegende Liste geführt wird, da nicht alle Bauvorhaben aufgelistet sind. Er sagte, dass zum Beispiel die Baumaßnahme am Universitätsring nicht mit aufgeführt ist. **Herr Aldag** fragte, ob das Defizit der Stadt, mit 120 Millionen Euro Auswirkungen auf laufende Projekte hat und ob es schon einen Überblick gibt. Das Bauvorhaben für die Ziegelwiese ist für ein Jahr vorgesehen. Er fragte, ob es dazu schon Ideen für Umleitungswege gibt.

Herr Rebenstorf sicherte eine Antwort zur Auswahl der Projekte schriftlich zu. Eine Aussage zum Defizit konnte er nicht treffen. Zur Ziegelwiese sagte er, dass voraussichtlich die vorgesehenen Flächen zur Entsiegelung die Umleitungswege werden.

zu 8 Anfragen von Fraktionen und Stadträten

zu 8.1 Anfrage der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zur Beleuchtung in Büschdorf – hier: Büschdorfer Mitte Vorlage: VIII/2025/00999

Die Antwort der Verwaltung wurde zur Kenntnis genommen.

zu 8.2 Anfrage des Stadtrates Herr Berkes zu TOP 8.1

Herr Berkes sagte, dass er so eine Anfrage schon einmal gestellt hat. Er habe Bildmaterial der fehlenden Beleuchtung an die Stadtverwaltung geliefert. Er bittet Herrn Rebenstorf den Sachverhalt noch einmal zu klären.

Herr Rebenstorf sagte, dass die Grünanlage kein offizieller Schulweg, insgesamt aber der kürzeste Weg ist, den die Passanten nutzen. In Grünanlagen findet aber seitens der Stadt keine Beleuchtung statt.

zu 8.3 Anfrage des Stadtrates Herr Kerzel zum Zukunftszentrum

Herr Kerzel sagte, dass in der Mitteldeutschen Zeitung erwähnt wurde, dass die vorsorgliche Haushaltssperre das Projekt tangieren würde. Er fragte, ob das nur eine Hypothese ist, die dort aufgestellt wurde.

Herr Rebenstorf konnte diese Aussage weder bestätigen noch dementieren. Man ist dabei auszuwerten, was die Haushaltssperre des Oberbürgermeisters in der konkreten Bewirtschaftung der einzelnen Projekte für Folgen hat. Er betonte, dass die Stadt nicht Bauherrin des Projektes ist, sondern nur verantwortlich für die Baufeldfreimachung und das Umfeld ist.

zu 8.4 Anfrage des Stadtrates Herr Gernhardt zur Überprüfung von Stadtteilen und Quartieren auf ein Gebot zur Aufstellung von Erhaltungssatzungen i.S. Milieuschutzsatzungen

Herr Gernhardt sagte, dass die Ergebnisse der Voruntersuchungen bis Juni 2021 vorgestellt werden sollten. Es ist nicht bekannt, wann dies umgesetzt wurde. Im Jahr 2024 wurde geäußert, dass man durch die Aufstellung und die Annahme einer Sanierungssatzung Zugriff auf die Eigentümer, sowie städtebauliche und marktwirtschaftliche Steuerungsmöglichkeiten erhalten könnte. Er fragte, wann und in welcher Form die Ergebnisse der Vorprüfung präsentiert wurden und wo diese abgerufen werden können, welche städtebaulichen Instrumente die Verwaltung für geeignet hält, die Situation im Südpark zu verbessern und ob die Verwaltung an einer Milieuschutzsanierungs- bzw. -erhaltungssatzung arbeitet und wie der Stand des Verfahrens ist.

Herr Rebenstorf sicherte eine schriftliche Beantwortung der Fragen zu.

zu 8.5 Anfrage des Stadtrates Herr Eigendorf zum Radweg Wallendorfer Straße

Herr Eigendorf fragte, wann der Beschluss zum Bau eines Radweges in der Wallendorfer Straße umgesetzt werden soll.

Herr Rebenstorf sagte, dass man sich noch in der Planung befindet. Die Fördermittel über EFRE stehen nicht mehr zur Verfügung. Für einen separaten Radweg benötigt man gewisse Belegungszahlen. Diese Belegungszahlen geben aktuell keinen separaten Radweg her. Die Thematik des Rundweges um den Hufeisensee ist aber noch aktuell. Es ist angedacht, neben dem Fußweg auch einen Radweg zu errichten.

zu 8.6 Anfrage des Sachkundigen Einwohners Herr Feigl zum Radweg Kreuzung Glauchaer Straße / Lange Straße

Herr Feigl fragte nach dem aktuellen Sachstand bezüglich der Kreuzung Glauchaer Straße/ Lange Straße.

Herr Rebenstorf sagte, dass die Anfrage schon zu einem früheren Zeitpunkt beantwortet wurde. Er sicherte eine erneute Weiterleitung der Antwort schriftlich zu.

**zu 8.7 Anfrage des Sachkundigen Einwohners Herr Feigl zum Bebauungsplan
Charlottenviertel**

Herr Feigl fragte nach dem aktuellen Sachstand.

Herr Rebenstorf sicherte eine Antwort im nächsten Ausschuss zu.

zu 8.8 Anfrage des Stadtrates Herr Berkes zur Parkeisenbahn

Herr Berkes fragte nach dem aktuellen Sachstand.

Herr Rebenstorf sagte, dass er die Frage an den Geschäftsbereich III und den Geschäftsbereich IV weitergibt.

zu 9 Anregungen

Da es keine Anregungen gab, beendete die Ausschussvorsitzende **Frau Dr. Wünscher** die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung und bat um die Herstellung der Nichtöffentlichkeit.

Für die Richtigkeit:

Datum: 16.07.25

Dr. Ulrike Wünscher
Ausschussvorsitzende

Sarah Danzer
stellvertretende Protokollführerin