Landeshauptstadt Hannover - 18.60 - Datum 29.02.2012

PROTOKOLL

4. Sitzung der Ratsversammlung am Donnerstag, 26. Januar 2012, Rathaus, Ratssaal

Beginn	15.00 Uhr
Ende	17.16 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

Bürgermeister Strauch	(SPD)
Bürgermeisterin Kramarek	(Bündnis 90/Die Grünen)
Bürgermeister Scholz	(CDU)
Ratsfrau Arikoglu	(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Ratsfrau Barnert	(SPD)
(Ratsfrau Barth)	(CDU)
Ratsherr Bindert	(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Ratsherr Blaschzyk	(CDU)
Ratsherr Böning	(DIE HANNOVERANER)
Ratsherr Borchers	(SPD)
Ratsherr Breves	(SPD)
Ratsfrau Bruns	(FDP)
Ratsfrau de Buhr	(SPD)
Ratsherr Dette	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Drenske	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Emmelmann	(CDU)
Ratsherr Engelke	(FDP)
(Ratsherr Fischer)	(CDU)
Ratsfrau Fischer	(SPD)
Beigeordneter Förste	(DIE LINKE.)
Ratsherr Hanske	(SPD)
Ratsherr Hellmann	(CDU)
Ratsherr Hermann	(SPD)
Ratsherr Hillbrecht	(PIRATEN)
Ratsfrau Hindersmann	(SPD)
Ratsherr Hofmann	(SPD)
Ratsfrau Jeschke	(CDU)
Ratsherr Dr. Junghänel	(PIRATEN)
Beigeordnete Kastning	(SPD)
Ratsherr Kelich	(SPD)
Ratsfrau Keller	(SPD)
Ratsherr Kiaman	(CDU)
Ratsherr Kirci	(SPD)
Ratsherr Klapproth	(CDU)
Ratsfrau Klebe-Politze	(SPD)
Beigeordneter Klie	(SPD)

Ratsfrau Klingenburg-Pülm	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Kluck	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsfrau Dr. Koch	(SPD)
Ratsherr Küßner	(CDU)
Ratsfrau Langensiepen	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Lorenz	(CDU)
Ratsfrau Markowis	(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Ratsfrau Dr. Matz	(CDU)
Ratsherr Mineur	(SPD)
Ratsherr Neudahm	
Ratsfrau Nolte-Vogt	(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Ratsfrau Nowak	(DIE LINKE.)
Ratsherr Onay	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Oppelt	(CDU)
Ratsfrau Pluskota	(SPD)
(Ratsfrau Pohler-Franke)	(SPD)
Ratsherr Pohl	(CDU)
Ratsfrau Pollok-Jabbi	(DIE LINKE.)
Ratsfrau Ranke-Heck	(SPD)
Ratsherr Römer	(SPD)
Beigeordneter Schlieckau	(Bündnis 90/Die Grünen)
Beigeordneter Seidel	(CDU)
Beigeordnete Seitz	(CDU)
Ratsfrau Wagemann	(Bündnis 90/Die Grünen)
(Ratsfrau Wallat)	(SPD)
Oberbürgermeister Weil	
Ratsfrau Westphely	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Wruck	(DIE HANNOVERANER)
Beigeordnete Zaman	(SPD)

Verwaltung:
Erster Stadtrat Mönninghoff
Stadtrat Walter
Stadtkämmerer Dr. Hansmann
Stadträtin Drevermann
Stadtbaurat Bodemann

Tagesordnung:

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und Beschlussfähigkeit sowie Feststellung der Tagesordnung

2. Genehmigung der Protokolle über die Sitzungen am 03. November 2011 und 17. November 2011.

3. A N F R A G E N

3.1. der CDU-Fraktion zu Zahlen zur Umweltzone
(Drucks. Nr. 2382/2011)

3.2. der Fraktion PIRATEN zum bargeldlosen Fahrscheinverkauf in üstra-Bussen
(Drucks. Nr. 0005/2012)

3.3. der FDP-Fraktion zur Neuauflage des Programms "Energetische Stadtsanierung" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(Drucks. Nr. 0006/2012)

3.4. der Fraktion DIE HANNOVERANER zur möglichen Wiedererrichtung des alten Scherenschleiferhauses am Leineufer
(Drucks. Nr. 0092/2012)

3.5. der CDU-Ratsfraktion zu Oberschulen in Hannover
(Drucks. Nr. 0137/2012)

3.6. der FDP-Fraktion zur Unterstützung und Beratung von Elterninitiativen zur Kindertagesbetreuung
(Drucks. Nr. 0140/2012)

3.7. von Ratsherrn Neudahm zur möglichen Einsicht des E-mail Verkehrs der Ratsmitglieder durch die Verwaltung
(Drucks. Nr. 0136/2012)

4. Anträge zu Neu- und Umbesetzungen in verschiedenen Gremien

4.1. Umbesetzung in der Kommission Sanierung Limmer
(Drucks. Nr. 0176/2012)

4.2. Besetzung im Gleichstellungsausschuss
(Drucks. Nr. 0202/2012)

5. Antrag zur Änderung des Anhanges zur Hauptsatzung der Landeshauptstadt Hannover und zur Änderung der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Hannover
(Drucks. Nr. 2348/2011 mit 3 Anlagen)

6. Antrag zur 10. Änderung der Satzung der Zusatzversorgungskasse der Stadt Hannover
(Drucks. Nr. 1964/2011 mit 2 Anlagen)

7. Antrag zum Bebauungsplan Nr. 1758 - Erweiterung Sprengel Museum

Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB Auslagebeschluss
(Drucks. Nr. 2081/2011 mit 3 Anlagen)

7.1. Änderungsantrag der CDU-Ratsfraktion zu Drucks. Nr. 2081/2011
(Bebauungsplan Nr. 1758 - Erweiterung Sprengel Museum: Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB, Auslagebeschluss
(Drucks. Nr. 0139/2012)

8. Antrag zur Veränderungssperre Nr. 92 für den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplans Nr. 1287 - Elisabethstraße -
(Drucks. Nr. 2183/2011 mit 3 Anlagen)

9. Antrag auf Entlastung für das Haushaltsjahr 2010
(Drucks. Nr. 1502/2011 mit 3 Anlagen)

10. Antrag zum Antrag der CDU-Fraktion zu einer Resolution: Mietobergrenzen in der Landeshauptstadt Hannover
(Drucks. Nr. 1351/2011)

11. A N T R Ä G E

11.1. der FDP-Fraktion zur Beurteilung des Zustands von Hannovers Straßen und systematische Planung von Straßensanierungsvorhaben in Hannover
(Drucks. Nr. 0011/2012)

11.2. der Fraktion DIE HANNOVERANER

11.2.1. zur Vervollständigung der Kilometrierung des Rundkurses um den Maschsee
(Drucks. Nr. 0117/2012)

11.2.2. zur Prüfung einer Alternative zu der von der Verwaltung geplanten Einrichtung von Radwegen auf der Podbielskistraße: Schaffung eines Zweirichtungsradwegs auf der Walderseestraße
(Drucks. Nr. 0135/2012)

11.3. Antrag der CDU-Ratsfraktion zu einer Parkpalette auf dem Parkplatz des NDR am Rudolf-von-Bennigsen-Ufer
(Drucks. Nr. 0138/2012)

14. Antrag der CDU-Fraktion auf Akteneinsicht zum Bebauungsplan 1585 (Grundstück Vahrenwalder Straße 260)
(Drucks. Nr. 0254/2012)

12. Antrag der Fraktion DIE HANNOVERANER: Aktuellen Stunde in der Ratsversammlung 26.01.2012 "Reizthemen Cityring, Podbi und mehr: Was tut Hannover eigentlich für die Autofahrer?"
(Drucks. Nr. 0010/2012)

13. Antrag zur Änderung der Zuordnung von Kosten nach Umstellung auf NKR
(Drucks. Nr. 2200/2011)

TOP 1.
Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und Beschlussfähigkeit sowie Feststellung der Tagesordnung

Ratsvorsitzender Strauch (SPD) eröffnete die Ratsversammlung stellte die ordnungsgemäße und fristgerechte Versendung der Einladungen sowie die Beschlussfähigkeit des Rates fest, verwies darauf, dass das H1 Fernsehen beabsichtige von der heutigen Sitzung Bild- und Tonaufnahmen anfertigen zu wollen, wenn der Rat dagegen keine Bedenken erhebe.
Weiter verwies er auf die zur heutigen Sitzung nachgereichten Beratungsunterlagen.
Ratsvorsitzender Strauch erörterte, dass unter Tagesordnungspunkt 12., auf Antrag der Fraktion DIE HANNOVERANER, eine Aktuelle Stunde zum Thema „Reizthemen Cityring, Podbi und mehr - Was tut Hannover eigentlich für die Autofahrer?" mit der Drucksachen Nr. 0010/2012 durchgeführt werde. Weiter bemerkte Ratsvorsitzender Strauch, dass nach seiner vorsichtigen Schätzung die Tagesordnung bereits vor 17:00 Uhr abgearbeitet sein könne und setzte die Zustimmung der Ratsmitglieder voraus, dass mit der Aktuellen Stunde direkt nach der Bearbeitung der Tagesordnung, demnach vor 17:00 Uhr, begonnen werden könne. Oberbürgermeister Weil habe den Fraktionen und dem Einzelvertreter mit Schreiben vom 16. Januar 2012 den Verlauf der Aktuellen Stunde mitgeteilt. Weiter führte Ratsvorsitzender Strauch aus, dass neben der antragstellenden Fraktion DIE HANNOVERANER ebenso die Fraktionen von PIRATEN und FDP jeweils zwei Ratsmitglieder stellten. Die Fraktionen von FDP und PIRATEN hätten sich darauf geeinigt, dass am heutigen Tage die PIRATEN-Fraktion vor der FDP-Fraktion spräche. Dieses Verfahren habe der Verwaltungsausschuss in seiner heutigen Sitzung zur Kenntnis genommen und dies dem Rat so empfohlen. Nach Beendigung der Aktuellen Stunde werde die Bearbeitung der Tagesordnungspunkte fortgesetzt.

Der Rat beschloss einstimmig, den Punkt 13 der Tagesordnung im nicht öffentlichen Teil der Sitzung zu behandeln und erhob gegen die Tagesordnung im Übrigen keine Bedenken.

TOP 2.
Genehmigung der Protokolle über die Sitzungen am 03. November 2011 und 17. November 2011

Einstimmig genehmigte der Rat die Protokolle über seine Sitzungen vom 03. und 17. November 2011 in der jeweils vorliegenden Fassung.

TOP 3.
A N F R A G E N

TOP 3.1.
der CDU-Fraktion zu Zahlen zur Umweltzone
(Drucks. Nr. 2382/2011)

Zum 1. Januar 2008 wurde in Hannover die Umweltzone eingeführt. Seit dem 1. Januar 2010 dürfen nur noch Autos mit grüner Plakette oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung die Umweltzone befahren. Durch den Zeitablauf, vor allem aber die „Abwrackprämie“ für umweltschädliche Altfahrzeuge hat sich die Zahl der betroffenen Fahrzeuge erheblich reduziert.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie viele Kfz sind in Hannover überhaupt noch zugelassen, denen weder eine grüne Plakette noch eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann (bitte nach Stadt und Region getrennte Auflistung)?

2. Wie viele Verstöße gegen die Umweltzonenregelung wurden in den letzten Jahren festgestellt, und wie viele davon geahndet (bitte nach Stadt und Region getrennte Auflistung für die Jahre 2008 bis 2011)?

