

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

**der 42. öffentlichen/nicht öffentlichen Sitzung des
Hauptausschusses am 23.04.2008**

öffentlich

Ort: Stadthaus, Wappensaal,
Marktplatz 2,
06100 Halle (Saale),

Zeit: 16:40 Uhr bis 18:15 Uhr

Anwesenheit: siehe Teilnehmerverzeichnis

Anwesend sind:

Frau Oberbürgermeisterin Dagmar Szabados		
Herr Harald Bartl	CDU	
Frau Dr. Annegret Bergner	CDU	
Herr Joachim Geuther	CDU	Herr Bönisch
Herr Wolfgang Kupke	CDU	Frau Weiß
Frau Ute Haupt	DIE LINKE.	
Herr Uwe Heft	DIE LINKE.	Herr Dr. Meerheim
Herr Hendrik Lange	DIE LINKE.	
Herr Rudenz Schramm	DIE LINKE.	
Herr Dr. Frank Eigenfeld	SPD	
Frau Gertrud Ewert	SPD	
Herr Gottfried Koehn	SPD	
Herr Prof. Ludwig Ehrler	MitBürger	Herr Wolter
Frau Dr. Regine Stark	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Frau Ilse
Frau Brigitte Thieme	GRAUE	
Herr Dr. Hans-Dieter Wöllenweber	FDP	
Herr Prof. Dr. Dieter Schuh	UNABHÄNGIGE	
Herr Eberhard Doege	BG	
Herr Steffen Drenkelfuß	Verw.	
Herr Egbert Geier	BG	
Frau Annemarie Kraft	Verw.	
Herr Dr. Hans-Jochen Marquardt	BG	
Herr Wolfram Neumann	BG	
Herr Dr. Thomas Pohlack	Bürgermeister	
Frau Claudia Schröder	Verw.	
Herr Thomas Willecke	Verw.	

Entschuldigt fehlen:

Herr Bernhard Bönisch	CDU	vertreten durch Herrn Geuther
Frau Isa Weiß	CDU	vertreten durch Herrn Kupke
Herr Dr. Bodo Meerheim	DIE LINKE.	vertreten durch Herrn Heft
Herr Johannes Krause	SPD	vertreten durch Herrn Dr. Eigenfeld
Frau Thea Ilse	WIR. FÜR HALLE.	vertreten durch Frau Dr. Stark
Herr Tom Wolter	MitBürger	vertreten durch Herrn Prof. Ehrler
Frau Kerstin Ruhl-Herpertz	Verw.	

Gast:

Herr Tilo Rößler	Rechtsanwalt
Herr Roesler	stellv. Ressortleiter Verkehrsplanung

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

Die 42. öffentliche Sitzung des Hauptausschusses wurde eröffnet und geleitet von **Frau Oberbürgermeisterin Dagmar Szabados**.

Sie stellte die ordnungsgemäße Einladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

zu 2 Feststellung der Tagesordnung

Frau Oberbürgermeisterin Szabados informierte über die Absetzung folgenden Tagesordnungspunktes. Hier habe der Rechnungsprüfungsausschuss noch Beratungsbedarf.

5.1. Jahresrechnung 2006 und Entlastung der Frau Oberbürgermeisterin
Vorlage: IV/2008/07097

Sie halte eine zeitnahe Behandlung der Jahresrechnungen für richtig und aus diesem Grunde sei der Zeitplan für die Jahresrechnung 2007 bereits festgelegt, so dass diese im Herbst 2008 vorgelegt werden kann.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados teilte mit, dass unter dem Tagesordnungspunkt Mitteilungen folgende Informationen gegeben werden:

1. Darstellung der Parkplatzsituation am Landesmuseum für Vorgeschichte
2. Information zu den Kunstwerken im Stadthaus

Weiterhin informierte Frau Oberbürgermeisterin Szabados über die Änderung der Reihenfolge der Tagesordnungspunkte. So werde zuerst der Tagesordnungspunkt „Mitteilungen“ und dann der Tagesordnungspunkt „Anfragen“ aufgeführt. Den Mitgliedern des Hauptausschusses sei damit zukünftig die Möglichkeit gegeben, zu den Mitteilungen Anfragen zu stellen.

Bei der Erstellung der Tagesordnung wurde der TOP „Anträge“ nicht mit berücksichtigt, so dass Frau Oberbürgermeisterin Szabados bat, diesen Tagesordnungspunkt vor dem TOP „Mitteilungen“ auf die Tagesordnung unter dem TOP 7 aufzunehmen. Somit verschieben sich alle folgenden Tagesordnungspunkte mit der Nummerierung nach hinten.

Herr Geuther, Fraktion der CDU, warf ein, dass keine Anträge vorliegen und deshalb der Tagesordnungspunkt nicht auf der Tagesordnung stehen müsse.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados erwiderte, dass dieser Tagesordnungspunkt immer auf der Tagesordnung stehen muss, gleich, ob Anträge vorliegen oder nicht.

Weitere Wortmeldungen gab es nicht.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados bat um Abstimmung zur so geänderten Tagesordnung.

Abstimmungsergebnis:

mehrheitlich z u g e s t i m m t

Somit wurde folgende geänderte Tagesordnung festgestellt:

1. **Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung und der Beschlussfähigkeit**
2. **Feststellung der Tagesordnung**
3. **Genehmigung der Niederschrift**
- 3.1. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 20.02.2008**
- 3.2. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 19.03.2008**
4. **Bekanntgabe der in nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse**
5. **Vorlagen**
- 5.1. *Jahresrechnung 2006 und Entlastung der Frau Oberbürgermeisterin*
Vorlage: IV/2008/07097 **v e r t a g t**
6. **Information zum geänderten Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße**
- 6.1. **Diskussion über den Antrag der Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale) zum Öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Halle (Saale)**
Vorlage: IV/2008/06947
- 6.2. **Diskussion über den Antrag der Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale) zu Direktvergaben im Öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Halle (Saale)**
Vorlage: IV/2008/06945
7. **Anträge**
8. **Mitteilungen**
9. **Anfragen von Stadträten**
10. **Beantwortung von Anfragen**
11. **Anregungen**

zu 3 Genehmigung von Niederschriften

zu 3.1 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 20.02.2008

Es gab keine Anmerkungen zur Niederschrift der 40. öffentlichen Sitzung des Hauptausschusses vom 20.02.2008.

Die Mitglieder des Hauptausschusses genehmigten ohne förmliche Abstimmung die Niederschrift der 40. öffentlichen Sitzung des Hauptausschusses vom 20.02.2008 in der vorliegenden Fassung.

zu 3.2 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 19.03.2008

Es gab keine Anmerkungen zur Niederschrift der 41. öffentlichen Sitzung des Hauptausschusses vom 19.03.2008.

Die Mitglieder des Hauptausschusses genehmigten ohne förmliche Abstimmung die Niederschrift der 41. öffentlichen Sitzung des Hauptausschusses vom 19.03.2008 in der vorliegenden Fassung.

zu 4 Bekanntgabe der in nicht öffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse

Nicht öffentlich gefasste Beschlüsse lagen nicht vor.

zu 5 Vorlagen

Vorlagen gab es nicht.

- zu 6 Information zum geänderten Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße**
- zu 6.1 Diskussion über den Antrag der Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale) zum Öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Halle (Saale)
Vorlage: IV/2008/06947**
- zu 6.2 Diskussion über den Antrag der Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale) zu Direktvergaben im Öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Halle (Saale)
Vorlage: IV/2008/06945**
-

Auf Antrag der Fraktion der CDU erfolgt ein Wortprotokoll:

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Wir haben Herrn Rößler eingeladen. Herr Rößler wird kurz noch dazu ein paar Anmerkungen machen.

Herr Roesler, stellv. Ressortleiter Verkehrsplanung

Frau Oberbürgermeisterin, bevor der Herr Rößler mit seinen Ausführungen beginnt, eine Information.

Wir haben mit gestriger Mitteilung durch die Genehmigungsbehörde die Information erhalten, dass das Unternehmen, das gegen die Erstattung der Linienverkehrsgenehmigung der HAVAG einen Widerspruch eingelegt hat, diesen Widerspruch zurückgezogen hat. Das heißt für Sie zur Information, dass wir in der nächsten Woche die entsprechenden Urkunden an unser Unternehmen, an die HAVAG, ausreichen, so dass der Busverkehr, der zurzeit über eine einstweilige Erlaubnis durchgeführt worden ist, dann entsprechend der Genehmigungen über diese Linienverkehrsgenehmigungen bestätigt worden ist. Wir haben damit für die nächsten vier Jahre, auch was diesen Busverkehr betrifft, eine gewisse Ruhe.

Dahingehend ist es vielleicht interessant, weil das, was der Herr Rößler jetzt zu dieser neuen Verordnung vorträgt, im Zusammenhang mit dieser Geschichte steht.

Und, dass Sie jetzt erst einmal wissen, dass die HAVAG jetzt in der Stadt Halle dann entsprechend aufgrund von Genehmigungen fahren darf.

Danke.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Danke, Herr Roesler und jetzt bitte ich Herrn Rechtsanwalt Rößler um seine Darlegungen.

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Zunächst zu meiner Person, warum ich die Ehre habe, heute hier zu sitzen und über diese neue Verordnung ein paar Worte zu sagen.

Ich bin vor einiger Zeit von der Verwaltung gebeten worden, von der Genehmigungsbehörde den „Genehmigungswettbewerb“ für das Gebiet der Stadt Halle zu begleiten. Wie der Herr Roesler - nicht verwandt und nicht verschwägert, wird auch völlig anders geschrieben - gerade eben ausgeführt hat, ist das (nicht auf mein Zutun) aber immerhin ein erfolgreiches Unterfangen gewesen.

Die Genehmigungsentscheidung der Stadt ist insoweit in Rechtskraft erwachsen, so dass dieses Verfahren abgeschlossen wurde.

