

**PROTOKOLL**

62. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am Mittwoch, 6. Mai 2015,  
Rathaus, Hodlersaal

Beginn 15.00 Uhr  
Ende 18.10 Uhr

---

Anwesend:

(verhindert waren)

Ratsherr Küßner	(CDU)	
Ratsherr Dette	(Bündnis 90/Die Grünen)	
(Ratsherr Blaschzyk)	(CDU)	
Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)	
(Beigeordneter Förste)	(DIE LINKE.)	
Ratsherr Hanske	(SPD)	
Ratsherr Hellmann	(CDU)	
(Ratsfrau Jeschke)	(CDU)	
(Ratsherr Kluck)	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Bürgermeisterin Kramarek	(Bündnis 90/Die Grünen)	15.00 - 17.30 Uhr
Ratsherr Mineur	(SPD)	
Ratsherr Nagel	(SPD)	
Ratsfrau Pluskota	(SPD)	
Ratsherr Pohl	(CDU)	

**Beratende Mitglieder:**

(Herr Dickneite)	
Herr Fahr	
(Frau Hochhut)	
Herr Dipl.-Ing. Kleine	15.00 - 17.45 Uhr
Frau Prof. Dr. Ing. Masuch	
(Herr Spreng)	
(Herr Dr. Stölting)	
Herr Weske	

**Grundmandat:**

Ratsherr Engelke	(FDP)
(Ratsherr Hillbrecht)	
(Ratsherr Leineweber)	
Ratsherr Wruck	(DIE HANNOVERANER)

**Stadtbezirksrat Mitte:**

Bezirksbürgermeister Sandow	(SPD)
Bezirksratsherr Albrecht	(CDU)
Bezirksratsfrau Muschter	(Bündnis 90/Die Grünen)
Bezirksratsherr Prokisch	(CDU)

**Verwaltung:**

Stadtbaurat Bodemann	Dezernat VI
Frau Harling	PR
Frau Gruber	Dezernat VI
Herr Bernhardt	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Heesch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Linkersdörfer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Malkus-Wittenberg	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Roth	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Dr. Schlesier	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Schonauer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Wydmuch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Bode	Fachbereich Tiefbau
Herr Freiwald	Fachbereich Tiefbau
Frau Leubert	Fachbereich Tiefbau
Frau Ruprecht	Fachbereich Tiefbau
Herr Clark	Herrenhäuser Gärten
Frau Walter	Fachbereich Soziales
Herr Demos	Büro des Oberbürgermeisters

#### Tagesordnung:

- I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L
1. Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde gemäß § 36 der Geschäftsordnung des Rates
2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 18.03.2015
3. Anträge
- 3.1. Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu Verkehrssicherungsmaßnahmen an der Außenstelle der IGS-Linden in der ehemaligen Ihmeschule (Drucks. Nr. 0929/2015)
4. Integrationsmanagement für Flüchtlinge (Informationsdrucks. Nr. 0624/2015)
5. "Auf dem Weg zu einer inklusiven Stadt" - Jahresbericht für das Jahr 2014 (Drucks. Nr. 0643/2015 mit 1 (gebunden) Anlagen)
6. Schlossküche Herrenhausen (Drucks. Nr. 0765/2015 mit 3 Anlagen)
7. Bebauungspläne
- 7.1. Bebauungsplan Nr. 793, 2. Änderung - Südlich Süßeroder Straße Absehen von einer Planaufhebung (Drucks. Nr. 0697/2015 mit 2 Anlagen)
- 7.2. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1582 - Am Marstall,

- Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0785/2015 mit 3 Anlagen)
- 7.3. Bebauungsplan Nr. 1581, 1. Änderung – Frachtpostzentrum -  
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0859/2015 mit 4 Anlagen)
- 7.4. Bebauungsplan Nr. 852, 1. Änderung, Am Ahlemer Holz  
Verfahren nach § 13 a BauGB  
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0868/2015 mit 3 Anlagen)
8. Antrag der Kommission Sanierung Soziale Stadt Sahlkamp-Mitte zur  
Einrichtung eines Stadtteilforums Sahlkamp  
(Drucks. Nr. 0234/2015 mit 1 Anlage)
9. Ausbau der Wunstorfer Straße zwischen Franz-Nause-Straße und  
Harenberger Straße  
(Drucks. Nr. 0123/2015 N1 mit 1 Anlage)
- 9.1. Ausbau der Wunstorfer Straße zwischen Franz-Nause-Straße und  
Harenberger Straße  
(Drucks. Nr. 0123/2015 N1 E1 mit 5 Anlagen)
10. Erschließungsbeitrag Stichstraßen Lerchenort 2 - 36 gerade –  
Abweichungssatzung zur Erschließungsbeitragssatzung –  
(Drucks. Nr. 0754/2015 mit 2 Anlagen)
11. Erneuerung der Eisenbahnbrücke Königsstraße
12. Bericht der Verwaltung
13. Anfragen und Mitteilungen
- II. NICHT ÖFFENTLICHER TEIL
14. Bericht der Verwaltung
15. Anfragen und Mitteilungen

## I. ÖFFENTLICHER TEIL

**Ratsherr Küßner** eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

Die Tagesordnung wurde daraufhin mit folgenden Änderungen einstimmig genehmigt:

- TOP 7.1.: auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen  
TOP 9.: auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen  
TOP 9.1.: auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen

## 1. **Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde gemäß § 36 der Geschäftsordnung des Rates**

**Eine Einwohnerin** sagte, dass sie Eigentümerin eines Grundstücks in der Süßeroder Straße sei und sich auf die Drucksache Nr. 0697/2015 beziehe. Vor 2 ½ Jahren seien sich alle zuständigen Gremien und Parteien darüber einig gewesen, dass keine Bebauung südlich der Süßeroder Straße/Am Rohfeld in Betracht gezogen bzw. zur Ausführung kommen werde. Im Vertrauen auf diese Aussage habe sie ein hohes Darlehen zur Sanierung ihres Hauses aufgenommen. Sie fragte, warum man sich jetzt wieder mit dem Thema beschäftigen müsse und was sich in den letzten 2 ½ Jahren an der Bodenbeschaffenheit derart geändert habe, dass eine bauliche Nutzung in Betracht gezogen werde.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass vor 2 ½ Jahren ein Bebauungsplan auf der Agenda gestanden habe, der an der Stelle Wohnungsbau vorsah. Das Bebauungsplanverfahren habe kurz vor dem Satzungsbeschluss gestanden und sei dann nicht weiter verfolgt worden. Geltendes Baurecht sei momentan noch aufgrund eines alten Bebauungsplans aus dem Jahr 1973 vorhanden. Das Baurecht setze an der Stelle eine Kindertagesstätte fest. Er sagte, dass es einen Beschluss des Stadtbezirksrats gäbe, der besage, dass das alte Baurecht aufgehoben werden solle. Die Verwaltung sei der Auffassung, dass das alte Baurecht bleiben solle. Die Gründe seien in der Drucksache dargelegt und man stelle diese Frage zur Diskussion. Der Ausschuss des Rates müsse sich zu der Angelegenheit positionieren.

**Ein Einwohner** wies darauf hin, dass man sich vor 2 ½ Jahren einig gewesen sei, dass dort nicht mehr gebaut werden solle. Er wollte wissen, ob es dann nicht folgerichtig sei, den Bebauungsplan aufzuheben.

**Stadtbaurat Bodemann** erläuterte, dass das die Fragestellung sei, die zur Diskussion stehen würde. Man müsse entscheiden, ob man den Bebauungsplan entsprechend des Stadtbezirksratsbeschlusses aufheben wolle, damit eine Bebauung nicht möglich sei oder ob man dem Vorschlag der Verwaltung, das Baurecht aufrecht zu erhalten, folgen wolle. Die Entscheidung werde durch die Ratsgremien getroffen. Er könne der Entscheidung nicht vorgreifen.

**Eine andere Einwohnerin** sagte, dass den Anwohnern der Süßeroder Straße durch den mittlerweile 20 Jahre dauernden Kampf bekannt sei, dass es sich um einen alten Bebauungsplan handle. In der Drucksache werde auf den Baugrund Bezug genommen. In allen Gutachten sei aber bewiesen, dass das Problem der Wassergehalt im Boden sei. Alle Gutachter seien sich einig gewesen. Eine Versiegelung sei zu vermeiden. Werde Wasser entzogen und nicht hinzugefügt, trockne der Boden aus und es gäbe einen Schrumpfungsprozess. Die Folge sei, wie in allen Gutachten beschrieben, eine starke Schädigung an den vorhandenen Häusern. Im Umweltbericht aus 2012 heiße es sogar, dass es sich bei dem Gebiet um einen wichtigen Bereich für die Grundwasserneubildung handle. Durch Versiegelung werde die Rate der Grundwasserneubildung so vermindert, dass die Auswirkungen als erheblich eingestuft worden seien. Damals seien mehrere 100.000 Euro an Schadensersatz an die Anwohner gezahlt worden. Sie wollte wissen, wie eine Versiegelung zu 100 % vermieden werden wolle, wenn auf dem Gebiet in irgendeiner Form gebaut werde. Die Verwaltung teile in der Drucksache mit, dass keine schlüssige Begründung vorliegen würde, die für eine Aufhebung des Bebauungsplans spreche. Die Verwaltung sei sich offenbar sicher, dass nichts passieren würde und ignoriere die Einwände der Anwohner aus dem Jahr 2012 komplett. Man sei schockiert gewesen, dass man erneut nicht in die Entscheidungsfindung eingebunden worden sei. Sie fragte, ob die Verwaltung die Haftung für die aufkommenden Schäden an den Häusern übernehme. Sie

wollte außerdem wissen, ob die Verwaltung für die ca. 160 Wohneinheiten in ihrem Wohngebiet die Kosten für ein Beweissicherungsverfahren tragen werde.

**Stadtbaurat Bodemann** wies darauf hin, dass die Stadt Hannover nur Schäden an Gebäuden übernehme, die sie selber verursacht habe. Ein Beweissicherungsverfahren sei eine Möglichkeit zur Feststellung der Ursache eines Schadens. Eine allgemeine Aussage dazu sei nicht möglich. Es müsse im Einzelfall über die Schadensersatzpflicht entschieden werden.

**Herr Heesch** erklärte, dass die Gutachten eine Bebauung nicht ausgeschlossen hätten. Es müsse mit den Randbedingungen bestehend aus dem Eingriff in das Grundwasserregime und dem Eintritt des Oberflächenwassers in den Boden umgegangen werden. Der Umgang mit den Voraussetzungen obliege dem Bauherrn bzw. dem Antragsteller. In dem Antragsverfahren müsse nachgewiesen werden, dass keine Schädigungen verursacht werden. Es bleibe abzuwarten, ob unter den Voraussetzungen ein Bau geplant werde und auch genehmigt werden könne.

**Ein anderer Einwohner** teilte mit, dass er als Vertreter der Bürgerinitiative Ihme-Zentrum anwesend sei. Von dem Ersteigerer des Ihme-Zentrums sei in Aussicht gestellt worden, bis Ende letzten Monats Kontakt zur Bürgerinitiative aufzunehmen, um zu erläutern, wie es mit dem Ihme-Zentrum weitergehen solle. Eine Kontaktaufnahme sei nicht erfolgt. Er fragte, ob in irgendeiner Form Kenntnis darüber vorliege, ob der Ersteigerer nach dem Versteigerungstermin Kontakt zur Stadt aufgenommen habe.

**Stadtbaurat Bodemann** sagte, dass er keine Kenntnis darüber habe, ob der neue Eigentümer mit anderen Mitgliedern der Stadtspitze Kontakt aufgenommen habe. Es habe vor der Ersteigerung einen Termin beim Oberbürgermeister gegeben. Ob weiterer Kontakt aufgenommen worden sei, entziehe sich seiner Kenntnis.

**Der Einwohner** fragte nach, ob es Kontakt zur Bauverwaltung gegeben habe oder bereits Bauvoranfragen gestellt worden seien.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass das nach seinem Kenntnisstand nicht der Fall sei.

