

PROTOKOLL

57. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am Mittwoch, 4. Februar 2015,
Rathaus, Hodlersaal

Beginn 15.00 Uhr
Ende 17.25 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

Ratsherr Küßner	(CDU)	
Ratsherr Dette	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Blaschzyk	(CDU)	
Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Beigeordneter Förste	(DIE LINKE.)	15.00 - 17.15 Uhr
Ratsherr Hanske	(SPD)	
Ratsfrau Jeschke	(CDU)	
Ratsherr Kluck	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Mineur	(SPD)	
Ratsherr Nagel	(SPD)	
Ratsfrau Pluskota	(SPD)	15.00 - 17.00 Uhr

Beratende Mitglieder:

(Herr Dickneite)
(Herr Fahr)
Frau Hochhut
Herr Dipl.-Ing. Kleine
(Frau Prof. Dr. Ing. Masuch)
(Herr Sprenz)
(Herr Dr. Stölting)
Herr Weske

Grundmandat:

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

Verwaltung:

Stadtbaurat Bodemann	Dezernat VI
Herr Kaminski	PR
Herr Weinreich	Baureferat
Herr Clausnitzer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Gerstenberger	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Heesch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Hoff	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Linkersdörfer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

Frau Malkus-Wittenberg	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Wydmuch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Zunft	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Bode	Fachbereich Tiefbau
Herr Freiwald	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. Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde gemäß § 36 der Geschäftsordnung des Rates
2. Genehmigung von Protokollen
 - 2.1. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 17.12.2014
 - 2.2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 07.01.2015
3. Anträge
 - 3.1. Antrag der CDU-Fraktion zu einer Musikinсталlation am Hauptbahnhof (Drucks. Nr. 0092/2015)
4. Stadtbahnstrecke D-West - Citystrecke
 - Abschnitt 3: Steintor und Goethestraße Ost (Nordmannpassage – Leibnizufer)
 - Abschnitt 4: Goethestraße West (Leibnizufer bis Goetheplatz)
 - Abschnitt 5: Braunstraße (Goetheplatz – Spinnereistraße)
 (Drucks. Nr. 2475/2014 mit 12 Anlagen)
 - 4.1. Änderungsanträge zur Drucksache Stadtbahnstrecke D-West - Citystrecke
 - Abschnitt 3: Steintor und Goethestraße Ost (Nordmannpassage – Leibnizufer)
 - Abschnitt 4: Goethestraße West (Leibnizufer bis Goetheplatz)
 - Abschnitt 5: Braunstraße (Goetheplatz – Spinnereistraße)
 (Drucks. Nr. 2475/2014 E1 mit 2 Anlagen)
5. Bauleitplan Wohnbauflächeninitiative
 - 5.1. Anträge zu Flächennutzungsplanangelegenheiten
 - 5.1.1. Bauleitplan der Wohnbauflächeninitiative:
226. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover
Bereich: Bothfeld / "Hilligenwöhren"

Verzicht auf die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit,
Entwurfs- und Auslegungsbeschluss,
(Drucks. Nr. 2764/2014 mit 3 Anlagen)
6. Verordnung zur Neuausweisung des Landschaftsschutzgebietes "Obere

Wietze";
Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf der Region
Hannover
(Drucks. Nr. 2593/2014 mit 4 Anlagen)

7. Bericht der Verwaltung
8. Anfragen und Mitteilungen
- II. NICHT ÖFFENTLICHER TEIL
11. Erbbaurechtsänderung
(Drucks. Nr. 0098/2015 mit 4 Anlagen)
9. Bericht der Verwaltung
10. Anfragen und Mitteilungen

I. ÖFFENTLICHER TEIL

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

Ratsherr Küßner begrüßte im Rahmen von Rathaus LIVE die Schülerinnen und Schüler der Klasse 8c der Wilhelm-Raabe-Schule unter der Leitung von Frau Merker vom Politik zum Anfassen e.V.

Die Tagesordnung wurde daraufhin mit folgenden Änderungen einstimmig genehmigt:

- TOP 4.: auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen
- TOP 4.1.: auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen
- TOP 11.: auf Wunsch der CDU in die Fraktion gezogen
- TOP 5.1.1.: abgesetzt

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

Es gab keine Fragen von Einwohnerinnen oder Einwohnern.

2. **Genehmigung von Protokollen**

2.1. **Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 17.12.2014**

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

2.2. **Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 07.01.2015**

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

3. Anträge

3.1. Antrag der CDU-Fraktion zu einer Musikinstallation am Hauptbahnhof (Drucks. Nr. 0092/2015)

Ratsherr Blaschzyk begründete den Antrag seiner Fraktion.

Ratsherr Nagel sagte, dass davon gesprochen worden sei, für die Passanten eine angenehme Atmosphäre zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Auf der anderen Seite wolle man unliebsame Mitbürgerinnen und Mitbürger schlichtweg mit subtilsten Mitteln vertreiben. Man wolle die Menschen nerven. Er wies auf die Vergrämung von Tauben mit hochfrequenten Tönen hin. Er sagte, dass die Diskussion nicht neu sei. Die Art und Weise sei infam. Sollte es Leute geben, die sich dort nicht aufhalten dürften, was auf einem öffentlichen Platz nicht der Fall sei und würden sich diese Leute daneben benehmen, dann wäre es sinnvoller, dass eine intensivere Sozialbetreuung beantragt werden würde. Er stellte in Frage, dass die Menschen dort wirklich stören. Hauptziel des Antrages sei die Vertreibung der Menschen und nicht die Schaffung einer angenehmen Atmosphäre. Man versuche den Eindruck zu erwecken, dass der Raschplatz zu einer Schmutzdecke verkomme und eine Gefahr für Passanten bestehe. Der Bereich stehe unter intensiver Betreuung durch die Bahnpolizei. Sicherheit sei gegeben. Der Platz an sich könnte in einem besseren Zustand sein, was aber nicht allein an den Leuten liege, die sich dort regelmäßig aufhalten würden. Einer Gruppe aus der Bevölkerung zu unterstellen, dass sie sich nicht sozial verhalte, sei zu einfach und nicht nachweisbar. Ein echtes Bedrohungspotential habe man in dem Bereich auch nicht erkennen können.

