

## PROTOKOLL

39. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am Mittwoch, 19. Februar 2014,  
Rathaus, Hodlersaal

Beginn 15.00 Uhr  
Ende 17.55 Uhr

---

### Anwesend:

(verhindert waren)

Ratsherr Küßner	(CDU)	
Ratsherr Dette	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Blaschzyk	(CDU)	
Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)	15.00 - 17.35 Uhr
Beigeordneter Förste	(DIE LINKE.)	15.00 - 17.35 Uhr
Ratsherr Hanske	(SPD)	
Ratsherr Hermann	(SPD)	
Ratsfrau Jeschke	(CDU)	
Ratsherr Kluck	(Bündnis 90/Die Grünen)	15.00 - 17.35 Uhr
Ratsherr Mineur	(SPD)	
Ratsfrau Pluskota	(SPD)	15.00 - 17.45 Uhr

### **Beratende Mitglieder:**

(Herr Dickneite)  
Herr Fahr  
(Frau Hochhut)  
Herr Dipl.-Ing. Kleine 15.00 - 17.25 Uhr  
(Frau Prof. Dr. Ing. Masuch)  
Herr Spreng  
(Herr Dr. Stölting)  
Herr Weske

### **Grundmandat:**

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

### **Verwaltung:**

Stadtbaurat Bodemann Dezernat VI  
Frau Harling PR  
Herr Brockmann Baureferat  
Frau Gruber Baureferat  
Herr Weinreich Baureferat  
Herr Heesch Fachbereich Planen und Stadtentwicklung  
Herr Schalow Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

Herr Dr. Schlesier	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Wydmuch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Bode	Fachbereich Tiefbau
Frau Lange	Fachbereich Tiefbau
Herr Klingebiel	Fachbereich Tiefbau
Frau Plapper	Fachbereich Tiefbau
Herr Demos	Büro des Oberbürgermeisters

### Tagesordnung:

- I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L
  1. Genehmigung von Protokollen
    - 1.1. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 18.12.2013
    - 1.2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 15.01.2014
  2. Anträge
    - 2.1. Antrag der CDU-Fraktion zur Entschärfung von Gefahrenschwerpunkten beim Queren der Stadt- und Straßenbahngleise (Drucks. Nr. 0087/2014)
  3. HAUSHALTSPLANBERATUNGEN 2014
    - 3.1. Haushaltssatzung 2014 (Drucks. Nr. 2040/2013 mit 3 Anlagen)
      - 3.1.1. Änderungs- und Zusatzanträge der Ratsfraktionen und Gruppen, sowie die Anträge und Empfehlungen der Stadtbezirksräte zu den nachstehend aufgeführten Produkten
  4. Bericht der Verwaltung
  5. Anfragen und Mitteilungen
- II. N I C H T Ö F F E N T L I C H E R T E I L
  6. Bericht der Verwaltung
  7. Anfragen und Mitteilungen

### I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L

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

Die Tagesordnung wurde daraufhin einstimmig genehmigt.

## **1. Genehmigung von Protokollen**

### **1.1. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 18.12.2013**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Genehmigung des Protokolls einstimmig zu.**

### **1.2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 15.01.2014**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Genehmigung des Protokolls einstimmig zu.**

## **2. Anträge**

### **2.1. Antrag der CDU-Fraktion zur Entschärfung von Gefahrenschwerpunkten beim Queren der Stadt- und Straßenbahngleise (Drucks. Nr. 0087/2014)**

**Ratsherr Blaschzyk** begründete den Antrag seiner Fraktion.

**Ratsherr Hermann** sagte, dass es in der letzten Ratssitzung eine Ratsanfrage zu dem Thema gegeben habe. Man habe ausgiebig debattiert. Entsprechende Antworten der Verwaltung habe es gegeben. Die Arbeit der Verwaltung, der Polizei, der Üstra und weiterer Beteiligter dürfe nicht abgewertet werden. Jeder Unfall werde gesondert untersucht. Das liege schon im Interesse der Üstra. Bei Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge erfolgen detaillierte Untersuchungen. Alle Fragen des Unfallhergangs werden diskutiert und es werde beraten, wie Veränderungen herbeigeführt werden können. Eine Entschärfung von Gefahrenpunkten habe es in den letzten Jahren laufend gegeben. Es handele sich um ein Geschäft der laufenden Verwaltung und werde auch entsprechend wahrgenommen.

**Ratsherr Blaschzyk** erläuterte, dass man eine detaillierte Auflistung der Gefahrenschwerpunkte und der möglichen Lösungsvorschläge haben wolle. Das solle die Grundlage für die Beratungen mit der Politik darstellen, so wie es auch bei Straßenbaumaßnahmen gehandhabt werde. Es handele sich um eine andere Herangehensweise an die Problematik.

**Ratsherr Mineur** wies darauf hin, dass grundsätzlich nach jedem Unfall ein interner Arbeitskreis den Vorgang analysiere und Maßnahmen entwickle, um die Gefährdung abzubauen. Bei Unfällen mit Todesfolge sei die Polizei der Handlungsführer und übernehme die Analyse. Zusammen mit der Aufsichtsbehörde, der Stadt, der Üstra und der infra werden konkrete Maßnahmen an der Unfallstelle entwickelt, um weitere Unfälle zu vermeiden. In den letzten Jahren seien viele Maßnahmen ergriffen worden, um die Unfallfolgen zu reduzieren. Die Kupplungen seien inzwischen eingezogen und ragen nicht mehr so weit hervor. Der neue TW 3000 habe außerdem Elemente im Frontbereich, die bei einem Zusammenstoß nachgeben. Als Folge der Unfallanalysen würden die Stadtbahnen bereits seit mehreren Jahren mit Tageslicht fahren. Nach einem Unfall im Jahr 2008 sei die Einfahrgeschwindigkeit in Haltestellen reduziert worden, wenn erkennbar sei, dass sich in dem Bereich Personen befinden. Es handele sich um einen Bestandteil des Fahrsicherheitstrainings der Stadtbahnfahrer. Es gäbe regelmäßig bauliche Maßnahmen im Bereich der Ampelanlagen an den Übergängen. Bei Neuanlagen sei das vorgeschrieben

und die alten werden nachgerüstet. Die Fülle der Maßnahmen zeige, dass ernsthaft mit dem Thema umgegangen werde und es nicht notwendig sei, dass die Stadt darüber hinaus gesondert tätig werden müsse.

**Ratsherr Engelke** sagte, dass es richtig sei, wenn der Arbeitskreis die Unfälle analysiere. Bei Selbstverschulden gäbe es aber kaum Lösungsansätze. Die Unfallvermeidung sei durchaus ein Geschäft der laufenden Verwaltung. Gehe es um die Gesundheit der Bürger, handele es sich aber auch um eine Aufgabe der Ratspolitik, sich mit dem Thema zu beschäftigen und das werde von den Bürgern auch erwartet. In der geforderten Drucksache könne die Arbeit des Arbeitskreises dargestellt werden. Er sei gespannt auf die Vorstellung des TW 3000 und den mit der neuen Stadtbahn verbundenen Verbesserungen zur Verringerung von Unfallfolgen. Er meinte, dass der Antrag durchaus seine Berechtigung habe.