**Ein anderer Einwohner** sagte, dass er zwei Fragen zur Drucksache Süßeroder Straße habe. Von dem Eigentümer des Grundstücks, um das es in der Drucksache gehe, sei eine Bauvoranfrage gestellt worden. In diesem Zusammenhang sei die Aussage getroffen worden, dass dem Grundstückseigentümer Möglichkeiten für eine wirtschaftliche Verwertung des Grundbesitzes offenstehen. Er fragte, ob es zu den Aufgaben der Stadt gehöre, ökonomische Verwertungsmöglichkeiten für einen einzelnen Grundbesitzer zu schaffen. In der Drucksache würde stehen, dass damit gerechnet werden müsse, dass der Eigentümer für die Wertminderung einen finanziellen Ausgleich von der Stadt einfordern werde, wenn der Bebauungsplan aufgehoben werde. Nach seinem Kenntnisstand könne nach dem Bundesbaugesetz eine Kommune einen Bebauungsplan entschädigungslos aufheben, solange noch keine Erschließungsmaßnahmen vorgenommen worden seien. Er wollte wissen, auf welche rechtliche Grundlage die Verwaltung Entschädigungsansprüche des Eigentümers stütze.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass ein bebaubares Grundstück grundsätzlich einen höheren Wert habe, als ein nicht zu bebauendes Grundstück. Für das Recht, ein Haus auf ein Grundstück zu bauen, können zwei unterschiedliche Voraussetzungen in Frage kommen. Eine Voraussetzung könne sein, dass für das Grundstück ein Bebauungsplan vorhanden sei, der beispielsweise explizit eine Bebauung mit einem Einfamilienhaus

vorsehe. Das Grundstück könne dann mit der Wertigkeit von Bauland verkauft werden. Die andere mögliche Voraussetzung sei, dass es zwar keinen Bebauungsplan geben würde, aber ein nachbarschaftlicher Bebauungszusammenhang vorhanden sei. Laut Baugesetzbuch leite sich aus einem bebauten Umgebungszusammenhang Baurecht ab. Es gäbe andere Grundstückslagen, für die der Bebauungsplan eine Bebauung ausschließe, weil es eine Grünfläche sein soll. Diese Grundstücke seien weniger Wert als ein Baugrundstück. Durch die Beschlüsse von Bebauungsplänen durch den Rat, setze dieser die Grundstücke in Wert. Dabei handele es sich jedoch nicht um die originäre Zielsetzung der planerischen Tätigkeit des Rates. Das originäre Ziel sei, dass der Rat Flächen festsetze, die für eine Besiedlung geeignet oder nicht geeignet seien. Die Inwertsetzung oder Nichtinwertsetzung eines Grundstückes sei eine Folge des Beschlusses. Verfassungsrechtliche Aufgabe der Gemeinden sei es, für ihre Siedlungsentwicklung im Rechtsrahmen des Baugesetzbuches durch den Beschluss von Bebauungsplänen selbst Sorge zu tragen. Er wies daraufhin, dass der Rat die Möglichkeit einer Umorientierung habe und entscheiden könne, dass eine Fläche, die ursprünglich für eine Siedlungsentwicklung vorgesehen gewesen sei, eine andere Nutzung bekommen solle. Das Baurecht könne in diesem Fall außer Kraft gesetzt werden. Die Wertminderung, die ein Grundstück dadurch erfahre, könne der Eigentümer über Rechtsmittel in Form von Entschädigungen von der Gemeinde einfordern. Das Verfahren sei gesetzlich festgelegt. Durch die Aufhebung von Baurecht, werde ein Grundstück entwertet und der Eigentümer könne gegebenenfalls eine Erstattung der Wertminderung einfordern.

**Der Einwohner** meinte, dass nur ein virtueller Wert entstanden sei, der noch gar nicht habe realisiert werden können. Er habe die Frage nach der Entschädigung vor dem Hintergrund der neuen und durch den Rat vor zwei Jahren bestätigten Erkenntnisse gestellt. Folgerichtig müsse das Baurecht aufgehoben werden. Das Baugesetzbuch sage dazu, dass eine Kommune das Recht entschädigungslos aufheben könne. Der Eigentümer müsse nachweisen, dass ihm real ein Schaden entstanden sei. Er habe für das Grundstück nichts bezahlt.

**Stadtbaurat Bodemann** bestätigte, dass es rechtlich möglich sei, Baurecht aufzuheben. Unabhängig von einer realen oder virtuellen Wertminderung des Grundstücks sei es nicht ausgeschlossen, dass der Eigentümer einen Entschädigungsanspruch geltend mache. Über die Rechtmäßigkeit eines Anspruchs könne zum heutigen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden. Der Rat müsse unabhängig davon, ob Baurecht geschaffen oder aufgehoben werde, die Entscheidung begründen. Die Frage, ob auf dem Grundstück gebaut werden könne, sei technisch begründet. Es gäbe ein bodenmechanisches Gutachten aus dem Jahr 2012, aus dem hervorgehe, dass eine Bebauung möglich sei. Für die Verwaltung lägen daher keine ausreichenden Gründe dafür vor, das Baurecht aufzuheben.

**Eine Einwohnerin** gab zu Bedenken, dass der Eigentümer seit über 30 Jahren sein Baurecht nicht ausgeübt habe. Ihres Erachtens nach gäbe es die 7-Jahres-Regel. Jemand, der sein Baurecht über sieben Jahre nicht ausgeübt habe, sei nicht so schutzwürdig, wie jemand, der kurz davor stehe, ein erschlossenes Grundstück jetzt nutzen zu können. Sie fragte, was dem Eigentümer konkret angeboten worden sei bzw. mit welchem Wert der Eigentümer sein Grundstück bemessen habe. Die Frage sei, wie die Verhandlungen gelaufen seien. Der Wille der Verwaltung an einer Einigung sei grundsätzlich auch aufgrund der Ratsbeschlüsse vorhanden gewesen. Jetzt werde auf die wirtschaftliche Verwertbarkeit des Grundstücks abgestellt. Sie vermisse die Einbeziehung der Interessen der Anwohner der Süßeroder Straße. Für die Anwohner sei nicht nachvollziehbar, dass ihnen keine Wertigkeit zugestanden werde. Das genannte Gutachten sei seinerzeit sehr hinterfragt worden. Die Bedingungen, die für eine Bebauung einzuhalten seien, könnten nie alle erfüllt werden. Sie wies darauf hin, dass Prof. Dr. Katzenbach Geotechniker sei. Die

Hydrogeologie stelle das Problem in dem Gebiet dar. Darauf sei keine Rücksicht genommen worden. Sie fragte, ob der Verwaltung bewusst sei, dass die Wasserfließströme usw. in dem Gutachten nicht untersucht worden seien. Jetzt beziehe man sich aber auf genau dieses Gutachten.

**Herr Heesch** wies darauf hin, dass über Grundstückspreise öffentlich keine Auskunft gegeben werden dürfe und sie ihm auch nicht bekannt seien, da die Zuständigkeit in einem anderen Fachbereich liege. Auch wenn das Baurecht in den letzten 30 Jahren auf dem Grundstück nicht ausgeübt worden sei, könne es weiter existieren. Es sei bereits erläutert worden, dass ein guter Grund dafür vorliegen müsse, wenn man ein Planungsrecht aufhebe. Es handele sich um eine Gemeinbedarfsfläche, da das Baurecht den Bau einer Kindertagesstätte zulasse. Bei der seinerzeitigen Änderung des Bebauungsplans sei es darum gegangen, dass man zusätzlich zu der Kindertagesstätte, weiteres Bauland für Wohnungsbau habe gewinnen wollen. Man habe sich dagegen ausgesprochen, so dass die Änderung des Bebauungsplans nicht zu Ende geführt worden sei. Das Planungsrecht für eine Kindertagesstätte existiere weiter. Die Drucksache sei in die Fraktion gezogen worden, weil es noch Fragen gegeben habe. Eine Frage wolle er im Vorfeld bereits beantworten. Man habe wissen wollen, ob der Bedarf an der Errichtung einer Kindertagesstätte in Anderten, im Stadtbezirk Misburg und in der Stadt insgesamt noch bestehen würde. Die Frage müsse man mit ja beantworten. Bei wachsenden Bevölkerungs- und Haushaltszahlen bestehe auch Bedarf an dem Neubau von Kindertagesstätten. Man könne existentes Baurecht für eine Kindertagesstätte daher nicht einfach aufgeben. Ob der Grundstückseigentümer die Möglichkeit dann auch einräume, sei eine andere Seite dieser Angelegenheit. Aufgrund der Tatsache, dass ein Bedarf an Kindertagesstätten im Stadtgebiet bestehe, empfehle man das Festhalten an dem vorhandenen Bebauungsplan.

**Die Einwohnerin** fragte, warum man sich immer nur auf das Gutachten von Prof. Dr. Katzenbach beziehe und nicht auf das von Prof. Dr. Holz. Es sei unabhängig und nicht parteilich gewesen. Der gerichtlich gestellte Gutachter habe ganz klar gesagt, dass die Häuser aufgrund von Erschließungs-, Abpumparbeiten und Drainagewirkungen dauerhaft geschädigt worden seien und die Stadt deshalb mehrere 1.000 Euro Schadensersatz habe zahlen müssen.

**Herr Heesch** erklärte, dass alle vorhandenen Gutachten Planungsgrundlage für die Verwirklichung eines Bauvorhabens seien. Werde ein Bauvorhaben geplant und stehe die Verwaltung in Beratung mit dem Bauherrn, wie er zu einer Genehmigung kommen könne, werde selbstverständlich auf die vorhandenen Gutachten hingewiesen. Der Bauherr müsse alle Unterlagen beibringen, die die Korrektheit seines Bauvorhabens belegen.

## **2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 18.03.2015**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Genehmigung des Protokolls mit 7 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen und 2 Enthaltungen zu.**

## **3. Anträge**

### **3.1. Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu Verkehrssicherungsmaßnahmen an der Außenstelle der IGS-Linden in der ehemaligen Ihmeschule (Drucks. Nr. 0929/2015)**

**Ratsherr Dette** begründete den Antrag der beiden Fraktionen.

**Ratsherr Pohl** teilte mit, dass seine Fraktion dem Antrag zustimmen werde.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0929/2015 einstimmig zu.**

**4. Integrationsmanagement für Flüchtlinge  
(Informationsdrucks. Nr. 0624/2015)**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss hat die Drucksache Nr. 0624/2015 zur Kenntnis genommen.**

**5. "Auf dem Weg zu einer inklusiven Stadt" - Jahresbericht für das Jahr 2014  
(Drucks. Nr. 0643/2015 mit 1 (gebunden) Anlagen)**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0643/2015 einstimmig zu.**

**6. Schlossküche Herrenhausen  
(Drucks. Nr. 0765/2015 mit 3 Anlagen)**

**Ratsherr Engelke** hatte eine informelle Frage. Es gehe in der Drucksache um einen Erbbaurechtsvertrag und es werden Summen genannt. Er wollte wissen, ob es rechtlich vertretbar sei, dass der Vertrag öffentlich behandelt werde.

**Herr Clark** wies darauf hin, dass er nur zu inhaltlichen Fragen Stellung nehmen könne.

**Ratsherr Küßner** schlug vor, die Antwort zu Protokoll zu geben.

**Ratsherr Nagel** erinnerte daran, dass die Drucksache im AAWL bereits behandelt worden sei und meinte, dass die Frage bereits dort hätte gestellt werden können.

**Ratsherr Engelke** antwortete, dass er bei dem Tagesordnungspunkt nicht mehr an der Sitzung teilgenommen habe.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0765/2015 einstimmig zu.**

*Protokollantwort: Alle Beteiligten seien mit der öffentlichen Behandlung einverstanden gewesen.*

**7. Bebauungspläne**

**7.1. Bebauungsplan Nr. 793, 2. Änderung - Südlich Süßeroder Straße  
Absehen von einer Planaufhebung  
(Drucks. Nr. 0697/2015 mit 2 Anlagen)**

**-auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen-**

**Ratsherr Küßner** wies darauf hin, dass der Tagesordnungspunkt in die Fraktion gezogen worden sei. Es sei aber darum gebeten worden, die offenen Fragen in dieser Sitzung zu beantworten.

**Ratsherr Nagel** sagte, dass die Fragen der Verwaltung vorliegen würden. Er wollte sie noch einmal kurz vortragen. Die Frage, ob ein Standort in Anderten für die Versorgung mit Kindertagesstättenplätzen noch benötigt werde, sei schon beantwortet worden. Er fragte, ob es alternative Standorte in Anderten geben würde und wo sie sich befinden würden. Er wollte wissen, ob der Grundstücksbesitzer ohne Zustimmung der Stadt Hannover eine Kindertagesstätte oder ein Flüchtlingswohnheim errichten könne. Er fragte, ob es Zusagen oder Absprachen mit dem Eigentümer geben würde. Er wollte wissen, ob dem Eigentümer eine Entschädigung zustehen würde, wie hoch diese sei und mit welcher Begründung sie zu zahlen sei. Er fragte, woran die Verkaufsverhandlungen gescheitert seien. Des Weiteren stelle sich die Frage, ob aufgrund des schwierigen Baugrundes beim Bau eines Gebäudes eine besondere Gründung notwendig sei und ob dieser Umstand zu einer Unwirtschaftlichkeit beim Bau einer Kindertagesstätte oder eines Flüchtlingswohnheims führen würde. Er fragte, ob auf dem daneben liegenden unbebauten städtischen Grundstück am Dieter-Oesterlen-Weg von der Größe und dem Zuschnitt der Bau einer Kindertagesstätte oder eines Flüchtlingswohnheims möglich sei und ob dafür das Planrecht angepasst werden müsse.