Ratsherr Blaschzyk zeigte Verständnis dafür, dass man den Bogen überspanne und Entrüstung spielen müsse. Bei der Unterbringung von Flüchtlingen sei es ähnlich gewesen, als es um die Unterbringung von Flüchtlingen in Modulbauten gegangen sei. Da sei man auch mit kruden Thesen gekommen und stelle jetzt selbst mit der Ratsmehrheit solche Unterkünfte auf. Er meinte, dass man sich die Frage stellen müsse, wer in bestimmten Bereichen des Raschplatzes wen vertreibe. Viele Menschen würden sich in dem Bereich nicht wohlfühlen und sich dort deshalb nicht mehr aufhalten. Es herrschen dort unschöne Zustände. Seine Fraktion wolle in keinsten Weise Menschen vertreiben, sondern erreichen, dass der Raschplatz wieder allen zur Verfügung stehe. Der Raschplatz würde nur dann allen zur Verfügung stehen, wenn sich dort alle wohlfühlen würden. Im Moment könne man das nicht behaupten. Zum Stichwort der sozialen Betreuung sagte er, dass das eine das andere nicht ausschließe.

Ratsherr Engelke meinte, dass er eine Vermüllung auf dem Platz nicht habe feststellen können. Die Trinkerszene finde man nicht nur auf dem Raschplatz, sondern auf Plätzen in jedem Stadtteil. Mit der Kuschelpädagogik, die man mal vorgestellt habe, und mittels derer man die Trinker und pöbelnden Leute zur Einsicht habe bringen wollen, konnte er nicht konform gehen. Als er den Antrag gelesen habe, habe ihn das an den OB-Wahlkampf erinnert, in dem einer der Kandidaten im Stadion Blasmusik habe einführen wollen, um die Hooligans zu beruhigen. Jetzt bekomme man Blas- oder Loungemusik auf dem Raschplatz. Am Platz der Weltausstellung habe man mit den Säulen Beschallung, die er am Anfang auch gut gefunden habe. Setze man sich im Sommer in die Außengastronomie, störe die Beschallung relativ schnell. Auch der Gastwirt habe sich schon beschwert, weil seine Gäste sich beklagt hätten. Es gäbe dazu ein Zitat von Wilhelm Busch. Er hielt den Antrag nicht für

den richtigen Weg. Man müsse dann auch genau überlegen, welche Musik man spielen wolle und frage sich, ob man dafür eine Kommission einrichten wolle. Es gäbe in Hannover einen Lärmaktionsplan. Man müsse Lärmschutzfenster einbauen, es werde über Tempo-30 aufgrund der Lärmverringerung nachgedacht, man stelle Lärmschutzwände auf u.v.m. In dieser Stadt werde so viel für die Lärmbeseitigung getan und jetzt wolle man den Raschplatz mit Musik beschallen. Die Musik aus dem Gulli vor dem Hauptbahnhof sei sehr leise, es handele sich um einen Tourismusmagneten und es störe dort niemanden, weil man sich dort nicht lange aufhalte. Es sei mit dem Wunsch aus dem Antrag nicht zu vergleichen. Er könne aus den genannten Gründen dem Antrag nicht zustimmen.

Ratsherr Wruck sagte, dass er sich über den Antrag auch gewundert habe. Er fand ihn aber nicht völlig abwegig. Hamburg praktiziere am Hauptbahnhof seit Jahren erfolgreich etwas Ähnliches. Er hielt die Begründung des Antrags für merkwürdig und glaubte nicht, dass man mit Hilfe der Musik die Trinkerszene vertreiben oder woanders hinbewegen könne. Das angesprochene Zitat laute: „Musik wird störend oft empfunden, weil stets sie mit Geräusch verbunden“. Ein weiteres Zitat laute: "Wo man singt, da lass dich nieder, böse Menschen haben keine Lieder.“ Er gab zu Bedenken, dass die Musik auch eine Einladung sein könne, zu verbleiben. Das Anliegen an sich, die Trinkerszene von diesem zentralen Platz fern zu halten, sei begrüßenswert. Es müsse nicht sein, dass eine so große Stadt wie Hannover seine Gäste mit einer Trinkerszene begrüße. Das Ziel könne man mit dem Vorschlag aus dem Antrag aber nicht bewirken.

Ratsherr Dette meinte, dass das Vertreiben der Trinkerszene bezweckt werde und in Hamburg auch funktioniere. Es handele sich dabei aber nicht um das Weltbild, das er von einer Großstadt habe, in der alle Menschen das Recht hätten, sich überall aufzuhalten. Es sei egal ob Menschen im Hauptbahnhof am Tresen ein Bier trinken würden oder vorm Hauptbahnhof, weil sie es sich am Tresen nicht leisten können und das Bier deshalb am Kiosk kaufen. Es sei natürlich für viele Menschen kein schöner Anblick. In unserer Gesellschaft sei Alkohol gesellschaftsfähig und dann müsse man damit auch umgehen. Beruhigend sei, dass die Sicherheit objektiv gewährleistet sei. Es gäbe keinen Ort in dieser Stadt, wo mehr Sicherheitskräfte tätig seien. Es sei nicht der gesellschaftspolitische Ansatz seiner Partei, dass sich bestimmte Personengruppen an bestimmten Orten aufhalten dürfen oder nicht, weil sie an manchen Stellen nicht so gern gesehen seien. Er hielt den Ansatz für menschenverachtend und problematisch. Sich um die Trinker zu kümmern, sei eine sozialpolitische Aufgabe. Viele dieser Menschen seien krank und da müsse angesetzt werden. Schlechte Ideen, wie die aus Hamburg, müsse man sich nicht zum Vorbild machen. Der Antrag könne nicht unterstützt werden.