**Stadtbaurat Bodemann** äußerte, dass im Rahmen der Beantwortung der Ratsanfrage, umfangreiches Material der Üstra mit verarbeitet worden sei. Bei dem Arbeitskreis handele es sich um die Verkehrsunfallkommission. In der Kommission würden die Polizei, die Üstra, die Stadt und je nach Fall auch andere Beteiligte sitzen, um organisatorische und bauliche Veränderungen zu beraten, die an der Stelle zukünftig zur Unfallverhinderung beitragen. Die Unfallzahlen seien in den letzten zehn Jahren extrem gesunken, was auch auf die Arbeit der Kommission zurückzuführen sei. Auch im Quervergleich zu anderen Städten mit Stadtbahnanschluss verzeichne man in Hannover eine geringe Anzahl an Unfällen. Der Arbeitskreis arbeite effektiv. Verbesserungen an den Stadtbahnen haben ebenfalls zur Reduzierung beigetragen und die Verwaltung lasse in ihrem Bemühen um die Verringerung der Unfallzahlen nicht nach. Die Initiierung der Kampagne zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Hannover sei ein weiteres Indiz dafür, dass die Stadt sehr aktiv an dem Thema arbeite.

**Ratsherr Hermann** meinte, dass in dem Antrag eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen werden, wie Unfälle verhindert werden können. Im Rahmen der Unfälle habe es eine umfangreiche Berichterstattung in der Presse gegeben, es seien eine Reihe von Experten befragt worden und es sei in anderen Städten nachgefragt worden. Ein Ergebnis der Nachfragen in anderen Städten sei gewesen, dass zu viel Licht und zu viele Töne zu einer Reizüberflutung führen, so dass es wieder abgeschafft worden sei. Aus den langjährigen Erfahrungen könne man sagen, dass einige der vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen würden. Über die Arbeit der Experten sollte sich nicht despektierlich geäußert werden. Die Verwaltung und die Verkehrssicherheitsexperten würden seit Jahren an Verbesserungen arbeiten. Er bekundete sein Vertrauen in deren Arbeit.

**Ratsherr Wruck** zweifelte nicht an der verantwortungsbewussten und ernsthaften Aufarbeitung von Unfällen im Zusammenhang mit der Stadtbahn. Er hielt den Antrag dennoch nicht für überflüssig, weil neue Gesichtspunkte auftauchen könnten, die bisher nicht berücksichtigt worden seien. Es gäbe zwei Fakten, die zu Unfällen führen würden. Die Silberpfeile würden sehr leise fahren und der Anstrich werde schnell übersehen. Die Farbe sollte überdacht werden. Die leise Fahrweise der Stadtbahn sollte nicht geändert werden, man müsse aber wissen, dass es für bestimmte Personengruppen eine Gefahr darstellen würde. Beim Besuch in Hiroshima mit Teilen des Rates im letzten Jahr sei man mit einer Bahn gefahren, die Stadtbahnfunktion habe. Als Folge eines schweren Unfalls mit vielen Toten müsse der Fahrer dort bei jedem Gefahrenschwerpunkt die Hand heben und auf die Gefahr hinweisen. Man sollte bei der Stadt Hiroshima nachfragen, was ursächlich für die Verhaltensänderung der Fahrer gewesen sei und ob es Erkenntnisse zu Ergebnissen des veränderten Verhalten gäbe. Er war der Ansicht, dass es Gesprächsbedarf zwischen der Stadtverwaltung und den übrigen Experten gäbe und der Antrag nicht überflüssig sei.

Stadtbahnunfälle könnten dadurch minimiert werden, dass man die Stadtbahn im Hauptgefahrenbereich Innenstadt im Tunnel fahren lasse. Der Rat habe in diesem Punkt leider anders entschieden. In den Tunnelstrecken habe es bisher fast nie Unfälle gegeben.

**Ratsherr Hillbrecht** war der Meinung, dass die Verwaltung ausreichend informiert habe. Insofern könne er dem Antrag nicht folgen. Er wies darauf hin, dass bei der geforderten Hinzuziehung von Vereinigungen der gesetzte Zeithorizont unrealistisch sei. Im Antrag stehe, dass verschiedene technische Hilfsmittel geprüft werden sollen. Das größte Problem bei Unfällen im Straßenverkehr sei Unaufmerksamkeit eines der Beteiligten. Der Einsatz der möglichen Mittel, wie zum Beispiel Zebrastreifen oder Ampeln würde bei der Lösung des Problems nicht weiterführen, weil die Menschen genauso unaufmerksam über einen Zebrastreifen oder gegebenenfalls bei Rot über die Ampel gehen. Die Menschen müssen für ihre Eigenverantwortung sensibilisiert werden. Die Aufmerksamkeit der Menschen erreiche man durch Aufklärungskampagnen. Verkehrsregelungen sollten stets darauf geprüft werden, ob sie sinnvoll und für die Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar seien. Bei dem vorhandenen Lichtermeer in der Stadt hegte er daran Zweifel.

**Ratsherr Dette** meinte, dass man den Ausschussvorsitzenden bitten könne, den Vorsitzenden der Verkehrsunfallkommission gemeinsam mit der Üstra im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss vortragen zu lassen. Es könne dargestellt werden, wie Unfälle ausgewertet werden und welche Konsequenzen daraus gezogen werden. Ein zusätzlicher Arbeitskreis mit neuen beteiligten Institutionen sei nicht notwendig. Er habe Respekt vor der Arbeit des vorhandenen Arbeitskreises. Der Arbeitskreis nehme seine Arbeit ernst, um die Sicherheit der Menschen in Hannover zu gewährleisten. Er merkte außerdem an, dass ein Risiko bestehe, wenn ein Unfall an einer Stelle passieren würde, die in der geforderten Drucksache nicht benannt sei. Er wollte nicht wissen, was daraus folgen könne.

**Ratsherr Engelke** betonte, dass er die Arbeit des Arbeitskreises sehr schätze. In Fällen, wo die Unfallursache auf die Unaufmerksamkeit eines Beteiligten zurückzuführen sei, seien nur keine Lösungsansätze vorhanden. Er sprach sich für den Vorschlag des Vortrages im Ausschuss aus. Man könne Details erfahren, die sonst vermutlich nur der Aufsichtsrat erfahre. Daraus könne ein größeres Verständnis für die Arbeit des Arbeitskreises erwachsen. Er sagte, dass er die Unfallzahlen aus der Antwort zur Ratsanfrage nicht anzweifle. Er wies aber darauf hin, dass die Unfallzahlen in den Jahren 2012/2013 gestiegen seien.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass die Unfallzahlen vor zehn Jahren sehr hoch gewesen seien. Die Zahlen konnten abgebaut werden bis zum Tiefpunkt vor zwei bis drei Jahren. Danach habe es einen leichten Anstieg gegeben. In der langfristigen Betrachtung müsse man feststellen, dass die Zahlen gesunken seien.