3. Hält die Verwaltung vor dem Hintergrund der ermittelten Zahlen den Aufwand für die Aufrechterhaltung der Umweltzone noch für gerechtfertigt?

Frage 1:
Wie viele Kfz sind in Hannover überhaupt noch zugelassen, denen weder eine grüne Plakette noch eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann (bitte nach Stadt und Region getrennte Auflistung)?

Der Verwaltung liegen keine aktuellen Zahlen aus dem Jahr 2012 hierzu vor. Nach der letzten Mitteilung des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) waren am 01. Januar 2011 in der Region Hannover insgesamt 548.800 Pkw und Nutzfahrzeuge zugelassen. Davon fielen 65.200 Fahrzeuge nicht in die Schadstoffgruppe 4 (grün), was einem Prozentanteil von rd. 12 Prozent entspricht. Von den 65.200 Fahrzeugen ohne grüne Plakette waren 23.200 aus dem Stadtgebiet der LHH. Für 2012 wurden rund 4.200 Dauerausnahmen erteilt. Daneben wurden und werden Kurzzeitausnahmen z. B. für auswärtige Handwerker bei einzelnen Baustellen, Arztbesuche oder Touristen erteilt.

Frage 2:
Wie viele Verstöße gegen die Umweltzonenregelung wurden in den letzten Jahren festgestellt, und wie viele davon geahndet (bitte nach Stadt und Region getrennte Auflistung für die Jahre 2008 bis 2011)?

Statistische Auswertungen, ob die Fahrzeuge mit Verstößen gegen die Umweltzonenregelung aus der LHH, dem Umland oder aus anderen Gebieten gekommen sind, liegen nicht vor. Bei Start der Umweltzone in 2008 wurden von der Polizei rund 200 Anzeigen erstellt. Anfang 2009 wurde der Bußgeldkatalog überarbeitet, so dass auch die Kontrolle der Verstöße gegen die Plakettenpflicht durch den städtischen Verkehrsaußendienst im ruhenden Verkehr möglich wurde. Nachfolgend wurden in 2009 ca. 18.500 Anzeigen, in 2010 rd. 19.500 und in 2011 ca. 19.870 Anzeigen erstattet.

Frage 3:
Hält die Verwaltung vor dem Hintergrund der ermittelten Zahlen den Aufwand für die Aufrechterhaltung der Umweltzone noch für gerechtfertigt?

Die Umweltzone aufrechtzuerhalten ist weiterhin erforderlich: Der Jahresmittelwert des Schadstoffs Stickstoffdioxid ist an der Messstation Göttinger Straße im Jahr 2011 auf 44 µg/m³ (Mikrogramm pro Kubikmeter) gesunken und liegt somit noch über dem zulässigen Grenzwert von 40 µg/m³. Durch eine Verlegung des Containerstandortes ist der aktuelle Wert jedoch nicht völlig mit den Vorjahren vergleichbar.

Zusätzlich zum Messcontainer in der Göttinger Straße führt das Gewerbeaufsichtsamt zurzeit umfangreichere Messungen mit Passivsammlern an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet durch. Eine Auswertung wird im 2. Quartal 2012 vorliegen. Nach dem derzeitigen Wissensstand des Gewerbeaufsichtsamtes liegen die Stickstoffdioxidwerte an

mehreren Stellen im Stadtgebiet weiterhin erheblich über dem EU-Grenzwert von 40 µg/m³, der seit dem 1.1.2010 eingehalten werden muss.

Das Land Niedersachsen hat den erforderlichen Antrag zur Fristverlängerung zur Einhaltung der NO_2-Grenzwerte bei der EU unter Einbeziehung der Maßnahme Umweltzone gestellt. Diesem Antrag muss die EU noch zustimmen. Eine Aufhebung der Umweltzone zum jetzigen Zeitpunkt würde bedeuten, dass eine wichtige Maßnahme des Hannoverschen Luftqualitätsplans außer Kraft gesetzt würde und damit nicht mehr alle verhältnismäßigen Anstrengungen unternommen werden, den EU-Grenzwert einzuhalten. Damit wäre die Zustimmung der EU zur Fristverlängerung gefährdet.

TOP 3.2.
der Fraktion PIRATEN zum bargeldlosen Fahrscheinverkauf in üstra-Bussen (Drucks. Nr. 0005/2012)

In einer Pressemitteilung vom 19.12.2011 hat die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG erklärt, die Zahlungsmöglichkeit mit Geldkarte in ihren Bussen zum 1. Januar 2012 abzuschaffen. Dieser Schritt wird mit rückläufigen Verkaufszahlen und der dadurch bedingten Unrentabilität des Systems begründet. Damit entfällt in Hannover die Möglichkeit, in Bussen mittels Geldkarten-Zahlung rabattierte Tickets zu erwerben.

Es ist bekannt, dass der Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs im Aufgabenbereich der Region Hannover liegt. Laut Beteiligungsbericht 2011 der Verwaltung vom August hält die Stadt Hannover jedoch die Mehrheit der Anteile an der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), die wiederum mit 98,38% der Aktien, Hauptaktionär der üstra AG ist.

Vor diesem Hintergrund und angesichts der Tatsache, dass die üstra-Busse in der Stadt Hannover im Einsatz sind, fragt die PIRATEN-Fraktion:

1. Wie haben sich Art und Höhe der Investitions- und Betriebskosten für die Geldkarten-Zahlung in den üstra-Bussen in Relation zu wievielen Fahrkartenverkäufen und welchen entsprechenden Einnahmen entwickelt?

2. Welche Erkenntnisse gibt es bzgl. Technik- und/oder Anwendungs-problemen in üstra-Bussen beim Bezahlen mit dem Geldkarten-System, das laut Verband Deutscher Verkehrunternehmen e.V., in dem die üstra Mitglied ist, eine Standardanwendung darstellt?

3. Wie beurteilt die Stadt Hannover die Abschaffung der Geldkarte in üstra-Bussen, bevor eine alternative Möglichkeit zu einer bargeldlosen Zahlung geschaffen worden ist?

Die Verwaltung hat die Anfrage zuständigkeitshalber an die üstra weitergeleitet. Auf Grundlage der Stellungnahme der üstra werden die Fragen wie folgt beantwortet:

Frage 1:
Wie haben sich Art und Höhe der Investitions- und Betriebskosten für die Geldkarten-Zahlung in den üstra-Bussen in Relation zu wie vielen Fahrkartenverkäufen und welchen entsprechenden Einnahmen entwickelt?

Die Zahlungsmöglichkeit mit Geldkarte ist eine Funktion der Fahrausweisdrucker in den Bussen. Sie wird ermöglicht durch eine sogenannte „Händlerkarte“, ein Sicherheitsmodul, das die Gültigkeit und Sicherheit der Zahlung prüft und überwacht. Dieses Sicherheitsmodul

muss regelmäßig aktualisiert werden. Für das Jahr 2012 hätte die üstra 258 Händlerkarten beschaffen und einbauen müssen. Damit wäre ein Aufwand von etwa 23.700 Euro verbunden. Der jährliche Abrechnungs- und Wartungsaufwand liegt bei ca. 5.600 Euro. Anders als an den Automaten an Stadtbahnhaltestellen nutzen nur wenige Kunden die Geldkarte zur Zahlung im Bus. Genau verfolgen lässt sich der Absatz der Einzeltickets, da diese bei Geldkartennutzung leicht rabattiert ausgegeben wurden.

Die gesamten Verkaufszahlen im allen Bussen der üstra von Januar bis November lagen
2009 bei 3.800 EinzelTickets und einem Umsatz von ca. 7.600 €,
2010 bei 3.000 EinzelTickets und einem Umsatz von ca. 6.200 €,
2011 bei 2.200 EinzelTickets und einem Umsatz von ca. 4.500 €.

Aus dem rückläufigen Trend bei den Einzeltickets im Geldkartenkauf wird deutlich, dass der Umsatz 2011 nicht einmal mehr den Wert der Kosten für Abrechnung und Wartung erreicht. Ein Einbau neuer Händlerkarten würde nach Aussage der üstra jeglicher wirtschaftlicher Vernunft widersprechen.

Frage 2:
Welche Erkenntnisse gibt es bzgl. Technik- und/oder Anwendungs-Problemen in Bussen beim Bezahlen mit dem Geldkarten-System, das laut Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., in dem die üstra Mitglied ist, eine Standardanwendung darstellt?

Die Zahlungsmöglichkeit mit Geldkarte in Fahrzeugen stellt keine Standard-Anwendung in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs dar. Bei einigen Verkehrsbetrieben wird zwar die Geldkarte an Automaten akzeptiert, ein solches Angebot im Bus ist jedoch eine Ausnahme. Hierfür sind nicht technische oder Anwendungsprobleme verantwortlich, sondern die geringe Nachfrage von Geldkarten-Besitzern unter den Kunden.

Frage 3:
Wie beurteilt die Stadt Hannover die Abschaffung der Geldkarte in üstra-Bussen, bevor eine alternative Möglichkeit zu einer bargeldlosen Zahlung geschaffen worden ist?

Die Verwaltung der Stadt wie auch die üstra müssen feststellen, dass sich die Geldkarte bei den Verbrauchern nicht durchgesetzt hat. Ein anderes System einer elektronischen Geldbörse hat sich bundesweit bisher nicht etabliert. Aus Sicht der Verwaltung kann der üstra daher nicht zugemutet werden, einen bargeldlosen Fahrscheinverkauf zu betreiben, bei dem der finanzielle Aufwand in keinem Verhältnis zu den damit erzielten Einnahmen steht. Allerdings gibt es auf dem Gebiet alternativer Bezahlmöglichkeiten verschiedene Modellprojekte. Erwähnt sei als neustes Projekt die Funkgeldkarte, deren Test in diesem Frühjahr beginnt. Es bleibt abzuwarten, welches System sich langfristig etablieren wird.

Ratsfrau Dr. Koch (SPD) fragte, in welcher Form die üstra damit geworben habe, dass man in den Bussen mit einer Geldkarte bezahlen könne.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass davon auszugehen sei, dass die üstra zu Beginn des Systems Pressearbeit geleistet habe, da man die Aufgabe des Bezahlkartenmodus aus Gründen der Rentabilität öffentlich publiziert habe.

Ratsherr Hillbrecht (PIRATEN) fragte, ob der Verwaltung eventuelle Schwierigkeiten von Beginn an des Systems und mögliche technische Evaluationen bekannt seien, ob es vor dem Hintergrund der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs nicht besser gewesen wäre das System aufrecht zu erhalten, bis ein neues Kartensystem entwickelt worden wäre und

ob der Verwaltung bekannt sei, dass im Rahmen des Forschungsprojektes ÖPNV-Kernapplikation aus dem Juni 2005 die Bezahlform einer elektronischen Geldbörse wie einer Geldkarte als Standartanwendung bezeichnet worden sei.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass nicht technische Schwierigkeiten evaluiert werden mussten, sondern allein die mangelnde Kundenakzeptanz dazu geführt habe das System aufzugeben. Zudem erläuterte Stadtbaurat Bodemann, dass man aufgrund von Aufwand und Ertrag keine derzeit laufenden Pilotprojekte habe abwarten wollen und in seiner jetzigen Form eingestellt habe. Es sei jedoch nicht auszuschließen, dass neue, kundenfreundlichere Systeme zur Anwendung kommen könnten. Abschließend merkte Stadtbaurat Bodemann an, dass im Jahr 2005 – vor sieben Jahren, eine zu optimistische Einschätzung vorgenommen worden sei, die in seiner Entwicklung bis zum heutigen Tage nicht erfüllt werden konnte.