**Herr Heesch** antwortete, dass die Verwaltung grundsätzlich einen weiteren Bedarf an Flächen für Kindertagesstätten im Bezirk sehen würde. Der Bebauungsplan, der nicht zur Rechtskraft gekommen sei, habe auch den Bau einer 4-Gruppen-Kita vorgesehen. Die Jugendverwaltung habe einen anderen Standort geprüft, ihn aber verworfen. Der Grundstückseigentümer habe eine Bauvoranfrage an die Landeshauptstadt Hannover gerichtet, in der er nach planungsrechtlichen Zulässigkeiten für den Bau einer Kindertagesstätte, einer reinen Wohnnutzung und dem Bau von Wohnungen für Flüchtlingsfamilien gefragt habe. Nach dem geltenden Bebauungsplan sei eine Kindertagesstätte zulässig, Wohnungen jedoch nicht. Die Zulässigkeit der Errichtung eines Flüchtlingsheimes müsse je nach der Art des Heimes noch weiter geprüft werden. Er sagte, dass es weder Zusagen an den Eigentümer noch Vereinbarungen geben würde. Der Betrieb einer privaten Kindertagesstätte sei auch ohne die Zustimmung der Stadt möglich. Der Eigentümer könne die Kindertagesstätte errichten und mit einem entsprechenden Betreiber einen Vertrag abschließen. Voraussetzung sei, dass alle bauordnungsrechtlichen und sonstigen Bedingungen für den Bau einer Kindertagesstätte eingehalten werden. Die Errichtung eines Flüchtlingsheims sei nur dann zulässig, wenn die Stadt, die für die Unterbringung der Flüchtlinge und Asylbewerber zuständig sei, ein entsprechendes Begehren auf diese Fläche hätte. Sonst sei es eher als Wohnen zu werten und Wohnbebauung sei nicht zulässig. Es sei nicht unwahrscheinlich, dass der Eigentümer einen Antrag auf Entschädigung bei einer Änderung oder Aufhebung des Bebauungsplanes stellen werde. Die Höhe des Anspruchs müsse in einem entsprechenden Verfahren geklärt werden. Die Verkaufsverhandlungen seien bisher an unterschiedlichen Preisvorstellungen gescheitert. Er wies darauf hin, dass schwierige Baugrundverhältnisse grundsätzlich bei der Gründung von Gebäuden zu berücksichtigen seien. Ob die Bodenverhältnisse bei der Errichtung dauerhafter Anlagen zur Unwirtschaftlichkeit führen, hänge vom Baukonzept ab. Es sei eine Frage der Art, der Masse, der Kubatur usw. des Gebäudes. Der Verwaltung sei das Konzept nicht bekannt, so dass nicht beurteilt werden könne, ob es zu einer Baukostensteigerung und damit zu einer Unwirtschaftlichkeit führen würde. Eine Wirtschaftlichkeit hänge von vielen Faktoren ab und könne nicht auf die Art der Gründung reduziert werden. In Bezug auf das städtische Nachbargrundstück am Dieter-Oesterlen-Weg teilte er mit, dass es bereits für den Bau eines Flüchtlingswohnheims in Betracht gezogen worden sei. Der Bebauungsplan sehe für das Grundstück ein reines

Wohngebiet und im vorderen Teil Gemeinschaftsgaragen vor. Die Prüfung des Grundstücks habe ergeben, dass es sowohl für ein Flüchtlingswohnheim als auch für eine 4-Gruppen-Kita zu klein sei.

**Ratsherr Nagel** fragte nach, ob es alternative Standorte in Anderten geben würde und wo die sich befinden würden.

**Herr Heesch** teilte mit, dass abgesehen von dem Standort, den er angesprochen habe, keine alternativen Standorte identifiziert werden konnten.

**Ratsherr Engelke** bezog sich auf die Aussage, dass das Grundstück am Dieter-Oesterlen-Weg für eine Kindertagesstätte zu klein sei. Er fragte, ob es dann zum Wohnen groß genug sei. Er wollte wissen, wer damals Eigentümer des Grundstücks gewesen sei, als das erste Mal darüber nachgedacht worden sei, das Grundstück nicht mehr zu bebauen. Es sei gesagt worden, dass die Vorstellungen über den Kaufpreis differiert hätten. Es sei ausgeführt worden, dass nur die Wertminderung des Grundstücks geltend gemacht werden könne, wenn die Stadt den Bebauungsplan ändere. Die Kita könne dann nicht mehr gebaut werden. Er wollte wissen, ob die Wertminderung, die dadurch entstehe, nicht erheblich geringer sei als die Kaufpreisvorstellungen des Eigentümers. Er fragte, ob die Kaufverhandlungen komplett gescheitert seien oder man es noch weiter versuchen werde.

**Herr Heesch** antwortete, dass das Grundstück am Dieter-Oesterlen-Weg für eine Einfamilienhausbebauung vorgesehen sei. Es seien nur noch zwei Parzellen frei. Für eine 4-Gruppen-Kita einschließlich der Außenbereiche oder ein Flüchtlingswohnheim sei die Fläche zu gering. Nach seinem Kenntnisstand habe es sich immer um denselben Eigentümer gehandelt. In Bezug auf die Wertminderung und ob es weitere Verkaufsverhandlungen geben werde, könne er keine Aussage treffen, da die Zuständigkeit in einem anderen Fachbereich liegen würde.

**Ratsherr Dette** fragte, ob in dem gesamten Gebiet in den letzten vier bis fünf Jahren Bauanträge gestellt und genehmigt worden seien, die Gründungen erforderlich gemacht hätten oder ob es gar keine Bautätigkeiten gegeben habe.

**Herr Heesch** antwortete, dass nach seinem Wissen Bauanträge gestellt worden seien. Soweit die Baurechte auf dem einzelnen Baugrundstück im Rahmen des Bebauungsplanes noch nicht ausgeschöpft seien, können auch weiterhin Bauanträge gestellt werden. Ein Vorhaben befinde sich nach seinem Kenntnisstand gerade in der Umsetzung.

**Ratsherr Engelke** wollte wissen, ob er die Frage nach der Fortsetzung der Verkaufsverhandlungen im AAWL stellen müsse.

**Herr Heesch** bejahte die Frage.

**Ratsherr Engelke** sagte, dass ein Bebauungsplan nur geändert werden dürfe, wenn das vernünftig begründet werden könne. Aus seiner Sicht sei es nicht möglich, eine vernünftige Begründung zu liefern. Der Gutachter habe gesagt, dass man grundsätzlich auf dem Grundstück bauen könnte. Bei einer öffentlichen Veranstaltung habe er sich das mal angehört. Die Bebauung sei mit einem enormen Aufwand verbunden. Er ging davon aus, dass der Eigentümer bereits gegen die Begründung klagen könne, wenn die Verwaltung eine Drucksache zur Aufhebung des Baurechts vorlegen würde.

**Herr Heesch** erläuterte, dass es sich bei der Änderung eines Bebauungsplanes zur Aufhebung von Baurecht um das gleiche Verfahren handele, wie bei der Schaffung von

Baurecht. Es müssen alle Stadien der Beteiligung durchlaufen werden. Der Eigentümer könne erstmal nicht klagen, sondern könne seine Vorstellungen und Ansprüche im Rahmen der Beteiligung deutlich machen. Es folge dann die Abwägung der verschiedenen Interessen unter- und gegeneinander. Dazu gehöre dann auch der Aspekt, dass in der Stadt grundsätzlich ein Bedarf an Plätzen in Kindertagesstätten bestehe.

**Ratsherr Nagel** bezog sich auf die Aussage, dass es Bauanträge gegeben habe, die sich in Umsetzung befinden. Er wollte wissen, ob diese Bauherren auch die strengen Auflagen gemäß der diversen Gutachten bekommen hätten. Er fragte, wie immens die Auflagen und wie hoch die Widerstände der Bauträger gewesen seien. Er wollte wissen, um was für Bauvorhaben es sich handele und ob bereits Schäden an den vorhandenen Häusern zu verzeichnen seien.

**Herr Heesch** betonte, dass grundsätzlich nur das genehmigt werden könne, was im Rahmen des Baurechts, das durch den geltenden Bebauungsplanes festgesetzt sei, überhaupt möglich sei. In der Bauordnung gäbe es verschiedene Anforderungen an den Prüfvorgang. Das sei abhängig von der Art des Bauvorhabens. Es gäbe bereits Unterschiede bei mehrgeschossiger und eingeschossiger Wohnbebauung. Existiere ein Bebauungsplan, könne es sein, dass bestimmte Vorhaben nicht mehr geprüft, sondern nur angezeigt werden müssen. Selbst wenn ein Bauvorhaben genehmigungspflichtig sei, gäbe es einen unterschiedlichen Prüfumfang. Die Regelungen in der Bauordnung seien getroffen worden, um den Prüfumfang zu verringern und die Rechtmäßigkeit, die ordnungsgemäße Nutzbarkeit und Herstellung eines Bauvorhabens in die Verantwortung des Bauherrn zu übertragen. Aus diesem Grund müsse ein Bauherr, der seine Baurechte im Rahmen des Bebauungsplanes ausschöpfe, in eigener Verantwortung alles prüfen, damit ihm und der Nachbarschaft aus dem Bauvorhaben kein Schaden entstehe. Der Schaden könne schon darin bestehen, dass er schadenersatzpflichtig werde. Er müsse in der Grundlagenermittlung seinen Planungsbeauftragten veranlassen, alle Voraussetzungen zu klären. Der Bauherr sei dafür verantwortlich, dass sein Bauvorhaben keine Schäden verursache. Bei dem Bau der Kindertagesstätte auf dem Grundstück würde es sich genauso verhalten. Auch beim Abriss und geplanten Neubau eines Hauses müsse der Bauherr zunächst sämtliche Grundlagen erkunden und prüfen, ob das Bauvorhaben rechtlich und technisch möglich sei. Diese Pflicht obliege dem Bauherrn. Es bestehe ein Anspruch auf Genehmigung eines Bauantrages, wenn alle bauordnungs- und planungsrechtlichen Vorschriften eingehalten worden seien. Bei den bautechnischen Vorschriften handele es sich in diesem Zusammenhang um das private Nebenrecht.

**Ratsherr Nagel** fragte nach, ob durch die bereits begonnenen Baumaßnahmen Schäden an den anderen Häusern bekannt geworden seien. Es gehe um den Eingriff in den Wasserhaushalt, um Versiegelung, Austrocknung usw.

**Herr Heesch** antwortete, dass der Verwaltung bisher keine Schäden angezeigt worden seien.

**Ratsherr Dette** fasste zusammen, dass Bauvorhaben mit Gründungen genehmigt worden seien und sich in der Umsetzung befinden.

**Ratsherr Hanske** hatte eine Frage zu Entschädigungsansprüchen des Eigentümers bei Änderung des Bebauungsplanes. Er sagte, dass sich der Eigentümer am Bebauungsplanverfahren beteiligen könne, wenn man ein Änderungsverfahren einleiten würde und das Baurecht aufheben wolle. Er wollte wissen, ob sich der Eigentümer dagegen wehren könne, wenn es einen Satzungsbeschluss gäbe, weil man das als enteignungsgleichen Eingriff betrachten könne. Durch die Bebauungsplanänderung verändere sich die Wertigkeit des Grundstücks. Er ging davon aus, dass die Wertminderung

geringer als der Kaufpreis sein würde. Es sei eine Tatsache, dass ein Grundstück, auf dem ein Baurecht bestehe, mehr wert sei, als wenn das nicht der Fall wäre. Bereits ein Recht stelle einen Wert dar. Die Änderung des Bebauungsplans stelle einen Vermögensverlust dar und dieser sei auszugleichen.

**Stadtbaurat Bodemann** wies darauf hin, dass ein rechtswidriger Satzungsbeschluss über eine Normenkontrollklage angegriffen werden könne. Es gäbe somit zwei Möglichkeiten einzuwirken. Einerseits bestehe die privatrechtliche Möglichkeit über die Entschädigungsansprüche und andererseits die öffentlich-rechtliche Möglichkeit über die Normenkontrollklage.