Was beschäftigt mich mit dem ÖPNV? Vielleicht auch das vorab. Ich habe das Nachbarverfahren begleitet, oder: ich begleite das immer noch. Das ist das Verfahren im Bedinggebiet des Landkreises Wittenberg. Ich begleite dieses Verfahren für den Landkreis Wittenberg und wir haben dort auch mittlerweile zwei Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichtes in Magdeburg zur Rechtssicherheit des dortigen Genehmigungswettbewerbes herbeigeführt. Mit dem ÖPNV beschäftige ich mich jetzt speziell seit zwölf Jahren und habe meinen Erstkontakt von der Behördenseite aus gehabt. Also, ich stand mal auf der anderen Seite. Jetzt bin ich im Prinzip freischaffend. Das als Vorwort, damit Sie wissen, mit wem Sie es zu tun haben. Ich komme aus Dresden. Habe meine Kanzlei da und haben wir schon einen fundamentalen Unterschied zum Land Sachsen-Anhalt. Der sogenannte Freistaat beobachtet momentan und tut nichts. Da haben Sie hier im Land Sachsen-Anhalt einen großen Vorteil. Hier bewegt sich was. Ob das alles so richtig ist oder nicht, das ist eine andere Frage. Aber zumindest tut sich hier was. In Sachsen momentan gar nicht.

(Zwischenruf – Redner nicht erkennbar)

Der Weg ist das Ziel

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Der Weg ist das Ziel. Na ja gut. Ich glaube am Rande dieses Weges ist Konfuzius auch damals eingeschlafen. Es ist etwas schwierig.

Jetzt steht auf dem Tagesordnungspunkt, wohl initiiert durch mehrere Anfragen, diese EG Verordnung 1370 aus 2007.

Es wurde, so hat mir der Herr Roesler gesagt, im Vorfeld ein kleines Skript verteilt. Dieses Skript wurde zu einem Seminar verwandt, was ich in Dresden gehalten habe. Ich setze jetzt voraus, dass das vorhanden ist und will jetzt nicht diesen Seminarzettel einfach runterbeten.

Was ich allerdings im Vorfeld machen möchte, ist, einen historischen Abriss über das Zustandekommen dieser Verordnung zu geben. Ohne diesen historischen Abriss kommt man aus meiner Sicht nicht im Rahmen des heute geltenden Personenbeförderungsgesetzes zum Punkt.

Und zwar ist Folgendes: Im Jahre 1996 hat sich das Personenbeförderungsgesetz geändert. Bis dato war es so, dass das ein reines Unternehmergewerberecht dargestellt hat. Das Personenbeförderungsgesetz hat im Jahre 1996 zum 01.01. einen neuen Paragraphen 13 a bekommen und ab diesem Zeitpunkt hat man im Inland getrennt, was dann zu ähnlichen Rechtsstreitigkeiten geführt hat zwischen dem sogenannten eigenwirtschaftlichen Verkehr und dem gemeinwirtschaftlichen Verkehr.

Der erste Streit bezog sich jahrelang auf die wichtige Rechtsfrage: Darf denn im Rahmen des sogenannten eigenwirtschaftlichen Verkehrs, was ja zunächst mal so klingt, dass man alles aus den Fahreinnahmen als Unternehmen bestreiten muss. Darf da ein öffentlicher Zuschuss gegeben werden? Ja oder Nein?

Dieser Streit eskalierte. Dieser Streit wurde bis hin zum Europäischen Gerichtshof (EuGH) getragen. Es ist die berühmte Sache „Altmark Trans“, die auch im Rahmen der Anfrage zitiert wurde.

Der Europäische Gerichtshof hat mit sehr großer Bestimmtheit auf die deutsche Rechtslage gesagt: „Ich habe keine Ahnung. Aber für den Fall, dass Ihr Deutschen eine klare Rechtslage haben solltet, gebe ich schon einmal ein paar Hinweise, was wir unter einer Beihilfe oder unter einem Zuschuss verstehen.“

Mehr steht da nicht drin. Eine reine Beihilfeentscheidung des EuGH, wie es sie schon einige der gleichen Art gegeben hat.

Das Bundesverwaltungsgericht, was diesen Rechtsstreit seinerzeit hätte entscheiden können, indem es eine Kostenentscheidung trifft, das hätte man ja ungefähr gewusst, in welche Richtung die denken, hat sich nicht dafür entschieden. Ganz im Gegenteil, die haben das Verfahren eingestellt.

Und so war man seit dem Jahre 2003 wesentlich schlauer um eine europäische Rechtsentscheidung. Aber, was den nationalen Rechtsrahmen betrifft, wusste man eigentlich nichts.

Jetzt ist Folgendes passiert: Mit diesem Paragraphen 13 a, den ich vorhin erwähnte, der 1996 ins Personenbeförderungsgesetz Einzug hielt, sind auch weitere kleinere Rechtsänderungen in Kraft getreten, und zwar betrifft das die Geltung der Verordnung 1191 aus 1969. Das ist die Vorgängerverordnung dieser Verordnung, von der ich gerade spreche.

Die VO 1370 aus 2007 hebt diese 1191 aus 1996 auf.

Nur, um das vom systemischen Rahmen her nachzuvollziehen: Es gibt im Personenbeförderungsgesetz eine Klausel, das ist der Paragraph 8 a, Absatz 4. Da steht in dessen Satz 1: „Personenbeförderungsleistungen sind eigenwirtschaftlich zu erbringen.“

Das ist der Paragraph, der eben den schon von mir zitierten Streit mit sich gebracht hat, was das nun eigentlich heißt.

Dann hat man jahrelang die Gerichte bemüht. Sehr interessante Entscheidungen hervorgebracht, bis dann irgendwann feststand: Die Eigenwirtschaftlichkeit, was diese Einnahmen betrifft, das müssen solche sein, die als handelsrechtliche Erträge geführt werden.

Ein handelsrechtlicher Ertrag, das können wir wieder im HGB nachlesen, § 266 ff., die sind zu bilanzieren (Bilanzpflicht 264, 267 bei kleineren Unternehmen HGB). Im Umkehrschluss kann man sagen, all das, was den Unternehmen zufließt, also auch eine öffentliche Leistung, ist ein handelsrechtlicher Ertrag. Das ist mittlerweile nicht nur herrschende Meinung, sondern das ist mittlerweile auch herrschende Rechtsprechung. Da gibt es auch keine Abweichler mehr von diesem Bereich, so dass man feststellen konnte, jetzt EuGH-Urteil aus dem Jahre 2003 in Sachen „Altmark Trans“ auf der einen Seite und auf der anderen Seite eben die innerstaatliche Feststellung: Ja, der Zuschuss reicht eigentlich aus, um eigenwirtschaftliche Leistungen zu definieren.

Jetzt kommt diese Ausnahme im Paragraph 8 Absatz 4 Satz 3 PBeFG, ich verkürze das jetzt: „Soweit eigenwirtschaftliche Leistungen nicht erbracht werden können, bestimmt sich die personenbeförderungsrechtliche Leistung nach der VO 1191 aus 1969, die sogenannte gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistung.“

Das ist der Teil, der jetzt auch in dieser Nachfolgeverordnung erfasst ist.

Jetzt war jahrelang spannende Frage, um auch das jetzt anzuführen, haben sich Juristen wirklich die Köpfe eingerannt an diversen dicken Mauern von noch dickeren Gerichten, ist die Eigenwirtschaftlichkeit, für die ein Zuschuss gezahlt wird, per se eine gemeinwirtschaftliche Leistung?

Da gibt es ein Gutachten, das will ich nicht verheimlichen, das hat das Unternehmen KCW aus Berlin in Zusammenarbeit mit der Rechtsanwaltskanzlei Baumeister/Grien aus Bremerhaven geschrieben. Diese haben seinerzeit gesagt: „Ja, alle Leistungen, die im PBuB-Bereich erstellt werden, alle Leistungen, die im Bereich des Personenbeförderungsrechts erbracht werden, sind unabhängig vom Genehmigungsbestand, gemeinwirtschaftliche Leistungen. Und es ist immer und ausschließlich die VO 1191 aus 1969 anzuwenden.“

Danach gab es im Bund-Länder-Fachausschuss ein paar Probleme. Das Land Hessen hat bestimmt, dass man dort einen sogenannten Paradigmenwechsel herbeiführt. Man schafft

quasi das Unternehmergewerberecht, Personenbeförderungsrecht, ab und lässt alle Leistungen nur noch nach diesem Paragraphen 13 a, also gemeinwirtschaftliche Leistungen, laufen.

Das ist dann im späteren Bereich in Deutschland in die „Hosen spaziert“. Weil das, was in Hessen passiert ist, das kann man wahrlich nicht ernst gemeint haben. Das dortige Ministerium hat in diversen Erlassen im Nachgang versucht, diese Rechtssituation zu bereinigen.

Schlussendlich, weil man immer gefragt hat: „Was bedeutet dieser § 8 Abs. 4, Satz 3?“, dass was ich auch da dargestellt habe in meinen Aufzeichnungen. „Ist das ein nachrangiger Verkehr, dieser gemeinwirtschaftliche Verkehr oder ist er gleichzustellen mit dem eigenwirtschaftlichen Verkehr?“ Das hat schlussendlich das Bundesverwaltungsgericht im Jahre 2006 am 19.10. entschieden und kam zu der schlüssigen Auffassung, es gibt im Paragraphen 8 Absatz 4, Satz 3, Personenbeförderungsgesetz, national eine sogenannte innerstaatliche Teilbereichsausnahme. Dort ist abschließend geregelt, dass sich EU-Recht nach den eigenwirtschaftlichen Verkehren anstellen muss, wenn es vor Ort eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen gibt. Das ist eine ganz klare Entscheidung vom Bundesverwaltungsgericht gewesen. Allerdings, und das muss man auch sagen, das Bundesverwaltungsgericht hat noch einen zweiten Teil entschieden. Das hat gesagt: „Die Genehmigungsbehörde ist nicht mehr verpflichtet“ - und das ist der schwierigere Teil – „die Finanzierungsrechtmäßigkeit der Linienverkehre im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu prüfen.“

Das wiederum bedeutet, dass die Genehmigungsbehörde prüfen kann, aber nicht muss. Auch das ist eine sehr seltsame Regelung. Das Bundesverwaltungsgericht war diesbezüglich nicht angefragt. Warum man das entschieden hat, bleibt geheim. Das ist der Richter. Aber die sind sowieso schlauer als alle zusammen.