TOP 3.3.
der FDP-Fraktion zur Neuauflage des Programms "Energetische Stadtsanierung" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(Drucks. Nr. 0006/2012)

Mit der Neuauflage des Förderprogramms „Energetische Stadtsanierungen“ unterstützt die Bundesregierung die Kommunen in ihren Bemühungen um mehr Energieeffizienz und Energieeinsparung in der Stadtentwicklung. Durch dieses Programm sollen die Weichen für eine energieeffiziente und CO2- arme Zukunft der Kommunen gestellt werden.
Diese Förderung können nicht nur Wohnungsgesellschaften, Privateigner und Stadtwerke, sondern auch die Kommunen selbst beantragen.
Nicht nur aufgrund von ökologischen Erwägungen, sondern auch wegen der schwierigen Haushaltslage ist es ein zentrales Interesse der Stadt Hannover eine möglichst energieeffiziente und energiesparende Stadtentwicklung voranzutreiben.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Ist der Verwaltung diese Neuauflage des Förderprogramms des Bundes bekannt?

2. Wenn ja, gibt es in diesem Zusammenhang bereits Planungen? Wenn dies nicht der Fall ist, werden entsprechende Anträge entwickelt?

3. Welche Projekte würden für eine solche Förderung in Hannover in Frage kommen?

Frage 1:
Ist der Verwaltung die Neuauflage des Förderprogramms des Bundes bekannt?

Ja.

Frage 2:
Wenn ja, gibt es in diesem Zusammenhang bereits Planungen? Wenn dies nicht der Fall ist, werden entsprechende Anträge entwickelt?

Ja. Für die Pilotprojektphase Ende 2011 hat sich die Verwaltung mit einem Projekt im Sanierungsgebiet Stöcken beworben. Das Projekt soll mit einem Gutachten die Möglichkeiten der Kooperation verschiedener Wohnungsbauträger und Eigentümer bei einer umweltfreundlichen Energieversorgung und der Steigerung der Energieeffizienz herausarbeiten. Projektpartner ist die GBH; Gespräche mit anderen Wohngebäudeeigentümern im Projektgebiet hat es bereits gegeben.

Frage 3:
Welche Projekte würden für eine solche Förderung in Hannover in Frage kommen?

Gefördert werden quartiersbezogene Konzepte zur Steigerung der Energieeffizienz der Gebäude und der Infrastruktur, insbesondere zur Wärmeversorgung. In einer zweiten Stufe ist dann die Umsetzung geplant mit Hilfe eines beauftragten „Sanierungsmanagers“. Die Aufgabe des Sanierungsmanagers ist es, Eigentümer und andere Akteure im Gebiet von der Sinnfälligkeit der Energiesparmaßnahmen zu überzeugen und bei deren Planung und der Inanspruchnahme von Fördermitteln in Form von KfW-Krediten zu beraten.

In Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren im Bereich der Energieeffizienz (Klimaleitstelle, proKlima, Stadtbezirksplanung) wird derzeit die Eignung weiterer Gebiete geprüft. Generelle Kriterien für die Gebietsauswahl sind z.B. der erkennbare Bedarf an energiesparender Modernisierung im Bestand, eine eher kleinteilige Eigentümerstruktur, die der Unterstützung und Koordinierung bedarf und die Einschätzung der Chancen, entsprechende Maßnahmen in einem Gebiet umzusetzen.

Es ist naheliegend, Sanierungsgebiete zum Gegenstand eines Antrags zu machen, da in dem Programm von Bund und KfW keine Investitionsmittel zur Verfügung gestellt werden. Hier könnten ggf. Städtebauförderungsmittel eingesetzt werden, um unrentierliche Kosten abzufangen. Auch die erprobte Zusammenarbeit mit örtlichen Akteuren und Hauseigentümern kann zu guten Erfolgen führen.

TOP 3.4.
der Fraktion DIE HANNOVERANER zur möglichen Wiedererrichtung des alten Scherenschleiferhauses am Leineufer
(Drucks. Nr. 0092/2012)

Der Verein für hannoversche Stadtbaukultur hat der Stadt angeboten, auf eigene Kosten das im Krieg zerstörte alte Scherenschleiferhaus originalgetreu wieder aufzubauen.

Die Stadtverwaltung lehnt dieses in der Bürgerschaft entstandene Projekt laut Meldung der HAZ vom 04.01.2012 mit dem Hinweis auf den Denkmalschutz ab.

Wir fragen die Verwaltung:

1. An welcher Stelle des Leineufers soll nach dem Willen des Vereins das alte Scherenschleiferhaus wiedererstehen?

2. Welches sind die genauen Gründe für die Ablehnung des von Bürgern der Stadt geplanten Wiederaufbaus dieses alten Fachwerkhauses, wo doch der Verein für Stadtbaukultur der Stadt sogar das Grundstück abkaufen bzw. von ihr pachten will und somit Geld in die Stadtkasse fließen würde?

3. Hält die hannoversche Verwaltung angesichts des wahrlich nicht üppigen bauhistorischen Erbes der Stadt ein originalgetreu wiederaufgebautes Baudenkmal nicht für ein lohnenswertes Objekt des Denkmalschutzes?

Frage 1:
An welcher Stelle des Leineufers soll nach dem Willen des Vereins das alte Scherenschleiferhaus wieder auferstehen?

Aus den Planunterlagen der Bauvoranfrage geht hervor, dass das Scherenschleiferhaus am ursprünglichen Standort, unmittelbar am Hohen Ufer, in Verlängerung der Pferdestraße auf der östlichen Seite der Leine, errichtet werden sollte.

Frage 2:
Welches sind die genauen Gründe für die Ablehnung des von Bürgern der Stadt geplanten Wiederaufbaus dieses alten Fachwerkhauses, wo doch der Verein für Stadtbaukultur der Stadt sogar das Grundstück abkaufen bzw. von ihr pachten will und somit Geld in die Stadtkasse fließen würde?

Die städtebauliche Planung zum Neuaufbau der Stadt hat den Bereich des Hohen Ufers - und dabei auch den Abschnitt zwischen Pferdestraßenbrücke und Schloßstraßenbrücke - als öffentlichen Freiraum gewidmet und definitiv in einem Bebauungsplan als Verkehrsfläche festgesetzt. Eine Bebauung ist planungsrechtlich nicht zulässig.

Frage 3:
Hält die hannoversche Verwaltung angesichts des wahrlich nicht üppigen bauhistorischen Erbes der Stadt ein originalgetreu wieder aufgebautes Baudenkmal nicht für ein lohnens-wertes Objekt des Denkmalschutzes?

Ein Wiederaufbau nach Foto und Aktenlage ist ein Neubau und kein Baudenkmal im Sinne des Denkmalschutzgesetzes. Das bauhistorische Erbe der Stadt an diesem Ort ist die Gestalt gewordene Wiederaufbauleistung nach der Kriegszerstörung im 2. Weltkrieg. Hier verdichten sich alle wesentlichen Bestandteile eines Neuentwurfs der Stadt in eine damals noch durchaus ungewisse Zukunft.

Die Befreiung der Innenstadt vom durchgehenden Autoverkehr; die Neuerfindung einer Stadtlandschaft mit der dramaturgisch angelegten Präzisierung des Hohen Ufers als steinerne Stadtkante im Spannungsverhältnis zu einem sanft abfallenden grünen Flussufer. Diese neue städtebauliche Figuration hat Hannover und sein mutiges, auf Zukunft angelegtes Aufbaukonzept weit über die Grenzen bekannt gemacht. Dies ist ein wesentlicher Teil des „Wunders von Hannover“, das „Der Spiegel“ seinerzeit beschrieb. An der Stadtkante sollte sich Hannover dem Besucher als moderne Stadt präsentieren; darum wurde hier auf kleinteilige Fachwerkrelikte der mittelalterlichen Stadt als Symbol verzichtet.

Dem mittelalterlichen Bild und Maßstab wurde hinter der Uferbebauung in der als Traditionsinsel konzipierten Altstadt Raum gegeben. Hier war auch der Ort, verlorene Bauten wieder aufzubauen und zu einem schlüssigen Kontext zu vereinen. Vor der „modernen“ Uferzone sind Maßstab und Materialität des Scherenschleiferhauses falsch positioniert. Hier behält die Konzeption des Wiederaufbaus aus ihrem geistigen Gehalt wie auch ihrer gestalterischen Ausformung ihren Schutzanspruch, der auch durch Unterschutzstellung nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz untermauert ist.

Ratsherr Wruck (DIE HANNOVERANER) fragte, ob man das geltende Baurecht nicht ändern könne.

Stadtbaurat Bodemann bejahte und fügte hinzu, dass es in diesem Fall nicht nur um die Änderung von Baurecht ginge. Der Ambition stünde der Aspekt des Denkmalschutzes entgegen. Denkmalschutz greife nicht ausschließlich auf baukulturelle Werke und Zeitzeugnisse aus der Vorkriegszeit zurück, sondern zu diesem Thema seien das

Landesamt und die damals Verantwortlichen der Meinung gewesen, dass das vorangegangen Beschriebene ein Zeitzeugnis für den Wiederaufbau einer deutschen Stadt in einer hervorragenden Art und Weise sei.

TOP 3.5.
der CDU-Ratsfraktion zu Oberschulen in Hannover
(Drucks. Nr. 0137/2012)

Zum Schuljahr 2011/2012 wurden in Niedersachsen 132 Oberschulen genehmigt. Die Oberschule entwickelt sich somit zu einer weithin etablierten weiterführenden Schulform, die das bestehende Angebot an Hauptschulen, Realschulen und Gesamtschulen – nicht zuletzt aufgrund ihres speziellen praxisorientierten Profils – nachhaltig ergänzt. Gegenwärtig steht die Schulform Oberschule den Schülerinnen und Schülern Hannovers als Besuchsoption nicht zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Haben Schulen den Wunsch geäußert, Oberschule zu werden?

2. Wenn Frage 1 bejaht werden kann: Hat die Stadt in diesem Fall einen Antrag auf Errichtung einer Oberschule beziehungsweise auf Umwandlung einer schon bestehenden Schule (z. B. Hauptschule, Realschule oder Gesamtschule) in eine Oberschule gestellt?

3. Wenn Frage 2 bejaht werden kann: Wurde dabei, wie in solchen Fällen üblich und empfohlen, gegenüber der Landesschulbehörde Beratungsbedarf angemeldet?

Frage 1:
Haben Schulen den Wunsch geäußert, Oberschule zu werden?

Die Hauptschule (HS) Pestalozzischule in Hannover-Anderten hat als einzige Schule am 16.10.2011 den Antrag auf Umwandlung in eine zweizügige Oberschule für den Sekundarbereich I gestellt.

Frage 2:
Wenn Frage 1 bejaht werden kann: Hat die Stadt in diesem Fall einen Antrag auf Errichtung einer Oberschule beziehungsweise auf Umwandlung einer bestehenden Schule (z.B. Hauptschule, Realschule oder Gesamtschule) in eine Oberschule gestellt?

Der Antrag der HS Pestalozzischule wurde vorbehaltlich eines erforderlichen Ratsbeschlusses fristgerecht, aber ohne weitere inhaltliche Bewertung seitens der Verwaltung an die Landesschulbehörde weiter geleitet.