Ratsherr Förste hielt den Antrag für diskriminierend. Es sei falsch, die Trinker von dort verdrängen zu wollen. Dort gäbe es im Gegensatz zu Spielplätzen oder dunklen Ecken soziale Kontrolle. Der nächste Platz sei der Andreas-Hermes-Platz, wo es auch Drogenprobleme gäbe. Es bringe nichts, die Leute zu vertreiben, weil sie woanders wieder auftauchen. Er wies daraufhin, dass es sich um einen Bahnhof handele. Nahezu jeder Bahnhof einer Großstadt habe ein Milieu drum herum. Dort seien Trinker, Drogensüchtige, Obdachlose, Hehler, teilweise Prostituierte usw. Hamburg gehe zurzeit als schlechtes Beispiel für den Umgang mit Obdachlosen durch die Presse. Auf dem Flughafen seien Leute angezeigt worden, weil sie Flaschen und Dosen aus den Müllkörben gesammelt haben. Hamburg sei Vorreiter für Vergrämungsmaßnahmen gegen Obdachlose. Die Begrifflichkeit Vergrämung werde hauptsächlich bei Tieren verwendet. Hamburg habe da, wo Obdachlose schlafen könnten, Pickel aufgebracht, so dass sie sich dort nicht mehr hinlegen können. Bänke seien zweigeteilt worden. So eine Gesellschaft wolle man in Hannover nicht haben, in der die Ärmsten und Schwächsten vertrieben werden.

Ratsherr Hanske wies auf einen Artikel im Hamburger Abendblatt vom heutigen Tag hin.

Aus dem Artikel gehe hervor, dass das Musikprojekt in Hamburg nichts gebracht habe. Die Bahn selbst spreche von Legendenbildung, dass man mit Musik Leute vertreiben könne. Man könne nicht zwangsläufig davon ausgehen, dass Trinker keine klassische Musik mögen oder sich nicht über ein kulturelles kostenfreies Angebot freuen würden. Er gehe jeden Tag zweimal an der Stelle vorbei. Die Leute würden nicht stören. Der Anblick könne gegebenenfalls als störend empfunden werden, weil es sich nicht um Models oder Dressman handele. Sein Anspruch beim Durchqueren eines Bahnhofs sei nicht die Besspassung, sondern einen Weg zu gehen. In seinen Wegebedürfnissen werde er durch die Leute in keinsten Weise behindert. Er sei noch nie belästigt worden und hätte auch noch nicht erlebt, dass Reisende belästigt worden seien. Die Leute würden nur stören, wenn man gestört werden wolle. Als toleranter Bewohner einer Großstadt wisse man, dass diese Menschen Teil der Stadtgesellschaft seien. Er sei in einem christlich kulturellen Umfeld aufgewachsen. Der Antrag entspreche nicht seinen Ansprüchen, die er an den Umgang mit Mitmenschen habe.

Ratsherr Blaschzyk stellte klar, dass es primär nicht darum gehe, eine bestimmte Gruppierung zu vertreiben oder zu sagen, dass einem diese Gruppierung nicht passe. Es gehe primär darum, dass bestimmte Zustände nicht akzeptabel seien. Eine Vermüllung finde dort statt und der Ort werde auch als Toilette genutzt, obwohl ein paar Meter weiter eine teure Toilette gebaut worden sei. Die Zustände seien abzustellen und das gehe mit einer Gruppe von Leuten, die sich dort treffen einher. Man habe nichts gegen die Gruppe, sondern gegen die Verhaltensweisen. Er wies daraufhin, dass man nicht den kompletten Raschplatz beschallen wolle, sondern an den Eingangsbereichen Lautsprecherinstallationen vornehmen wolle. Er war sicher, dass die Musik auf dem Raschplatz nicht mehr zu hören sein werde. Hannover sei Unesco City of Music und sollte mit mutigen Ideen vorangehen.

Ratsherr Mineur meinte, dass der Antrag auf den ersten Blick in Ordnung sei. Im Zusammenhang mit der Begründung falle ein anderes Licht auf den Antrag. Der bereits erwähnte Artikel aus dem Hamburger Abendblatt passe zu dem Thema. Die Deutsche Bahn habe in Hamburg die Möglichkeit, an allen Standorten Musik zu spielen. Es sei Teil eines Sicherheitskonzeptes und solle dazu dienen, gerade in den Abendstunden eine angenehme und beruhigende Wirkung in den großen Hallen auszuüben. Ein gestresster Reisender werde die Musik kaum wahrnehmen. Gestört von der Musik werden Leute, die in dem Bereich sitzen, wie zum Beispiel die Blumenverkäuferin, Leute, die in der Außengastronomie bedienen müssen, weil diese die Musik den ganzen Tag ertragen müssen. Es sei Zufall gewesen, dass sich die Trinkerszene aus dem Bereich wegbewegt habe, als das Konzept eingeführt worden sei. Ein direkter Zusammenhang sei nicht vorhanden. Es werde versucht, die Musikbeschallung als Teil eines Sicherheitskonzeptes für ein ganz anderes Thema zu missbrauchen.

Frau Hochhut wies darauf hin, dass bei einem Antrag die Begründung nicht beschlossen werde. An der Begründung sei so viel Kritik geübt worden, dass sie vermutete, dass ein Nerv getroffen und der Antrag nicht verstanden worden sei.

Ratsherr Nagel erläuterte, dass zwar der Antragstext beschlossen werde, jedoch das Wesen eines Antrages aus der Begründung zu lesen sei. Die eigentliche Intention des Antrages sei somit klar zu erkennen. Für sein soziales Verständnis sei die Aufregung daher verständlich.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss lehnte die Drucksache Nr. 0092/2015 mit 3 Stimmen dafür, 8 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen ab.

4. Stadtbahnstrecke D-West - Citystrecke

- **Abschnitt 3: Steintor und Goethestraße Ost (Nordmannpassage – Leibnizufer)**
- **Abschnitt 4: Goethestraße West (Leibnizufer bis Goetheplatz)**
- **Abschnitt 5: Braunstraße (Goetheplatz – Spinnereistraße)**
(Drucks. Nr. 2475/2014 mit 12 Anlagen)

-auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen-

- 4.1. **Änderungsanträge zur Drucksache Stadtbahnstrecke D-West - Citystrecke**
- **Abschnitt 3: Steintor und Goethestraße Ost (Nordmannpassage – Leibnizufer)**
 - **Abschnitt 4: Goethestraße West (Leibnizufer bis Goetheplatz)**
 - **Abschnitt 5: Braunstraße (Goetheplatz – Spinnereistraße)**
(Drucks. Nr. 2475/2014 E1 mit 2 Anlagen)

-auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen-

Herr Freiwald erläuterte, dass man Herrn Finken von der TransTecBau, die im Auftrag der infra die Planung der D-Linie durchführe, eingeladen habe und er zur Planung berichten könne. Herr Dr. Seebo könne zu dem in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten, das der Drucksache als Anlage beigefügt sei, Stellung nehmen. Für weitere Fragen würden Frau von Zadel von der Region und Herr Vey von der infra als Bauherr der Anlagen zur Verfügung stehen.