**Ratsherr Blaschzyk** wies darauf hin, dass der Antrag bereits im Januar eingereicht worden sei und daran erkennbar sei, dass man sich mit der Thematik bereits seit längerem auseinandersetze. Der Antrag sei nicht so zu verstehen, dass man der Verwaltung nichts zutraue, sondern im Gegenteil wolle, dass die Verwaltung und die Politik federführend die Verantwortung übernehmen. Er bemängelte, dass die Äußerung von Kritik mit mangelndem Respekt gleichgesetzt werde. Es sei keinesfalls ein Zeichen von Respektlosigkeit. Er hatte kein Verständnis für die Berichterstattung in der Presse und bemängelte die Art von Demokratieverständnis. Die Opposition dürfe nicht gegen die Verwaltung ausgespielt werden und die Mehrheitsfraktion sei nicht in der Position Schulnoten an Oppositionsmitglieder zu vergeben.

**Ratsherr Hermann** unterstützte die Überlegung eine Anhörung durchzuführen, in der der

Vorsitzende der Verkehrsunfallkommission und die Üstra darlegen können, wie die Vorgehens- und Bearbeitungsweise bei Unfällen sei, welche Schlüsse daraus gezogen werden und welche Folgen es habe.

**Ratsherr Dette** wies darauf hin, dass es ihm darum gehe, die Arbeit von Menschen wertzuschätzen und sie nicht zu diskreditieren. Er appellierte daran, mit den Menschen, die sich zu den Kritikpunkten nicht äußern können, fairer umzugehen.

**Ratsherr Mineur** teilte mit, dass von 1996 bis 2000 die Unfälle mit Stadtbahneteiligung bei ungefähr 300 Unfällen jährlich gelegen haben. Danach seien die Zahlen bis 2009 auf 122 gesunken. Im Schnitt habe man die letzten drei Jahre bei 150 Unfällen gelegen. Die Halbierung der Unfallzahlen sei ein Hinweis darauf, dass die Arbeit der Unfallkommission und andere Maßnahmen gegriffen hätten. Berücksichtigt werden müsse bei der Bewertung der Zahlen, dass die Anzahl an Fahrten und auch die Anzahl der Fahrgäste gestiegen sei. Eine Reduzierung auf Null sei schwer zu erreichen und könne nicht nur durch technische Mittel erzielt werden.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss lehnte die Drucksache Nr. 0087/2014 mit 3 Stimmen dafür, 8 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen ab.**

### **3. HAUSHALTSPLANBERATUNGEN 2014**

**Ratsherr Küßner** schlug vor, eine Grundsatzdiskussion durchzuführen und anschließend über die Anträge abzustimmen. Die Alternative sei, dass jeder Antrag einzeln diskutiert werde.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Durchführung einer Grundsatzdiskussion zu.**

#### **3.1. Haushaltssatzung 2014 (Drucks. Nr. 2040/2013 mit 3 Anlagen) - bereits übersandt**

##### **3.1.1. Änderungs- und Zusatzanträge der Ratsfraktionen und Gruppen, sowie die Anträge und Empfehlungen der Stadtbezirksräte**

##### **A Anträge der Ratsfraktionen zum Ergebnishaushalt 2014 und zum Wirtschaftsplan der GBH 2014**

##### **B Anträge der Ratsfraktionen zu Investitions- und Sammelmaßnahmen des Finanzhaushaltes 2014**

**Hinweis:** *Einzelheiten zu den Anträgen, wie Antragsteller, Zuordnung und Kurztext sowie die Abstimmungsergebnisse entnehmen Sie bitte der beigefügten Anlage.*

**Ratsherr Hermann** sagte, dass der Haushalt für 2014 im Stadtentwicklungs- und Baubereich deutliche Schwerpunkte habe, die einerseits wie beim Grundsaniierungsprogramm durch die Verwaltung gesetzt seien und andererseits habe man selbst Schwerpunkte gesetzt und bestehende ausgeweitet. Das betreffe die Ausweitung des Wohnungsbauförderprogramms, die Straßen- und Radwegesaniierung und die Flüchtlingsunterbringung inklusive der sozialen Betreuung. Mit dem Thema Flüchtlinge habe man sich in den letzten Jahren zunehmend beschäftigen müssen. Er war froh, dass es in