**7.2. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1582 - Am Marstall,  
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0785/2015 mit 3 Anlagen)**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0785/2015 mit 7 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.**

**7.3. Bebauungsplan Nr. 1581, 1. Änderung – Frachtpostzentrum -  
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0859/2015 mit 4 Anlagen)**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0859/2015 einstimmig zu.**

**7.4. Bebauungsplan Nr. 852, 1. Änderung, Am Ahlemer Holz  
Verfahren nach § 13 a BauGB  
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0868/2015 mit 3 Anlagen)**

**Ratsherr Pohl** sagte, dass aus der Drucksache hervorgehen würde, dass der angrenzende Sportverein Bedenken habe, dass die geplante Wohnbebauung zu Konflikten mit seiner Nutzung der Sportflächen führen könne. An anderen Stellen in dieser Stadt habe es diese Konflikte gegeben. Die Sporthalle, die erhalten bleiben soll, schirme zu einer Seite die Wohnbebauung ab. Auf der anderen Seite sei die abschirmende Wirkung nicht vorhanden. Seine Fraktion werde den Vorschlag der Verwaltung ablehnen, weil auf die Bedenken des Sportvereins nicht genügend eingegangen worden sei.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0868/2015 mit 7 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.**

**8. Antrag der Kommission Sanierung Soziale Stadt Sahlkamp-Mitte zur  
Einrichtung eines Stadtteilforums Sahlkamp  
(Drucks. Nr. 0234/2015 mit 1 Anlage)**

**Ratsherr Nagel** merkte an, dass seine Fraktion den Antrag der Verwaltung ablehnen werde. Seine Fraktion sei sehr wohl für die Einrichtung eines Stadtteilforums. Diesen Antrag werde man ablehnen, weil man sich eine andere Form vorstelle. In einer der folgenden Sitzungen werde ein Antrag dazu vorgelegt.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss lehnte die Drucksache Nr. 0234/2015 einstimmig ab.**

9. **Ausbau der Wunstorfer Straße zwischen Franz-Nause-Straße und Harenberger Straße**  
(Drucks. Nr. 0123/2015 N1 mit 1 Anlage)

*-auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen-*

- 9.1. **Ausbau der Wunstorfer Straße zwischen Franz-Nause-Straße und Harenberger Straße**  
(Drucks. Nr. 0123/2015 N1 E1 mit 5 Anlagen)

*-auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen-*

10. **Erschließungsbeitrag Stichstraßen Lerchenort 2 - 36 gerade – Abweichungssatzung zur Erschließungsbeitragssatzung –**  
(Drucks. Nr. 0754/2015 mit 2 Anlagen)

**Ratsherr Pohl** teilte mit, dass seine Fraktion die Drucksache ablehnen werde. Die Verwaltung habe offenbar festgestellt, dass man etwas gebaut habe, was nach der geltenden Satzung nicht so einfach abrechnungsfähig sei. Es solle jetzt im Einzelfall beschlossen werden, dass bei den Bürgern doch abgerechnet werde. Stimme man jetzt solchen Einzelfällen zu, werde die Verwaltung dauernd Änderungs- oder Abweichungssatzungen vorlegen, um die Bürger zur Kasse bitten zu können.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0754/2015 mit 7 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.**

**Ratsherr Küßner** erinnerte daran, dass zu dem Tagesordnungspunkt 11 der Stadtbezirksrat Mitte zu 16:30 Uhr eingeladen worden sei. Er bat darum die Tagesordnung zu ändern und den Tagesordnungspunkt 11 zurückzustellen, um anschließend zusammen mit dem Stadtbezirksrat Mitte diskutieren zu können.

**Stadtbaurat Bodemann** hatte eine Nachfrage zum Antrag unter Tagesordnungspunkt 8. Es sei beschlossen worden, den vorliegenden Antrag abzulehnen. Er fragte, ob das bedeuten solle, dass man den Antrag der Sanierungskommission Soziale Stadt Sahlkamp ablehne. Der Antrag der Verwaltung sei gewesen, den Antrag der Sanierungskommission nicht umzusetzen. Es sei also gewollt, dass ein Stadtteilforum kommen solle.

**Ratsherr Nagel** erklärte, dass seine Fraktion ein Stadtteilforum wolle. Man wolle das Forum jedoch nicht in der Form, wie es vom Stadtbezirk vorgeschlagen worden sei. Die Verwaltung schlage vor, den Antrag des Stadtbezirks abzulehnen. Seine Fraktion wolle nicht, dass das Forum in die Trägerschaft der Bauverwaltung gestellt, sondern dem Stadtbezirksmanagement zugeordnet werde. Folgerichtig hätte man der Vorlage der Verwaltung zustimmen müssen. In einer der nächsten Sitzungen werde ein entsprechender Antrag eingebracht, wie man sich das Stadtteilforum vorstelle. Er fragte, ob man noch mal abstimmen könne.

**Ratsherr Küßner** sagte, dass der Antrag eingebracht werden solle.

**Ratsherr Dette** wies darauf hin, dass es ein Bezirksmanagement gäbe. Wolle der Bezirksrat Bürgerinitiativenarbeit fördern, solle das nicht zu Lasten des Personalbudgets

des Baubereichs gemacht werden. Die Bezirksmanager seien das Sprachrohr des Stadtbezirks und er halte das für eine klassische Aufgabe des Bezirksmanagements.

**Ratsherr Engelke** hielt es für schwierig ein Abstimmungsergebnis zu ändern. Seine Fraktion sehe es auch so, dass es nicht Aufgabe der Bauverwaltung sei. Er hatte das Gefühl, dass es alle Fraktionen so sehen würden und begrüßte das Vorhaben einen neuen Antrag einzureichen.

**Ratsherr Hanske** meinte, dass man sich wohl einig sei, dass es zum einen das Stadtteilmanagement gäbe und zum anderen eine Gemeinwesenarbeit, die bereits vor Ort tätig sei. Diese beiden Institutionen sollten die Arbeit übernehmen.

## 12. Bericht der Verwaltung

**Stadtbaurat Bodemann** merkte an, dass der Trog in der Kopernikusstraße erneuert werden müsse. Das Vorhaben sei etatisiert, weise aber einige technische Besonderheiten auf. Dazu wolle man berichten.

**Herr Bode** berichtete anhand einer Präsentation über die Sanierung des Trogs in der Kopernikusstraße. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)* Die Sanierungsmaßnahmen seien für dieses und für das nächste Jahr geplant. Er erläuterte, dass das Bauwerk in die Jahre gekommen sei. Bei näherer Betrachtung seien flächendeckende Schäden erkennbar. Man wolle noch vor dem geplanten zweiten Bauabschnitt der Feuerwache 1 mit den Sanierungsmaßnahmen beginnen. Es werde in diesem Jahr eine eingeeengte Verkehrsführung im Zweirichtungsbetrieb auf der Ostseite des Troges geben. Auf der Westseite werde dann gearbeitet. Ein Teil der Trogwand werde abgebaut. Anschließend werden die Beläge und der Beton saniert. Im Fahrbahnbereich werde die Oberflächenabdichtung erneuert. Im Bereich der Feuerwache Sorge man für eine bessere Gestaltung der Anschlüsse. In Teilen handele es sich um vorbereitende Maßnahmen, die der Erschließung des Grundstücks dienen. Mitte Juni wolle man mit den Bauarbeiten beginnen. Der erste Bauabschnitt werde sich bis Oktober oder je nach Witterungslage auch etwas länger hinziehen. Im nächsten Jahr wolle man dann mit der Grundinstandsetzung der Westseite weitermachen und im Sommer die gleichen Maßnahmen spiegelbildlich auf der Ostseite durchführen. Der letzte Bauabschnitt beinhalte die Erneuerung der Fahrbahndecke im gesamten Trogbereich. Für diese Maßnahme werde man eine Vollsperrung einrichten. Die Vollsperrung werde sich auf ein Wochenende beschränken.

**Ratsherr Engelke** fragte, ob die rot markierte Fläche nur während der Bauarbeiten oder durchgängig gesperrt sei. Er ging davon aus, dass es sich bei der eingezeichneten Nachtausfahrt um die Ausfahrt der Feuerwehr handele. Er wollte wissen, ob es geplant sei, die Trogfläche heller zu gestalten.

**Herr Bode** antwortete, dass die Sperrung nur während der Bauzeit vorgenommen werde. Es handele sich um eine Baustelleneinrichtungsfläche für die Abrissarbeiten. Daraus resultiere die verengte Fahrbahn auf der anderen Seite, die mit 6,50 Meter noch breit genug für einen Zweirichtungsverkehr sei. Für die Nachtausfahrt der Feuerwache müsse die Trogwand abgesenkt werden. Zurzeit befinde sich dort noch keine Ausfahrt, sondern lediglich Trogwand und Fläche. Er erläuterte, dass sich die hellere Gestaltung automatisch ergeben würde, weil hellere Betonflächen vorgesehen seien. Es sei außerdem geplant, die Beleuchtung unter der Brücke in Stand zu setzen.

**Ratsherr Wruck** wollte wissen, ob an der Eisenbahnbrücke selbst etwas verändert werde. Die Kacheln, die es dort geben würde, würden zum Teil sehr vergammelt aussehen. In

unmittelbarer Nähe des Trogas befinde sich die Feuerwache. Er fragte, ob die lichte Höhe der Brücke für die Feuerwehrfahrzeuge ausreichen würde oder ob die Straße tiefergelegt werden müsse.

**Herr Bode** antwortete, dass auch der Bereich des Trogas unterhalb der Brücke, wo die Kacheln teilweise großflächig abgeplatzt seien, erneuert werde. Die lichte Höhe der Brücke sei ausreichend, so dass man die Fahrbahn nicht tiefer legen müsse.

### 13. Anfragen und Mitteilungen

**Ratsherr Engelke** hatte Fragen zu den Pollern in der Leinstraße. Dezernent Härke hätte sich zu den Pollern geäußert, weil er für den unterirdischen Raum für die IT-Technik zuständig sei. Die Poller selber seien vom Fachbereich Tiefbau aufgestellt worden, deshalb würde er die Fragen in diesem Ausschuss stellen. Er wollte wissen, ob es nicht ausreichend gewesen wäre, vier Pfosten zu nehmen und mit einer Kette zu verbinden. Eine andere Möglichkeit wäre gewesen, die Straße mit einer Zunge vorzuziehen, so wie es bei den Buskaps gemacht worden sei. Blumenkübel hielt er ebenfalls für eine Möglichkeit. Der IT-Knotenpunkt, der sich an der Stelle befinde, werde in absehbarer Zeit nicht mehr gebraucht, weil die IT-Abteilung umziehen würde und das komplette Gebäude abgerissen werde. Die Absperrung werde also nur temporär benötigt.

**Stadtbaurat Bodemann** erklärte, dass die ersten Poller nicht durch den Fachbereich Tiefbau gesetzt worden seien, sondern am Freitag den 24.04.2015 von dem für Information und Kommunikation zuständigen Fachbereich Personal und Organisation des Dezernats I gesetzt worden seien. Nach der Presseberichterstattung und den heftigen Reaktionen aus der Öffentlichkeit habe der Fachbereich Tiefbau am Dienstag, den 28.04.2015 die Poller in Art und Anzahl ausgetauscht.

**Ratsherr Engelke** fragte, ob er es richtig verstanden habe, dass die IT-Abteilung eine Firma mit der Aufstellung der Poller beauftragt habe. Er fragte nach, warum man nicht Blumenkübel oder eine Kette genommen habe.

**Stadtbaurat Bodemann** bestätigte die Annahme. Der unterirdische Raum für den Knotenpunkt sei im Straßenraum platziert worden, weil der Bürgersteig vor der Leinstraße voll mit Leitungen sitze und keine Kapazitäten vorhanden gewesen seien. Man habe ihn daher unter den Asphalt der Straße setzen müssen. Der Knotenpunkt sei so beschaffen, dass man oberhalb nicht parken dürfe. Der zuständige Fachbereich habe den Bereich deshalb mit mobilen Absperrrichtungen versehen. Die Absperrungen seien immer mal entfernt oder verschoben worden, um den Bereich doch zum Parken nutzen zu können. Um das auszuschließen, habe der zuständige Fachbereich zu dieser Maßnahme gegriffen. Der Fachbereich Tiefbau habe am Dienstagmorgen die Anzahl und Art der Poller verändert. Er wies darauf hin, dass man sich im Planungsverfahren zur Neuausrichtung des Köbelinger Marktes befinde. Auf der Fläche solle Wohnbebauung stattfinden, sobald der Fachbereich Recht und Ordnung dort ausziehen und das Gebäude abgerissen werden könne. Mit der Umstrukturierung solle auch der Umbau der Leinstraße in diesem Abschnitt einhergehen. Man habe sich daher die Frage stellen müssen, wieviel technische und finanzielle Emphase man entfalten wolle für die Sicherung des Punktes. Technisch wäre es möglich gewesen, durch Verschwenkung des Boardes den Bereich in den Seitenraum einzubeziehen. Voraussetzung wäre eine dauerhafte Perspektive. Vor dem Hintergrund der noch drei bis fünf Jahre währenden Situation habe man sich für die jetzt vorzufindende Möglichkeit entschieden. Man habe zwischen einer teuren oder einer stadtverträglichen Variante abwägen müssen.

**Ratsherr Engelke** merkte an, dass auch ein Halteverbotsschild hätte aufgestellt und die Autos, die widerrechtlich parken, hätten abgeschleppt werden können. Er fragte, warum diese Möglichkeit nicht genutzt worden sei.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass in diesem Fall für einen gewissen Zeitraum an der Stelle ein Auto stehen würde. Um das auszuschließen, habe man als Verwaltung die Sicherungsmaßnahme durchführen müssen.

**Ratsherr Pohl** fragte, ob er es richtig verstanden habe, dass der Technikraum nicht neu angelegt worden sei, sondern sich bereits seit längerem dort befinde. Er wollte wissen, seit wann es den Technikraum geben würde und warum man gerade jetzt die Poller gesetzt habe. Er fragte außerdem, ob es üblich sei, dass andere Fachbereiche Tiefbaumaßnahmen durchführen würden.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass der Technikraum nach seinem Kenntnisstand seit zwei bis drei Jahren existieren würde.

**Herr Bode** sagte, dass bis jetzt an dem Raum gearbeitet worden sei. Er sei eingerichtet und umgerüstet worden.

**Stadtbaurat Bodemann** erläuterte, dass man zunächst eine Absperrung mit den mobilen Barken vorgenommen habe. Man habe die Erfahrung gemacht, dass die mobilen Absperrungen nicht praktikabel seien, weil sie versetzt worden seien und dort doch geparkt worden sei. Seitens der zuständigen Stelle habe man sich dann für die Poller entschieden. Er wies darauf hin, dass sowohl andere Fachbereiche als auch andere Unternehmen im öffentlichen Straßenraum arbeiten würden und nannte als Beispiel Leitungsträger, wie die Stadtentwässerung, enercity oder die üstra.