Danach begann die Rechtsänderung in Europa. Nach diversen Überarbeitungsphasen lag nun als Verkündung am 03.12.2007 die Verordnung in ihrer Letztfassung vor; ist so verkündet worden. Das ist die Verordnung, die denke ich, auch bekannt ist; die 1370 aus 2007. Letztlich wird diese Verordnung am 03.12.2009 in Kraft treten.

Und jetzt beginnt es spannend zu werden. Jetzt wagt sich der Jurist: Ist jetzt diese Verordnung die ausschließlich Einzige, die personenbeförderungsrechtliche Leistungen regelt, oder gilt das Deutsche Personenbeförderungsgesetz weiter? Diese Verordnung, die regelt auch diese Anfrageinhalte, die mir zur Kenntnis gegeben wurden. Diese Verordnung definiert z. B., was sie unter Personenverkehr öffentlicher Art versteht. Sie definiert weiterhin, was eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ist. Im Übrigen ganz deutlich zu unterscheiden von einer gemeinwirtschaftlichen Leistung, die spricht von der Direktvergabe, das war auch Anfrageinhalt und die spricht vom sogenannten öffentlichen Dienstleistungsauftrag und vom sogenannten internen Betreiber. Ein interner Betreiber ist eine rechtliche getrennte Einheit, über die eine zuständige örtliche Behörde oder im Falle einer Gruppe von Behörden, wenigstens eine zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Eine Formulierung, die wir im nationalen Recht nur in der Rechtsprechung finden, nämlich in gesetzlichen Wettbewerbsbeschränkungen im Rahmen von Vergabeentscheidungen, wo sich der Freistaat Bayern sehr hervorgetan hat. Da hat er entschieden, also eine Ähnliche kontrolliert wie eine eigene Behörde und eine Beteiligung von mindestens 80 % ausgeurteilt.

Und jetzt ist die Frage, welche Rolle wird diese Verordnung ab dem 03.12.2009 bzw. ab dem jetzigen Zeitpunkt schon spielen. Da müssen wir eines feststellen: Im Bereich des Bediensteten der Stadt Halle hat es ja erst kurzfristig genehmigungsbehördliche Entscheidungen gegeben. Das sind die, die vorhin von Herrn Roesler berichtet wurden, wo das konkurrierende Unternehmen, welches Anträge gestellt hat, den Widerspruch zurückgenommen hat, was auch richtig so ist. Diese Frage bedeutet, es sind rechtskräftige,

also seit gestern rechtskräftige, Verwaltungsrecht bestandskräftige, Entscheidungen getroffen worden, die einen Zeitlauf haben, dass Linienverkehrsleistungen zumindest, soweit ich das jetzt noch in Erinnerung habe, bis 2012 zum Gegenstand haben, d. h., bis dahin kann sich im Bereich des Genehmigungsrechts ohnehin nichts ändern. Es sei denn, dass vor Ort tätige Unternehmen sagt: „Ich kann meiner Bedienpflicht nach § 21 (4) PBefG nicht mehr nachkommen.“

Jetzt war die Frage: „Welche Rolle spielt diese Verordnung?“

Jetzt muss man eins sagen: Die Verordnung selbst und das Deutsche Recht tragen die sogenannten, vom Bundesverwaltungsgericht im vorletzten Jahr ausgeurteilten Teilbereichsausnahmen in sich. Das heißt, sowohl das Bundesverwaltungsgericht hat in diesem § 8 Abs. 4, Satz 3, PBefG, den, den ich vorhin schon erwähnt hatte, entschieden: „Ja, das deutsche nationale Recht mit dem eigenwirtschaftlichen Verkehr geht vor.“, als auch diese Verordnung stellt immer wieder in diversen Tatbeständen, in diversen Artikeln, auf den Vorrang oder auf das Anderssein nationaler Regelungen ab.

Wenn sich am deutschen nationalen Recht, am Personenbeförderungsgesetz - und da sind sich fast alle Juristen einig, was ein sehr seltener Zustand ist, aber es könnte ja noch Änderungen geben - wenn sich an dem deutschen nationalen Recht nichts ändert und diese Verordnung tritt schlicht am 03.12.2009 in Kraft, dann passiert nichts anderes, als was die Verordnung selbst vorgibt: Die VO 1191 aus 1969 wird aus dem Personenbeförderungsgesetz herausgenommen und an diese Stelle rückt diese VO 1370 aus 2007. Dann ist die Verordnung an drei Stellen im Gesetz. An zwei Stellen erwähnt und an drei Stellen relevant. Einmal im Rahmen des § 13 a, dieser gemeinwirtschaftliche Verkehr, einmal im Rahmen des § 8, Absatz 4, Satz 3 als nachrangiger gemeinwirtschaftlicher Verkehr nach dem eigenwirtschaftlichen Verkehr. Und, das dritte Mal nicht erwähnt, aber das spielt es eine Rolle im Rahmen der im § 8 Absatz 3 geregelten Nahverkehrsplanung.

Vor diesem Hintergrund muss man zu der schlüssigen Erkenntnis gelangen: Grundsätzlich (vorausgesetzt das Deutsche Recht ändert sich nicht) wird auch kein Paradigmenwechsel im innerstaatlichen Bereich aufgrund des In-Kraft-Tretens dieser Verordnung stattfinden. Das heißt, diese Verordnung ändert nichts am PBefG. Die einzige Möglichkeit besteht darin, dass der deutsche Gesetzgeber sagt, was möglich ist, das weiß man nicht, dass der deutsche Gesetzgeber sagt: Jawohl, wir schaffen die wesentlichen Regelungen auch die Unterscheidung zwischen Eigenwirtschaftlichkeit und Gemeinwirtschaftlichkeit im deutschen Personenbeförderungsgesetz ab.

Wenn das kommen sollte, dann spielt natürlich diese Verordnung eine Rolle. Allerdings muss ich da noch ein paar Anmerkungen machen, was den Umgang mit dieser Verordnung erschwert.

Diese Verordnung spricht von der Verleihung sogenannter ausschließlicher Rechte. Diese ausschließlichen Rechte könnten solche sein, die man heutzutage in diesen Genehmigungsentscheidungen sieht, also in den sogenannten Linienverkehrsgenehmigungen nach §§ 13 und 42 PBefG usw.

Jetzt gibt es eine juristische Meinung die sagt: Moment, ausschließliches Recht, d. h. ja nur ich allein bin berechtigt und verpflichtet, auf meinem Linienweg herumzufahren. Die Rechtswirklichkeit ist eine andere. Die Rechtswirklichkeit ist die, dass Nichtparallelverkehre in Konkurrenzsinne, aber doch gemeinsame Schnittverkehre in der Praxis zu konstatieren sind, was auch im Rahmen der Nahverkehrsplanung so zugelassen ist, und da muss man sagen, und da gehe ich einher mit dem Herrn Ypsen, das ist ein ehemaliger Mitarbeiter des Bundesverkehrsministeriums, der gesagt hat, das Deutsche Liniengenehmigungsrecht entspricht nicht dem Rechtsbegriff des ausschließlichen Rechts, wie es die Verordnung vorsieht. Auch das muss man deutlich sagen.

Die sogenannte Dienstleistungskonzession, um auch das noch zu klären, die im Rahmen dieser Verordnung angesprochen ist, entspricht nicht dem Konzessionsbegriff des Deutschen Rechts. Bei dem Deutschen Recht gibt es keine Konzession, die erteilt wird; das wird sprachlich falsch verwendet. Im Deutschen Recht gibt es nach dem PBeFG eine Linienverkehrsgenehmigung. Punkt. Das hat mit der Konzession nichts zu tun.

Ich behaupte also, wenn eine Rechtsänderung im deutschen Bereich nicht stattfindet, wenn alles so bleibt, wie es ist, dann wird sich an dem bisherigen Ablauf, d. h. im Vorrang des Personenbeförderungsverkehrs, Genehmigungsrecht, Eigenwirtschaftlichkeit und Nachrangigkeit des sogenannten Ordnungsverkehrs nichts ändern.

Jetzt habe ich mich damit beschäftigt: Was passiert gerade in diesem Land? Welche Gesetzgebungsvorhaben sind präsent? Und da muss man sagen, der Bund-Länder-Fachausschuss favorisiert momentan das u. a. auch vom Herrn Kahnert aus Magdeburg mit in Lauf gebrachte genehmigungswettbewerbliche Verfahren, also so, wie das Modell in Wittenberg im Prinzip abgelaufen ist. Dieser Genehmigungswettbewerb ist konträr zu einigen Regelungen im PBeFG, sprich: Wir haben im Personenbeförderungsgesetz keinerlei Rechtsnormen, die bestimmen, wie eine Genehmigungsbehörde beispielsweise mit konkurrierenden Anträgen umzugehen hat. Das steht da nicht drin. Und so sind Gesetzesänderungen vorgesehen, die sich mit dem Genehmigungswettbewerb beschäftigen. Also sprich: Nichts, was diese EG Verordnung nach vorn holt oder in diese Primärstellung holt, sondern vielmehr etwas, was das Unternehmergewerberecht im Sinne eines Genehmigungswettbewerbes manifestiert, also sprich: Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre.

Jetzt war angefragt, ob und inwieweit eine Direktvergabe nach dieser Verordnung möglich ist?