Frage 3:
Wenn Frage 2 bejaht werden kann: Wurde dabei, wie in solchen Fällen üblich und empfohlen, gegenüber der Landesschulbehörde Beratungsbedarf angemeldet?

Dem Schulträger sowie den Schulen steht die Landesschulbehörde grundsätzlich für Beratungen zur Verfügung. Seitens des Schulträgers wurde bislang ein solcher Bedarf nicht gesehen. Nach Aussage der Schule wurden im Vorfeld der Antragstellung entsprechende Informationsveranstaltungen der Landesschulbehörde besucht. Ein weitergehender Abstimmungs- und Beratungsbedarf würde sich aus Sicht des Schulträgers und der Schule

erst bei der konzeptionellen Umsetzung der Einrichtung einer Oberschule in Hannover-Anderten ergeben.

Beigeordnete Seitz (CDU) fragte, warum die Verwaltung keine Umfrage bei den Eltern zur Oberschule durchführe und ob es dem üblichen Verfahren entspräche, dass man bei der Einrichtung z.B. einer IGS die Schulsprecher oder Schulleiter anderer Schulformen befrage. Im Zusammenhang mit dem Antrag der Pestalozzischule fragte Beigeordnete Seitz, wie mit dem aufrecht erhaltenen Antrag verfahren würde, wenn der Rat diesen ablehne und ob es nicht sinnvoll sei die Schulform einer Oberschule auch für Schülerinnen und Schüler in Hannover vorzuhalten.

Stadträtin Drevermann führte aus, dass die Landesschulbehörde nicht zugestimmt habe, dass man eine Schulform abfrage, die es faktisch in Hannover nicht gebe. In diesem Zusammenhang sei festzuhalten, dass die Pestalozzischule einen Antrag auf Einrichtung einer Oberschule eingereicht habe, als die Befragung zur IGS bereits abgeschlossen gewesen sei. Ferner würden Schulen bei Schulplanungs- bzw. Entwicklungsprozessen immer beteiligt. Vor dem Hintergrund einer zu erwartenden, sehr nachhaltigen Entwicklung habe man dies auch bei der IGS-Befragung getan. Zum besseren Verständnis der bevorstehenden, strukturellen Entwicklungen erörterte Stadträtin Drevermann, dass zum Schuljahr 2011/2012 die amtliche Schulstatistik für Hannover ergeben habe, dass 48 % der Schülerinnen und Schüler an Gymnasien, nahezu 36 % an Integrierten Gesamtschulen, an Realschulen ca. 13 % und an Hauptschulen etwa 3 % unterrichtet würden. In absoluten Zahlen seien das 123 Schülerinnen und Schüler an Hauptschulen, 466 Schülerinnen und Schüler an Realschulen und 1310 Schülerinnen und Schüler an Integrierten Gesamtschulen. Wenn in Hannover mit Zustimmung des Rates zwei weitere Integrierte Gesamtschulen eingerichtet würden, ergäbe das 10 zusätzliche Züge, das heißt zusätzlich 260 Schülerinnen und Schüler an Integrierten Gesamtschulen. Vor diesem Hintergrund sei mit den Schulleitern der unterschiedlichen Schulformen abgestimmt worden, dass von einer Einzelfallbetrachtung abgesehen werden sollte. Das Gesamtpaket der Schulstruktur solle künftig gemeinsam in einer mittelfristigen Planung erörtert werden. Die Verwaltung habe zudem die Errichtung einer dritten Integrierten Gesamtschule im Jahre 2016 in die mittelfristige Planung mit einbezogen, um dann mit den Schulen gemeinsam zu erarbeiten, wohin die Planungen im Hinblick auf das Schulangebot in Hannover führen sollte. Diese Ergebnisse werde man dem Rat im Jahr 2012 zur Beratung vorlegen.

Ratsherr Pohl (CDU) fragte, ob sich die Schulleitung oder die Eltern- bzw. Schülervertretung der Rosa – Parks – Schule mit der Verwaltung in Verbindung gesetzt habe, um die Möglichkeit der Einrichtung einer Oberschule an diesem Standort zu erörtern.

Stadträtin Drevermann antwortete, dass die Verwaltung zu diesem Thema keine Gespräche mit der Schulleitung der Rosa – Parks – Schule geführt habe. Vielmehr stünde man mit der Schulleitung in der Diskussion den Hauptschulbereich aufzulösen bzw. auslaufen zu lassen und den Grundschulbereich zur offenen Ganztagsschule auszubauen, da dies dem Bedarf im Stadtbezirk Vahrenwald-List entspräche. Dies könne man der Informationsdrucksache zur Grundschulentwicklungsplanung entnehmen, welche als Grundlage für spätere Einzelentscheidungen vorgelegt worden sei.

Beigeordneter Klie (SPD) bat um die Bestätigung, dass die Landesschulbehörde eine Abfrage zur Oberschule in Hannover nicht zugelassen habe und fragte, ob die Verwaltung die Ansicht teile, dass die Einrichtung von Oberschulen in Hannover vielleicht überflüssig sei, da man bereits im Jahr 2007 die ersten Haupt- und Realschulen zu einer Schulform (HRS) zusammengeführt habe.

Stadträtin Drevermann bestätigte die Annahme zur Abfrage von Oberschulen, verwies auf die betreffende Drucksache, in der die Stellungnahme der Landesschulbehörde zitiert worden sei und führte aus, dass bei der nachhaltigen Größenordnung der Entwicklungen der Schülerzahlen, der derzeit angewählten Schulformen und der Tatsache von zusätzlich möglichen 260 Schülerinnen und Schülern an Integrierten Gesamtschulen, man nicht über weitere Schulformen spekulieren wolle. Das werde ein Arbeitsprozess sein, der hoffentlich für Hannover zu einem sehr guten und nachhaltigen Ergebnis führe.

Beigeordnete Seitz (CDU) fragte wiederholt, ob die Landesschulbehörde eine Umfrage zu den Oberschulen verboten habe und ob es die Stadtverwaltung nicht für sinnvoll halte in Hannover die Oberschule als Schulangebot vorzuhalten, um die Schullandschaft in Hannover zu erweitern und nicht auf lange Sicht eine Monokultur einzuleiten.

Stadträtin Drevermann wies darauf hin, dass die Verwaltung den Fragebogen zu den Integrierten Gesamtschulen mit der Landesschulbehörde abgestimmt habe. Darin habe man die Abfrage zu Oberschulen in Klammern mit vorgesehen. Dies sei von der Landesschulbehörde nicht anerkannt worden, da eine Schulform, die es in Hannover faktisch nicht gäbe und für die noch nicht einmal ein Antrag eingegangen sei, nicht abgefragt werden sollte. Ferner erläuterte Stadträtin Drevermann, dass man bereits versucht habe, anhand der aktuellen Zahlen der jetzigen Fünftklässler einen starken, stabilen Hang zu den Gymnasien und eine wachsende Tendenz zu den Integrierten Gesamtschulen zu verdeutlichen. In Anlehnung an die Elternabfrage und den Gesprächsergebnissen mit den Schulen sähe man sich in dem bestätigt, was man dem Rat zur Beratung vorlegen wolle.

Ratsfrau Dr. Matz (CDU) fragte, warum die Stadtverwaltung keine Abfrage zur Errichtung von Oberschulen in Hannover durchführe.

Stadträtin Drevermann erklärte, dass die Abfrage für Integrierte Gesamtschulen vorgeschrieben sei. Zudem habe man zeitgleich keine Abfrage zu Schulformen durchführen dürfen, die in Hannover nicht vorgehalten würden. Im Weiteren zitierte Stadträtin Drevermann den Wortlaut der Abfrage und erörterte, dass der Text in Abstimmung mit der Landesschulbehörde zur übereinstimmenden Anerkennung erarbeitet worden sei. Das Ergebnis zeige einen deutlichen Zuwachs für die Integrierten Gesamtschulen auf. Wenn man sich die Zahlen des fünften Jahrgangs noch einmal in Erinnerung rufe und berücksichtige dass im Schuljahr 2013/2014 noch einmal 260 SchülerInnen für eine Integrierte Gesamtschule dazu kommen könnten, sei ein deutlicher Wandel in der Schulstruktur erkennbar. Deshalb könne man nicht verantworten eine Schulform noch einmal gesondert abzufragen. Diese müssten in ihrer Gesamtheit, damit man alle Schulformen auf Dauer mitnehmen könne, gemeinsam in eine Zielführung transportiert und dann in einen Entscheidungsprozess für den Rat gebracht werden.

Beigeordneter Klie (SPD) fragte im Zusammenhang der im Vorfeld erwähnten Monokultur, ob die Stadtverwaltung beabsichtige Gymnasien in Hannover zu schließen.

Stadträtin Drevermann erklärte, dass die Stadtverwaltung den Elternwillen berücksichtige und deshalb gut angewählte Schulstrukturen auch weiterhin pflegen werde.

TOP 3.6.
der FDP-Fraktion zur Unterstützung und Beratung von Elterninitiativen zur Kindertagesbetreuung
(Drucks. Nr. 0140/2012)

Die Statistik zeigt, dass Hannover im Bereich der Kinderbetreuung im Vergleich im guten Mittelfeld liegt. Doch sowohl das „Familienmonitoring“ der Stadt als auch die Erfahrungen aus der Praxis haben gezeigt, dass diese Statistik einen wichtigen Aspekt nicht abbildet: Die bedarfsgerechte Verteilung der Kindertagesbetreuungsstellen im Stadtgebiet ist nicht unbedingt gegeben. Es gibt immer noch Stadtteile, in der die Betreuungsangebote keineswegs den benötigten Betreuungsplätzen und Betreuungszeiten entsprechen. Elterninitiativen können hier einen wichtigen Beitrag leisten. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass Kindertagesbetreuungen, die von den Eltern in Eigeninitiativen gegründet wurden zum einen wesentlich flexibler auf Bedürfnisse der Eltern und Kinder eingehen können.
Dieser Beobachtung und der Notwendigkeit zum Ausbau der Betreuungsmöglichkeiten zum Trotz wird die Betreuung solcher Eigeninitiativen durch die Stadt als sehr mangelhaft wahrgenommen. Es ist für engagierte Eltern sehr schwer die nötigen Informationen zu erhalten, sodass das Engagement oft im Sande verläuft.
Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Gibt es eine zentrale Anlaufstelle für die Beratung von Elterninitiativen, die eine Kindertagesbetreuung gründen wollen und wenn ja wo ist diese Anlaufstelle?

2. Welche sonstigen Informationsquellen wie Broschüren, Flyer, Infotelefon etc stellt die Stadt bereit, um das Engagement der Eltern zu unterstützen?

Frage1:
Gibt es eine zentrale Anlaufstelle für die Beratung von Elterninitiativen, die eine Kindertagesbetreuung gründen wollen und wenn ja, wo ist diese Anlaufstelle?

In der Stadt Hannover wird die fachliche Beratung der Elterninitiativen vom Fachbereich Jugend und Familie und der unabhängigen Kinderladeninitiative e.V. geleistet. Das zum Fachbereich Jugend und Familie gehörige Sachgebiet Kindertagesstättenplanung- und finanzierung konzentriert sich dabei vor allem auf die Planungs- und Finanzierungsfragen für interessierte Eltern. Die Kinderladen-Initiative Hannover e.V. ist der Dachverband von Elterninitiativen, die in eigener Trägerschaft Kinderbetreuungseinrichtungen betreiben und hat seinen Sitz in der Goseriede 13a.