**Ratsherr Pohl** war der Auffassung, dass Baumaßnahmen etwas anderes seien als die Schaffung eines anderen Zustandes. Verlege die üstra Leitungen, werde hinterher der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt. Er war verwundert, dass ein anderer Fachbereich auf die Idee komme, eine Tiefbaumaßnahme selbständig durchzuführen.

**Stadtbaurat Bodemann** wies darauf hin, dass kein anderer Zustand hergestellt worden sei. Die Fläche sollte ursprünglich abgesperrt sein und sei jetzt auch abgesperrt.

**Ratsherr Hellmann** sagte, dass die Mitglieder des Bauausschusses von einem Anlieger der Clemensstraße angeschrieben worden seien. Die Parksituation in der Straße sei sehr problematisch. Es sollen jetzt Parkplätze mit Bügeln versperrt worden seien. Er fragte nach den Gründen.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass es einen Antrag der Clemenskirchengemeinde auf Einrichtung von drei Mitarbeiterparkplätzen gegeben habe. Dieses Einziehen der öffentlichen Parknutzung für den Zweck sei vom Verwaltungsausschuss beschlossen worden.

**Ratsherr Pohl** verwies auf die heutige Presseberichterstattung zur Flüchtlingsunterbringung im Oststadtkrankenhaus. Man könnte den Artikel so verstehen, dass im Oststadtkrankenhaus eine Belegungsobergrenze erreicht worden sei. Im Rat sei gesagt worden, dass es bei der Unterbringung dort bei deutlich unter 1.000 Plätzen bleiben werde. Er wollte wissen, wie viele Personen dort aktuell untergebracht seien und welche Aufstockung sich die Stadtverwaltung an dem Standort noch vorstellen könne.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass aktuell ungefähr 515 Personen im Oststadtkrankenhaus untergebracht seien. Die Stadt befinde sich derzeit in Gesprächen mit der Krankenhausgesellschaft, ob weitere Teile des Bettenhauses für diesen Nutzungszweck in Anspruch genommen werden können. Aus diesem Grund könne er noch keine Zahlen nennen. An seiner Aussage im Rat hielt er fest.

**Ratsherr Wruck** bezog sich auf die Bauarbeiten in der Walderseestraße nordöstlich des Lister Turms. In dem Bereich komme es täglich zu einer sehr großen Rückstaubildung. Er fragte, wie lange die Bauarbeiten noch andauern werden.

**Herr Bode** antwortete, dass dort Leitungsbauarbeiten vorgenommen werden. Über die Dauer konnte er keine Aussage treffen. Die Antwort könne man mit dem Protokoll nachliefern.

**Ratsherr Küßner** bat aus Zeitgründen um eine Beantwortung per E-Mail.

**Ratsherr Pohl** äußerte die Bitte, den Vorhabenträger zur Eile zu bewegen. Im Berufsverkehr komme es zu großflächigen Stauungen, die weit über die Baustelle hinausreichen würden. Er habe das Gefühl, dass dort nicht durchgängig gearbeitet werde.

**Herr Bode** nahm die Bitte auf und sagte zu, an den Leitungsträger heranzutreten.

**Ratsherr Küßner** zog den nichtöffentlichen Teil der Sitzung vor.

## II. NICHTÖFFENTLICHER TEIL

**Ratsherr Küßner** schloss den nichtöffentlichen Teil der Sitzung und eröffnete im Anschluss die öffentliche Sitzung wieder zum Tagesordnungspunkt 11.

### 11. Erneuerung der Eisenbahnbrücke Königstraße

**Ratsherr Küßner** begrüßte die Mitarbeiter von der Deutschen Bahn und Herrn Dr. Bischoff von SHP Ingenieure sowie die Mitglieder des Stadtbezirksrats Mitte.

**Herr Schindler** sagte, dass die Deutsche Bahn heute die Planungen zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Königstraße vorstellen wolle. Er stellte die Vertreter der Deutschen Bahn vor. Herr Keinert sei der Leiter der Produktionsdurchführung der DB Netz AG Hannover und Herr Michaelis der zuständige Projektingenieur der DB ProjektBau. Er selbst sei in der Funktion des Projektleiters tätig. Außerdem wollte er Herrn Dr. Bischoff vom Büro SHP Ingenieure vorstellen. Das Büro SHP Ingenieure habe im Auftrag der Deutschen Bahn ein Verkehrskonzept erarbeitet. Er bedankte sich für die Möglichkeit, dem Bauausschuss, dem Stadtbezirksrat und allen anderen Anwesenden Informationen geben zu können. Er führte aus, dass die Eisenbahnüberführung über die Königstraße 1880 in Betrieb genommen worden sei. Nach der 135jährigen Nutzung sei das Brückenbauwerk am Ende seiner Lebensdauer angelangt. Im Hinblick auf den Zustand der Bausubstanz sei eine komplette Erneuerung des Bauwerks unvermeidlich. Das Brückenbauwerk habe eine große Bedeutung für die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs im Knotenpunkt Hannover. Über das Brückenbauwerk werden Fernstrecken nach Berlin, Braunschweig und weitere Richtung

Süden geführt. Des Weiteren würden S-Bahn-Gleise und Gleise des Regionalverkehrs die Königstraße überqueren. Durch die Lage der Brücke in der Stadtmitte Hannovers werden Auswirkungen auf den Straßenverkehr vor Ort und in den umliegenden Stadtteilen unvermeidbar sein. Der Deutschen Bahn sei bewusst, dass der öffentliche Verkehr und der Individualverkehr beeinträchtigt werden. Der Geschäftsbetrieb in der Königstraße sei ebenfalls betroffen. Um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, habe die Deutsche Bahn Ende letzten Jahres das Büro SHP Ingenieure beauftragt, ein Konzept für eine verträgliche Verkehrsführung während der Baumaßnahmen zu erarbeiten. Einzelheiten dazu werde Herr Dr. Bischoff vortragen. Die heutige Informationsveranstaltung stelle einen Baustein beim Start der Öffentlichkeitsarbeit dar. Im Hause der Deutschen Bahn sei heute Morgen die hannoversche Presse umfänglich über die Baumaßnahme unterrichtet worden. Die Öffentlichkeit werde im Weiteren schrittweise einbezogen. Im September 2015 sei eine größere Veranstaltung für die Anlieger geplant. Es sei ein Anliegen der Deutschen Bahn, transparent zu informieren und zu kommunizieren. Herr Michaelis werde zunächst einige technische Details zur Baudurchführung vortragen und anschließend an Herrn Dr. Bischoff übergeben, der das Verkehrslenkungskonzept vorstellen wolle.

**Herr Michaelis** erläuterte die technische Seite des Bauvorhabens anhand einer Präsentation. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)* Die Eisenbahnüberführung an der Königstraße sei 1880 zusammen mit den neu errichteten Eisenbahnanlagen im hannoverschen Zentrum in Betrieb genommen worden. Bis dahin seien die Gleisanlagen niveaufrei durch das Stadtgebiet geführt worden. Eine Gleisführung auf Straßenniveau habe einer weiteren Entwicklung der Stadt gerade in Richtung Norden entgegengestanden. Aus diesem Grund habe man die Bahnhofsanlage mit den dazugehörigen acht Kilometern Gleisen im Stadtgebiet in die Plus-Eins-Ebene verlegt. Der Bau der Eisenbahnüberführung sei dadurch erforderlich geworden. Das Bauwerk sei noch komplett in dem Zustand erhalten. Die Überführung wurde daher Mitte der 80er Jahre in die Denkmalliste der Landeshauptstadt Hannover aufgenommen. Er erläuterte, dass 1960 und 1970 an der Brücke Ergänzungen und Einbauten vorgenommen worden seien. 1998 sei im Rahmen der Expo-Maßnahmen ein weiterer Überbau an der Nordseite für die Gleisführung über Lehrte nach Celle errichtet worden. In den Vorplanungen habe man aufgrund des bestehenden Denkmalschutzes untersucht, wie man das Bauwerk in seiner vorhandenen Struktur erhalten könne. Es seien Varianten untersucht worden, das Bauwerk zu überbauen und dadurch eine Entlastung zu erreichen. Diese Lösungen hätten erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der Gleisanlagen gehabt. Die Entfernung zu den Bahnsteigen betrage nur 200 Meter, so dass die Bahnsteige ebenfalls hätten angehoben werden müssen. Man sei daher zu der Entscheidung gekommen, das Bauwerk abzubauen, habe die entsprechenden Anträge bei der Denkmalschutzbehörde gestellt und ausführlich begründet. Aufgrund der Begründung und der geführten Gespräche habe man die denkmalrechtliche Genehmigung zum Abriss erhalten. Es sei die Auflage erteilt worden, dass das Brückenportal auf der Seite des Thielenplatzes als stadtbildprägendes Element im Originalzustand erhalten bleiben müsse. Die Auflage wurde entsprechend in die Planungen eingearbeitet. Er hob hervor, dass es sich um eine umfangreiche Baumaßnahme im Zentrum mit äußerst geringen Platzverhältnissen handele. Der Thielenplatz zwischen Lavesstraße und DB-Brücke werde komplett für die Baustelleneinrichtung benötigt. Auf diesem Baufeld werden die Überbauten errichtet. Das Vorhaben soll in sechs Bauphasen realisiert werden. Man werde mit der Baufeldfreimachung 2018 beginnen, indem man das Baufeld gleisseitig so weit vorbereite, dass die Gleise aufgenommen, die vorhandene Brücke abgebrochen und Hilfsbrücken eingebaut werden können. Ein Teil der vorhandenen Widerlager werde ebenfalls abgebrochen. Die Überbauteile werden vorgefertigt und nach Fertigstellung eingebaut. Der Einbau des ersten Überbaus sei für April 2019 und des zweiten Überbaus für Juli 2019 vorgesehen. Die Restarbeiten, die die beiden Überbauteile miteinander verbinden sollen, seien ab Oktober 2019 geplant. Der Abbruch des Gewölbes im September 2018 werde 14 Tage in Anspruch nehmen. Er führte aus, dass 18 Hilfsbrückenketten eingebaut werden,

wobei eine Hilfsbrückenkette immer aus zwei Hilfsbrücken bestehe, die dann den Bahnverkehr sicherstellen sollen. Im Anschluss werde auf dem Thielenplatz auf einem Montagegerüst das erste Überbauteil mit einem Gewicht von rund 1.500 Tonnen erstellt. Sobald es fertiggestellt sei, werde der Verschub vorbereitet. Es sei erforderlich, dass die Hilfsbrücken dafür wieder ausgebaut werden. Das Überbauteil werde dann auf einer Schubbahn in seine Endlage eingeschoben. Für den Vorgang benötige man ca. zehn Stunden. Die Gleisanlagen können im Anschluss auf dem neuen Überbauteil wieder hergestellt und der Betrieb in dem Bereich wieder aufgenommen werden. Sobald der Verschub vollzogen sei, werden die Hilfsbrückenketten für die S-Bahn-Gleise wieder aufgebaut, um den S-Bahn-Verkehr schnellstmöglich wieder aufnehmen zu können. Das zweite Überbauteil sei etwas kürzer und wiege 1.200 Tonnen. Das Verfahren sei dasselbe, beanspruche jedoch weniger Zeit. Zwischen den beiden Überbauteilen verbleibe eine Fuge, die konstruktiv geschlossen werden müsse. Der Zeitrahmen hierfür betrage zehn Wochen. Im September 2019 sei der Brückenüberbau eingebaut und die Gleisanlagen wiederhergestellt. Aufgrund des engen Baufeldes und der Baustelleneinrichtung in der Königstraße und am Thielenplatz werde es erforderlich sein, dass die Königstraße für sämtliche Verkehrsarten für den Zeitraum Juni 2018 bis Dezember 2019 gesperrt werde. Die wesentlichen Gründe für die Sperrung seien Leitungssicherungen und –umbauten in der Königstraße und der Einbau von zwei Hilfsbrücken, der die Errichtung von Stützkonstruktionen notwendig mache. Außerdem müsse man die teilabgebrochenen alten Widerlager horizontal gegeneinander abstützen, damit sie sich in der Zeit ohne Belastung nicht bewegen können. Es müsse ein Turmkran errichtet werden, damit das Baufeld mit Material bedient werden könne und es werde einen Gerüsturm geben, der eine Treppenanlage aufnehme, um das Baufeld von der Straße aus erreichbar zu machen. Man habe darüber hinaus noch das Bau- und Montagegerüst selbst, auf dem die Überbauten gefertigt und mit dem sie in ihre Endlage verschoben werden. Man habe berücksichtigen müssen, dass die Feuerwehr ungehinderte Zufahrt zu dem Gebäude Lavesstraße/Ecke Königstraße haben müsse, weil für das Gebäude Anleiterpflicht bestehe und eine Rettungsgasse in einer Breite von 3,50 Meter freigehalten werden müsse. Aus den genannten Gründen könne der Bereich für keine Verkehrsart geöffnet werden. Über die Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsarten im Zentrum der Stadt werde Herr Dr. Bischoff berichten.