Und jetzt ist mir bekannt, das habe ich vorhin vergessen als Erstes zu sagen: Wenn Juristen über das Personenbeförderungsgesetz sprechen, könnte man 4 bis 10 Tagesseminare daraus machen, ohne das man aufhört zu reden. Das ist eine so komplizierte und schwierige Materie, dass auch keiner von sich behaupten kann, er hätte da die alleinige Rechtsmeinung für sich gepachtet. Das ist eine extrem kompliziert zu gestaltende Materie, eines der wenigen Gesetze, die dermaßen unklar sind und voll von unbestimmten Rechtsbegriffen, dass man daraus sogar noch etwas machen kann, um das mal positiv zu formulieren.

Jetzt stellt sich die Frage: Ist eine Direktvergabe im Bediengebiet der Stadt Halle möglich? Da muss ich aus meiner juristischen Sicht sagen, also zunächst mal nach der jüngst getroffenen Genehmigungsentscheidung, die sich in einem völlig anderen Rahmen bewegt, nämlich im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes nicht. Und auch nicht bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung, weil diese Verordnung nun mal erst am 03.12.2009 ihre Wirkung entfacht, und zwar wohl im PBeFG nachrangig.

Das wiederum bedeutet, dass man momentan eine Direktvergabe, die sich dann nach den gesetzlichen Wettbewerbsbeschränkungen bestimmen müsste, gar nicht vollziehen kann. Das ist rechtlich ausgeschlossen. Das funktioniert nicht.

Direktvergabe, und dazu muss ich auch noch etwas sagen, könnte ja einen Paradigmenwechsel in der Zukunft sein. Das man sagt, okay, im Bediengebiet der Stadt Halle zieht man diese Verordnung nach vorn und wirkt darauf hin, dass das eigene Unternehmen, die HAVAG z. B., mit diesen Aufgaben betraut wird im Rahmen einer Direktvergabe. Damit schließt man unter Umständen Konkurrenten aus.

Aber, und das möchte ich ganz, ganz deutlich als Jurist, also auch als forensisch städtischer Jurist, der die beiden Entscheidungen auch in Magdeburg mit zu vertreten hat, deutlich machen: Ein solches Prozedere ist aus meiner heutigen Sicht schier unmöglich. Nicht nur

deshalb, weil die HAVAG momentan in einer gesellschaftsrechtlichen Gestaltung sich befindet, die diese behördliche Kontrolle per se ausschließt. Also, soweit ich das nachvollziehen kann, ist die HAVAG eine Aktiengesellschaft und derartige gesellschaftsrechtliche Bestimmungen sind dieser Verordnung feindlich.

Zum Anderen verhält es sich jedoch so, dass, immer unter der Voraussetzung, die Gesetzesänderungen treten so in Kraft, wie ich sie vorhin benannt habe, dass, wenn man intern aus der Sicht des Aufgabenträgers plant, oder auch aus der Sicht der Genehmigungsbehörde plant, eine Direktvergabe zu vollziehen, man eine Situation nicht mehr händeln kann. Das ist die Situation, wo einer sagt, ein anderer, ein Konkurrent: Ich stelle mich mit einem Genehmigungsantrag nach dem Personenbeförderungsgesetz daneben, ich trete genau neben diese Verordnung.

Und, er tritt ja nicht daneben. Nach der Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes tritt dieser Unternehmer davor, weil es den Primärverkehr des eigenwirtschaftlichen Verkehrs gibt.

Das ist eine Gefahr, die man deutlich sehen muss. Da muss ich sagen, in der Planungshoheit oder Planungssicherheit schließe ich in meinen Beratungen derartige Geschichten aus, dass ich im Prinzip Kommunen, Verwaltungseinheiten so abgrenzen kann, dass man sagt, ich schotte den Markt für mich derart ab, dass nur ich das in der Hand habe zu gestalten, wer hier den Verkehr leistet. Das schließe ich aus, weil diese Antragstellung des Dritten nach dem PBefG immer möglich sein wird und dann vorrangig von der Genehmigungsbehörde zu behandeln wäre.

Und dann ist ein zweites Moment:

Diese Verordnung knüpft an die Direktvergabe, an diesen besonderen öffentlichen Dienstleistungsauftrag, auch noch besondere Prämissen, besondere Anforderungen. Sie knüpft z. B. ständige Veröffentlichungspflichten daran, wie, das Unternehmen muss quasi gläsern geführt sein und man muss ausschließen können, dass Beihilfen im europarechtlichen Sinn, auch so, wie es der Europäische Gerichtshof beschieden hat, nun gerade nicht an die HAVAG fließen.

Da muss man wiederum in die aktuelle Rechtssituation reinschauen. Es gibt hier im Bediensteten der Stadt Halle einen sogenannten steuerlichen Querverbund, der schon auf Grund der Änderungen des Steuerrechts selbst, so heute gar nicht mehr zu vereinbaren wäre.

Es gibt, übrigens auch das Unternehmen, was hier Widersprüche eingelegt hat, Rechtsstreitigkeiten – Braunschweig und Gießen – die deutlich machen, dass der sogenannte steuerliche Querverbund angefochten wird. Nicht hinsichtlich seiner personenbeförderungrechtlichen Genehmigung, sondern hinsichtlich seiner beihilferechtlichen Ausgestaltung.

Und wenn eine Tendenz daliegt, dass in diesem Land und Gericht entscheiden könnte, so wie es das Verwaltungsgericht Gießen angedeutet und auch die EG-Kommission angedeutet hat, wenn ein derartiges Verfahren möglicherweise dazu führt, dass der Querverbund platzt, dann ist mit einem Querverbund in der Zukunft keine Planungshoheit mehr gegeben - aus meiner Sicht und das sage ich so offen, wie es ist.

Vor diesem Hintergrund ist dieser Weg der Direktvergabe aus meiner Sicht gegenwärtig nicht nur schwierig, er ist nahezu versperrt. Er ist juristisch ungehbar, jetzt sowieso ungehbar, ab 2009 nachrangig gehbar, und jetzt kommt noch die Quadratur des Kreises hinzu: Wir haben auf der einen Seite einen möglichen „Antragsteller für eine Direktvergabe“, die HAVAG, wenn das der Plan wäre. Daneben kann sich stellen ein Antragsteller nach dem Personenbeförderungsgesetz und wiederum daneben kann sich stellen ein Antragsteller der sagt: „Moment, ich bin ja in der Lage, das, was in dieser Verordnung direkt vergeben wird“,

ich übertreibe jetzt bewusst, „für einen Euro pro Kilometer billiger zu machen.“ Und er könnte nach einer noch nicht existenten Rechtsmittelrichtlinie, also da weiß ich nicht, wovon ich spreche, weil, die ist nämlich mit abgeschafft worden mit den alten Verordnungen, könnte auf der Basis einer nichtexistenten Rechtsmittelrichtlinie sich quasi auch in dieses Direktvergabeverfahren nach vorn klagen. Ja? Rechtwege: Keine Ahnung, das kann momentan kein Jurist genau bedingen. Das heißt, es ist Aufgabe, vor Ort dafür zu sorgen, dass man eine rechtssichere Zukunftsgestaltung für die Vergabe, sprich Genehmigung von Verkehrsleistungen, hat. Das ist momentan rechtssicher verbeschieden durch das Obergericht in Magdeburg nur ein, dem genehmigungswettbewerblichen Verfahren gleich, oder vergleichbar gestaltetes Verfahren.

Zweitens muss man natürlich dafür Sorge tragen, dass entweder in diesem Verfahren drin oder gesondert, aber auf jeden Fall rechtssicher, Finanzierungsleistungen besprochen, vereinbart und möglicherweise sogar per Satzung geregelt werden, weil, wie gesagt, das Bundesverwaltungsgericht eine Prüfung der Finanzierungsrechtmäßigkeit entschieden hat; die muss die Genehmigungsbehörde nicht mehr leisten.

Allerdings besteht eine Gefahr, wenn ein Unternehmen ein Genehmigungsverfahren verliert, dann kann es in zweiter Linie sich im Beihilfebeschwerdeverfahren wieder reinklagen und kann über eine Beihilfebeschwerde feststellen, dass die momentan gewährten Leistungen rechtswidrig sind, die im Übrigen dann schon rechtswidrig sind, wenn es eine erlaubte Beihilfe wäre. Eine erlaubte Beihilfe ist aber dann zurückzufordern, weil es kein Modifizierungsverfahren bei der EG-Kommission gibt.

Da möchte ich ganz kurz die Erfahrung aus Wittenberg einfließen lassen.

Bis dato hätte ich in jedem Seminar gesagt, das, was da verändert worden ist, ist ein Zuschuss. Ein Zuschuss, so wie in der EuGH beschieden hat. Das, was letztlich raus kam, umschreiben die EG-Kommissionen: Es handelt sich um eine erlaubte Beihilfe, sprich diese Leistung wäre dann rechtswidrig gewesen, hätte man nicht modifiziert.

Das heißt, die Zukunft kann aus meiner Sicht, so, wie es die gegenwärtige Verordnungs- und Rechtslage hergibt, PBefG plus Verordnung in Übereinstimmung gebracht, nur so aussehen, dass man vor Ort über Satzungsmodelle nachdenkt.

Ich beschränke jetzt mal an dieser Stelle den Vortrag darauf. Die Kernaussagen sind getroffen. Sicherlich ist dieses Thema zu diskutieren. Ich denke, da sollten dann möglicherweise Anfragen beantwortet werden.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Herr Rößler, herzlichen Dank. Ich gehe jetzt davon aus, dass wir alle Bescheid wissen.

Ich wollte Ihnen nur noch einmal ins Gedächtnis rufen, weswegen wir heute hier sitzen. Es gab einen Antrag der Fraktion DIE LINKE. in der Stadtratssitzung im Januar und er ist dann durch die Fraktion der CDU hier in den Hauptausschuss verwiesen worden, weil einfach das Thema so kompliziert ist, dass man im Stadtrat nicht einfach mal die Hand heben kann bei so einem Antrag und insofern ist es gut, das hier mal dargestellt zu haben.