den vergangenen Monaten gelungen sei, eine Resolution zur Willkommenskultur über die Fraktionen hinweg verabschieden zu können. Man wolle gemeinsam Anstrengungen unternehmen, um die Situation in den Unterkünften der Realität anzupassen. Die Grundsätze zur Unterbringung und Betreuung von Spätaussiedlern und Flüchtlingen seien schon einige Jahre alt. Das letztes Jahr beschlossene Leitbild beinhalte auch die soziale und medizinische Betreuung. Es gehe nunmehr um eine Anpassung der Grundsätze. Einerseits müsse der Betreuungsschlüssel für die Sozialarbeit ausgeweitet und eine Anpassung für die Wohnprojekte vorgenommen werden. In dem interfraktionellen Antrag seien weitere Punkte benannt. Die soziale Betreuung müsse auch den Bereich der Integration in das jeweilige Stadtteilumfeld beinhalten. Es gäbe daher eine Reihe von Anträgen zum Haushalt in den verschiedenen Ausschüssen. Das Projekt Raffaello der Caritas solle weiter unterstützt und der Dolmetscherdienst und der restliche gesamte Integrationsbereich solle ausgeweitet werden. Er glaubte, dass Hannover hier vorbildhaft arbeite. Die Suche nach Standorten für neue Flüchtlingswohnheime und der Dialog mit der Bevölkerung sei eine schwierige Angelegenheit für die Verwaltung. Inzwischen gäbe es viele Initiativen, die die Willkommenskultur unterstützen. Mit dem Antrag zur Willkommenskultur habe man zum Ausdruck gebracht, dass der Rat auf der Seite der Hilfebedürftigen stehe. Das Wohnraumförderprogramm sei durch die hannöversche Wohnungswirtschaft sehr gut angenommen worden. Man habe deshalb vor, das Programm insbesondere für kleinere Wohnungen aufzustocken. In Hannover sollen alle die Möglichkeit haben, am öffentlichen Leben teilzuhaben. Das Thema Inklusion betreffe nicht nur die Schulen, sondern auch den öffentlichen Raum. Man wolle deshalb Lichtzeichenanlagen mit entsprechenden Signalen aufrüsten und halte es für dringend notwendig, dass ein weiterer Ausbau erfolge. Dem Thema Verkehrssicherheit widme man sich seit Jahren. Man habe einen Wunsch aus den Bezirksräten aufgegriffen und die Anschaffung weiterer Geschwindigkeitsanzeigetafeln beantragt. Er versprach sich davon einen präventiven Effekt insbesondere im Bereich von Kindergärten und Schulen. Es werde eine Veränderung der Stellplatzverordnung gerade in hoch verdichteten Bereichen angestrebt, die gut mit dem ÖPNV zu erreichen seien. Das Beispiel Hafencity zeige, dass das funktionieren könne. Baugemeinschaften und –gruppen komme eine hohe Bedeutung zu. Erste baupolitische Schritte seien in diesem Bereich bereits gegangen worden. Die Entwicklung eines größeren Bereichs soll modellhaft ausprobiert werden. In Frage komme ein Grundstück an der Ohestraße. Er verwies auf positive Erfahrungen aus Tübingen. Die Kritik um die Neugestaltung der Goseriede konnte er nicht teilen. Man benötige freie Plätze und die Grünfläche sei nicht verkleinert, sondern vergrößert worden. Der Verkehrsraum sei auf ein ausreichendes Maß verkleinert worden. Der Platz müsse nicht als Parkplatz genutzt werden, da in der näheren Umgebung ausreichend Parkraum vorhanden sei. Eine Versetzung des Gänselieselbrunnens werde den Platz lebendiger machen. Die notwendigen Anschlüsse seien bereits vorhanden. Das Grundsaniierungsprogramm sei eine sinnvolle Maßnahme. Es seien Straßen in der Liste enthalten, die seit Jahren saniierungsbedürftig seien und in der Priorität bisher immer hinten angestanden hätten. Einigen Straßen sehe man die Sanierungsbedürftigkeit nicht an. Die Stadt habe aber durch Untersuchungen nachgewiesen, dass in vielen Fällen der Untergrund beschädigt sei. Er hatte kein Verständnis dafür, dass man die Straßenausbaubeitragssatzung, die man in Hannover seit 1992 habe und die bis zum Oberverwaltungsgericht ausgeurteilt sei, in Frage stelle. Man könne bezüglich der Satzung durchaus unterschiedlicher Meinung sein, jedoch sollte man nicht das gesamte System in Frage stellen. Der Vorschlag, der aus einem Stadtbezirk gekommen sei, die Abwicklung über die Grundsteuer zu gestalten, sei sozial nicht gerechter. Grundsteuer sei umlagefähig auf alle Mieter. Der Mindestsatz für die Straßenausbaubeiträge sei durch das Oberverwaltungsgericht mit mindestens 50 % benannt worden. Das könne nicht einfach unberücksichtigt bleiben und man könne sich nicht in rechtswidrigen Raum begeben, indem man geringere Beiträge nehme. Eine Sanierung der Straße bedeute außerdem eine Wertsteigerung des Grundstücks. Es handele sich um ein gutes und gerechtes System. In 70 von 84 niedersächsischen Städten

werde dieses System praktiziert. In den Bundesländern, in denen die Sanierung aus Grundsteuern finanziert werde, werde das Verfahren ebenfalls bemängelt. Er hielt es darüber hinaus für sozial ungerechtfertigt.

**Ratsherr Blaschzyk** meinte, dass die sehr deutlich geäußerte Kritik der Bezirksräte und Menschen vor Ort zur Straßengrundsanie rung ernst genommen werden solle. Die Kritik sei berechtigt. Die Stadtbezirksräte seien nicht eingebunden worden. Die Liste der zu sanierenden Straßen sei ohne Rücksprache erstellt worden. Straßen dürfen zwar gestrichen werden, aber keine neuen benannt werden. Von einer Beteiligung könne daher nicht gesprochen werden. Es stoße in der Bevölkerung auf Unverständnis, dass die Deckensanie rung über Jahre vernachlässigt worden sei, die Kosten der Grunderneuerung jedoch den Eigentümern aufgebürdet werde. Die Verwaltung sei diesbezüglich Erklärungen schuldig. Seiner Meinung nach bestehe keine Pflicht, Straßenausbaubeiträge zu erheben. Bestehe allerdings eine Straßenausbaubeitragssatzung seien gewisse Regularien einzuhalten und zum Beispiel ein Mindestbeitrag von 50 % anzusetzen. Man dürfe Straßenausbaubeiträge nicht gegen die Grundsteuer ausspielen. Die Abschaffung der Straßenausbaubeitragssatzung bedeute nicht, dass gleichzeitig die Grundsteuer erhöht werden müsse. Vor einem Jahr sei die Grundsteuer erhöht worden. Man hätte die Mehreinnahme in die Sanierung von Straßen stecken können, habe das aber versäumt. In den Bezirksräten müsse mehr Transparenz hergestellt werden. Man werde das Vorhaben weiterhin kritisch hinterfragen. Er war gespannt auf die Gutachten, die Haus und Grund und ein anderer Verband der Wohnungswirtschaft in Auftrag gegeben habe. Er ging davon aus, dass im Ergebnis einige Straßen nicht sanierungsbedürftig seien. Ein Schwerpunkt seiner Fraktion in Bezug auf den Haushalt 2014 stelle mehr Geld für die Herstellung und Unterhaltung von Radwegen dar. Es bestehe erheblicher Handlungsbedarf. Man sei zu dem Ergebnis gekommen, dass aufgrund der hohen Nachfrage bei der Beförderung mit Bussen ein zweiter ZOB am Stadtrand notwendig sein werde. Es gäbe Nachfragen einiger Busunternehmen, die aufgrund des engen Zeitplans darauf angewiesen seien, kurze Anfahrtswege in den Städten zu haben. Die Attraktivität der Stadt Hannover könne dadurch gesteigert werden. Seine Fraktion mache im Gegenzug zu den beantragten Mehrkosten auch Einsparvorschläge. Man halte Fahrradschnellwege für überflüssig. Im Allgemeinen suche sich ein Radfahrer den kürzesten Weg. Es sei unrealistisch, dass Fahrradschnellwege, die man zunächst über Zubringer erreichen müsse, in ausreichendem Maß genutzt werden. Nach seiner Auffassung könne man sich Luxussanie rungen nur leisten, wenn genügend Geld zur Verfügung stehe. Die geplante Sanierung des Trammplatzes sei in dem Ausmaß nicht notwendig und könne in ausreichendem Umfang kostengünstiger erfolgen. Es könne der Bevölkerung nicht verständlich gemacht werden, dass die Stadt Straßenausbaubeiträge verlange, weil kein Geld vorhanden sei, auf der anderen Seite aber für eine derart teure Sanierung des Trammplatzes Mittel zur Verfügung stehen. Man spreche sich außerdem für die Abschaffung des Fahrradbeauftragten aus. Ein Fahrradbeauftragter suggeriere, dass in Hannover zu wenig für die Radfahrer getan werde. Die Belange der Radfahrer werden in der Stadt jedoch über Gebühr berücksichtigt. Man sei zwar der Auffassung, dass die Sanierung einiger Straßen notwendig sei, man dürfe die Sanierung aber nicht auf Anliegerstraßen beschränken. Einzelne Hauptstraßen dürfen nicht außer Acht gelassen werden, da diese am meisten befahren werden. Er war sehr erfreut darüber, dass es gelungen sei, einen interfraktionellen Antrag ins Verfahren einzubringen, der auf die Verbesserung der Grundsätze zur Unterbringung von Flüchtlingen gerichtet sei. Der Antrag fuße auf einem Antrag seiner Fraktion und sei in den Medien falsch dargestellt worden. Man gehe davon aus, dass der im interfraktionellen Antrag aufgezeigte Mehrbedarf nicht ausreichend sein werde und müsse gegebenenfalls an dieser Stelle nachbessern. Er betonte, dass die Anträge seiner Fraktion kostenneutral seien. Mehrausgaben stünden im gleichen Maß Einsparungen gegenüber. Den Antrag, dem geförderten Wohnungsbau mehr Geld zur Verfügung zu stellen, werde man trotzdem unterstützen. Von der Versetzung des Gänselieselbrunnens verspreche man sich eine Aufwertung des Platzes an der Goseriede