Herr Finken berichtet über den Ausbau der Linie 10 und 17 in der Innenstadt Hannovers anhand einer Präsentation. Es gehe in der heutigen Drucksache um die Abschnitte 3 bis 5 von der Goseriede bis zur Glocksee. Zum Abschnitt 3 sei zunächst zu sagen, dass die jetzigen Haltestellen Steintor und Clevertor in einer Haltestelle zusammengefasst werden. Die Haltestelle werde als Hochbahnsteig barrierefrei ausgebaut. Aufgrund der Verlegung der Haltestelle Steintor, werde die Mendini-Haltestelle nach außen verlegt und zukünftig als Bus-Stopp für die üstra-Busse der Linien 128 und 134 genutzt. Die neue Haltestelle werde stadtauswärts an die Lange Laube angesetzt, aufgrund der Höhe von 82 cm sollte die Haltestelle nicht in der alten Lavesachse stehen. Von dem Hochbahnsteig werde es eine direkte Treppenanlage zu den Gleisen der Linien 4, 5, 6 und 11 geben. Dadurch, dass man den Hochbahnsteig direkt an die Außenwand der U-Bahn ansetze, könne man von der neuen Haltestelle Steintor ohne ein Straße queren zu müssen, direkt zur U-Bahn gelangen. Ein Ziel des Umbaus der D-Linie in der Innenstadt sei die Stärkung der Umsteigebeziehungen zur vorhandenen U-Bahn und werde durch die Treppenanlage realisiert. Mobilitätseingeschränkte Personen müssen den Bahnsteig über die Rampen verlassen und gelangen dann zu einem Fahrstuhl, mit dem sie die U-Bahn-Station erreichen können. Für den Hochbahnsteig Steintor habe es einen Architektenwettbewerb gegeben. Über den gesamten Hochbahnsteig stehe so etwas wie ein Tisch. Beidseitig des Hochbahnsteiges befinden sich die Bus-Stopps der Linien 300, 500 und 700. Weiter gehe es Richtung Brühlstraße. Vor der jetzigen Straße Am Steintor, die in die Münzstraße einmündet, werde der Hochbahnsteig angeordnet. Dadurch falle die Straße Am Steintor in die Fußgängerzone hinein. Sie werde zukünftig nicht mehr durch den motorisierten Individualverkehr befahren werden können. Die Verkehre, die Richtung Marstall fahren wollen, werden im Wesentlichen über die Scholvin- und die Reuterstraße geführt. Die Straßen werden als Einbahnstraßen betrieben, wobei die Reuterstraße Richtung Münzstraße und die Scholvinstraße Richtung Marstall zu befahren sein werden. In dem Abschnitt plane man auf eine Fahrtrichtung einen besonderen Gleiskörper. Es werde ein Rasengleis geben. In der anderen Relation werde der Autoverkehr mit auf den Gleisen geführt. Beidseitig werde es einen zwei Meter breiten Radfahrstreifen geben. Die

Radfahrenden werden in diesem Abschnitt mit auf der Fahrbahn geführt. Dadurch werden die Seitenanlagen insbesondere stadtauswärts deutlich breiter. Für die Gewerbetreibenden mit ihren Auslagen entstehe dadurch ein Vorteil. Die Parkstände werden mit einer Breite von 2,50 m ausgebildet, um die Belieferung und Beladung mit abwickeln zu können. Mit Überquerung der Leine an der Brühlstraße ende der Abschnitt 3. Im Abschnitt 4 sei eine Umplanung des Goethekreisels im Rahmen des Umbaus der D-Linie nicht geplant. Hier plane die Stadt eine eigene Umgestaltung. In diesem Abschnitt sei für beide Richtungen ein Rasengleis geplant. Neben dem Gleis befinden sich jeweils ein Richtungsfahstreifen für die Autos und ein Radfahrstreifen. Das Parken werde von Bäumen unterbrochen geregelt angelegt. Es werde sich nicht mehr um Fahrbahnrandparken handeln, sondern es werden auf beiden Seiten Parktaschen gebaut. Auf beiden Seiten werde es bis zum Goethekreisel eine alleeartige Baumbepflanzung geben. Die Allee stelle eine große städtebauliche Aufwertung dar. Die Bus-Stopps auf beiden Seiten werden mit hohen Boarden angelegt und seien barrierefrei. Der Hochbahnsteig Goetheplatz bekomme eine Länge von 55 m und sei damit 10 m länger als an der Haltestelle Steintor. Am Goetheplatz werde die längere Haltestelle zu Spitzenzeiten aufgrund der umliegenden Schulen benötigt. Auf dem Abgang Richtung Kreisel werde es eine lichtsignalgeregelte Querung geben. Sie sei vollständig barrierefrei und auch für Blinde nutzbar. Auf der rückwärtigen Seite sei eine nichtsignalisierte Querung über die Goethestraße geplant. Abschnitt 5 verläuft vom Goethekreisel bis zur Königsworther Straße entlang der Braunstraße. In diesem Abschnitt sei ein Rasengleis geplant. Rasengleise haben von der Lärmemission deutliche Vorteile gegenüber einer festen Fahrbahn, weil der Rasen den Schall sehr viel mehr schlucke als das eine reflektierende Fahrbahn tue. Auch hier werden die Radfahrer beidseitig auf Radfahrstreifen geführt. Es werde Parkstände und eine durchgehende Baumallee geben. Bei der Haltestelle Glocksee gebe es vorne viele Zwangspunkte in dem Gleisdreieck, an dem aus wirtschaftlichen Gründen möglichst wenig umgebaut werden sollte. Hinten auf der anderen Seite habe man ein Gebäude der Stadtwerke, in dem es viele sensible Leitungen gäbe. Man habe sich aus diesen Gründen darauf geeinigt, zwei Seitenhochbahnsteige anzuordnen. Vorne befände sich der barrierefreie Abgang mit Querungen mittels Lichtsignalanlage. Am hinteren Abgang befinden sich Treppen. Dort könne man ohne Signalanlage queren. Der freie Rechtsabbieger von der Spinnereistraße in die Braunstraße werde überbaut. Die Autos seien häufig mit hoher Geschwindigkeit von der Brücke kommend in die Braunstraße eingefahren. Diese Gefährdung habe man ausschließen wollen. Aus diesem Grund plane man im Zulauf des Knotenpunktes einen Fahrstreifen mehr für die Rechtsabbieger. Der Bus bekomme einen eigenen Sonderfahrstreifen. Die stark belastete Ringlinie 100 könne dadurch in einer eigenen Phase geradeaus Richtung Königsworther Platz fahren.