Ich frage jetzt erst einmal, ob es Nachfragen gibt?

Herr Prof. Schuh, Fraktion NEUES FORUM + UNABHÄNGIGE

Ich würde gern mit einfachen Worten wissen, was die wirtschaftlichen Konsequenzen sind. Können wir die HAVAG verkaufen? Können wir die HAVAG vergeben? Was heißt das für die Stadt?

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Um diese Frage zu beantworten: Man muss zwei Dinge trennen. Das Eine ist das Genehmigungsverfahren. Das ist jetzt ganz frisch abgeschlossen worden. Es gibt einen

Genehmigungsbescheid. Der ist bestandskräftig. Die HAVAG kann personenbeförderungsrechtlich gesichert für die nächsten Jahre Verkehr leisten. Das ist eine ganz klare Aussage.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Jetzt reden wir aber erst über den Busverkehr. Ja? Es geht nicht um die Schiene. Es geht um den Bus.

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Wir reden über den Busverkehr. Also ich spreche momentan von dem Busverkehr. Alle diese Entscheidungen, die ich genannt habe, beziehen sich auf den Busverkehr. Ganz genau.

Und das Genehmigungsverfahren bezog sich auch auf nur die Sparte Bus. Genau.

Und die zweite Frage ist die Rechtmäßigkeitsprüfung einer Finanzierung. Da muss man deutlich sagen, momentan ist dieses Dreiebenenmodell im Rahmen des Querverbundes die Finanzierungsgrundlage für den ÖPNV. Da gehe ich davon aus, dass eine hundertprozentige Rechtssicherheit nicht besteht. Das sage ich als Jurist so trocken.

Die Finanzierungsrechtmäßigkeit könnte in einem Beihilfebeschwerdeverfahren durchaus von der EG-Kommission nicht nur kritisch, sondern gefährlich bewertet werden. Die Möglichkeit besteht.

Das kann man momentan nur dadurch umgehen, eine Finanzierungsrechtmäßigkeit dadurch herzustellen, dass man eine Finanzierungssatzung für die Sparte Bus schafft und diese Satzung durch die EG-Kommission modifizieren lässt.

Das ist die einzige Möglichkeit, hundertprozentige Rechtsicherheit zu bekommen.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Das nehmen wir mit in den Aufsichtsrat. Dort muss das auch erst einmal ausdiskutiert werden.

Ich habe es so verstanden: Auf dem Wege der Direktvergabe, was die Intention des Antrages der Fraktion DIE LINKE. war, da würden wir uns auf sehr dünnem Eis bewegen bzw. Sie haben hier die Meinung vertreten, das geht nicht. Es muss ein Genehmigungswettbewerb sein. Habe ich das so richtig verstanden?

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Momentan, und das ist ganz deutlich bis zum 03.12.2009, kann es eine Direktvergabe nicht geben. Direktvergaben würden hier nur gehen als sogenannte freihändige Vergabe nach den Bestimmungen des Vergaberechts. Das ist entgegen dem Personenbeförderungsgesetz.

Das ist verboten. Das geht gar nicht. Es gibt also keinen juristischen Weg in diese Richtung. Die andere Möglichkeit ist die Prüfung ab 2009 und da muss man sagen, ist dieser Weg zweitrangig.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Der Weg der Direktvergabe.

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Ja.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Also wir haben jetzt erst einmal bis 2009 das genehmigt.

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Bis 2012.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Bis 2012 ist das genehmigt und nach 2012 müssen wir uns dann Gedanken machen für die weiteren Entscheidungen.

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Was die Genehmigungslage betrifft.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Ja.

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Worüber ich mir natürlich auch Gedanken machen würde, ist die Finanzierungsrechtmäßigkeit.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Die Beihilfegeschichte, das hatte ich ja eben schon gesagt, das muss im Aufsichtsrat wirklich jetzt einmal besprochen werden, denn das hat ja dann Auswirkungen auf unseren Querverbund und wenn da etwas ins Wackeln gerät, dann können wir zu großen Problemen kommen.

Wir werden diese Diskussion dann noch in der VVV unbedingt mal führen müssen.

In dem Moment wissen wir jetzt Bescheid, dass also der Antrag, den die Fraktion DIE LINKE im Punkt 2 gestellt hat, dass der sich jetzt im Moment erledigt hat.

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Ja, das ist genau nicht so.

Ich will das alles nicht in Abrede stellen, was Herr Rößler gesagt hat, weil das sicherlich aus rein fachlicher Sicht richtig ist, was die juristische Wertung betrifft, die hier mit eingeflossen ist. So ist das sicherlich eine von vielen, wie es der Herr Rößler auch richtig dargestellt hat.

Unser Antrag, Frau Szabados, und das ist eine fehlerhafte Interpretation Ihrerseits, sieht nicht vor, dass die HAVAG im Rahmen der Direktvergabe Nahverkehrsleistung der Stadt Halle bekommt. Das steht explizit nicht drin, sondern es steht explizit drin, dass die Stadt sich zum Mittel und der Option der Direktvergabe möglicherweise bedient. Sie schließt diese Option nicht aus. Das steht im Antrag drin. Nicht mehr und nicht weniger. Es steht nicht drin, dass die Nahverkehrsleistungen, die im Stadtgebiet Halle erbracht werden, an irgendeinen, unabhängig ob er HAVAG, VETTER oder Abelio heißt, ob er Personennahverkehrsgesellschaft Saalekreis heißt oder sonst wie, diese Leistung bekommt, sondern hier wird lediglich beantragt, dass der Stadtrat sich zu der Option Direktvergabe grundsätzlich bekennt. Mehr steht hier nicht drin. Und wenn er sagt: Jawohl, ich nutze im Rahmen der VO 1370 aus 2007 das ab 03.12.2009 mögliche Verfahren für die Vergabe von Nahverkehrsdienstleistungen auf dem Stadtgebiet Halle der Direktvergabe, dann steht diese Option erst einmal offen. Und das schließt dann entweder Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerbe selbstverständlich nicht aus. Insofern ist Ihre Interpretation, Frau Szabados, ebenfalls falsch, dass wir uns ausschließlich des Genehmigungswettbewerbes zu bedienen haben.

Der Antrag sagt lediglich, letzter Satz: Dass wir die Optionen als Stadtrat nicht ausschließen. Ich denke, der Stadtrat ist gut beraten, gegenüber seinem eigenen Verkehrsbetrieb zu sagen: Jawohl, wenn die Bedingungen XYZ stimmen, dann besteht selbstverständlich die Option der Direktvergabe, so wie sie in der ab 03.12.2009 in Kraft tretenden VO 1370 aus 2007 steht.

Dieses Bekenntnis sollte der Stadtrat durchaus abgeben. Das steht dem Stadtrat in Halle gut zu Gesicht.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Das ist jetzt Ihre Interpretation.

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Nein, das steht im Vertrag.

Da steht, wenn ich zitieren darf, Frau Szabados, deutlich drin: „Der Stadtrat der Stadt Halle schließt die Option der Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsvertrages zur Erbringung von Verkehrsdienstleistungen grundsätzlich nicht aus.“

Mehr steht hier nicht drin. Mehr soll nicht beschlossen werden.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Wenn wir aber hier heute gehört haben, dass dieser Weg nach allen jetzigen Erkenntnissen, so habe ich das zumindest verstanden, dass das nach der herrschenden Meinung, was wir hier dargestellt bekommen haben, dass das nicht geht?

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Das hat Herr Rößler nicht gesagt.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Dann wollen wir ihn noch einmal hören.

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Herr Rößler hat gesagt, das ist der zweitrangige Weg, der möglich ist.

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Gut, um das noch einmal aufzuklären, ganz eindeutig gegenwärtig, ist eine Direktvergabesituation gesetzlich unmöglich.

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Das war nicht Gegenstand des Antrages.

Herr Rößler, Rechtsanwalt

In Zukunft gibt es ab dem 03.12.2009 die Möglichkeit, das steht in der Verordnung drin, einen, aus meiner Sicht, Sekundarverkehr zu führen.

Damit muss sich aber die Stadt zunächst damit auseinandersetzen und sagen, ich springe aus dem bisherigen eigenwirtschaftlichen System vom Unternehmergewerberecht PBefG weg.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Dann müsste ich ja die HAVAG auflösen. Das ginge ja dann über eine Aktiengesellschaft ziemlich schwierig.

Herr Rößler, Rechtsanwalt

Das ist definitiv richtig. Eine Aktiengesellschaft kann kein interner Betreiber sein.

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Das ist aber nicht Gegenstand des Antrages, Frau Szabados.

Herr Prof. Schuh, Fraktion NEUES FORUM + UNABHÄNGIGE

Lassen Sie doch erst einmal zu Ende reden!

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Nein, Frau Szabados versucht hier etwas zu suggerieren, was nicht im Antrag steht.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Entschuldigung bitte! Nein, Herr Heft, hier steht: Die Stadt Halle schließt die Option der Direktvergabe an die HAVAG, und HAVAG heißt AG, und Herr Rößler hat dargestellt, dass eine solche Leistung an eine AG, dass das gemeinwirtschaftlich oder wie das heißt, dass das absolut nicht geht.

Warum sollen wir dann grundsätzlich so etwas nicht ausschließen, wenn es vorne und hinten nicht hinhaut.

Das ist für mich eine Geschichte, wo ich sage: Dem kann ich dann auch nicht folgen, denn das ist Augenauswischerei.

Dann geben wir so eine Grundsatzerklärung ab, wo wir wissen, es geht so gar nicht und richten das auch noch an die Mitarbeiter der HAVAG so nach dem Motto: „Wir stehen ja hinter Euch.“ Wissen aber, wenn es eine AG ist, geht es überhaupt nicht!