und werde dem Antrag ebenfalls zustimmen. Man habe festgestellt, dass die Anträge anderer Fraktionen hauptsächlich von den Bezirksräten übernommen worden seien und keine Kosten benannt wurden. Er hielt das für unseriös und war der Meinung, dass für jede Mehrausgabe auch ein Deckungsvorschlag hätte unterbreitet werden müssen.

**Ratsherr Dette** freute sich über den interfraktionellen Antrag bezüglich der Willkommenskultur gegenüber Flüchtlingen, die Schutz in Hannover suchen. Bei allen verkehrspolitischen Differenzen bewertete er es als positiv, in die Radwegeerneuerung zu investieren. Seine Fraktion sprach sich für den Ausbau der Edenstraße als Fahrradstraße aus. Er sprach sich für eine Förderung weiterer kleinerer Wohnungen aus, um in dem Segment für Senioren und Studenten für Entspannung am Markt zu sorgen. Er gab zu bedenken, dass es zwar keine Pflicht zum Erlass einer Straßenausbaubeitragssatzung, aber eine Kommunalaufsicht und ein Abgabengesetz gäbe. In dem Gesetz gäbe es eine Vorschrift die besage, dass man Einnahmen sichern müsse, wenn man viel investieren wolle. Man stehe vor der Entscheidung, weniger zu investieren oder weiter zu investieren und Beiträge zu erheben. Er hielt es für gerechtfertigt, die Eigentümer heranzuziehen. Es gäbe bereits seit 60 Jahren einen Haushaltsansatz für die Straßensanierung, aus dem jedes Jahr Finanzierungen erfolgen. Es gab das ein oder andere Mal einen Disput über die Straßenausbaubeitragssatzung, es habe aber noch nie ein solches Gerangel darum gegeben, welche Straße saniert werden solle. Mit dem jetzigen Straßensanierungsprogramm wolle man durch gesammelte Ausschreibungen eine Kostensenkung erreichen. Er verstand nicht, warum der Kostensenkungsversuch derartige Debatten hervorrufe. Die Entscheidung, welche Straßen saniert werden sollen den Bezirksräten zu überlassen, widerspreche der Grundidee wirtschaftlichere Ausschreibungsergebnisse zu erzielen. Einzelausschreibungen würden kostenintensiver werden. In der Auffassung, dass einerseits Radschnellwege abgelehnt werden, andererseits in die Herstellung und Sanierung des Radverkehrsnetzes investiert werden solle, erkannte er verkehrspolitische Unterschiede in der Einschätzung und den Erfahrungen, ob und wie Radwege genutzt werden. Radfahrer würden ebenso wie Autofahrer Wege mit weniger Widerständen bevorzugen. Um die gute Idee der Radschnellwege fortzuschreiben, sei aus seiner Sicht der Einsatz von Fahrradbeauftragten notwendig. Die Kritik, dass Anträge hauptsächlich aus den Stadtbezirksräten übernommen worden seien, hielt er für nicht gerechtfertigt. Es spreche nichts dagegen gute Ideen weiter zu transportieren.

**Ratsherr Förste** sprach sich für eine volle Umsetzung des Straßensanierungsprogramms inklusive der Anwendung der Straßenausbaubeitragssatzung aus. Die Beteiligung der Anlieger sei richtig. Es gäbe in einem Staat nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten. Die Rechtmäßigkeit der gesetzlichen Grundlage sei gerichtlich bestätigt worden. Er habe Rückmeldungen aus dem Wohnungsgenossenschaftsbereich, dass diese die Heranziehung zu den Sanierungskosten als richtig empfinden und solche Beiträge im Etat berücksichtigt worden seien. Kritik komme hauptsächlich von Eigenheimbesitzern. Die Straße werde von den Anwohnern benutzt und die Grundstücke erfahren durch die Straßensanierung eine Wertsteigerung, daraus erwachse eine Verantwortung, zu der man stehen solle. Dem interfraktionellen Antrag werde man grundsätzlich zustimmen. Seine Fraktion habe ihn nicht unterschrieben, weil man mit den Betreiberverträgen nicht einverstanden sei. Die Sozialarbeiter werden zu schlecht bezahlt und man wünsche sich außerdem Betreiber, die aus der Gegend um Hannover kommen. Der Sanierung des Trammplatzes entzog er seine Zustimmung. Es gäbe wichtigere Vorhaben in Hannover, für die das Geld eingesetzt werden solle.

**Ratsherr Engelke** lehnte grundsätzlich alles ab, was Mehrausgaben hervorrufe. Die Verwaltung habe sinnvolle Vorschläge gemacht. Ratsmehrheit und Teile der Opposition würden mehr Geld ausgeben wollen und seine Fraktion würde Vorschläge machen, wie Mehreinnahmen generiert und Einsparungen vorgenommen werden können. Seiner Ansicht

nach sollte der Tramplatz saniert werden, aber nicht zum jetzigen Zeitpunkt. Es gäbe zu diesem Thema einen Mehrheitsentscheid, den man akzeptiere. Zur Geschichte der Straßenausbaubeiträge erläuterte er, dass die schwarz-gelbe Landesregierung den Kommunen die Möglichkeit eröffnen wollte Beiträge, zu erheben. Die rote Nachfolgeregierung habe die Kommunen, weil diese verschuldet waren, durch die Kommunalaufsicht auffordern lassen, Einnahmen zu generieren. Die Weisung sei gekommen, weil die Schulden der Stadt Hannover seit Jahren so hoch gewesen seien, dass alle Einnahmen haben generiert werden müssen. Die Anwendung der Straßenausbaubeitragsatzung sei somit der rot-grünen Ratspolitik zu verdanken. Bei dem Straßensanierungsprogramm handele es sich grundsätzlich um eine gute Idee. Den Weg hielt er allerdings für falsch. Das Programm hätte in Ruhe und langsam vorbereitet werden sollen und die Verwaltung hätte sich darauf einstellen können. Es hätte Personal für die Auswahl der Straßen bereitgestellt werden müssen. Hätte man die erforderliche Ruhe bewahrt, hätte es weniger Widerstände gegeben. Er bemängelte fehlende Transparenz zum Beispiel auch in Bezug auf die voraussichtlichen Kosten. Zwischen Straßensanierung und Erstellung des Beitragsbescheides würden mindestens zwei Jahre vergehen, in denen der Eigentümer eines Grundstücks in Unkenntnis darüber sei, welche Rückstellungen er einplanen sollte. Die Beträge, die auf die Eigentümer zukommen, sollten in etwa benannt werden, um Sicherheit zu schaffen. Es habe keine Bürgerbeteiligung gegeben, obwohl diese durch den OB in allen wichtigen Themen zugesagt worden sei. Da eine Beteiligung durch den OB nicht erfolgt sei, sei es nun an den Bezirksräten diese Aufgabe zu übernehmen. Eine Bürgerbeteiligung bedeute zwar für die Verwaltung viel Arbeit, verringere aber den Ärger.