**Herr Dr. Bischoff** erläuterte anhand einer Präsentation das Verkehrskonzept für die zweijährige Sperrung des Teilabschnitts auf der Königstraße. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)* Ziel des Konzepts sei, so mit dem KFZ-, Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehr umzugehen, dass die Quartiersqualitäten weitestgehend erhalten bleiben. Für den Bereich des KFZ-Verkehrs gehe es zunächst um den gebietsbezogenen Durchgangsverkehr, der von der Berliner Allee kommend in die Königstraße einbiege und zum Thielenplatz fahre. SHP Ingenieure habe dafür ein Umleitungskonzept erstellt. Um das Konzept zu verifizieren, habe man Ende letzten Jahres an vier Stellen über mehrere Stunden Zählungen durchgeführt und ausgewertet. Wichtig sei, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte möglichst immer im Bereich D oder besser liege. In Großstädten werde gerade bei starken Verkehrsströmen, die sich kreuzen, versucht, ein D zu gewährleisten. Stehe die Königstraße als Durchgangsstraße nicht mehr zur Verfügung, könne man davon ausgehen, dass sich der Verkehr kleinräumig auf den Schiffgraben verlagere. Großräumig sei eine Verlagerung in Richtung Celler Straße vorstellbar. In der Simulation habe man diese Möglichkeit außer Acht gelassen, um den schlechtesten Fall abzubilden. Es sei erkennbar, dass man es unter bestimmten Randbedingungen erreichen könne, dass der Knotenpunkt Berliner Allee/Schiffgraben die Qualität D erreiche. Auch unter Maßgabe dieser Prognose sei der Verkehrsfluss stabil. Die Steuerung der Lichtsignalanlagen müsse an das erhöhte Verkehrsaufkommen angepasst werden. Man müsse mit weiteren, flankierenden Maßnahmen tätig werden. Dazu gehöre die frühzeitige Information der Verkehrsteilnehmer. Neben der statischen Umleitungsbeschilderung sei es notwendig,

dynamische Leuchttafeln aufzustellen. Auf den Leuchttafeln könne dann auf die Sperrung hingewiesen und Empfehlungen abgegeben werden. Um hilfreiche Empfehlungen abgeben zu können, müsse man an den kritischen Punkten zusätzlich Staudetektoren installieren, die den Verkehr messen und Informationen an die Tafeln übermitteln können. Die Staudetektoren halte man in den ersten kritischen Wochen, bis sich die Maßnahme eingelaufen habe, für erforderlich. Insgesamt sei eine Vielzahl von Umleitungsschildern vorgesehen, um die Kraftfahrer an jedem Knotenpunkt zielgerichtet zu führen. Zusätzlich zu den bereits benannten Handlungsempfehlungen sollte man aus Sicherheitsaspekten die Linksabbieger von der Königstraße in die Berliner Allee gesichert als separat signalisierte Linksabbieger führen. Des Weiteren müsse die Wegweisung des Parkleitsystems angepasst werden. Im Folgenden wolle er auf den Verkehr für die Anwohner, die Geschäftsleute und die Hotelgäste des Quartiers eingehen. In alle Straßen des Quartiers könne man, außer aus Richtung Süden kommend, einfahren. Bis kurz vor der Brücke könne auch die Königstraße befahren werden. Es sei davon auszugehen, dass sich dann nur noch 15 % des Verkehrs auf der Königstraße befinde. Das sei hilfreich, um den Baustellenverkehr abzuwickeln. In der Nähe der Brücke werden Baustellenfahrzeuge einfahren. Man schlage vor, die Einbahnrichtung in der Augustenstraße umzudrehen, durch die der Baustellenverkehr dann abfahren könne, ohne wenden zu müssen. Ein weiterer Vorteil sei, dass Autofahrer, die alle Umleitungsschilder und Sperrhinweise bis dahin übersehen hätten, ebenfalls durch die Augustenstraße ausfahren könnten. Er wies darauf hin, dass alle Parkhäuser weiterhin anfahrbar seien. Zusätzlich zu den bereits benannten Handlungsempfehlungen, rate man dazu, mit den Anliegern Gespräche zu führen und ihnen rechtzeitig Informationen zu geben. Heute habe die Deutsche Bahn erste Informationen über eine Briefkastenaktion an die Anlieger gegeben. Ein besonderes Augenmerk sollte auf dem Baustellenverkehr liegen. Zu diesem Zweck schlage man das Aufstellen von Empfehlungsschildern vor. Bezüglich der Buslinienführung habe es im Vorfeld intensive Gespräche mit der Region Hannover als Träger des ÖPNV und der üstra gegeben. Beim Emmichplatz und beim Thielenplatz handele es sich um wichtige Umsteigepunkte. Es sei wichtig gewesen, die Umsteigebeziehungen aufrecht zu erhalten. Der Buslinienverkehr werde aus der Königstraße herausgenommen, so dass die Haltestelle Königstraße entfalle. Dafür seien am Knotenpunkt Berliner Allee/Königstraße und an der Fernroder Straße Ersatzhaltestellen geplant. Damit einhergehend werde es eine Veränderung der Buslinienführung geben. Die Linien 100 und 200 würden über den Schiffgraben und die Linien 128 und 134 über die Fernroder Straße die Sperrung umfahren. Die beiden Umsteigebeziehungen können weiterhin mit vielen Linien bedient werden. Die Handlungsempfehlungen erstrecken sich von umfangreichen Fahrgastinformationen im Vorfeld über die Anpassung der ÖPNV-Bevorrechtigung an die neue Linienführung der Busse bis hin zu einer Markierung der Wege zur nächsten Haltestelle. Außerdem sollten die Ersatzhaltestellen barrierefrei sein. Es handele sich dabei um eine Forderung der Region und der üstra. Er sagte, dass die Königstraße für Radfahrer eine wichtige Straße in Richtung Innenstadt sei. Für die Königstraße gäbe es Alternativen. Eine Möglichkeit sei der Volgersweg und der Fernroder Tunnel und eine andere sei der Schiffgraben. Die Radfahrer sollen an mehreren Stellen durch Informationsstelen über die Umleitungen unterrichtet werden. Solche Stelen sollen nicht nur im direkten Umfeld der Brücke aufgestellt werden, sondern zum Beispiel auch am Emmichplatz und am Bahnhofplatz, weil sich bereits dort entscheide, welchen Weg man am besten nehme sollte. Die Fahrradabstellstationen vor und hinter dem Bahnhof würden weiterhin gut erreichbar bleiben. Für den Fernroder Tunnel könne man sich eine Tempobeschränkung auf 30 km/h vorstellen, weil hier alle Verkehrsarten abgewickelt werden und deren Verträglichkeit dadurch verbessert werde. Wie es auch für den Autoverkehr selbstverständlich sei, sollte es für Radfahrer ebenfalls Umleitungsschilder geben. Fußgängerverkehr sei ebenfalls stark betroffen und gegebenenfalls mit Umwegen verbunden, wenn man erstmal falsch gegangen sei und vor der Brücke stehen würde. Um Umwege zu vermeiden, sollte man auch für Fußgänger Informationsstelen aufstellen, die auf die kürzesten Wege zu bestimmten Zielen hinweisen.

Zusätzlich könne man Fußabdrücke als Aufkleber auf die Straße aufbringen, um über Wegebeziehungen zu informieren. Zusätzlich sollten in der Augustenstraße Bordabsenkungen vorgenommen werden, um mobilitätseingeschränkten Menschen den Weg zu erleichtern. Auf der Lavesstraße müssen einige mobile Hindernisse beseitigt werden. Darüber hinaus sollte über eine Verbesserung der Helligkeit im Fernroder Tunnel nachgedacht werden. Als Fazit müsse man festhalten, dass die Erreichbarkeit des Quartiers rund um die Königstraße spürbar beeinträchtigt werde. Es seien jedoch alle Ziele erreichbar. Die Geschäfte und deren Kunden sollten frühzeitig informiert werden. Im Bereich des Schiffgrabens werde es ein erhöhtes Verkehrsaufkommen geben. Um das abzuwickeln, benötige man Anpassungen an den Signalanlagen. Mit den heute vorgestellten Maßnahmen sei man sicher, dass man die Beeinträchtigungen auf ein erträgliches Maß reduzieren könne.

**Ratsherr Engelke** bedankte sich für die gute Aufklärungsarbeit. Er wertete es als positiv, dass das Portal zum Thielenplatz erhalten bleiben soll. Die Brücke sei aber sehr niedrig und es seien schon einige LKW an der Brücke gescheitert. Er fragte, ob sich an der Höhe etwas ändern werde. Seit längerer Zeit sei davon die Rede, dass noch ein Gleis hinzukommen solle. Er wollte wissen, ob das bei dem Neubau berücksichtigt werde. Auf dem Thielenplatz solle das Baufeld eingerichtet werden. Rechts und links würden sich eine Reihe von Geschäften befinden. Es sei gesagt worden, dass die Geschäfte zugänglich bleiben würden. Sie hätten dennoch ein großes Problem durch die Baustelle. Er fragte, ob es dafür Lösungen geben würde. Er meinte, dass die Helligkeit im Fernroder Tunnel dauerhaft verbessert werden sollte. Auch der Tunnel Königstraße sei düster. Er fragte, ob es geplant sei, den Tunnel heller zu gestalten. Außerdem wollte er wissen, was die Staudetektoren genau machen würden.

**Bezirksratsherr Albrecht** sah ebenfalls große Probleme für die Ladeninhaber. Für die kleineren Läden werde es erhebliche Beeinträchtigungen geben. Er fragte, ob das Portal auf der anderen Seite Richtung Berliner Allee auch erhalten bleiben müsse oder ob eine andere Gestaltung der Brücke auf der Seite vorgesehen sei. In Bezug auf die Verkehrsführung wollte er wissen, ob angedacht worden sei, den Verkehr aus Richtung Hohenzollernstraße bereits am Emmichplatz aus der Königstraße rauszunehmen. Für den Schiffgraben sah er große Probleme auf die Verkehrsteilnehmer zukommen. Er ging nicht davon aus, dass man den Knotenpunkt Schiffgraben/Berliner Allee bei der Qualität D halten können. In den Hauptverkehrszeiten werde man bei Qualitäten von G oder H landen. Zu Stoßzeiten und insbesondere wenn noch Störungen im Umfeld hinzukämen, könne man beobachten, dass die Straße und der Knotenpunkt in erheblichem Maße belastet seien. Komme es auf der Berliner Allee in Richtung Südstadt auf Höhe der Marienstraße zu Verkehrsstörungen, habe man sofort einen Rückstau bis zum Schiffgraben. Vor diesem Hintergrund sollte man darüber nachdenken, ob es andere Umleitungsmöglichkeiten geben würde, die den Verkehr aus einer größeren Entfernung um den gesperrten Bereich in Richtung Innenstadt lenken können.

**Herr Schindler** antwortete, dass der Verkehrsraum unter der Brücke in die Zuständigkeit der Stadt Hannover fallen würde. Die Deutsche Bahn erneuere nur die Brücke. Die Stadt Hannover habe im Zusammenhang mit der geplanten Erneuerung keine Änderungswünsche vorgetragen. Die Öffnungsmaße der Brücke bleiben daher so bestehen, wie sie sich heute darstellen. Es werde wieder eine Gewölbebrücke mit den gleichen Abmessungen erstellt.

**Herr Keinert** wies darauf hin, dass das Thema der Erweiterung der Gleisanlagen auf der Nordseite vor einiger Zeit durch die Presse gegangen sei. Dahinter stecke eine Knotenuntersuchung, die von der Region Hannover durchgeführt werde. Die Knotenuntersuchung sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht in die Betrachtungen einbezogen

worden, weil der Zeithorizont, über den man spreche, weit über den Zeitrahmen der Baumaßnahme hinausgehe. Er ging davon aus, dass man nicht vor 2025 über das Thema sprechen werde.

**Herr Schindler** sagte, dass der Deutschen Bahn bewusst sei, dass Geschäfte neben dem Baufeld auf dem Thielenplatz abgebunden werden.