Ratsherr Engelke meinte, dass die Braunstraße und die Goethestraße erheblich aufgewertet werden. Er fragte, was die roten Zick-Zack-Linien auf der Darstellung bedeuten würden. Es gäbe im Bezirksrat immer wieder Beschwerden von Anwohnern, weil die Straßenbahn im Bereich des Kreisels sehr stark quietschen würde. Er ging aufgrund einer Aussage der üstra davon aus, dass es dort eine teure und aufwändige Schmieranlage gäbe. Er meinte, dass das keine Dauerlösung sein könne und wollte wissen, ob es Planungen gäbe. Der Radweg bei der Mendini-Bushaltestelle gehe dicht an die Bahngleise ran. Er sah darin ein hohes Gefährdungspotential. Er fragte, ob der Radfahrstreifen tatsächlich so dicht an die Gleise gehe oder ob die Zeichnung täusche.

Herr Vey antwortete, dass es im Goethekreisel bisher keine Schmieranlage geben würde. Für die beiden neu zu bauenden Bögen Richtung Haltestelle Goetheplatz werden aber Schmieranlagen vorgesehen. Durch die Schmieranlagen werde es eine Lärminderung geben. Bei den roten Zick-Zack-Linien handele sich um Fahrleitungsabspannungen.

Herr Finken wies darauf hin, dass die Fahrradstreifen eine Breite von 2,35 m haben und

somit ein entspanntes Fahren ermöglichen würden.

Stadtbaurat Bodemann sagte, dass man im westlichen Teil der Goethestraße einen eigenen Bahnkörper für beide Richtungen habe und im östlichen Teil einen einseitigen Bahnkörper. In der Kurt-Schumacher-Straße habe man auf beiden Seiten Mischverkehr des MIV und ÖPNV, so dass der Stadtbahnbereich auch von Autos befahren werde. Insofern habe man auf dem Radfahrstreifen ausreichend Platz.

Ratsherr Dette wollte wissen, ob bei der Querung der Kurt-Schumacher-Straße auf Höhe der Nordmannpassage und Odeonstraße eine Lichtsignalanlage geplant sei. Bei der Ausfahrt aus dem Goethekreisel in die Braunstraße sei in dem Plan ein Zebrastreifen über Fahrbahnen und Schienen eingezeichnet. Er war der Meinung, dass ein Zebrastreifen für den Schienenverkehr keine Auswirkungen habe und die Stadtbahn dort nicht halte. Er gab zu bedenken, dass auch Grundschüler den Zebrastreifen nutzen würden und sah Gefährdungspotential. Es sollte überlegt werden, ob man die Querung nicht optimieren könne. Im Vergleich zur Querung der Kurt-Schumacher-Straße, wo zukünftig weniger Verkehr fließen würde, würde ein Ungleichgewicht entstehen.

Herr Finken erläuterte, dass man über die Querung lange diskutiert hätte. Einen neuen Zebrastreifen hätte man nicht anlegen dürfen. Der jetzige Zebrastreifen bleibe im Rahmen des Bestandsschutzes erhalten. Die Querung könne nicht weiter vom Kreisel abgerückt werden. Würde man eine Lichtsignalanlage errichten, könnte das zu Irritationen bei den Autofahrern führen, wenn sie auf den Kreisel zufahren und grün haben, weil sie davon ausgehen könnten, dass das Grün die Einfahrt in den Kreisverkehr meine und nicht die Querung. Es handele sich nicht um einen Unfallschwerpunkt, so dass man sich für Erhalt des Zebrastreifens im Rahmen des Bestandsschutzes entschieden habe.

Ratsherr Wruck verstand nicht, warum man die Stadtbahn nicht über den Goetheplatz fahren lasse. Es würde dann nur eine Kurve mit einem größeren Radius statt der drei Kurven mit Wendepunkten geben. Das Gequietsche könne dadurch vermindert werden. Er fragte, warum man das bei den Umbauplanungen der Linie nicht berücksichtigt habe.

Herr Vey antwortete, dass man die Pläne am Goethekreisel ein Gleisdreieck zu bauen, analysiert habe. Technisch wäre das gut umsetzbar gewesen. Die Folge wäre aber gewesen, dass der Goethekreisel kein Kreisel geblieben wäre. Die Bäume hätten fast alle gefällt werden müssen. Der Platz wäre insgesamt betrachtet unschön geworden. Man habe den städtebaulichen Anspruch gehabt, den Kreisel zu erhalten. Für die eine Linie wäre der Bogen einigermaßen gestreckt gewesen. Für die andere Linie wäre der Bogen immer noch eng und quietschanfällig gewesen. Substantiell hätte sich nicht viel verändert.

Frau Hochhut bezog sich auf die neue Haltestelle Steintor. Links befinde sich der Abgang mit einer Schräge und rechts sei der Fahrstuhl in die anderen Ebenen. Sie fragte, ob man über den gesamten Bahnsteig nach hinten gehen müsse, wenn man vorne aussteige, um den Fahrstuhl zu erreichen.

Herr Finken sagte, dass man die Rampen runtergehen müsse, um den Fahrstuhl zu erreichen. Dabei würde man einen Rad- und Gehwegbereich queren, der von der Langen Laube Richtung Innenstadt führe. Eine Fahrbahn müsse nicht gequert werden.

Frau Hochhut fragte, ob es richtig sei, dass man aufpassen müsse, dass man von den teilweise sehr schnell fahrenden Radfahrern nicht umgefahren werde.

Herr Finken bestätigte die Aussage.

Frau Hochhut wollte wissen, ob die Querung signalgesichert sei.