Zu den Aufgaben der Kinderladen-Initiative Hannover e. V. gehört insbesondere die Erst- und Gründungsberatung neuer Initiativen. Die Kinderladen-Initiative Hannover e. V. wurde im Mai 1988 im Kinderladen Warstraße von dreizehn Kinderläden als gemeinnütziger Verein gegründet. Derzeit ist der Verein auf 191 Mitgliedseinrichtungen, die rd. 3.750 Betreuungsplätze für Kinder anbieten, angewachsen. Die Bereitstellung von pädagogischer Fachberatung sowie die Organisations- und Betriebsberatung von Mitgliedseinrichtungen ergänzen das Angebot der Kinderladen-Initiative, sodass für interessierte Eltern eine detaillierte Beratungsqualität – gespeist aus umfassender Erfahrung – gewährleistet werden kann.
Dafür erhält die Kinderladen-Initiative eine jährliche städtische Zuwendung in Höhe von 244.000€. In ihrem Zuwendungsantrag nimmt die Kinderladen-Initiative ausdrücklich auf die Erst- und Gründungsberatung neuer Elterninitiativen Bezug.

Zwischen der Kinderladen-Initiative und dem Fachbereich Jugend und Familie hat sich im Laufe der vergangenen Jahre eine erfolgreiche Zusammenarbeit entwickelt. Die

Kinderladen-Initiative führt die Beratung der Mitgliedseinrichtungen durch, die ganzheitlich auf die jeweilige Einrichtung abgestimmt stattfindet. Die langjährigen Erfahrungen des Dachverbandes fließen in die fachliche Unterstützung in pädagogischen Fragen ebenso ein, wie in Fragen der Betriebsorganisation, der Finanzierung, der Umwandlung oder Neugründung.
Sobald sich abzeichnet, dass die Umsetzung eines konkreten Kita-Projektes gelingen könnte, verweist die Kinderladen-Initiative die Eltern weiter an den Fachbereich Jugend und Familie, der - in enger weiterer Abstimmung mit der Kinderladen-Initiative - die Beratung bis zur Herbeiführung eines Beschlusses der Ratsgremien übernimmt. Dazu zählt auch die Anerkennung als freier Jugendhilfeträger durch den Jugendhilfeausschuss und letztlich die Erstellung einer Beschlussdrucksache, damit die laufende Finanzierung der neuen Einrichtung gewährleistet werden kann.

Frage 2:
Welche sonstigen Informationsquellen wie Broschüren, Flyer, Infotelefon etc. stellt die Stadt bereit, um das Engagement der Eltern zu unterstützen?

Zusätzlich zu den bereits genannten Informations- und Unterstützungsangeboten hat der Fachbereich Jugend und Familie einen speziellen Gründungsleitfaden entwickelt, der für interessierte Eltern alle Informationen rund um das Thema „Wie gründe ich eine Elterninitiative und wer hilft mir dabei“ enthält. Dieser Gründungsleitfaden wird ergänzt durch die ausführlichen Unterlagen der Kinderladen-Initiative, stellt aber – problemgerecht – insbesondere auch auf die unverzichtbare persönliche Detailberatung im Gespräch ab. Für die in der Anfrage behauptete mangelhafte Betreuung von Elterninitiativen liegen der Stadtverwaltung keine Erkenntnisse vor. Sie bittet darum, diese im Einzelfall konkret mitzuteilen, um Abhilfe durch Rat und Tat schaffen zu können.

Ratsfrau Bruns (FDP) fragte, wo man den Gründungsleitfaden für Elterninitiativen erhalten könne.

Stadtrat Walter antwortete, dass der Gründungsleitfaden im Fachbereich Jugend und Familie oder bei der Kinderladen-Initiative zu erhalten sei.

TOP 3.7.
von Ratsherrn Neudahm zur möglichen Einsicht des E-mail Verkehrs der Ratsmitglieder durch die Verwaltung
(Drucks. Nr. 0136/2012)

Als Teilnehmer am CaRa Programm (Computer assistierte Ratsarbeit) wird mein E-mail-Verkehr als Ratsherr über den städtischen Server abgewickelt, der von den Administratoren der Verwaltung geführt und überwacht wird.

Ich frage deshalb die Verwaltung:

1. Ist es den städtischen Administratoren technisch möglich, meinen E-mail Verkehr einzusehen?

2. Welche datenschutzrechtlichen Maßnahmen sind vorgesehen, um eine solche Einsicht zu verhindern?

3. Ist eine solche Kontrollmöglichkeit meiner politischen Kommunikation durch die Verwaltung zulässig?

Frage 1:
Ist es den städtischen Administratoren technisch möglich, meinen E-mail Verkehr einzusehen?

Ja.

Frage 2:
Welche datenschutzrechtlichen Maßnahmen sind vorgesehen, um eine solche Einsicht zu verhindern?

Der administrierende Personenkreis ist auf wenige, derzeit 6 persönlich benannte Mitarbeiter beschränkt, die auf das Datengeheimnis nach § 5 des Niedersächsischen Datenschutzgesetzes verpflichtet sind. Danach ist es den Beschäftigten untersagt, personenbezogene Daten, zu denen sie dienstlichen Zugang haben, zu einem anderen Zweck als der Administration des E-Mail-Systems zu verarbeiten oder zu offenbaren. Dies gilt auch nach Beendigung ihrer Tätigkeit. Darüber hinaus gilt für den Betrieb des E-Mail-Dienstes das Fernmeldegeheimnis nach § 88 des Telekommunikationsgesetzes, dessen Verletzung ebenso wie die des Datengeheimnisses strafrechtliche sowie dienst- oder arbeitsrechtliche Konsequenzen hat.
Diese Administratoren sind angewiesen, E-Mailpostfächer der Nutzer nur im Fehler- und Supportfalle auf Wunsch und in Absprache zu öffnen. Das Öffnen des Postfaches wird technisch protokolliert, so dass nachvollzogen werden kann, welcher Administrator welches Postfach wann geöffnet hat. Die Protokolle zeigen die Zugriffe
des letzten Monats.

In Systemlogbüchern wird der Versand und Empfang von E-Mails protokolliert, diese werden im Supportbedarf genutzt. Aus den Logbüchern gehen jedoch keine Inhalte oder Betreffs von E-Mails hervor. Die Protokollinformationen werden automatisch nach einem Monat gelöscht.

Frage 3:
Ist eine solche Kontrollmöglichkeit meiner politischen Kommunikation durch die Verwaltung zulässig?

Eine Kontrolle der Kommunikation der Mitglieder des Rates durch die Verwaltung ist unzulässig und findet nicht statt. Entsprechende Anweisungen an die Mitarbeiter, die als Administratoren für ihr Handeln persönlich verantwortlich sind, wären rechtswidrig. Sowohl bei dem E-Mail-System als auch bei allen anderen Datenverarbeitungssystemen der Stadtverwaltung sind Administratorinnen und Administratoren in einer besonderen Vertrauensstellung, indem sie für die Verfügbarkeit, die Sicherheit und den Datenschutz der Verfahren aber auch für die Unterstützung der Anwenderinnen und Anwender die Verantwortung tragen.

Für diese Aufgabe müssen sie entsprechend ihrer fachlichen Zuständigkeit, Zugriffsrechte auf die eingesetzten Systeme und die darin gespeicherten Daten haben. Diese Zugriffsmöglichkeit darf, wie sich aus den Antworten zur Frage 2 ergibt, nicht für die Kontrolle des Inhaltes und der näheren Umstände der Telekommunikation, insbesondere ob jemand an einem Telekommunikationsvorgang beteiligt ist oder war, genutzt werden.

Der Zugriff durch Administratoren auf Ihre E-Mails ist demnach nur in Absprache mit Ihnen oder dann zulässig, wenn er zur Erbringung des Dienstes und zum Schutz der technischen Systeme, zum Beispiel bei Virenmeldungen, erforderlich ist.

Ratsherr Engelke (FDP) fragte, ob die Verwaltung mit ihm die Ansicht teile, dass die E-Mails der Stadtverwaltung extrem gut geschützt seien, eine E-Mail im weltweiten Datenverkehr hingegen wie eine offene Postkarte behandelt werde.

Oberbürgermeister Weil stimmte zu.

Ratsherr Hillbrecht (PIRATEN) fragte, ob die Verwaltung eventuell die Notwendigkeit sehe, vor dem Hintergrund der datenschutzrechtlichen Brisanz der politischen Arbeit, eine verstärkte Trennung vom Fraktions-EDV-System vom EDV-Netzsystem der Stadtverwaltung anzustreben.

Oberbürgermeister Weil machte darauf aufmerksam, dass der E-Mailverkehr über die Computer assistierte Ratsarbeit (CaRa) ein Serviceangebot der Stadtverwaltung sei. Zudem müsste ein gesonderter Zugriff bzw. ein zusätzliches Netz ebenfalls administrativ betreut werden.

TOP 4.
Anträge zu Neu- und Umbesetzungen in verschiedenen Gremien

TOP 4.1.
Umbesetzung in der Kommission Sanierung Limmer
(Drucks. Nr. 0176/2012)

Einstimmig beschloss der Rat die Umbesetzung in der Kommission Sanierung Limmer nach dem Wortlaut des Antrages aus Drucks. Nr. 0176/2012.

Die übrige Besetzung des Gremiums bleibt unberührt.

TOP 4.2.
Besetzung im Gleichstellungsausschuss
(Drucks. Nr. 0202/2012)

Einstimmig beschloss der Rat die Besetzung im Gleichstellungsausschuss nach dem Worrtlaut des Antrages aus Drucks. Nr. 0202/2012.

Die übrige Besetzung des Gleichstellungsausschusses bleibt unberührt.

TOP 5.
Antrag zur Änderung des Anhanges zur Hauptsatzung der Landeshauptstadt Hannover und zur Änderung der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Hannover
(Drucks. Nr. 2348/2011 mit 3 Anlagen)

Ratsherr Wruck (DIE HANNOVERANER) erläuterte, dass auf der ersten Seite der Hauptsatzung unten ausgeführt werde, dass der Verbraucherpreisindex sich zum Jahr 2007 um 8,5 % erhöht habe und fragte, wie hoch der Index im Vergleich zum Jahr 2000 - dem ursprünglichen Ausgangswert - sei.

Oberbürgermeister Weil bat um Verständnis, dass die gewünschten Zahlen zur Sitzung nicht vorlägen und erklärte, dass die Verwaltung die Antwort gern nachreichen würde.

Ergänzung der Verwaltung:
Die Verbraucherpreise sind im Zeitraum Januar 2000 bis Oktober 2011 um 20,6 % gestiegen.

Ratsherr Dr. Junghänel (PIRATEN) erklärte, dass die PIRATEN-Fraktion den Antrag ablehnen werde. In § 7 Abs. 4 der Satzung sei geregelt, dass der Stadtkämmerer bzw. der Oberbürgermeister ermächtigt sei bis zu 100.000 € auszugeben, ohne das der Rat einbezogen werde. Das sei eine Erhöhung von 61 %. Im Vergleich dazu seien alle anderen Bereiche moderat entsprechend dem Index um 8,5 % erhöht worden. Die vorgesehene Änderung bringe möglicherweise eine Entlastung für den Rat mit sich, stelle jedoch sicher eine Belastung für die Transparents dar. Wenig Transparents vermittle die Tatsache, dass ein redaktioneller Fehler in der Satzung erst fünf Jahre später zur neuen Beschlussfassung bereinigt worden sei. Die PIRATEN-Fraktion habe einzig und allein im Rat ein Stimmrecht und würde deshalb dieses Forum nutzen, um ihr Unbehagen zum Ausdruck zu bringen.