**Ratsherr Hillbrecht** sagte, dass man sich die Frage stellen müsse, für wen eine Stadt da sei. Ein wichtiger Baustein sei, wie in der Stadt gebaut werde. Die Wichtigkeit könne man an der Ausführlichkeit der Stellungnahmen hier im Bauausschuss erkennen. Seine Fraktion stehe für eine weltoffene Stadt für alle und war froh über den interfraktionellen Antrag zum Thema Flüchtlinge. Durch den Antrag setze man ein klares Signal, insbesondere das alle Beteiligten in der politischen Diskussion dafür seien. Er meinte, dass das Thema der Straßenausbaubeiträge sowohl die Parteien als auch die Stadtgesellschaft beschäftige. Er merkte an, dass nur weil es Urteile gäbe, dass man etwas machen könne, das nicht gleich bedeute, dass man es auch machen müsse. Die finanziellen und sonstigen Umstände einer Stadt und einer Stadtgesellschaft verändern sich im Lauf der Zeit. Es müsse daher möglich sein, dass man Entscheidungen aus dem Jahr 1992 im Jahr 2014 kritisch hinterfrage. Kritisch hinterfragen müsse man auch die Uneinheitlichkeit der Anträge in Bezug auf die Radwege. Einerseits wolle man mehr Geld für den Radwegeunterhalt und andererseits solle der Radverkehrsbeauftragte abgeschafft werden. Letzteres hielt er für ein falsches Zeichen. Beim Ausbau der Edenstraße zur Fahrradstraße dürfe die Schubertstraße als Zufahrt zur Edenstraße nicht vergessen werden. Es müsse darauf geachtet werden, dass es bei den Fahrradschnellwegen nicht zu einer Ausbremsung durch den Autoverkehr komme. Es müsse ein freier Verkehrsweg geschaffen werden, auf dem man als Radfahrer längere Distanzen am Stück zurücklegen könne. Bezüglich der Sanierung des Tramplatzes und der damit einhergehenden Verschließung des Fußgängertunnels bemängelte er, dass es keine Führung für Fußgänger mehr gäbe, die unbeeinflusst vom Autoverkehr sei. Fußgänger müssten sich dem Autoverkehr unterordnen. Es handele sich nicht um eine fußgängerfreundliche Verkehrspolitik. Man wolle keinen Ampelwald in dieser Stadt und eine Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer. Nach Auffassung seiner Fraktion müsse das Investitionsvolumen für die Straßensanierung halbiert werden. Der Straßenerhalt sollte im notwendigen Rahmen vorgenommen werden. Das Programm in der derzeitigen Form hielt er für fragwürdig. Deshalb solle man das Investitionsvolumen kürzen und die Gelder zur Sanierung städtischer Gebäude, Kindergärten, Schulen, Bibliotheken, Freizeiteinrichtungen usw. einsetzen, um Hannover zu einer Stadt für alle Bürger zu machen.

**Ratsherr Wruck** war der Auffassung, dass die Straßenausbaubeitragssatzung ungerecht sei. Beim Straßennetz handele es sich um Gemeineigentum und deshalb seien die Kosten aus dem Steueraufkommen aller Bürger zu finanzieren. Viele Hauseigentümer seien nicht vermögend, sondern hätten sich ihr Haus vom Munde abgespart. Er wies darauf hin, dass jede Straße und somit auch Nebenstraßen von allen Bürgern genutzt werde. Die Erneuerung von Schienennetzen müsste auch nicht von der jeweiligen Kommune gezahlt werden, in deren Bereich die Schienen liegen. Straßensanierungskosten sollten von der Gesamtgesellschaft über eine Umlage gezahlt werden, um mehr Gerechtigkeit zu erzielen. Er war der Meinung, dass der Erfolg des neuen ZOB erstmal abgewartet werden solle, bevor ein zweiter ZOB an einer anderen peripheren Stelle geplant werde. ZOB bedeute Zentral. Er hielt die Idee eines zweiten ZOB am Stadtrand nicht für attraktiv. Die Radschnellwege würden nur von wenigen Bürgern genutzt. Er meinte deshalb, dass es sinnvoller sei, in das vorhandene Radwegenetz zu investieren. Der schlechte Zustand der Radwege liege nicht nur im Verschuldensbereich der Stadt. Die Natur insbesondere das Wurzelwerk von Bäumen würden die Radwege zerstören. In vielen Bereichen nutzen die Radfahrer die Fußwege, um den Verwerfungen auszuweichen. In diesem Bereich sei viel zu tun, bevor man sich den Luxus eines Radschnellweges leiste. Seine Fraktion sei der Auffassung, dass die Neubauten von Obdachlosenheimen nur mit einer Mindestausstattung versehen werden sollten. Alles, was darüber hinaus gehe, sei nicht akzeptabel. Er hielt die Aufnahme beliebig vieler Menschen und die Willkommenskultur langfristig betrachtet für falsch. Deutschland werde sich damit Schaden zufügen. Er betonte, dass er Respekt vor allen Menschen und jeder Ethnie habe. Er habe sich noch nie despektierlich über andere Ratsmitglieder geäußert, weil er Respekt vor anderen Menschen habe. Trotzdem könne man nicht jeden aufnehmen, zumal nicht immer respektable Gründe vorliegen würden. Er sagte, dass nicht alle Südost-Europäer, die nach Deutschland kommen würden, tatsächlich obdachlos seien, sondern ihre Wohnungen in ihrer Heimat aufgeben würden. Ein Staat müsse auch auf die eigenen Interessen achten. Begrenzung der Einreise bedeute nicht einen kompletten Ausschluss. Es würden unabhängig von den Gründen und der Herkunft alle eingeladen herzukommen und man dürfe dafür nicht noch mehr Anreize schaffen. Diese Meinung würden viele Bürger teilen.