Herr Finken antwortete, dass die Querung für die Radfahrenden genau wie jetzt auch mit einer Lichtsignalanlage versehen sei. Vorgesehen sei, dass die Radfahrer in einem Zug überfahren sollen. Wenn man den Radweg queren wolle und unsicher sei, könne man warten bis die Radfahrer Rot haben.

Frau Hochhut fragte, ob es bereits eine zeitliche Berechnung dafür gäbe, dass in der Kurt-Schumacher-Straße die Autos das Gleisbett mitbenutzen würden und alle sieben Minuten eine Straßenbahn fahre. Wenn die Autos rot haben, müsse die Bahn auch so lange warten, bis die Autos abfahren können.

Herr Finken antwortete, dass die Stadtbahn vor den KFZ in die Kurt-Schumacher-Straße einfahre und der Straßenzug vor ihr geräumt werde. Es würden keine Verlustzeiten entstehen.

Ratsherr Kluck fragte, wie groß die Überdachung an der Haltestelle Steintor sei. Auf dem Plan habe es so ausgesehen, als wenn die Haltestelle nur zu einem kleinen Teil überdacht sei. Die Mendini-Haltestelle werde in ihrer Aufstellung verändert. Er wollte wissen, ob mit dem Künstler Rücksprache gehalten worden sei, weil die Veränderung das Copyright verletze.

Herr Finken antwortete, dass mit dem Künstler abgesprochen sei, dass die Haltestelle an einen neue Stelle komme. Er habe ohne Auflagen zugestimmt. Die Architekten haben die Überdachung der Steintor-Haltestelle so geplant, dass nur das mittlere Drittel überdacht sei, wo der Fahrkartenautomat stehe und die Sitzplätze vorgesehen seien. Es sei so vorgegeben worden, dass nicht komplett überdacht werden müsse. Die Überdachung sei deutlich größer als bei anderen Hochbahnsteigen.

Ratsherr Blaschzyk fragte nach den Gründen, warum man sich für Fahrradstreifen und nicht für separate Fahrradwege entscheiden habe. Die Erfahrung zeige, dass Fahrradstreifen wie zum Beispiel auf der Podbi eher schlecht angenommen werden. Auf den Plänen sei gezeigt worden, dass die Möglichkeit der Anlieferung auch in den Parknischen bestehe. Es stelle sich die Frage, ob die Parkbuchten mittels einer Beschilderung für die Anlieferung freigehalten werden. Er ging davon aus, dass es sonst ähnlich wie auf der Hildesheimer Straße sei, wo die Parkbuchten belegt seien und der Anlieferverkehr die Fahrbahn versperre.

Herr Finken antwortete, dass es Richtlinien dafür geben würde, wie man Radverkehr im Stadtraum im Wesentlichen zu führen habe. Es sei unter anderem abhängig von der Straßenbreite und der Verkehrsbelastung. In dem Bereich Kurt-Schumacher-Straße bis Glocksee sei es angesagt, den Radverkehr auf der Straße zu führen. Die Beobachtung für die Podbi konnte er nicht teilen. Bei Hauptgeschäftsstraßen sei der Seitenraum für den fußläufigen Verkehr freizuhalten und der Radverkehr fahre bei der geringen Verkehrsbelastung sicherer auf der Straße selber. Bei den Parkständen, die man breiter gemacht habe, um auch das Be- und Entladen zu ermöglichen, obliege es der Stadt Hannover als Straßenverkehrsbehörde zu überlegen, ob eine Beschilderung vorgenommen werde. Es sei nicht Inhalt der Planfeststellung. Man empfehle lediglich, dass zu bestimmten Zeiten das Lieferrn ermöglicht werden solle.

Ratsherr Engelke bezog sich auf die Ampel an der Haltestelle Goethestraße. Er ging davon aus, dass es sich um eine Bedarfsampel handele. Wenn man als Autofahrer wieder grün bekomme, müsse man dann gegebenenfalls vor dem Zebrastreifen schon wieder halten. Er fragte, wie das funktionieren solle.

Herr Finken erläuterte, dass der Zebrastreifen die jetzige Situation darstelle. Den Zebrastreifen werde es nach Einrichtung der Lichtsignalanlage nicht mehr geben.

Ratsherr Engelke fragte, warum man in der Kurt-Schumacher-Straße auf der linken Seite für die Radfahrer den Schlenker viel früher eingebaut habe.

Herr Finken sagte, dass man den Radverkehr dort mit in die Nebenanlage aufgenommen habe, weil alles was sich Richtung Goserieede anschließe, im Wesentlichen in der Nebenanlage abspiele. Bei der Umplanung habe man gucken müssen, wie man die Übergänge gestalte. Entscheidend sei gewesen, dass der Übergang in die Nebenanlage vor der Lichtsignalanlage erfolge, weil die Radfahrer in der Regel nicht halten würden, wenn die Ampel rot zeige.

Ratsherr Engelke meinte, dass in den Plänen eine separate Busspur eingezeichnet worden sei. Das Wort Bus rage jedoch in die andere Fahrbahn mit rein. Er fragte, ob die Busspur so schmal sei, dass die Spur für den Individualverkehr blockiert werde oder ob das Wort nur so groß geschrieben worden sei, damit es besser zu erkennen sei.

Herr Finken antwortete, dass es nur an der Spinnereistraße eine eigene Busspur geben würde. Dort wo sich Haltestellen befinden, sei das auf den Plänen so vermerkt worden. Die Busspur sei breit genug für den Bus.

Ratsherr Dette gab zu Bedenken, dass man den Bereich der Rampen überdachen sollte. Aus Gründen der Sicherheit beim Betreten des Bahnsteigs, sollte man den Plan noch einmal überdenken. Bei Glatteis seien die Rampen am gefährlichsten.

Herr Vey wies darauf hin, dass es keine oberirdische Haltestelle geben würde, bei der die Rampen überdacht seien. Die Firma protec sei für den Winterdienst zuständig und würde dafür sorgen, dass die Rampen auch im Winter begehbar seien. Man habe die Vorgabe gegeben, dass nicht die komplette Haltestelle überdacht werden solle. Der Witterungsschutz solle dort sein, wo der Fahrkartenautomat sei und die Fahrpläne aushängen.