**Herr Michaelis** meinte, dass sich auf der südlichen Seite des Thielenplatzes mehrere kleine Geschäfte befinden würden. Das große Lampengeschäft und das angrenzende Geschäft seien bereits leerstehend. Dort soll im August diesen Jahres ein Restaurant eröffnet werden. Es würden noch zwei kleinere Geschäfte verbleiben, bei denen es sich um einen Friseur und einen Sushi-Laden handeln würde. Beide Geschäfte seien bereits heute gering frequentiert. Die Erreichbarkeit der Geschäftseingänge sei auch während der Baumaßnahme gegeben. Auf der Feuerwehrezufahrt dürfe man sich bewegen. Es dürfe dort nur nichts abgelegt werden. Die Deutsche Bahn habe die Problematik natürlich erkannt. Es gäbe nicht nur die Geschäfte am Thielenplatz, sondern man habe auch die Geschäfte im Dienstgebäude der Deutschen Bahn auf der anderen Seite des Thielenplatzes und im nördlichen Teil der Königstraße. Man sei sich bewusst, dass es Fragen geben werde und die Geschäftleute wissen wollen, welche Auswirkungen die Baumaßnahme auf die Geschäfte haben werde. In dem Gebiet haben heute Anwohnerinformationen in den Briefkästen gelegen. Den Anwohnern sei mitgeteilt worden, dass man vorhabe, die Brücke zu erneuern und in welchem Zeitraum. Es sei ebenfalls mitgeteilt worden, dass am Morgen die Presse informiert worden sei, am Nachmittag der Bauausschuss unterrichtet werde und im September auf einer Bürgerversammlung anhand von Bildern und Plänen umfassend informiert werden soll. Als Informationskanal sei eine E-Mail-Adresse generiert worden, unter der die Projektleitung erreichbar sei. Fragen und Anregungen können so direkt an die Deutsche Bahn herangetragen werden. Man werde das Brückenportal erhalten und Elemente, die nicht mehr in Ordnung seien, ersetzen, so dass die Fassade nach Abschluss der Bauarbeiten in der bekannten Optik wieder vorhanden sei. Der Straßenraum werde nach Abschluss der Arbeiten eingeschränkter sein als bisher und mehr Platz im Gehwegbereich für Gastronomie bieten. Man habe sich überlegt, dass man das Portal effektiv anstrahlen könne. Diesbezüglich habe man sich mit enercity ausgetauscht. Die erforderliche Verkehrsraumbeleuchtung unter dem Brückenbauwerk werde so, wie sie der Gesetzgeber vorschreibe hergerichtet, soll aber moderner werden, als es jetzt der Fall sei. Ergänzend dazu wolle man die effektvolle Beleuchtungsinszenierung des Brückenportals. Es sei bereits angesprochen worden, dass der Fernroder Tunnel als Umleitungsstrecke für zwei Buslinien, für Radfahrer und Fußgänger dienen werde. Der Tunnel sei ebenfalls recht dunkel. Man habe sich auch an dem Bauwerk mit Vertretern von enercity getroffen. Zurzeit sei es so, dass je heller es draußen sei, umso mehr Leuchten angeschaltet werden. Je weniger Licht draußen herrsche, desto weniger Lampen würden angehen. Verstanden habe man die Zusammenhänge nicht. Er sagte, dass man vorhabe, die Beleuchtungsstärke zu erhöhen, den Tunnel zu reinigen und zusätzliche Lichtquellen anzubringen, um eine bessere Ausleuchtung des Tunnels zu erreichen. In Bezug auf die Überführung in der Königstraße teilte er mit, dass der Überbau von 1998 bestehen bleiben werde, weil er noch nicht alt sei und keine Abrissnotwendigkeit bestehe. Der Überbau habe als Maß für die neu zu errichtenden Überbauteile gedient, so dass man eine einheitliche Scheitelhöhe im Tunnelbereich und Gewölbewirkung erreiche.

**Herr Dr. Bischoff** erläuterte, dass die mobilen Staudetektoren darüber mitentscheiden sollen, wie der Verkehr gelenkt werde. Man könne einerseits am Schiffgraben und andererseits an der Königstraße nördlich der Berliner Allee Staudetektoren aufstellen. Je nach dem wo Stau oder freier Verkehrsfluss signalisiert werde, können Empfehlungen über die LED-Tafeln gegeben werden. Der Vorteil der Tafeln sei, dass man die Empfehlungen verändern und den vorliegenden Verkehrsverhältnissen kurzfristig anpassen könne. In

Bezug auf die Frage, ob man nicht bereits an der Hohenzollernstraße den Verkehr umleiten sollte, habe man sich viele Gedanken gemacht. Es seien verschiedene Szenarien und Varianten durchgespielt worden, weil es einen entscheidenden Einfluss darauf habe, ob man an dem Knotenpunkt Berliner Allee/Schiffgraben die Qualität D erreichen könne. Aus diesem Grund halte man die Staudetektoren in Verbindung mit den LED-Tafeln für eine gute Möglichkeit. Der Knotenpunkt könne dadurch störungsfrei abgewickelt werden. Diese Mikro-Steuerung sollte von der Stadt Hannover als innovative Lösung ausprobiert werden. An der Hohenzollernstraße/Wedekindstraße und an der Hohenzollernstraße/Bödekerstraße plane man das Aufstellen von Schildern, die auf mögliche Stauungen hinweisen und eine Fahrtrichtungsempfehlung geben. Er ging davon aus, dass diese Ersatzrouten von den Autofahrern im Verlauf der Bauarbeiten immer besser angenommen werden. Für die Simulation habe man diese Möglichkeit außer Acht gelassen, um den schlechtmöglichsten Fall abzubilden.

**Stadtbaurat Bodemann** sagte, dass man den gesamten Umstand, der mit der Baumaßnahme verbunden sei, durch Öffentlichkeitsarbeit begleiten müsse. Gerade in der Anfangszeit, sei mit Problemen zu rechnen. Er ging davon aus, dass sich die Verkehrsteilnehmer im Laufe der Baumaßnahme auf die Situation einstellen werden und den Knotenpunkt meiden. Er fragte, wie das eingeschätzt werde.

**Herr Dr. Bischoff** antwortete, dass man die Verkehrsplanung für die Expo im Auftrag des Landes, für die Fußballweltmeisterschaft und den Tag der Deutschen Einheit habe machen dürfen. Bei diesen Großveranstaltungen habe man immer wieder erlebt, dass die Tafeln, obwohl sie bereits Tage vor den Veranstaltungen aufgestellt wurden, ignoriert worden seien. Die Polizei habe in Abstimmung mit der Verkehrsmanagementzentrale von solchen Beispielen berichtet. Auch eine frühzeitige Presseberichterstattung könne nicht verhindern, dass es an den ersten Tagen Probleme geben werde. Man schlage deshalb vor, zusätzlich zu den Blechtafeln, die bereits einige Tage vor Beginn der Baumaßnahme aufgestellt werden, die LED-Tafeln zu nutzen. Sie würden den Autofahrern stark ins Auge fallen. Über die LED-Tafeln könnte auch ein Countdown oder alternierende Anzeigen geschaltet werden.

**Ratsherr Pohl** knüpfte an die Bedenken bezüglich des Knotens Berliner Allee/Schiffgraben an. Schauen Sie sich die Situation dort im jetzigen Berufsverkehr an, könne man sich kaum vorstellen, dass während der Sperrung eine Leistungsfähigkeit für zusätzliche Verkehre überhaupt noch gegeben sein soll. In der Präsentation sei erwähnt worden, dass eine der Buslinien auch dort langgeführt werden solle. Er fragte, ob die Vorrangschaltungen bei den Berechnungen berücksichtigt worden seien. Am Thielenplatz solle das Baufeld eingerichtet werden. Er wollte wissen, ob der Thielenplatz für die anderen drei Straßen in allen Fahrbeziehungen frei befahrbar bleibe. Es sei gesagt worden, dass in eines der freistehenden Geschäfte am Thielenplatz ein Restaurant einziehen werde. Abgesehen von den abgeschnittenen Wegebeziehungen, liege auch das Baufeld genau vor der Tür. Er fragte, ob man nicht über eine Entschädigung, eine Mietbeihilfe oder ähnliches nachdenken müsse, um den Geschäftsleuten über die Zeit der Bauarbeiten zu helfen. Außerdem stellte er die Frage an die Stadtverwaltung, ob garantiert werden könne, dass die Arbeiten an der D-Linie abgeschlossen seien, bevor die Arbeiten an der Brücke beginnen.

**Ratsherr Mineur** fragte, ob geprüft worden sei, eine temporäre Querung der Brücke für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen. Die großen Umwege für Radfahrer und Fußgänger könnten so zumindest zeitweise vermieden werden. Er wollte wissen, ob die höheren Umlaufzeiten für die Busse, die durch die Umleitung und den dichteren Verkehr entstehen, berücksichtigt worden seien. Er fragte, ob die zusätzlichen Zeiten benannt werden können. Die Sperrung werde zwei Jahre dauern. Er fragte, ob die üstra die höheren Umlaufzeiten in den Fahrplan einarbeiten werde. Die Buslinie 121 fahre in die Südstadt. Sie

müsse zwar nicht umgeleitet werden, fahre aber auch in dem Bereich, in dem mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen sei. Er wollte wissen, ob hier auch höhere Umlaufzeiten berücksichtigt werden.

**Herr Dr. Bischoff** antwortete, dass eine Querung durch das Baufeld in der Königstraße für Fußgänger und Radfahrer auch zeitweise nicht möglich sei. Es werden umfangreiche Ein- und Umbauarbeiten unter der Brücke vorgenommen. Auf den Plänen, die heute Morgen gezeigt worden seien, habe man erkennen können, wie dicht die Baustelle mit Einrichtungen zugestellt sei. Es sei nicht davon auszugehen, dass eine sichere Querung gegeben sei. Mit der üstra seien ausführliche Gespräche geführt worden und man habe sich abgestimmt. Er ging davon aus, dass die zusätzlichen Fahrzeiten relativ moderat sein werden und nicht mehr als ein bis zwei Minuten ausmachen werden. Für 2018 solle eine Einarbeitung in den Fahrplan erfolgen. Der Streckenverlauf der Linie 121 werde sich nicht verändern. Er rechnete nicht damit, dass es auf der Strecke zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen kommen werde. Allenfalls auf der Lavesstraße könnte mehr Verkehr fließen. Es handele sich aber um ein sehr kurzes Stück, so dass relevante Fahrzeitverlängerungen nicht zu erwarten seien. Er sagte, dass die Arbeiten nach den Zeitplanungen, die man von der infra bekommen habe, abgeschlossen sein werden. Wichtig sei, dass die Arbeiten im Straßenbereich abgeschlossen seien, wenn man mit der Brücke beginne. Arbeiten, die von der infra zum Beispiel an den Aufzügen noch vorgenommen werden müssen, würden keine Auswirkungen auf die Baumaßnahme der Deutschen Bahn haben. Er erklärte, dass sich die Fahrbeziehungen der drei anderen Straßen am Thielenplatz weiterhin realisieren lassen werden. Der Straßenraum der drei Straßen stehe in voller Breite zur Verfügung. Er erläuterte, dass die Vorrangschaltung am Knotenpunkt Berliner Allee/Schiffgraben in die Berechnungen einbezogen worden sei. Die Anzahl der Busse sei bei den Berechnungen berücksichtigt worden, zumal die Linien 100 und 200 eine hohe Taktung hätten.

**Stadtbaurat Bodemann** wies darauf hin, dass die Baumaßnahme D-Linie von der infra durchgeführt werde, die ein regionsabhängiges Unternehmen sei. Die Zeitplanungen für die Eisenbahnüberführungen seien auf Grundlage des Zeitplans der infra erfolgt. Man gehe davon aus, dass die infra ihre Planungen einhält.

**Ratsherr Pohl** sagte, dass aus seiner Sicht noch nicht alle Planverfahren für den Bereich abgeschlossen seien. Es könnten noch Verzögerungen entstehen. Er fragte, ob die Baumaßnahme der Deutschen Bahn von der Stadt Hannover nach hinten verschoben werde, wenn es zu Verzögerungen komme.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass die Stadt nichts verschieben könne, da zwei andere große Akteure für die Bauvorhaben zuständig seien. Er wies darauf hin, dass die Stadt vor 1 ½ Jahren die Deutsche Bahn in einem Brief explizit gebeten habe, die Baumaßnahme auf einen Zeitraum nach 2020 zu verlegen. Die Deutsche Bahn habe das abgelehnt. Die Stadt habe als Folge auf ein dezidiertes Verkehrskonzept bestanden. Das heute vorgestellte Verkehrskonzept sei das Ergebnis des Diskurses zwischen der Landeshauptstadt und der Bauherrin Deutschen Bahn. Zu den Planverfahren D-Linie teilte er mit, dass diesen Sommer in der Kurt-Schumacher-Straße gebaut werde. Im Bereich Joachimstraße/Prinzenstraße werden die Gleise erst entfernt, wenn die Eisenbahnbrücke fertiggestellt sei. Er sagte, dass dem D-Linien-Bau in der Kurt-Schumacher-Straße/Posttunnel/Rundestraße ein Zeitplan der infra zugrunde liegt. Abstimmungen zwischen der D-Linien-Planung und der SHP-Planung seien erfolgt.

**Herr Michaelis** erläuterte, was in der Bauzeit im Tunnel geschehen werde. In der Straßenmitte habe man die Gründungselemente für die Hilfsbrückenstützen. Quer über die Straße habe man Aussteifungen, die nicht immer oberflächengleich die beiden

verbleibenden Widerlager stützen. In den Randbereichen werden Umbauten an den Leitungen vorgenommen. Es müssen neue Widerlager erstellt werden. Die dafür benötigten Baumaschinen müssen sich auf engem Raum bewegen. Es werde Baustellenbinnenverkehr aus der Augustenstraße in das Baufeld geben. Um das Baufeld herum habe man noch den Turmkran, der die Baustelle mit Material versorge. Man könne nicht für die Sicherheit der Menschen sorgen, die die Baustelle queren wollen. Aufgrund von Aspekten der Unfallverhütung und Sicherheit könne man ein solches Risiko nicht eingehen. Er sagte, dass man aus der Zeitung erfahren habe, dass die Investoren am Thielenplatz im August dieses Jahres ein Restaurant eröffnen wollen. Auf Nachfrage bei der Stadtverwaltung habe man erfahren, dass die Investoren über die Baumaßnahme informiert worden seien. Man habe heute Morgen die Anwohnermitteilungen verteilt. Die Informationspolitik der Deutschen Bahn werde nicht nur aus der Durchführung der Bürgerversammlung bestehen, sondern man werde auch den herausgehobenen Anliegern, wie zum Beispiel den Betreibern des Hotels und des Restaurants, anbieten, in separaten Gesprächen Lösungen für vorhandene Probleme zu finden.