Gegen 2 Stimmen beschloss der Rat die Änderung des Anhanges zur Hauptsatzung der Landeshauptstadt Hannover und zur Änderung der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Hannover nach dem Wortlaut des Antrages aus Drucks. Nr. 2348/2011 mit 3 Anlagen.

TOP 6.
Antrag zur 10. Änderung der Satzung der Zusatzversorgungskasse der Stadt Hannover
(Drucks. Nr. 1964/2011 mit 2 Anlagen)

Einstimmig beschloss der Rat die 10. Änderung der Satzung der Zusatzversorgungskasse der Stadt Hannover nach dem Wortlaut des Antrages aus Drucks. Nr. 1964/2011 mit 2 Anlagen.

TOP 7.
Antrag zum Bebauungsplan Nr. 1758 - Erweiterung Sprengel Museum Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB Auslagebeschluss
(Drucks. Nr. 2081/2011 mit 3 Anlagen)

TOP 7.1.
Änderungsantrag der CDU-Ratsfraktion zu Drucks. Nr. 2081/2011 (Bebauungsplan Nr. 1758 - Erweiterung Sprengel Museum: Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB, Auslagebeschluss
(Drucks. Nr. 0139/2012)

Ratsherr Blaschzyk (CDU) wies auf den Änderungsantrag der CDU-Fraktion hin, erläuterte die eklatante Parkplatzsituation am Maschsee-Nordufer und teilte mit, dass durch den Sprengel Museum Anbau 72 Parkplätze überbaut würden. Deshalb sei eine Verbreiterung der Nebenanlagen von 6,50 m auf 11 m nicht zwingend notwendig. An dieser Stelle sollten alternativ Längs- bzw. Querparkbuchten entstehen.

Ratsherr Hermann (SPD) berichtete von einer Sitzung der baupolitischen Sprecher, dem Bauausschussvorsitzenden und dem Stadtbaurat in dessen Verlauf ein Parkplatzkonzept vorgestellt worden sei. Darin sei zwar dargelegt worden, dass im nördlichen Bereich des Maschsees, gegenüber dem Sprengel Museum, eine starke Auslastung der Parkplätze vorzufinden sei. Allerdings seien die Parkflächen ab dem NDR-Parkplatz, in südlicher Richtung, zu den Öffnungszeiten des Sprengel Museum, gerade einmal zu 50 % ausgelastet. Deshalb könne man in diesem Bereich insgesamt nicht von einer Überbelastung sprechen. Denn auch der NDR-Parkplatz selbst sei zu den unterschiedlichen Tageszeiten nur zur Hälfte belegt. Ferner habe man die moderate Einigung getroffen, die

Stellplätze am Rudolf-von-Bennigsen-Ufer, an der Uferseite, als Parkfläche für das Sprengel Museum auszuweisen. In diesem Zusammenhang habe man beschlossen, die weitere Entwicklung in diesem Bereich abzuwarten und auf eine Bewirtschaftung oder Parkscheibenregelung zu verzichten. Weiter führte Ratsherr Hermann aus, dass nach Angaben der Museumbetreiber der typische Sprengel Museums-Besucher nicht mit dem eigenen Auto anreise, sondern das Fahrrad nutze oder die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs wahrnehme. Deshalb halte man die Absicht den direkten Museumsbereich mit Parkplätzen zu belegen für überflüssig.

Ratsherr Dette (Bündnis 90/Die Grünen) fügte hinzu, dass die Reduzierung der Nebenanlagen und die damit einhergehende Errichtung von Parkflächen dem Gesamteindruck des Sprengel Museums schaden könnten. Es sollte ein Bestreben sein den Kunstsammlungen einen adäquaten Auftritt zu verschaffen.

Ratsherr Engelke (FDP) erinnerte daran, dass vor dem Landesmuseum ebenfalls keine zusätzlichen Parkplätze angelegt worden seien und empfahl zunächst einmal die Entwicklung in dem Bereich abwartend zu beobachten. Zu den Stellplätzen am Rudolf-von-Bennigsen-Ufer erklärte Ratsherr Engelke, dass die FDP-Fraktion eine Bewirtschaftung mit einer Gebührenerstattung für Museumsbesucher ablehne. Abschließend erläuterte Ratsherr Engelke, dass die Dezimierung der Nebenanlagen zu einer Unterbrechung der seinerzeit zusätzlich angelegten Fahrradstrecke führen würde und dass aus diesem Grunde das Vorhaben nicht zu empfehlen sei.

Beigeordneter Förste (DIE LINKE.) erklärte, dass die Fraktion DIE LINKE. den CDU-Antrag ablehnen werde, da dieser zu Lasten eines begrünten Baumstreifens und des Radweges gehen würde. Zudem empfahl Beigeordneter Förste den Museumsbesuchern ihr Auto auf dem Schützenplatz abzustellen, bis zum Sprengel Museum am Nordufer des Maschsees entlang zu spazieren und damit auch gleich etwas für die Gesundheit getan zu haben.

Ratsherr Blaschzyk (CDU) bestätigte, dass es eine Sitzung mit den baupolitischen Sprechern gegeben habe. Eine konzeptionelle Lösung des eklatanten Parkplatzproblems am Maschsee-Nordufer sei allerdings nicht präsentiert worden. Zudem erklärte Ratsherr Blaschzyk, dass der Parkplatz am Sprengel Museum ebenso auch von den Besuchern des Maschsees genutzt worden sei und deshalb sei eine Argumentation gegen die Errichtung von Parkbuchten vor dem Museum nicht nachzuvollziehen.

Ratsherr Wruck (DIE HANNOVERANER) führte an, dass die Parkplatzprobleme am Nordufer des Maschsees nichts mit den Sprengel Museums-Besuchern zu tun habe. Der Antrag sei weder Ziel gerichtet, noch könne dieser zu einer positiven Veränderung beitragen, da vor dem Museum nicht genügend Raum für eine Verbesserung der Parkplatzprobleme vorhanden sei. Weiter erklärte Ratsherr Wruck, dass ein Antrag zur Parkplatzproblematik dem Maschsee insgesamt keineswegs überflüssig sei, aber den vorliegenden Antrag zur Einrichtung von Stellplätzen am Museum werde die Fraktion DIE HANNOVERANER ablehnen.

Ratsherr Küßner (CDU) sagte, dass es bemerkenswert sei, dass im Besonderen ausgerechnet Ratskollegen aus der Südstadt vermitteln wollten, dass es keinen Parkplatzmangel in der westlichen Südstadt gäbe. Im Weiteren mutmaßte Ratsherr Küßner, dass ein Museums-Direktor grundsätzlich immer versuchen würde unabänderbare Gegebenheiten „Schönzureden“. Denn es sei im hohen Maße fragwürdig zu erklären, dass alle Museumsbesucher mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Personennahverkehrsmitteln anreisen würden.

Ratsherr Hermann (SPD) bat den Stadtbaurat um die Versendung der Folien bezüglich der Parkplatzproblematik an alle Ratsmitglieder, damit jeder die Qualität der vorangegangenen Wortbeiträge einordnen könne.

Stadtbaurat Bodemann erklärte, der Bitte nachzukommen.

Einstimmig beschloss der Rat zum Bebauungsplan Nr. 1758 - Erweiterung Sprengel Museum, nach dem Wortlaut des Antrages aus Drucks. Nr. 2081/2011 mit 3 Anlagen.

Mit 46 Stimmen gegen 15 Stimmen lehnte der Rat den Änderungsantrag der CDU-Ratsfraktion zur Drucks. Nr. 2081/2011 – Erweiterung Sprengel Museum, nach dem Wortlaut des Antrages aus Drucks. Nr. 0139/2012 ab.

TOP 8.
Antrag zur Veränderungssperre Nr. 92 für den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplans Nr. 1287 - Elisabethstraße -
(Drucks. Nr. 2183/2011 mit 3 Anlagen)

Einstimmig beschloss der Rat die Veränderungssperre Nr. 92 für den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplans Nr. 1287 – Elisabethstraße, nach dem Wortlaut des Antrages aus Drucks. Nr. 2183/2011 mit 3 Anlagen.

TOP 9.
Antrag auf Entlastung für das Haushaltsjahr 2010
(Drucks. Nr. 1502/2011 mit 3 Anlagen)

Bei 3 Enthaltungen beschloss, in Abwesenheit von Oberbürgermeister Weil, der Rat den Punkt B des Antrages zur Entlastung für das Haushaltsjahr 2010 nach dem Wortlaut des Antrages aus Drucks. Nr. 1502/2011 mit 3 Anlagen.

TOP 10.
Antrag zum Antrag der CDU-Fraktion zu einer Resolution: Mietobergrenzen in der Landeshauptstadt Hannover
(Drucks. Nr. 1351/2011)

Ratsherr Küßner (CDU) informierte über den Antragstext und wies explizit darauf hin, dass geringfügig Verdienende und Transferleistungsempfänger nicht die Möglichkeit hätten in modernisierte Wohnungen umzuziehen. Die niedrige Mietobergrenze verhalte sich kontraproduktiv zum vorhandenen Wohnraum und deshalb bitte die CDU-Ratsfraktion um Zustimmung.

Beigeordneter Förste (DIE LINKE.) stimmte zu, dass die Mietobergrenze in Hannover zu niedrig sei. Allerdings sei der vorliegende Antrag nicht konkret genug, gehöre in die Zuständigkeit der Regionsversammlung und deshalb werde die Fraktion DIE LINKE. diesem auch nicht zustimmen können. Zudem habe die Fraktion DIE LINKE. einen ähnlichen Antrag in die Regionsversammlung eingebracht.

Ratsherr Dette (Bündnis 90/Die Grünen) erläuterte, dass der Antrag der CDU-Fraktion inhaltlich falsch sei. Denn darin werde unterstellt, dass es in Hannover zu wenige günstige Wohnungen gäbe. Es sei vielmehr ein Dilemma, dass energetisch sanierte Wohnungen

nach ihrer Fertigstellung im Mietzins angehoben werden müssten. Das sei ein bundes- bzw. landespolitisches Thema und bereits von der Regionsversammlung aufgenommen worden. Abschließend machte Ratsherr Dette noch einmal deutlich, dass energetisch sanierter Wohnraum auch Transferleistungsbeziehern zur Verfügung gestellt werden müsse.

Beigeordnete Kastning (SPD) merkte an, dass sich die Gesellschaft für Bauen und Wohnen Hannover (GBH mbH) ausdrücklich im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft der Wohnungsbaugesellschaften (AG WO) in der Region mit diesem Thema befasse und sicherlich auch zu guten Ergebnissen kommen werde. Da das Problem aktuell bereits einer Lösung zugeführt werde, sei die SPD-Fraktion nicht der Meinung dem vorliegenden Antrag zustimmen zu müssen.

Ratsherr Lorenz (CDU) kritisierte die Verweise auf die Regionsversammlung, Bundes- bzw. Landesebene oder irgendwelche Arbeitsgemeinschaften und forderte die Fraktionen auf, einen sozialpolitischen Antrag der CDU-Fraktion zu unterstützen.

Ratsherr Böning (DIE HANNOVERANER) wies darauf hin, dass der Antrag der Fraktion DIE LINKE. bereits am 13. Dezember 2011 in der Regionsversammlung behandelt worden sei. Die Ähnlichkeit zum Antrag der CDU sei gegeben. Die Fraktion DIE LINKE. habe allerdings konkret eine Erhöhung der Mietobergrenze um 14 % verlangt. Die CDU-Fraktion habe den Antrag der Fraktion DIE LINKE. in der Regionsversammlung abgelehnt.