Also Herr Heft, es tut mir Leid, das kann ich nicht nachvollziehen.

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Wir stellen folgenden Änderungsantrag, Frau Szabados, wir streichen die Worte: an die HAVAG und fügen ein: an den kommunalen Verkehrsbetrieb.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Wir haben nur einen kommunalen Verkehrsbetrieb und der heißt HAVAG.

Herr Lange, Fraktion DIE LINKE.

Ein Vorschlag zum Verfahren.

Das war jetzt ein sehr komplizierter Sachverhalt, der von Herrn Rößler hier dargestellt wurde. Es ist auch so, ich denke, wir hätten an der Stelle durchaus noch einmal gut getan, wenn wir in den Fraktionen noch einmal uns beraten können, wie wir mit den Anträgen unter diesen Bedingungen umgehen, damit wir einfach noch einmal, wenn wir das Protokoll zur Verfügung haben, genau nachlesen können, auf welche Zusammenhänge sich Herr Rößler bezieht, damit wir in Ruhe noch einmal die Anträge bewerten können und eventuell auch noch einmal Änderungsanträge als Fraktion einbringen können.

Deswegen beantrage ich jetzt eine Verschiebung oder eine Vertagung der Beratung der Anträge auf die nächste Hauptausschusssitzung, damit wir uns alle in den Fraktionen noch einmal in Ruhe damit auseinandersetzen können.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Wir haben heute sowieso unter die Punkte 6.1 und 6.2 eine Diskussion geschrieben, wohl wissend, dass wir heute erst einmal jemanden hören. Heute hatte ich sowieso nicht an eine Abstimmung gedacht. Das ist zwar hierher verwiesen, aber im Endeffekt entscheidet ja ohnehin der Stadtrat. Auch, wenn hier erst jetzt einmal zur Beratung überwiesen worden ist.

Herr Lange, Fraktion DIE LINKE.

O. k.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Das heißt, im Endeffekt wäre das hier auch nur eine Empfehlung.

Ich habe das alles nur unter dem Aspekt gesagt: Diskussion. Dass ich das so verstanden habe und das für meine Begriffe eine Abstimmung und eine Zustimmung hierzu, nach dem, was ich jetzt gehört habe, eigentlich nach außen hin Augenauswischerei ist. Aber, das ist meine persönliche Meinung, die habe ich jetzt hier nur dazu gesagt. Wir sollten die Diskussion weiter führen und wir würden es dann als Vorberatung das nächste Mal auf den Hauptausschuss noch einmal setzen und dann auf die Mai-Sitzung des Stadtrates, denn der hat im Endeffekt über die Anträge abzustimmen, denn Sie haben ja die Anträge im Stadtrat gestellt und nicht hier im Hauptausschuss.

Herr Lange, Fraktion DIE LINKE.

Richtig.

Herr Prof. Schuh, Fraktion NEUES FORUM + UNABHÄNGIGE

Ich würde die Fraktion DIE LINKE. jetzt mit einfachen Worten fragen, was sie will.
Ich habe das so verstanden, die wollen, dass diese Sachen direkt vergeben werden.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

An die HAVAG.

Herr Prof. Schuh, Fraktion NEUES FORUM + UNABHÄNGIGE

Dies ist prinzipiell von einem bestimmten Zeitpunkt aus, nachdem, was Sie vorgetragen haben, möglich.

Und dann sagt der Antrag der Fraktion DIE LINKE. Folgendes:

Wir sollen jetzt sagen, was wir alles machen müssen: Die HAVAG umwandeln, weiß ich nicht, was sonst, damit wir direkt vergeben können.

Habe ich so den Antrag richtig verstanden? Dann kann man das doch anders formulieren.

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Nein.

Herr Prof. Schuh, Fraktion NEUES FORUM + UNABHÄNGIGE

Dann kann man das doch anders formulieren. Auch nicht? Dann weiß ich es nicht.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Der Antragsteller hat noch einmal das Wort.

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Wir mischen jetzt hier zwei Dinge miteinander. Und zwar mischen wir die Möglichkeit mit der Umsetzung.

Der erste Antrag, der von uns auf dem Tisch liegt, beinhaltet erst einmal die grundsätzliche Aussage des Stadtrates: Ja, wenn die Situation es hergibt, bekenne ich mich zum Verfahren der Direktvergabe, so, wie im Artikel 5 der VO 1370 aus 2007 beschrieben.

Der zweite Antrag bezieht sich dann schon auf das, was Herr Rößler auch gesagt hat, nämlich auf den Absatz 2, hier insbesondere den Buchstaben a, wenn ich das jetzt richtig im Kopf habe, dass, wenn ich mich denn schon zur Direktvergabe an den Kommunalen Verkehrsbetrieb für Personennahverkehrsdienstleitung bekenne und das auch tun möchte, dann habe ich Bedingungen zu erfüllen. Eine dieser Bedingungen ist, dass ich die Kontrolle, nicht die Beherrschung, sondern die Kontrolle ausüben muss, wie über eine eigene Dienststelle. Das ist aber Gegenstand des zweiten Antrages. Gegenstand des ersten Antrages ist lediglich, dass der Stadtrat sagt: Jawohl, die ab 03.12.2009 bestehende Option der Direktvergabe nutze ich, oder kann ich nutzen, und gleichzeitig sage ich aber als Stadtrat dazu, wenn ich diese Option der Direktvergabe von Nahverkehrsdienstleistungen ziehe, dann sind mindestens die im von Herrn Rößler ebenfalls benannten oder angesprochenen EuGH-Urteil aus dem Jahre 2003 „Altmark Trans“, sogenannte mindestens vier Kriterien zu erfüllen, die da unter anderem sind: Transparenz, Offenheit, Vergabe nach klaren Kriterien und Ausschluss der sogenannten Überkompensation, d. h., wenn öffentliche Zuschüsse fließen, dann lediglich so viel, wie tatsächlich zur Erfüllung der Aufgaben notwendig, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, der dem Verkehrsbetrieb von europäischer Seite zugesprochen wird.

Das ist der Inhalt des ersten Antrages.

Mehr nicht.

Und der zweite Antrag beinhaltet dann, und ich denke in dem Sinne müssen wir im Komplex reden, weil, wir können beide nicht trennen, der zweite Antrag beinhaltet dann natürlich, und das ist der Auftrag an die Oberbürgermeisterin, wenn der Stadtrat sich zur Nutzung der Option bekennt, das dann dem Stadtrat vorgelegt wird, unter welchen Bedingungen ist es dann überhaupt möglich?

Und Frau Szabados, soviel Sachverstand können Sie mir schon zutrauen, dass ich weiß, dass es unter der gegenwärtigen Rechtsform der HAVAG nicht geht.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Deswegen ist für mich der... (Satz wurde nicht zu Ende gesprochen.)

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Das schließt aber das Bekenntnis zur Option nicht aus.

Frau Dr. Bergner, Fraktion der CDU

Ich wollte eigentlich nur noch einmal konstatieren, dass das, was Herr Heft eben auch noch einmal gesagt hatte: Der Antrag, so wie er formuliert ist, geht nicht.

Das möchte doch bitte im Protokoll festgehalten werden und in der Form können wir doch beim nächsten Mal nicht diskutieren. Dann müssen Sie den Antrag ändern oder irgendwas in einer ähnlichen Weise machen.

Im Übrigen möchte ich jetzt auf Beschluss der Fraktion in Vertretung hier den Antrag auf „Ende der Debatte“ stellen.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Gut. Das ist ein Geschäftsordnungsantrag. Über den ist jetzt erst einmal abzustimmen.

Geschäftsordnungsantrag: „Ende der Debatte.“

Möchte jemand dafür sprechen?

Möchte jemand dagegen sprechen?

Es hat sich niemand gemeldet? Doch, Sie möchten sich für das Ende der Debatte aussprechen? Dagegen möchten Sie sprechen. Dafür. Also: Dafür habe ich zuerst aufgerufen. Herr Koehn, dafür.

Herr Koehn, Fraktion der SPD

Ich spreche zum Abbruch der Debatte.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Warum?

Herr Koehn, Fraktion der SPD

Begründung: Das Thema wurde ja ausdrücklich erläutert und es wurde festgestellt, dass die Sachverhalte sich so geändert haben, dass eine Abstimmung darüber hier nicht möglich ist und dass eine Änderung des Antrages erfolgen sollte.

Wenn überhaupt. Und deshalb sollte heute die Diskussion hier beendet werden.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Danke.

Herr Heft: gegen den Abbruch der Debatte.

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Ich denke, der Antrag auf „Ende der Debatte“ zeugt, wie Sie es auch vorhin schon eingangs gesagt haben, Frau Szabados, vom Nichtverstehen der Materie. Es ist tatsächlich so, wie

Herr Rößler es sagt, sehr kompliziert und man muss jeden Satz bestimmt drei- oder viermal lesen.

Insofern ist es gut, wenn wir schon den Sachverstand mit am Tisch haben, dass wir den Sachverstand auch nutzen und durch Fragen das Nichtverstandene aufhellen.

Ich muss ganz ehrlich sagen, von meiner Seite habe ich so viel Aufhebungsbedarf nicht mehr, weil das, was Herr Rößler dargelegt hat, war auch schlüssig, in sich logisch. Ich weiß aber, dass am Tisch eine ganze Reihe Leute sitzen, die nicht so tief in der Materie drin stecken und auch durchaus Aufklärungsbedarf besteht. Der sollte genutzt werden. Den werden wir wahrscheinlich in der nächsten Hauptausschusssitzung nicht haben und entscheiden wir mit einem Wissensstand nahe Null. Das kann gerade bei dieser Situation in der wir sind, nicht gut sein. Ich glaube nicht, dass es dem Stadtrat gut zu Gesicht stehe, wenn Morgen in der Zeitung steht: Stadtrat lehnt ein Bekenntnis zum öffentlichen Verkehrsbetrieb ab.