Ratsherr Dette meinte, dass der Winterdienst nicht hinterherkäme, wenn es Blitzeis gäbe. Hier habe man eine Konstruktion, die eine Vollüberdachung zulasse und dann lasse man wegen Kunst am Bau ein Loch im Dach. Man habe jahrelang dafür gekämpft, dass die fußläufige Zuwegung zur Tiefgarage am Opernhaus endlich überdacht werde, weil dort auch immer Glatteis herrsche.

Ratsherr Küßner sagte, dass man den Wunsch auf Komplettüberdachung mitgäbe.

Ratsherr Blaschzyk war der Auffassung, dass in vielen Punkten Empörung angebracht sei. In Bezug auf die Rampen könne er das sachlich nachvollziehen. Er könne sich aber nicht erinnern, dass es Hochbahnsteige gäbe, bei denen die Rampen überdacht seien. Man müsste dann bei allen Abhilfe schaffen.

Herr Dr. Kleine sagte, dass die Hochbahnsteigüberdachung den Eindruck erwecke, dass es sich um ein komplettes Dach handeln würde. Genau der Bereich der Rampe sei nicht überdacht und die anderen Bereiche, die zum Laufen bei Glatteis nicht ganz so kritisch seien schon. Der Anachronismus sei sehr deutlich. Formal werde konstruktiv ein komplettes Dach vorgegaukelt. Er meinte, dass man noch mal darüber nachdenken sollte, ob die Löcher richtig gewählt seien.

Herr Dr. Seebo berichtete darüber, wie die betriebliche Ausgestaltung, d.h. der

Verkehrsablauf sich darstellen werde. Man habe für den gesamten geplanten Bereich von der Glocksee/Spinnereistraße/Königsworther Straße bis zur Berliner Allee/Hamburger Allee ein Mengengerüst aufgestellt. Es seien die Verkehrsstärken im Kraftfahrzeug-, Fuß- und Radverkehr ermittelt worden. Mit diesen Eingangsgrößen habe man ein Simulationsmodell aufgebaut, in dem die drei Verkehrsarten und der ÖPNV enthalten seien. Betrachtet worden sei die verkehrlich am stärksten belastete Stunde. Für jeden Knotenpunkt seien entsprechende Signalprogramme hinterlegt worden. Die einzelnen Fahrzeuge seien dann in mehreren Läufen simuliert und die Verkehrsqualitäten durch ein Computerprogramm ermittelt worden. Die Situation an der Spinnereistraße/Königsworther Straße stelle sich unproblematisch dar. Die Installation der Lichtsignalanlage an der Haltestelle Goethestraße habe zur Folge, dass der Kraftfahrzeugverkehr anders ablaufe, als es zurzeit der Fall sei. Zurzeit sei der Verkehr dadurch geprägt, dass man kurz warte und häufig vorrücke. Mit der Signalisierung sei es so, dass man etwas länger angehalten werde und dann längere Grünphasen habe. Die Signalisierung werde immer dann aktiv, wenn Fußgänger die Straße queren wollen. Es sei gefragt worden, ob sich bei Rot die Fahrzeuge in den Kreisverkehr hineinstauen und den Kreisverkehr anhalten. Die Regellösung an normalen Kreisverkehren sei, dass man Zebrastreifen habe. Es sei der Standardfall, dass ein abbiegendes Fahrzeug den Rad- und Fußverkehr vorlasse und in den Kreis zurückstae. Man habe untersucht, wie oft das an der Goethestraße passieren könne und sei auf einen Wert von weniger als 4 % an Zeit in der Spitzenzeit gekommen. In der Summe handele es sich um weniger als eine Minute. Stehe ein Bus in der Haltestelle, habe man ebenfalls die Situation, dass der Verkehr kurzzeitig aufgehalten werde. Der Bereich Brühlstraße/Leibnizufer sei ein wesentlicher Knotenpunkt in dem System, weil es sich um einen Teil des City-Rings handele und die Goethestraße gleichzeitig eine stark belastete querende Straße sei. Hier werden deshalb befriedigende bis ausreichende Qualitäten erreicht. Aus diesem Grund seien die Möglichkeiten des Linksabbiegens nicht zugelassen, so wie es heute auch der Fall sei. Es sei wünschenswert, die Innenstadterschließung aus allen Richtungen zu ermöglichen. Man habe deshalb untersucht, ob man die Möglichkeit des Linksabbiegens zulassen könne. Es habe sich aber gezeigt, dass es ganz erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsablauf an diesem Knotenpunkt hätte. Der durchgehende Verkehr auf dem City-Ring und der Verkehr auf der Goethestraße würden sich um zwei Qualitätsstufen verschlechtern. Es schließe sich der Bereich der Haltestelle Steintor, der Langen Laube, der Goseriede und dem System aus der Scholvinstraße und der Reuterstraße an. Über die Scholvinstraße und die Reuterstraße erfolge zukünftig die Anbindung des Marstallquartiers. Das habe zur Folge, dass man zwei Knotenpunkte habe, wo dieser Verkehr abgewickelt werde. Es wirke wie ein Knotenpunkt. Man könne nicht ohne weiteres zwischen den beiden Punkten stehen bleiben. Es entstehe eine Folge von drei bzw. vier Teilknotenpunkten. Die Situation sei günstiger als sie sich heute darstelle. Zurzeit sei der Aufstellbereich für die Linksabbieger in die Steintorstraße sehr kurz, so dass die Furt Lange Laube häufig zugestaut sei. Zukünftig habe man mehr als doppelt so viel Stauraum. Es stelle eine wesentliche Aufgabe dar, die vier Knotenpunkte so zu signalisieren, dass der Verkehr durchgehend fließe und sich keine großen Rückstaus zwischen den Knotenpunkten bilden. Derzeit blockiere sich der Verkehr in dem Bereich gegenseitig. Es werde durch die etwas günstigere Lage der Knotenpunkte zu einer Entzerrung kommen. Es werde zwei Signalisierungszustände geben. Einmal habe die durchgehende Richtung und dann alle anderen Grün. Es werde eine entsprechende Priorisierung des ÖPNV geben. In der Simulation könne man erkennen, dass in den inneren Stauräumen kaum Fahrzeuge verbleiben. Rückstaus, wie sie heute zu verzeichnen seien, werde es nicht mehr geben. Es entstehe allerdings eine negative Auswirkung auf die Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr, die sich nicht vermeiden lasse. Die Auswertung der Verkehrsqualitäten erfolgte für die Spitzenstunde. Es werden die mittleren Wartezeiten aller Verkehrsarten ermittelt. Es gäbe Grenzwerte, die in dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen festgelegt seien. Es handele sich somit nicht um eine eigene Einstufung. Im Kraftfahrzeugverkehr werden zum Beispiel mittlere Wartezeiten von 70 Sekunden noch als ausreichend bewertet. Eine Einstufung erfolge in den Kategorien