Ratsherr Dette (Bündnis 90/Die Grünen) unterstellte, dass konkret der Zugang zu energetisch sanierten Wohnungen für Transferleistungsbezieher überhaupt nicht zwingend gewollt sei. Man wolle mit der Anhebung der Mietobergrenze lediglich erreichen, dass alle Vermieter, natürlich auch Private, die Mieten erhöhen können.

Ratsherr Lorenz (CDU) entgegnete, dass man die Begründung im Kontext zum Antragstext verstehen und somit dann auch die Ziele der CDU-Ratsfraktion erkennen müsse.

> Mit 39 Stimmen gegen 17 Stimmen und 2 Enthaltungen lehnte der Rat den Antrag der CDU-Fraktion zu einer Resolution - Mietobergrenzen in der Landeshauptstadt Hannover, nach dem Wortlaut des Antrages aus Drucks. Nr. 1351/2011 ab.

TOP 11.
A N T R Ä G E

TOP 11.1.
der FDP-Fraktion zur Beurteilung des Zustands von Hannovers Straßen und systematische Planung von Straßensanierungsvorhaben in Hannover (Drucks. Nr. 0011/2012)

> eingebracht und überwiesen:
> In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss!
> In den Verwaltungsausschuss!

TOP 11.2.
der Fraktion DIE HANNOVERANER

TOP 11.2.1.
zur Vervollständigung der Kilometrierung des Rundkurses um den Maschsee
(Drucks. Nr. 0117/2012)

eingebracht und überwiesen:
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen!
In den Sportausschuss!
In den Verwaltungsausschuss!

TOP 11.2.2.
zur Prüfung einer Alternative zu der von der Verwaltung geplanten Einrichtung von Radwegen auf der Podbielskistraße: Schaffung eines Zweirichtungsradwegs auf der Walderseestraße
(Drucks. Nr. 0135/2012)

eingebracht und überwiesen:
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss!
In den Verwaltungsausschuss!

TOP 11.3.
Antrag der CDU-Ratsfraktion zu einer Parkpalette auf dem Parkplatz des NDR am Rudolf-von-Bennigsen-Ufer
(Drucks. Nr. 0138/2012)

eingebracht und überwiesen:
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss!
In den Verwaltungsausschuss!

TOP 14.
Antrag der CDU-Fraktion auf Akteneinsicht zum Bebauungsplan 1585 (Grundstück Vahrenwalder Straße 260)
(Drucks. Nr. 0254/2012)

Akteneinsicht erhalten:
Ratsherr Hermann, Ratsherr Hanske (SPD)
Ratsherr Blaschzyk, Ratsherr Lorenz (CDU)
Ratsherr Dette, Ratsfrau Westphely (Bündnis 90/Die Grünen)
Beigeordneter Förste, Ratsfrau Nowak (DIE LINKE.)
Ratsfrau Bruns (FDP)
Ratsherr Dr. Junghänel, Ratsherr Hillbrecht (PIRATEN)
Ratsherr Wruck (DIE HANNOVERANER)
Ratsherr Neudahm (WfH)

TOP 12.
Antrag der Fraktion DIE HANNOVERANER: Aktuellen Stunde in der Ratsversammlung 26.01.2012 "Reizthemen Cityring, Podbi und mehr: Was tut Hannover eigentlich für die Autofahrer?"
(Drucks. Nr. 0010/2012)

Ratsvorsitzender Strauch (SPD) erläuterte, dass die Gesamtdauer der Aussprache gemäß § 15 Abs. 5 Geschäftsordnung des Rates 45 Minuten nicht überschreiten solle. Dabei werde nur die von den Ratsfrauen und Ratsherren in Anspruch genommene Redezeit berücksichtigt, die von den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung benötigte Redezeit bleibe dagegen unberücksichtigt. Nach § 15 Abs. 6 der Geschäftsordnung des Rates betrage die Redezeit für den einzelnen Wortbeitrag 5 Minuten. Anträge zur Sache dürften nicht gestellt werden; Abstimmungen fänden nicht statt.

Ratsherr Böning (DIE HANNOVERANER) führte aus, dass sich Hannover auch Dank des Fahrzeugbaus zu einer industriell geprägten Halbmillionenstadt entwickelt habe. Unternehmen wie Hanomag, VARTA, WABCO und Volkswagen sprächen für sich. Es sei daran zu erinnern, dass der erste hannoversche Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht seinerzeit die „autogerechte Stadt“ geplant habe. Die Ära Hillebrecht sei längst vorbei, allerdings zähle der gesamte individuelle Gewinn, den das Auto den Menschen gebracht habe auch heute noch. Zu Zeiten des Internets sei es wichtig, dass Waren vom Verkäufer zum Kunden gebracht würden. Das Auto sei für viele, um z.B. zur Arbeit zu kommen, unverzichtlich. Zudem würde die Stadtbevölkerung immer älter und besonders für die Menschen, die nicht mehr 100 %-ig fit seien, wäre das Auto eine echte Entlastung. Weiter erläuterte Ratsherr Böning, dass nicht alle Menschen die Möglichkeit hätten ihre Wege mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Ein großer Teil der Bürgerinnen und Bürger sei auf das Auto angewiesen. Im Weiteren beschrieb Ratsherr Böning die Überlastung des Cityrings während des Berufsverkehrs, kritisierte die Planungen zur teilweisen Verschmälerung von Leibnizufer und Fridrichswall sowie das Tempo 30 Vorhaben am Rudolf-von-Bennigsen-Ufer. Weiter mahnte Ratsherr Böning an, dass in Hannover viele Straßen dringend saniert werden müssten. Aber die Stadt setze lieber acht Mio. € für den Rückbau von Leibnizufer und Friedrichswall ein. Ferner werde auf der viel befahrenen Podbielskistraße zusätzlich ein Fahrradweg angelegt, anstatt diesen als Zweirichtungs-Fahrradweg parallel auf der Walderseestraße verlaufen zu lassen. Es dränge sich einem der Verdacht auf, dass versucht werde durch Maßnahmen wie dem Rückbau von ampelfreien Rechtsabbiegerspuren oder dem Vollsperrungen von Geschäftsstraßen, den Verkehrsfluss immer weiter zu „entflüssigen“. Im weitesten Sinne werde den Besuchern, die mit dem Auto in die Stadt kämen, unter Einfluss der Umweltzone, der Entflüssigung des Verkehrs und des Parkplatzmangels der Eindruck vermittelt, dass die Stadt Hannover vielleicht gut auf ihn verzichten könne. Abschließend hielt Ratsherr Böning ein Plädoyer gegen die Umweltzone.

Ratsherr Hermann (SPD) führte aus, dass Mobilität eine der wichtigsten Qualitäten in diesem Jahrhundert darstelle. Schnelle und flexible Fortbewegung werde als selbstverständlich angesehen in einer Zeit des ständigen Wandels. Man habe steigende Ansprüche an die individuelle Freiheit der Fortbewegung. Ebenso seien allerdings auch steigende Anforderungen wirtschaftlicher Transportdienstleistungen zu erfüllen. Der Befriedigung individueller Mobilität gelte es genauso gerecht zu werden, wie einem gesamtstädtischen Verkehrssystem. Zudem müsse man den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht werden und umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern. Dazu erläuterte Ratsherr Hermann, dass diese fünf Punkte vor drei Jahren am Anfang einer Debatte gestanden hätten, wie man die Verkehrspolitik in den kommenden 15 Jahren gestalten wolle. Im Bundesvergleich besitze man heute eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur - für den Autoverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr

(ÖPNV) gleichermaßen. 20 Jahre nach der Bausteinsetzung für die Verkehrsentwicklungsplanung zur EXPO und zwei Jahren der intensiven Diskussionen, bilde der Masterplan „Mobilität“ das strategische Gerüst für die Verkehrsentwicklungsplanung. Im Weiteren zitierte Ratsherr Hermann aus dem Masterplan zur Entwicklung und Sicherheit. Zudem habe man für das Leitbild „Fahrradverkehr“ viel Lob erhalten und sei als fahrradfreundlichste Kommune ausgezeichnet worden. Die Optimierung von Ampelschaltungen und Knotenpunkten, unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit, schreite voran. Erste Maßnahmen zur Elektromobilität habe man umgesetzt. Im Rahmen des Innenstadtkonzeptes City 2020 erwähnte Ratsherr Hermann den Umbau des Klagesmarktes, die Umgestaltung der Schmiedestraße und die verbesserte Anbindung der Calenberger Neustadt und des Neuen Rathauses an die Altstadt. Dazu stellte Ratsherr Hermann klar, dass man allein für die Umgestaltung des Trammplatzes 3 Mio. € benötige und somit keine 8 Mio. € ausschließlich für Infrastrukturentwicklungen verwandt werden könnten. Nach der Durchführung von Verkehrssimulationen zu den verkehrsintensiven Stoßzeiten sei im Übrigen zu erkennen, dass die Maßnahmen am Leibnizufer und Friedrichswall funktionierten. In diesem Zusammenhang verwies Ratsherr Hermann auf das prognostizierte Chaos im Hinblick auf den Abriss der Aegi-Hochbrücke. Zudem bemerkte Ratsherr Hermann, dass 20 Mio. € für den Fachbereich Tiefbau in den Haushalt eingestellt worden seien. Das sei einer der größten Investitionsposten im Haushalt. Abschließend kritisierte Ratsherr Hermann den Versuch einer oder mehrerer Gruppen die Autofahrer mit populistischen Äußerungen auf ihre Seite zu ziehen. Die SPD-Fraktion setze sich für eine inklusive Stadt ein und diskutiere keine populistischen Ausgrenzungen im Straßenverkehr.

Ratsherr Blaschzyk (CDU) behauptete, dass die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen einseitig gegen den motorisierten Individualverkehr agiere und kompromisslos den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bevorzuge. Dies erfolge durch rigorose Eingriffe in den Straßenverkehr mittels Straßensperrungen, verkehrsbrechender Ampelschaltungen, Parkraumverknappung und der alternativlosen Vorrangschaltung für den ÖPNV. Die Vorrangschaltung des ÖPNV sorge an vielen Punkten in der City für Chaos. An großen Kreuzungen, die von mehreren Linien überquert würden, müssten Autofahrer immer häufiger minutenlang warten. Weiter führte Ratsherr Blaschzyk an, dass beispielsweise die Bushaltestellen in der Ebelingstraße und am Altenbekener Damm verbreitert worden seien und Parkraum dafür weichen musste. In der Voßstraße habe man nicht nur Tempo 30 eingeführt, sondern auch noch die Fahrbahn verschmälert. Willkommen seien Autofahrer in Hannover nur, wenn diese in der Innenstadt hohe Parkgebühren zahlen sollten oder wenn in den Stadtteilen List und Südstadt aufgrund der Parkplatzverknappung konsequent zwischen 7:00 und 20:00 Uhr von der Stadt mittels Strafzettel abkassiert würde. Nach Ansicht der CDU-Fraktion benötige Hannover als pulsierende Großstadt eine Verkehrspolitik zu Gunsten von allen Verkehrsteilnehmern. Die Verkehre müssten in Einklang gebracht werden, ohne dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausgespielt würden. Fahrradwege müssten punktuell verbessert und ausgebaut werden, allerdings müsse dies mit Augenmaß und Weitblick geschehen. In diesem Zusammenhang erwähnte Ratsherr Blaschzyk, dass die CDU-Fraktion den Rückbau von Verkehrswegen aufgrund der prekären Haushaltslage ablehne. Zum Abschluss kritisierte Ratsherr Blaschzyk den Mobilitätsplan 2025 der Landeshauptstadt. In diesem würde den Bürgerinnen und Bürgern von oben herab vorzitiert, dass der Anteil der Fahrten im Innenstadtbereich mit dem Fahrrad auf 25 % ansteigen solle. Hannover habe bereits ein ausgezeichnetes Fahrradwegenetz und ein zusätzlicher Radweg auf der Podbielskistraße könne nur zu Behinderungen und Engpässen führen. Die Podbielskistraße sei als Erschließungsstraße bereits voll ausgelastet und befördere auf nur einer Fahrspur mehr Kraftfahrzeuge als die zweispurige Hildesheimer Straße.