Wenn das die Schlagzeile morgen ist, dann...(Satz wurde nicht beendet.)

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Herr Heft, das klingt ja nahezu altruistisch, was Sie hier sagen. Aber wenn ich dann mal eine Bitte äußern dürfte: Wenn denn ein Antragsteller vielleicht auch mal seine Anträge so stellte, dass sie in sich schlüssig sind, und dass sie einem normalen Stadtrat auch ermöglichen, sich wirklich mit der Materie zu befassen und dass man nicht den Eindruck hat, man wird hier verführt zu einem Grundsatzbeschluss, der durch die Brust ins Auge geht. Wenn ich das mal so sagen darf. Den Eindruck.... (Satz wurde nicht zu Ende gesprochen.)

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE.

Den Vorwand weise ich zurück. Die Anträge liegen seit Januar auf dem Tisch. Jeder Stadtrat hatte vier Monate Zeit, sich mit der Materie zu beschäftigen. Das sind 16 Wochen. Wie viel Zeit braucht denn ein normaler Stadtrat noch?

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Wir sind in der Abstimmung. Frau Dr. Bergner hat den Geschäftsordnungsantrag gestellt zum „Abschluss der Debatte“.

Wer dem Geschäftsordnungsantrag zustimmen will, den bitte ich um sein Handzeichen.

Abstimmungsergebnis zum GOA:

mehrheitlich z u g e s t i m m t
1 Nein-Stimme
2 Enthaltungen

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

Somit haben wir die Debatte beendet.

Herr Rößler, ich habe Sie doch so verstanden, dass Sie den Fraktionen, wenn dort noch Beratungsbedarf besteht, zur Verfügung stehen.

Wir müssten das dann organisieren. Ansonsten sollte man sich in den Fraktionen noch einmal befassen.

Wir rufen es in der nächsten Sitzung noch einmal auf. Es ist den Antragstellern frei gestellt, ihren Antrag zu ändern oder nicht zu ändern.

Ich bitte nur, die Fristen einzuhalten, damit nicht in den Fraktionen über einen Antrag diskutiert wird, der hinterher vielleicht noch geändert wird, sondern dass wir dann auch eine ordentliche Aktenlage haben und dann werden ihn aufrufen und werden ihn danach im Stadtrat aufrufen.

Ich möchte mir auch nicht unterstellen lassen, dass sich dann so geäußert wird. Wenn wir hier noch Beratungsbedarf haben, wo es um etwas Grundsätzliches im Jahre 2009 geht, dass man daraus schlussfolgern will, denn das wäre für meine Person zu mindestens falsch, dass man nicht zum kommunalen öffentlichen Nahverkehr stünde.

So, wir haben jetzt diesen Tagesordnungspunkt abgehandelt. Ich bitte wirklich die Fraktionen, sich hiermit noch einmal zu befassen, damit wir in der nächsten Sitzung dann darüber abstimmen können.

Über Herrn Roesler kann Herr Rößler in die Fraktion eingeladen werden.

Ich danke den beiden Herren und wünsche noch einen schönen Nachmittag.

(Herr Rößler und Herr Roesler verließen den Beratungsraum.)

Frau Oberbürgermeisterin Szabados

So, meine Damen und Herren, damit hätten wir diese beiden Tagesordnungspunkte abgehandelt, die ja ganz bewusst auch bezogen auf die zweite Frage, wo ja darum gebeten worden ist, dass auch hier noch einmal zu beraten und darstellen zu lassen, heute diese Diskussion führen konnten und auch den Fachmann dazu hören konnten.

E N D E des Wortprotokolls.

zu 7 Anträge

Anträge lagen nicht vor.

zu 8 Mitteilungen

Frau Oberbürgermeisterin Szabados bat **Herrn Bürgermeister Dr. Pohlack** über den Stand der Parkierung am Landesmuseum für Vorgeschichte zu berichten.

Herr Bürgermeister Dr. Pohlack erläuterte, dass das eigentliche Parkierungskonzept für die Sonderausstellung auf der systematischen Umsetzung des Park-and-Ride-Systems im gesamten Stadtgebiet basiere.

Das Park-and-Ride-System habe seine Grundlage im verkehrspolitischen Leitbild der Stadt Halle, welches grundsätzlich darauf orientiere, Individualverkehr zu vermeiden und den Verkehr vor der Stadt bzw. dem betroffenen Gebiet aufzufangen.

Auf dieser Grundlage soll das Lenkungssystem, welches sich derzeit in der Umsetzung befindet, basieren. Dies bedeutet, dass von außerhalb Anreisende von mehreren Hinweisschildern in die Stadt geführt werden.

An den Ortseingangsschildern werden die Autofahrer auf das bestehende Parkleitsystem hingewiesen. Die Schilder sollen mit einem Hinweissymbol der „Himmelscheibe“ erweitert werden. Dies würde für die Fahrer einen hohen Wiedererkennungswert bedeuten, in dem diese vom Ortseingang bis zum Landesmuseum geführt werden.

Bei den Park-and-Ride-Parkplätzen werde sich auf die Straßenbahnlinien konzentriert, die dicht am Landesmuseum vorbeifahren, wie z. B. die Linie „7“.

So werde auf den Park-and-Ride-Parkplätzen mit dem gleichen Symbol darauf hingewiesen, mit welcher Straßenbahnlinie und wie viele Stationen gefahren werden muss. In der Straßenbahn gibt es eine hinweisende Durchsage und die teilelektronische Anzeige gibt an, wo sich die Bahn gerade befindet.

Der Linienstrang der Bahnen „3“ und „12“ sei fußläufig nur 5 Minuten vom Landesmuseum entfernt. Hier könne der Parkplatz am Zoo und der Park-and-Ride-Parkplatz an der Endhaltestelle in Trotha genutzt werden.

Die Straßenbahnzüge seien sehr leistungsfähige Transportmittel, so dass keine Kapazitätsprobleme bestehen.

Eine Ergänzung des Fußwegeleitsystems sei vorgesehen, welche den Weg zum Museum erkennbar machen.

Über dieses Lenkungssystem sollen auch Besucher vom Hauptbahnhof zum Museum geleitet werden.

Etwa ein Drittel der Besucher reist mit einem organisierten Busverkehr an. Hier bestehe für mehrere Busse gleichzeitig die Möglichkeit vor dem Haupteingang des Museums zu halten, um die Gäste aussteigen zu lassen. Die Busse fahren dann auf ausgewiesene Busparkplätze, so u. a. auf den neuen Parkplatz in der Fährstraße.

Die Überlegung zur Verlagerung des Bolzplatzes auf den Schulhof wurde zurückgezogen. Der individuelle Pkw-Verkehr, welcher die Nähe des Museums sucht, müsse deshalb auf die Parkierungsmöglichkeiten der Bundesagentur für Arbeit gelenkt werden. Hierfür liege die Zusage der Bundesagentur für Arbeit vor.

Gegenwärtig werde untersucht, auf welchen Grundstücken in der Nähe des Landesmuseums eine mehrgeschossige Parkierungsanlage gebaut werden könnte. Dies sei aber mit investiven Aufwendungen verbunden, welche in der kurzen Zeit nicht realisiert werden können. Deshalb werde auf private Investoren gesetzt.

Herr Bürgermeister Dr. Pohlack informierte, dass Bürger des betroffenen Wohngebietes zu bedenken gaben, dass ihr Wohngebiet unter dem Besucheransturm leiden würde bzw. das Parkierungsproblem in andere Wohngebiete verdrängt werde.

Vorschläge habe es auch gegeben, die von vornherein ausgeschlossen wurden:

- Beparkung des Schulhofes; mindestens am Wochenende
- die unter Denkmalschutz stehende Platanenanlage mit der dazwischen liegenden Wiese aufzugeben und zu beparken
- Schrägabstellung der Personenkraftwagen entlang des Rosa-Luxemburg-Platzes

Herr Heft, Fraktion DIE LINKE., gab zu bedenken, dass an den Wochenenden die Kapazitäten der Straßenbahnlinien „7“ und „3“ nicht ausreichen werden. Er fragte, ob zusätzliche Fahrzeuge bereitgestellt werden und wer diese bezahlt.

Herr Bürgermeister Dr. Pohlack erläuterte, dass nach den Erfahrungswerten des Leiters des Landesmuseums davon auszugehen ist, dass auch in der Woche das Museum besucht werde. Mit dem Höhepunkt der Besucherzahlen sei allerdings am Wochenende zu rechnen.

In der kommenden Woche werde deshalb ein Gespräch mit der Geschäftsleitung der HAVAG stattfinden, um festzustellen, in welchen Schritten zur Verstärkung der einzelnen Linien beigetragen werden könne.

Müssen aufgrund der hohen Besucherzahlen zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, entstehe ein weiteres Einnahmepotential für die HAVAG. Insofern wäre zu überlegen, ob es doch nicht rentierlicher wäre, Busse einzusetzen.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados betonte, dass die Stadt gehalten sei, Verkehrskombinationen dem Landesmuseum und der HAVAG vorzuschlagen. Es sei aber auch Pflicht des ÖPNV, dem erhöhten Bedarf gerecht zu werden. Sie warnte aber davor, im „vorausseilenden Gehorsam“ zusätzliche Verkehrsleistungen zu bestellen.

Frau Ewert, Fraktion der SPD, fragte, ob es Überlegungen gäbe, den Besuchern einen Anreiz in Bezug auf Ermäßigung zu schaffen, damit diese die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen.

Stehen das Landesmuseum und die HAVAG hierzu in Verhandlungen?

Herr Bürgermeister Dr. Pohlack informierte, dass mit dem Landesmuseum vereinbart wurde, dass Besucher des Museums gegen Vorlage des Straßenbahnfahr Scheins einen Teil des Fahrgeldpreises im Eintrittsgeld mit verrechnet bekommen. Damit brauche die HAVAG nicht auf Einnahmen zu verzichten.