**Ratsherr Hanske** verwies darauf, dass man ab dem nächsten Jahr nördlich des Bahnhofs eine neue Nutzerkonstellation allein schon durch die fünf Gerichte haben werde, die an den Standort Augustenstraße/Leonhardtstraße ziehen werden. Man werde mit erheblichem Verkehr rechnen müssen. Es seien Gerichte dabei, die viel Publikumsverkehr hätten und sie hätten nicht nur einen Stadtbezug, sondern auch einen Umlandbezug. Es sei gesagt worden, dass der Behelfsparkplatz in der Augustenstraße als Baufeld genutzt werde und somit entfalle. Darüber hinaus entfallen weitere Parkplätze in der Augustenstraße. Die Umkehrung des Einbahnstraßenverkehrs in der Augustenstraße führe dazu, dass der Verkehr permanent die Leonhardtstraße schneide. Das würde zu einer Verschärfung der Verkehrssituation führen. Er fragte, ob das berücksichtigt worden sei und mit was für Konsequenzen man rechne.

**Ratsfrau Clausen-Muradian** bezog sich auf die Aussage, dass die Deutsche Bahn im Vorfeld Info-Veranstaltungen durchführen wolle. Sie wollte wissen, wie es während der Baustellenzeit sei, ob es ein Info- oder Baustellentelefon geben würde, Informationen ins Internet gestellt werden sollen, so dass man sich während der Bauphase immer wieder informieren könne. Sie fragte nach der Durchlässigkeit des Eisenbahnverkehrs während die Hilfsbrücken eingebaut und die Überbauteile eingeschoben werden. Sie wollte wissen, ob der Schienenverkehr in der Zeit umgeleitet werde. Sie stellte die Frage, ob an die Stadt Nutzungsentschädigungen für die Einschränkungen zu zahlen seien.

**Ratsherr Wruck** wollte wissen, warum die Fuge zwischen den beiden Brückenelementen so breit sei, dass man sie nachträglich zubauen müsse. Als vor einigen Jahren die Königstraße umgebaut worden sei, hatte er die Frage gestellt, ob man die lichte Höhe der Brücke nicht vergrößern könne, indem man die Straße etwas tiefer lege. Er habe die Antwort bekommen, dass dort große Rohre verlegt seien und es zu aufwändig sei, diese Rohre zu verlegen. Er regte an, sich darüber noch einmal Gedanken zu machen, um die Brücke für den Verkehr sicherer zu machen. Er sah ein großes Problem für den Schiffgraben. Der Schiffgraben sei durch die Hinüberstraße mit der Königstraße verbunden. Die Einmündung in den Schiffgraben aus Richtung Königstraße liege kurz vor der jetzigen Eisenbahnbrücke über den Schiffgraben. Dort verenge sich die Fahrbahn. Er stellte sich erhebliche Schwierigkeiten vor, wenn jetzt auch noch der Umleitungsverkehr dort einmünde. Bei der Erneuerung der Schiffgrabenbrücke hätte gleichzeitig eine Erweiterung vorgenommen werden müssen. Er fragte nach der akustischen Signalisierung. Immer wenn ein Zug in den Baustellenbereich käme, müsse signalisiert werden. Er wollte wissen, wie die Bürger und Anlieger damit leben sollen.

**Herr Dr. Bischoff** antwortete, dass es durch die Gerichte nicht notwendigerweise zu einer

Verkehrszunahme kommen werde, weil es auch zu einer Umnutzung von Gebäuden kommen werde. Diesbezüglich wolle er mit der Stadt Rücksprache halten und nach dem Effekt aus Sicht der Stadtplanung fragen. Er hielt die Abwicklung des Verkehrs durch die Umdrehung der Einbahnstraßenrichtung für realisierbar. Die Straße sei breit genug. In Bezug auf die Straßenverengung bei der Schiffgrabenbrücke wies er darauf hin, dass die Verziehung von zwei auf einen Fahrstreifen vor dem Brückenbereich Richtung stadteinwärts bereits heute vorhanden sei und nicht verändert werden könne. Das Brückenportal lege die Breite fest. Aus der Hinüberstraße würde kein Verkehr in den Schiffgraben einfließen. Es handele sich um eine Einbahnstraße, die vom Schiffgraben weg zur Königstraße führe.

**Herr Michaelis** berichtete, dass das Konzept der Deutschen Bahn vorsehe, im September mit der ersten Anwohnerversammlung zu starten. Im Verlauf der Jahre 2016 und 2017 sollen regelmäßige Informationen über die neuesten Entwicklungen des Bauvorhabens herausgegeben werden. Sobald die Bauverträge abgeschlossen seien und die Realisierung bevorstehe, wolle man den Anwohnern einen Ansprechpartner bei der Bauüberwachung benennen. Außerdem sei dann die Projektleitung über eine Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse erreichbar. Die Baustelle werde so eingerichtet, dass jederzeit ein Bauüberwacher der Bahn vor Ort sei und zu Fragen über das Bauvorhaben Auskunft geben könne.

**Herr Keinert** teilte mit, dass die Bahn in den nächsten fünf Jahren 28 Milliarden Euro in das Schienennetz investieren wolle. Davon würden ca. 52 Millionen in Brückenbauvorhaben in Hannover fließen. Die Kosten für den Brückenneubau in der Königstraße würden sich auf 23 Millionen belaufen. Die Führung des Schienenverkehrs während der Bauarbeiten sei ein zentrales Thema. Es sei bereits erläutert worden, dass Hilfsbrücken eingebaut werden. Mit Hilfe der Hilfsbrücken können die neuen Widerlager erstellt und obendrüber der Zugverkehr geführt werden. Unter Fachleuten spreche man vom „Bauen unterm rollenden Rad“. Einschränkungen im Zugverkehr werde es geben. In den Phasen, in denen die Hilfsbrücken eingebaut und die Überbauteile eingeschoben werden, könne die Brücke nicht befahren werden. Sowohl für den Fern- als auch für den Nahverkehr werden Umleitungen um Hannover herum organisiert. Wichtig für die Reisenden und den Hauptbahnhof sei, dass die Verkehrsstation Hannover jederzeit erreichbar sei. Details zu der Steuerung können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht benannt werden. Eine detaillierte Ausplanung der Umleitungsverkehre sei noch nicht erfolgt. Aufgrund internationaler Absprachen bei den Fahrplänen müsse man schon sehr frühzeitig Sperrungen anmelden. Das Bauwerk sei nicht während der gesamten Bauabschnitte für den Schienenverkehr gesperrt, sondern nur in bestimmten Phasen. Man könne davon ausgehen, dass man den Hauptbahnhof Hannover umfahren könne. Es gäbe die Güterumgehungsbahn, über die der Fernverkehr in Richtung Norden umgeleitet werden könne. Den S-Bahn-Verkehr werde man brechen müssen. Von Westen könne der Hauptbahnhof erreicht werden. Im Osten müsse er zum Beispiel in Linden oder am Bismarckbahnhof gebrochen werden.

**Stadtbaurat Bodemann** sagte, dass man die Diskussion um die Tieferlegung der Straße beim Posttunnel geführt habe. Die Durchfahrthöhe der Brücke an der Königstraße sei nicht in Frage gestellt worden, weil es sich um ein Baudenkmal handele, das man nicht in verfremdeter Form wieder herstellen wolle. Die Denkmalpflege akzeptiere nicht gerne Rekonstruktionen. Man habe es als wichtiger empfunden, den Thielenplatz in der jetzigen Form wieder herzustellen und ihn mit dem historischen Brückenbauwerk zu zieren, als noch weitere Veränderungen vorzunehmen. In der Abwägung sei es hinnehmbar, die Brücke gegebenenfalls etwas mittig unterqueren zu müssen.

**Herr Schindler** erläuterte, dass die Fuge zwischen den beiden Überbauten konstruktiv bedingt sei. Zum einen sei man bemüht, den Bahnverkehr nach relativ kurzen Sperrpausen wieder aufnehmen zu können. Die Sperrpausen beschränken sich auf 14, 8 und 6 Tage.

Aus konstruktiven Gründen solle ein kraftschlüssiger Fugenschluss erfolgen. Es dürfe keine Fuge offen bleiben, weil über Bewegungsfugen keine Weichen geführt werden dürfen. In der Nähe des Hauptbahnhofs würde eine Vielzahl von Weichen liegen. Man müsse in dem Bereich flexibel bleiben. Um eine Lücke konstruktiv mit einer Bewehrung und entsprechender Betonage schließen zu können, muss die Fuge eine bestimmte Breite haben.

**Ratsherr Nagel** bat darum, dass Verkehrsumleitungskonzept zur Verfügung gestellt zu bekommen.

**Bezirksratsherr Albrecht** ergänzte, dass man möglichst auch die Planungen der Bahn haben wolle.

**Ratsherr Nagel** wies darauf hin, dass man auf die Planungen der Bahn keinen Einfluss habe, sich mit der Verkehrsumleitung aber noch mal beschäftigen wolle.

**Herr Schindler** sagte die Zurverfügungstellung zu.

**Bezirksbürgermeister Sandow** berichtete, dass man im Stadtbezirk Hannover Mitte seit vielen Jahren immer wieder Schwierigkeiten mit den Bahntrassen und dem Lärmschutz habe. Er ging davon aus, dass der Bestandsschutz in der erweiterten Form bei einer solch umfangreichen Baumaßnahme entfalle. Er hielt es für eine passende Gelegenheit, den Lärmschutz insgesamt in der Innenstadt auf das aktuelle Niveau zu heben. Die Anwohnerinnen und Anwohner müssten zwei Jahre lang mit den Unannehmlichkeiten der Baumaßnahme und Sperrung leben. Er hielt es für angemessen, Imagepflege zu betreiben und Gutscheine oder Ermäßigungen für die Deutsche Bahn an die umliegenden Anwohnerinnen und Anwohner zu verteilen. Er bat um Prüfung.

**Ratsherr Engelke** meinte, dass sein Vertrauen in SHP Ingenieure erschüttert worden sei. Das Justizzentrum sei im Sommer fertig. Es seien Berechnungen vorgenommen worden, ohne dass offenbar bekannt gewesen sei, dass es das Justizzentrum geben werde. Er fragte, ob es Verkehrszählungen gegeben habe, in denen die Anzahl der Autos erfasst wurden, die unter der Brücke durchfahren. Er wollte die Zahlen wissen.

**Herr Schindler** antwortete, dass die Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Königstraße exakt in ihren Abmessungen so erneuert werde, wie sie heute vorgefunden werden. Eine sogenannte wesentliche Änderung gäbe es nicht. Aus der Baumaßnahme heraus entstehe kein Anspruch auf Lärmvorsorge. Aus diesem Grund sei das Thema Lärmschutz im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme bisher nicht berücksichtigt worden.

**Herr Keinert** erklärte, dass die Deutsche Bahn Imagepflege betreibe. Es werden nicht nur Bürgerversammlungen durchgeführt. Den Menschen gegenüber, die unter den Unannehmlichkeiten leiden würden, zeige man sich mit Gutscheinen, Fahrscheinen, Reisegutscheinen und dergleichen erkenntlich. Die Deutsche Bahn habe das bereits bei anderen großen Projekten, wie zum Beispiel in Celle, auch getan.

**Herr Dr. Bischoff** trug vor, dass man sich das Justizzentrum mitsamt der Tiefgarage angeguckt hätte. Die Freifläche, die es vorher gegeben habe, sei als Parkplatz genutzt worden. Die Parkplätze werden jetzt nur in die Minus-Eins-Ebene verschoben. Das Verkehrsaufkommen verändere sich dadurch nicht unbedingt signifikant. Er sagte, dass man es noch mal prüfen werde. Er erläuterte, dass die Verkehrszählung im November 2014 durchgeführt worden sei. In dem Abschnitt Königstraße seien in der Spitzenstunde am Nachmittag 413 Fahrzeuge stadteinwärts und 416 Fahrzeuge stadtauswärts gefahren.

**Ratsherr Küßner** ging davon aus, dass man sich bis zum Beginn der Baumaßnahme in 2018 sicherlich nochmal mit dem Thema beschäftigen werde. Er bedankte sich für die ausführlichen Informationen.

**Ratsherr Küßner** schloss die Sitzung um 18:10 Uhr.

Bodemann  
Stadtbaurat

Stricks  
Schriftführerin



Projektpräsentation\_Öffentlichkeit\_06.05.15\_Vortrag.pdf



Sanierung Trog Kopernikusstraße.pdf



Umleitungskonzept SHP.pdf