Ratsherr Dette (Bündnis 90/Die Grünen) wies darauf hin, dass der ehemalige Stadtbaurat Hillebrecht nicht die autogerechte Stadt, sondern die Landschafts-Stadt, aufgrund der persönlich gemachten Erfahrungen mit den Bombenangriffen und der damit verbundenen verheerenden Brandauswirkungen im Zweiten Weltkrieg, geplant habe. Diese entstandenen Freiräume hätten sich dann später angeboten, um große Verkehrsschneisen zu errichten. Weiter erläuterte Ratsherr Dette, dass erst vor wenigen Monaten mit großer Mehrheit im Rat ein integrativer Mobilitätsplan für die Landeshauptstadt Hannover beschlossen worden sei. Der Titel der Aktuellen Stunde sei erneut ein Versuch eine der Gruppen der Verkehrsteilnehmer hervorzuheben. Allerdings habe die antragstellende Fraktion mit dem Begriff Integration nicht nur im Verkehrsbereich ihre Probleme. Im Weiteren präsentierte Ratsherr Dette zur Erläuterung Zahlen und Beispiele zum Verkehrsnetz in Hannover. Man habe in Hannover 1.200 km an Straßen, 350 km an Radwegen und 90 km Stadtbahnlinie. Man habe 215.000 Kraftfahrzeuge in der Stadt und 255.000 Fahrräder. Angesichts dieser Mehrheitsverhältnisse sei es für Ratsherrn Dette völlig unverständlich, warum es die Opposition ablehne, einen 1,20 m breiten Streifen für einen Radweg auf der Podbielskistraße zu akzeptieren. Zudem habe man in der Landeshauptstadt 40 S-Bahnzüge, 311 Stadtbahnwagen und 610 Busse von üstra und Regio. Das seien insgesamt 1.000 Wagen und diese beförderten jeden Tag 950.000 Fahrgäste. Auf 90 km Stadtbahnstrecke würden jeden Tag 340.000 Fahrgäste befördert und 890.000 Autofahrer nutzten 1.200 Straßenkilometer. Zur Podbielskistraße ergänzte Ratsherr Dette, dass man bereits zum Vorteil des Individualverkehrs einen umweltgerechten Verkehrsträger, die Straßenbahn, unter die Erde verlegt habe. Man habe seinerzeit nur vergessen, dafür einen 1,20 m breiten Streifen für die Radfahrer anzulegen. Zur grünen Stadt Hannover bemerkte Ratsherr Dette, dass man 638 ha Eilenriede und 3.300 ha Straßen habe. Eine Umfrage des Gesamtverkehrsverbandes Hannover (GVH) habe erbeben, dass 48 % der ÖPNV-Nutzer jederzeit in der Lage wären ihre Fahrten auch mit dem Personenkraftwagen durchzuführen. Das wären 240.000 Autofahrten zusätzlich pro Tag. Abschließend stellte Ratsherr Dette klar, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen für einen integrativen Verkehrsansatz stünden, positive Möglichkeiten des Verkehrs nutzten und die negativen Auswirkungen des Verkehrs einzudämmen versuchten. Dies bedeute ökologische Verkehrsträger zu stützen und die Umweltauswirkungen sowie die Unfallgefahr des Autoverkehrs zu minimieren. Dazu gehörten Rücksichtnahme, Teilhabe und Integration schwächerer Verkehrsteilnehmer. Ein humaner Ansatz sei dabei das Leitbild der Verkehrspolitik in Hannover. Leider sei aber auch bekannt, dass die antragstellende Fraktion mit den Begriffen Humanität und Integration wenig anfangen könne.

Beigeordneter Förste (DIE LINKE.) erklärte, dass er nicht beabsichtige die Fraktion DIE HANNOVERANER oder das Thema mit einem Beitrag aufzuwerten und verzichtete auf eine Rede.

Ratsherr Hillbrecht (PIRATEN) wies darauf hin, dass Thesen zum Reizthema Cityring, Podbielskistraße und „Was tut Hannover eigentlich für die Autofahrer?“ wenig Ziel führend seien. Für ein harmonisches Miteinander sei die Spaltung in die Autofahrer, die Radfahrer und die Fußgänger kaum hilfreich. Weiter erläuterte Ratsherr Hillbrecht, dass die Stadtentwickelung sich im Wandel befände. Der Anteil der Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie der Radfahrer am Gesamtverkehr solle erhöht werden. Dies sei ein wichtiges Ziel, denn nur so bleibe auf den Straßen genügend Platz für den Individualverkehr. Zudem sei es nur auf diesem Wege möglich für alle Verkehrsteilnehmer ansprechende Räume zu schaffen. Der Masterplan „Mobilität 2025“ versuche eine derartige langfristige Gesamtsituation herzustellen. Das Ziel sollte es sein, den Verkehrsraum als Lebensraum zu gestalten in dem sich alle Menschen wohlfühlten und teilhaben könnten. Im Weiteren trug Ratsherr Hillbrecht in unterhaltsamer Form die Leiden eines Automobils im Großstadtdschungel Hannover vor. Ferner erläuterte Ratsherr Hillbrecht, dass leistungsfähige Magistrale bzw. das Schnellwegenetz, welche die Stadtteile

untereinander oder die Stadt mit dem Umland direkt verbände sowie die Anbindung an die A1 und A7 – zwei der wichtigsten Autobahnen Deutschland, Kleinigkeiten seien, die schon mal vergessen würden, wenn es um das Auto der Hannoveraner ginge. Abschließend bemerkte Ratsherr Hillbrecht, dass der öffentliche Raum begrenzt sei und man deshalb nicht jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer zufriedenstellen könne. Allerdings sei der Versuch schändlich die einzelnen Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen. Der erste Paragraph der Straßenverkehrsordnung drücke dies zeitlos und schlicht aus. Darin sei ausgeführt, dass die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme erfordere und dass sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten habe, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als den Umständen nach unvermeidbar behindert oder belästigt würde.

Ratsherr Engelke (FDP) antwortete auf die beantragende Fraktion der Aktuellen Stunde zum Thema „Was tut Hannover eigentlich für die Autofahrer?“ - fast nichts!

Ratsherr Neudahm (WfH) unterstellte den Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen den Individualverkehr aus der Innenstadt heraus drängen zu wollen. Nach Ansicht von Ratsherrn Neudahm könne man die Innenstadt nicht von der Logistik abtrennen und fordere deshalb auch weiterhin Mobilität für die Innenstadt. Das sei wichtig für die Unternehmen und für die Lebensqualität insgesamt. Die Vorrangschaltung für den öffentlichen Personennahverkehr halte die WfH für falsch. Die immer wieder angestrebte Optimierung der Ampelschaltungen sei dadurch unmöglich geworden. Die WfH stehe für eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer. Weiter führte Ratsherr Neudahm aus, dass die WfH die praktizierte Ausbremsung des Autoverkehrs durch die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und SPD nicht mittragen könne. Man fordere die Optimierung von funktionierenden Verkehrswegen und lehne den Rückbau von Leibnizufer und Friedrichswall ab. Ferner sei ein parallel verlaufender Radweg in der Walderseestraße, zwischen Lister Platz und Hermann-Bahlsen-Allee eine gute Alternative zu einem aufgemalten Radweg auf der viel befahrenen Podbielskistraße. Weiter erläuterte Ratsherr Neudahm, dass die Umweltzone in Hannover nach Angabe des Bundesumweltamtes praktisch wirkungslos sei. Die Fahrverbote für die Last- und Personenkraftwagen seien nicht verhältnismäßig und stellten einen tiefen Eingriff in die Mobilität der Menschen dar. Diese trage nachgewiesener Weise nicht zu einer Luftverbesserung bei. Allerdings fordere die WfH auch zum Thema Leitbild Fahrradverkehr eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer. Das Ziel den Fahrradverkehr von 13 % auf 25 % anzuheben sei äußerst erstrebenswert. Zum Abschluss erläuterte Ratsherr Neudahm, dass der Modellversuch „Elektromobilität“ ein hervorragendes Projekt sei und vom gesamten Rat in jeder Form unterstützt werden sollte.

Ratsherr Wruck (DIE HANNOVERANER) bedauerte, dass einige Fraktionen im Rat der Meinung seien unsachlich werden zu dürfen, wenn DIE HANNOVERANER eine Aktuelle Stunde angemeldet hätten.

Beigeordnete Kastning (SPD) bemerkte, dass lediglich vereinzelt politische Einschätzungen vorgenommen worden seien und diese seien nicht als unfair zu bewerten.

Ratsherr Blaschzyk (CDU) fuhr mit seiner im ersten Durchgang unterbrochenen Rede fort und wies darauf hin, dass die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen teilweise gegen die Interessen der Fahrradfahrer entscheiden würden. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) rate unbedingt dazu Fahrradwege auf der Straße anzulegen. Auf Hauptverkehrsstraßen rate er jedoch dringend davon ab. Zum Zweiten gäbe es eine Richtlinie zur Anlage von Hauptverkehrsstraßen und danach sollten diese eine Breite von 3,25 m nicht unterschreiten. Die Podbielskistraße werde diese Breite an verschiedenen Stellen unterschreiten, wenn ein Radweg direkt auf der Straße eingerichtet würde. Im Weiteren zitierte Ratsherr Blaschzyk aus den Wahlprogrammen der Fraktionen von Bündnis

90/Die Grünen und SPD zum Thema Verkehrspolitik und rügte die für ihn ganz offensichtlichen Benachteiligungen für die Autofahrer.

Die Aktuelle Stunde wurde von 16.30 Uhr bis 17.15 Uhr durchgeführt.

Ratsvorsitzender Strauch (SPD) bat die noch anwesenden Gäste, jetzt die Tribüne zu verlassen, da der öffentliche Teil der heutigen Ratsversammlung beendet sei.

Für das Protokoll

S t r a u c h	W e i l	S c h ö n d u b e
Ratsvorsitzender	Oberbürgermeister	Stadtangestellter

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

TOP 13.
Antrag zur Änderung der Zuordnung von Kosten nach Umstellung auf NKR (Drucks. Nr. 2200/2011)

Einstimmig beschloss der Rat die Änderung der Zuordnung von Kosten nach Umstellung auf das Neue Kommunale Rechnungswesen (NKR) nach dem Wortlaut des Antrages aus Drucks. Nr. 2200/2011.

Ratsvorsitzender Strauch (SPD) schloss darauf hin die Sitzung.

Für das Protokoll

S t r a u c h	W e i l	S c h ö n d u b e
Ratsvorsitzender	Oberbürgermeister	Stadtangestellter