**Ratsherr Hermann** wies darauf hin, dass es europäische Verträge zur Freizügigkeit innerhalb der EU gäbe. Er sagte, dass die Schwarz-Gelbe Landesregierung die Möglichkeit zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen eingeräumt habe. Er verwies auf eine Drucksache aus dem Jahr 1988, aus der hervorgehe, dass es im Rahmen der niedersächsischen Abgabenordnung eine Verpflichtung gäbe, zur Deckung des Aufwandes für Herstellung, Anschaffung, Erweiterung und Verbesserung der öffentlichen Einrichtungen Beiträge von den Grundstückseigentümern zu erheben, denen die Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtungen wirtschaftliche Vorteile bieten würde. Er habe nicht behauptet, dass die Mehrheitsfraktion ein Alleinvertretungsanspruchsrecht für die Veränderung der Grundsätze für die Betreuung habe. Man sei nicht auf eine Initiative anderer Fraktionen tätig geworden, sondern habe bereits vorher eine eigene durchgehende Linie gehabt. Es sei ausdrücklicher Wunsch im Rahmen der Überarbeitung der Grundsätze eine Trägervielfalt zu erreichen. Er bestätigte, dass viele Anträge keine konkreten Ansätze beinhalten würden. Diese Vorgehensweise habe es bereits in den vergangenen Jahren gegeben. Die Anträge beträfen im Wesentlichen Maßnahmen, die aus Sammeltöpfen gezahlt werden. Erreicht werden solle eine priorisierte Behandlung bestimmter Maßnahmen durch die Verwaltung innerhalb des vorhandenen Budgets. Er meinte, dass eine Bürgerbeteiligung keinen Sinn mache, solange eine Straße im Grundriss nicht verändert werde. Notwendig sei das nur, wenn die Nebenanlagen mit geplant werden. Bei dem geplanten Programm werde aber nur der Belag und der Unterbau saniert und der Straßenquerschnitt so belassen. Sinn des Grundsanierungsprogramms sei es, die Planungskosten zu minimieren und durch die Ausschreibung durch Lose einen gewissen Rabatteffekt zu erzeugen. Den Anliegern

würden dadurch geringere Kosten bezüglich der Straßenausbaubeiträge entstehen. Sollten jetzt Straßen aus dem Programm genommen werden und in einigen Jahren dann doch saniert werden müssen, könne man davon ausgehen, dass die Kosten sehr viel höher seien, weil es sich dann um eine Einzelmaßnahme handele und die Straße komplett neu geplant werde. In der ersten Tranche des Programms könne nicht genau vorhergesagt werden, wie hoch die Kosten sein werden. Ab der zweiten Tranche könne man auf die Erfahrungswerte aus der ersten Tranche zurückgreifen. Man könne von der Verwaltung nicht verlangen, dass ungefähre Kosten benannt werden. Das würde dazu führen, dass sie auf die Zahlen festgenagelt werden würde. Es sei Vorsicht bei Äußerungen geboten, bevor sie nicht belegbar seien. Dem Trampplatz solle durch den Umbau eine Infrastruktur gegeben werden, die die Durchführung der verschiedenen Feste für die gesamte städtische Bevölkerung ermöglicht. Die Stadt erhalte dadurch einen attraktiven Veranstaltungsplatz.

**Ratsherr Dette** meinte, dass dann eine Bürgerbeteiligung erwünscht sei, wenn der gesamte Straßenquerschnitt neu geplant werden solle. Die Straße würde dann in das andere Programm verschoben. Man müsse dann aber mit der Konsequenz leben, dass die Sanierung teurer werde.

**Ratsherr Blaschzyk** gab zu Bedenken, dass nicht alle Hauseigentümer die Möglichkeit haben, Rücklagen zu bilden. Die Häuser seien in vielen Fällen zusammengespart oder kreditfinanziert und somit knapp berechnet. In der Kommunalverfassung stehe, dass eine Kommune die Daseinsvorsorge erfüllen müsse und dafür Steuern einnehmen dürfe. In Hannover werden Steuern in besonderem Maße erhoben. Die Stadt müsse daher ihrer Verpflichtung auch nachkommen und die Einnahmen dafür nutzen. Es stehe der Verdacht im Raum, dass viele Straßen im Programm aufgenommen worden seien, weil sie viele Jahre vernachlässigt worden seien. Die Frage, die man sich stellen müsse, sei, ob eine Grundsanie rung nötig gewesen wäre, wenn die Straße rechtzeitig ins Deckenprogramm gekommen wäre. Er hielt das Grundsanie rungsprogramm für einen Schnellschuss des Oberbürgermeisters, der ein Wahlversprechen einlösen wolle. Er stellte klar, dass man bezüglich der Radwege Prioritäten setze. Zunächst müsse das vorhandene Radwegenetz saniert werden und dann könne man über die Planungen für Fahrradschnellwege nachdenken.

**Ratsherr Hermann** wies drauf hin, dass nach einer Entscheidung des Bundesfinanzhofs Vermieter die Straßenausbaubeiträge als Werbungskosten absetzen können. Das sei auch in dem Fall möglich, wenn sich der Wert eines Grundstücks aufgrund der Straßensanie rung erhöhe.

**Ratsherr Dette** stellte zum Antrag A 06 klar, dass ein KW-Vermerk nicht bedeute, dass die Stelle wegfalle, sondern solange Kosten entstehen, wie der Mitarbeiter die Stelle inne habe. Es entstünde zunächst keine Einsparung. Er fragte, ob man die Arbeit des Mitarbeiters diskreditieren wolle.

**Ratsherr Blaschzyk** antwortete, dass man glaube, dass die geschätzte Arbeitskraft des Mitarbeiters, der die Stelle des Fahrradbeauftragten ausfülle, an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden könne.

**Ratsherr Hermann** wollte zu Antrag B 10 wissen, wie die Finanzierung der Maßnahmen erfolgen solle.

**Ratsherr Blaschzyk** sagte, dass das Stadtplatzprogramm seit vielen Jahren bestehe. Die Mittel schiebe man vor sich her und sollte sie zunächst aufbrauchen, bevor neue Mittel eingestellt werden.

**Ratsherr Hermann** wies zu Antrag B 12 darauf hin, dass man sich bewusst machen müsse, dass hier Straßenausbaubeiträge geltend gemacht werden würden.

**Ratsherr Dette** wollte zu Antrag B 14 wissen, wie die Berechnung des Minderungsbetrages erfolgt sei.

**Ratsherr Hillbrecht** antwortete, dass in der Ursprungsdrucksache von einer jährlichen Unterdeckung von 4,75 Mio € ausgegangen worden sei. Das Sonderprogramm sei auf fünf Jahre ausgelegt. Verteile man den von seiner Fraktion angesetzten Betrag auf fünf Jahre, komme man in etwa auf den Betrag der jährlichen Unterdeckung. Man wolle erreichen, dass das Programm so ausgestaltet werde, dass kein Fehlbetrag entstehe.

**Stadtbaurat Bodemann** wies darauf hin, dass man den Investitionsbedarf, der bereits aufgelaufen sei, nachholen müsse. Bei einer Reduzierung der bereitgestellten Mittel, könne eine Nachholung nicht erfolgen.