Frau Ewert äußerte, dass das entsprechend bekannt gegeben werden müsste.

Herr Bürgermeister Dr. Pohlack sagte, dass der Leiter des Museums seine Zusage zur Verrechnung des Eintrittspreises bei Vorlage eines Fahr Scheines gegeben habe.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados informierte über die zwei ausgestellten Kunstwerke im Stadthaus. Diese Kunstwerke seien eine Dauerleihgabe des jetzt in Halle wohnenden Bildhauers Klaus Messerschmidt an die Stadt Halle.

An den Kunstwerken sollen noch Schilder mit der Bezeichnung angebracht werden.

Herr Geuther, Fraktion der CDU, bat zu überlegen, ob nicht der Aufstellort des oberen Kunstwerkes verändert werden könnte. Er sei der Meinung, dass dieses Kunstwerk mit seiner Rückseite nicht an der richtigen Stelle stehe.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados antwortete, dass diese Überlegungen mit dem Künstler auch schon unternommen wurden. Dieser betonte, dass die Rückseite auch zum Kunstwerk gehöre. Deshalb stehe die Skulptur nicht an der Wand.

Weitere Wortmeldungen gab es nicht.

zu 9 Anfragen von Stadträten

Anfragen lagen nicht vor.

zu 10 Beantwortung von Anfragen

Herr Lange, Fraktion DIE LINKE., hatte zwei Fragen:

1. Wie wird die Parksituation im Umfeld der Moritzburg gestaltet?
2. Wie geht die Verwaltung im Rahmen der Tarifierhöhungen im öffentlichen Dienst mit den Mitarbeitern der Geschäftsstellen der Fraktionen um?

Für die Fraktionen bestehe ein Defizit, welches durch Verminderung der Arbeitsstunden ausgeglichen werden soll.

Der Beschluss vom 22.04.2004 – Geschäftsbedarf der Fraktionen, Vorlage: III/2004/04055 – werde von seiner Fraktion so verstanden, dass es einen Ausgleich für Tarifierhöhungen in der Pauschale geben müsste.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados sagte zur ersten Frage eine Beantwortung für den nächsten Stadtrat zu.

Zu dieser Thematik liegt auch eine Anfrage der Fraktion der CDU für den Stadtrat vor.

GB II: erledigt

Herr Bürgermeister Dr. Pohlack ergänzte, dass dieses Problem genau so wie beim Parkplatzproblem Landesmuseum gelöst werde. Es gäbe bereits Parkierungseinrichtungen, welche fußläufig sehr gut zu erreichen seien. Die Hinweise für Parkplätze für Besucher der Moritzburg werden ebenfalls mit einem bestimmten Symbol ausgestattet.

Im Gegensatz zum Landesmuseum sei bei der Moritzburg auf Bitten des Landes hin die Baugenehmigung selber erteilt worden, so dass Stellplatzablöse eingenommen wurden, die die Aufwendungen der Ausgestaltung des Beschilderungssystems bei weitem überdecken.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados erläuterte zur zweiten Frage betreffs der Tarifierhöhung, dass es für sie eine Pauschale sei und bleibe. Sie wies ausdrücklich auf die gegenwärtige Haushaltskonsolidierung hin und bat, sich dieser Situation bewusst zu sein. Die Stadt könne den Fraktionen keine zusätzlichen Finanzen zur Verfügung stellen.

Herr Bartl, Fraktion der CDU, wies darauf hin, dass erst der Abschlussbericht des Landesrechnungshofes abgewartet werden sollte, bevor in die Diskussion gegangen werde.

Herr Geier, Beigeordneter Zentraler Service, erklärte, dass es nicht angebracht wäre, die Fraktionsgelder zu erhöhen. Der Landesrechnungshof prüfe zurzeit die finanziellen Mittel in den Fraktionsgeschäftsstellen.

Er schlug vor, eine Antwort für die nächste Sitzung des Stadtrates vorzubereiten.

Herr Prof. Schuh, Fraktion NEUES FORUM + UNABHÄNGIGE, fragte, ob im Stadtrat über die Auswirkungen der Tarifierhöhungen und die damit verhängte Haushaltssperre berichtet werde.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados antwortete, dass es normales Verwaltungshandeln sei, wenn der Haushalt durch die Tarifierhöhung gefährdet wird.

Es sei dann ihre Pflicht, die Ausgaben unter diesem neuen Aspekt auf den Prüfstand zu stellen. Haushaltssperre bedeute, die nichtpflichtigen Ausgaben genauer anzusehen.

In Vorbereitung auf den Haushalt 2009 wurde Herr Geier, Beigeordneter Zentraler Service, um Auflistung gebeten, was dies an Aufwuchs z. B. für die Kernverwaltung, die Eigenbetriebe, die Kindertageseinrichtungen sowie Freien Träger bedeutet.

Wenn dieser Aufwuchs nicht abgefangen werden könne, müsse ein Nachtragshaushalt eingebracht werden.

Dieser Nachtragshaushalt gehöre dann in den Stadtrat.

Frau Ewert, Fraktion der SPD, wies auf die sich auf dem Marktplatz aufhaltenden unterschiedlichen Jugendgruppen hin.

Sie fragte, ob das vom Ordnungsamt nicht bemerkt werde und was die Verwaltung unternehme, um dieses Treiben einigermaßen in den Griff zu bekommen.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados erklärte, dass das Ordnungs- bzw. Jugendamt schon seit längerem daran interessiert sei, die Situation so zu halten, dass diese nicht eskaliere.

In einem Vorgespräch wurde Herr Dr. Wiegand, zukünftiger Beigeordneter für Ordnung, Sicherheit, Umwelt, Sport und Gesundheit, gebeten, dies als einen seiner Schwerpunkte zu sehen. Herr Dr. Wiegand habe geäußert, dass er auch andere Bereiche zur Problemlösung gewinnen werde.

Herr Dr. Wiegand und Herr Doege haben bereits Kontakte mit den Anliegern des Marktplatzes aufgenommen und ein Maßnahmenpaket werde von der Verwaltung vorgelegt werden.

Herr Doege, Beigeordneter für Ordnung, Sicherheit, Umwelt, Sport und Gesundheit, informierte, dass zahlreiche Anzeigen bei der Bußgeldstelle wegen entsprechender Vorkommnisse eingegangen seien, welche ordnungsrechtlich verfolgt werden.

Ab dem 01. Mai 2008 werden durch die Polizei und das Ordnungsamt verstärkt Streifen von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr durchgeführt.

Herr Schramm, Fraktion DIE LINKE., erläuterte, dass es eine Interessengruppe der freien Theater gibt, welche zurzeit keine Heimstatt hat.

Am 30.04.2008 werde im Eigenbetriebsausschuss des „Thalia-Theaters“ die Herausgliederung des „Kleinen Thalia-Theaters“ beschlossen.

Aus diesem Grunde fragte er, ob es nicht sinnvoll wäre, dieser Interessengruppe das Objekt mit der Übernahme aller theaterspezifischen Einrichtungen anzutragen.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados nahm die Anregung auf. Sie werde die weitere Verwendung der Räumlichkeiten des „Kleinen Thalia-Theaters“ überprüfen lassen. Denkbar wäre für sie eine Vermietung der Räumlichkeiten an die Interessengemeinschaft. Sie wies aber darauf hin, dass keine zusätzlichen finanziellen Belastungen für die Stadt entstehen dürften. Nach Schließung fällt die Immobilie an das Liegenschaftsamt und wird von dort vermarktet.

Herr Prof. Ehrler, Fraktion WIR. FÜR HALLE. – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Mitbürger, ergänzte, dass im nächsten Kulturausschuss darüber diskutiert werden sollte, da sich zu dieser Sitzung der Schausteller e. V. vorstellen werde.

Herr Dr. Wöllenweber, Fraktionsgemeinschaft FDP + GRAUE + WG VS 90, wies darauf hin, dass in Leipzig alle freien Theater von der Stadt eine Heimstatt zur Verfügung gestellt bekommen haben.

Frau Haupt, Fraktion DIE LINKE., erläuterte, dass bereits im Juli 2003 mit einem New Yorker Planungsbüro und Vereinen von Ammendorf Vorschläge für eine Aufwertung des Stadtteilzentrums gemacht wurden.

Sie fragte nach dem derzeitigen Bearbeitungsstand.

Herr Geuther, Fraktion der CDU, bemerkte, dass er in einem der Vereine von Ammendorf auch tätig sei und schlug vor, die Vereine in die künftige Diskussion mit einzubeziehen.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados bat **Herrn Bürgermeister Dr. Pohlack** sich der Sache anzunehmen und im nächsten Hauptausschuss darüber zu informieren.

Frau Dr. Bergner, Fraktion der CDU, sagte, dass es wiederholt Überschneidungen von Arbeitszeiten von Stadträten mit den Sitzungen von Ausschüssen gäbe, welche mit deren Arbeitszeiten nicht vereinbar wären.

Sie fragte, ob die Verwaltung nicht Einfluss auf die Termine nehmen könnte.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados erklärte, dass es im Interesse ist, die Ausschusssitzungen so zu legen, dass sie in der Regel nach 16:00 Uhr stattfinden. Ausnahmen hätte es nur gegeben, wenn keine terminliche Übereinstimmung der Ausschussmitglieder bestand.

Weitere Wortmeldungen gab es nicht.

zu 11 **Anregungen**

Herr Prof. Schuh, Fraktion NEUES FORUM + UNABHÄNGIGE, regte an, die eine oder andere Ausschusssitzung aus Mangel an Themen ausfallen zu lassen oder zusammenzulegen.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados antwortete, dass die Termine für die Ausschusssitzungen längerfristig festgelegt werden.

Frau Oberbürgermeisterin Szabados beendete die 42. öffentliche Sitzung des Hauptausschusses.

Dagmar Szabados
Oberbürgermeisterin

Kraft
Protokollführerin