**Ratsherr Hillbrecht** antwortete, dass sich dadurch die Ist-Situation verbessern würde, weil genug Geld da wäre. Die aktuelle stadtpolitische Diskussion zeige an, dass erheblicher Frage- und Klärungsbedarf bestehe. Mit den reduzierten Mitteln könnte man zunächst die dringend notwendigen Maßnahmen durchführen.

**Ratsherr Hermann** gab zu Bedenken, dass die Kürzung sich nicht nur auf das aktuelle Jahr beziehen würde, sondern dann ebenfalls für die kommenden Jahre Auswirkungen hätte.

**Ratsherr Hillbrecht** erläuterte, dass es um eine Halbierung des Sammelansatzes ginge.

## **C Anträge und Empfehlungen der Stadtbezirksräte**

**Zur Kenntnis genommen**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2040/2013 mit 3 Anlagen in Verbindung mit den beschlossenen Änderungsanträgen mit 7 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.**

### **4. Bericht der Verwaltung**

#### **- Schließung des Fußgängertunnels am Trammplatz**

**Stadtbaurat Bodemann** berichtete, dass heute mit den Arbeiten an der Schließung des Fußgängertunnels begonnen werde. Nach Abschluss der Arbeiten werde es eine Unterbrechung geben, um die verschiedenen Festivitäten auf dem Trammplatz zu ermöglichen. Die Bauarbeiten werden nach der letzten Veranstaltung im Juni weiter durchgeführt. Der Fußgängerüberweg werde mit einer Ampel gesichert sein. Die Ampelschaltung werde koordiniert mit den Abläufen der Kreuzung Friedrichswall/Culemannstraße und Friedrichswall/Osterstraße. Es werde einen koordinierten Verkehrsablauf geben. Diese Maßnahme werde vorgezogen, um die Arbeiten auf dem Trammplatz bis zum Ende des Jahres umsetzen zu können.

**Ratsherr Engelke** fragte, ob die Ampel vor der Zufahrt zum Bauamt oder dahinter aus Richtung Aegi kommend errichtet werde. Er wollte außerdem wissen, ob die vorhandenen Skulpturen fachgerecht eingelagert werden.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass die Fußgängerfurt aus Richtung Aegi hinter den U-Turn auf dem Friedrichswall errichtet werde. Die Mahnmaile werden fach- und sachgerecht gesichert, damit sie keinen Schaden nehmen.

**Ratsherr Wruck** wollte wissen, ob der Tunnel einfach nur verfüllt werde oder ob der Boden und die Wände entfernt werden.

**Stadtbaurat Bodemann** sagte, dass der Tunnel zu beiden Seiten abgemauert werde. Es werde keine Verfüllung geben.

**Ratsherr Hillbrecht** fragte, ab wann der Tunnel nicht mehr passierbar sei und die Ampel zur Verfügung stehe.

**Stadtbaurat Bodemann** erklärte, dass die Herstellung des Querungspunktes Voraussetzung für die Schließung des Tunnels sei.

**Ratsherr Hermann** fragte, ob der Standort der endgültigen Querung eine anderer sein werde, als die Behelfsquerung. Er ging davon aus, dass die endgültige Lage der Fußgängerampel direkt gegenüber des Rathauses sein werde.

**Stadtbaurat Bodemann** erläuterte, dass die endgültige Querung axial zum Hauptportal des Rathauses liegen werde.

**Ratsherr Hermann** sagte, dass der Zugang zur Tiefgarage bei Schließung des Tunnels erhalten bleibe. Er wollte wissen, ob es Überlegungen gäbe, wie verhindert werden könne, dass der Zugang zur Tiefgarage eine Pinkelecke werde.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass der Zugang als Notausgang für die Tiefgarage erhalten bleiben müsse. Man sei sich der Gefährdungslage der Ecke bewusst und stelle Überlegungen an, wie man dem begegnen könne.

**Ratsherr Hermann** fragte, ob zusätzliches Licht angebracht werden könne.

**Stadtbaurat Bodemann** sagte, dass das nicht ausgeschlossen sei.

## 5. Anfragen und Mitteilungen

**Ratsherr Engelke** berichtete, dass morgen in der Presse zu lesen sein werde, dass der Verkauf des Geländes der Freiherr-von-Fritsch-Kaserne schon weit vorangeschritten sein soll. Er fragte, ob die Stadt nähere Erkenntnisse habe.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass man wisse, dass Verkaufsgespräche liefen und er hoffe, dass es zu einem zügigen Abschluss komme. Das Gelände werde für die Wohnbauflächenentwicklung benötigt. Die weitere Entwicklung müsse abgewartet werden.

**Ratsherr Förste** verwies auf die Diskussion der vergangenen Tage bezüglich der Einziehung von Gebühren für die Unterbringung im Obdach bei obdachlosen Roma-Familien. Er fragte, ob es möglich sei, dass hier eine neue Regelung getroffen werde.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass sich der Rat vor zwei Jahren intensiv mit der Gebührenfrage beschäftigt und die Einziehung einer Gebühr beschlossen habe. Als

Verwaltung sei man an die Beschlüsse des Rates gebunden. Es werde aber niemand aufgrund einer Zahlungsunfähigkeit abgewiesen. Man sei verpflichtet, in den Fällen, in denen aus verschiedensten Gründen die Gebühr zunächst nicht entrichtet werden könne, das Zahlen der Gebühr nachzuhalten. Aufgrund verschiedenster Lebensumstände seien einige Personen auch abschließend nicht in der Lage die Kosten zu tragen. In diesen Fällen gehe die Stadt nicht mit weiteren Rechtsmitteln oder anderen Instrumenten vor, um das Geld einzutreiben.

**Ratsherr Engelke** wollte wissen, ob es so gemeint sei, dass man in Fällen, in denen man davon ausgehe, dass kein Geld vorhanden sei, keine Gebühr eingetrieben werde.

**Stadtbaurat Bodemann** teilte mit, dass grundsätzlich alle Untergebrachten die Gebühr entrichten müssen. Es gäbe keine Ausnahmetatbestände. Befinde sich jemand in einer Notlage, habe aber kein Geld, werde diese Person nicht abgewiesen, sondern untergebracht. Es werde aber der Zahlungsnotwendigkeit aufgrund der Gebührenordnung nachgegangen. Die Frage sei, wie langfristig und nachhaltig man die Einziehung verfolge. Viele dieser Menschen seien aufgrund ihrer Lebensumstände nicht in der Lage die Gebühr irgendwann mal zu entrichten. In 25 bis 30 % aller Fälle werde auf die Einziehung der Gebühr verzichtet. Er betonte, dass die Gebührenordnung für alle Menschen gelte, die im Obdach untergebracht seien. Auf Flüchtlinge sei die Gebührenordnung aufgrund des anderen Status nicht anwendbar.

## II. NICHTÖFFENTLICHER TEIL

**Ratsherr Küßner** schloss die Sitzung um 17:55 Uhr.

Bodemann  
Stadtbaurat

Stricks  
Schriftführerin