A bis F. Im ÖPNV seien die Maßstäbe strenger und im Fuß- und Radverkehr deutlich strenger. Um ein ausreichend zu erreichen, dürfe die mittlere Wartezeit nur zwischen 30 bis 35 Sekunden liegen. Aufgrund der sehr strengen Maßstäbe seien die Verkehrsqualitäten für Fußgänger häufig schlechter als für den Kraftfahrzeugverkehr. Er präsentierte die Verkehrsqualitäten an den einzelnen Knotenpunkten. Bewertet worden sei jeweils der schlechteste Strom der jeweiligen Verkehrsart. Insgesamt gäbe es überall mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten. Für den ÖPNV gäbe es wie angestrebt bis auf einen Punkt gute Qualitäten. Für den Fuß- und Radverkehr seien recht gute Verkehrsqualitäten erreicht worden.

Frau Hochhut sagte, dass Scholvinstraße und Reuterstraße Einbahnstraßen seien. Sie wollte wissen, wie sie aus der Schmiedestraße kommend auf die Goethestraße komme, um in Richtung Goetheplatz zu fahren. Wenn man durch die Reuterstraße zum Marstall fahre, könne man nur rechtsrum fahren. Sie wollte wissen, ob man um den ganzen Marstall rumfahren müsse, um in die Schmiedestraße zu kommen.

Herr Dr. Seebo antwortete, dass die Scholvinstraße Richtung Südosten und die Reuterstraße Richtung Nordwesten freigegeben werde. Von der Schmiedestraße aus würde man durch die Reuterstraße fahren und dann links auf die Goethestraße abbiegen. Es werde dort eine Lichtsignalanlage geben. Von der Goethestraße kommend würde man durch die Scholvinstraße fahren und dann links in die Schmiedestraße einfahren.

Ratsherr Engelke sagte, dass man in der Präsentation sehen konnte, dass man vor der Ampel relativ lange warten müsse, wenn man vom Marstall komme und Richtung Steintor fahren wolle. In der Simulation habe es einen langen Rückstau gegeben. Er fragte, ob das so gewollt sei.

Herr Dr. Seebo erläuterte, dass das System relativ starr sei. Es gäbe festgelegte Freigabezeiten. In der Regel würde es reichen, um den Verkehr aus der Reuterstraße abfließen zu lassen. Es könne sein, dass die letzten Fahrzeuge in einer Umlaufzeit stehen bleiben, wenn es mal sehr voll wäre. Das sei in der Ergebnisdarstellung berücksichtigt.

Ratsherr Blaschzyk wollte wissen, wie lang die Grünphasen seien, mit denen kalkuliert wurde. Die Wartezeit sei dargestellt worden. Die andere Frage sei, wie viele Autos überkommen würden. Es gäbe dort drei Querbeziehungen. Der Knotenpunkt habe Verkehrsqualität C. Wenn in den 50 Sekunden, die für das C gelten, nur zwei Fahrzeuge fahren können, habe das kaum Aussagekraft. Entscheidend sei nicht die Wartezeit des Autos, das ganz vorne steht.

Herr Dr. Seebo antwortete, dass die mittlere Wartezeit angebe, wie lange man warten müsse. Die Wartezeit sei unabhängig von der Länge der Grünphase, sondern vielmehr abhängig von der Länge der Rotphase. Sei die Grünphase dauerhaft so kurz bemessen sei, dass nicht alle Autos abfließen können, werde der Rückstau immer länger und es ergeben sich längere Wartezeiten. Es sei aber sichergestellt, dass in der Regel fast alle Autos abfließen können. Die Freigabezeiten hängen davon ab, wie stark die Ströme belastet seien. Im Bereich Lange Laube habe man ca. 600 Fahrzeuge, die Richtung Goseriende fahren und in der Gegenrichtung seien es ca. 500. Für diese Fahrzeuge werde relativ viel Grünzeit in der Hauptrichtung benötigt. Ca. 200 Autos würden in die Scholvinstraße abbiegen. Die Grünzeiten seien so abgestimmt, dass die vorhandenen Verkehrsbelastungen in der Regel in der Freigabezeit alle abfließen können.

Ratsherr Dette wollte wissen, ob im Anschluss an das Verkehrskonzept die An- und Abfahrten zu den Parkhäusern überarbeitet werden, falls sich Veränderungen ergeben. Er befürchtete, dass sich Autofahrer einen eigenen Weg suchen würden und dann stecken

bleiben. Möglicherweise hätten die Verkehrsplaner optimalere Lösungen, um die Parkhäuser anzufahren.

Herr Dr. Seebo sagte, dass die zukünftige Situation des Parkhauses Schmiedestraße vergleichbar sei mit der heutigen Situation, weil eine ähnliche Erreichbarkeit vorhanden sei.

Ratsherr Dette sagte, dass, wenn man aus der Schmiedestraße kommend zum Leibnizufer fahren möchte, nicht den Weg über die Reuterstraße wählen würde, sondern über die Karmarschstraße in den City-Ring fahren würde.

Herr Dr. Seebo antwortete, dass das in der heutigen Situation auch bereits so wäre.

5. Bauleitplan Wohnbauflächeninitiative

5.1. Anträge zu Flächennutzungsplanangelegenheiten

5.1.1. Bauleitplan der Wohnbauflächeninitiative:

226. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover

Bereich: Bothfeld / "Hilligenwöhren"

Verzicht auf die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, Entwurfs- und Auslegungsbeschluss, (Drucks. Nr. 2764/2014 mit 3 Anlagen)

-abgesetzt-

- 6. Verordnung zur Neuausweisung des Landschaftsschutzgebietes "Obere Wietze";
Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf der Region Hannover
(Drucks. Nr. 2593/2014 mit 4 Anlagen)**

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2593/2014 einstimmig zu.

7. Bericht der Verwaltung

Es gab keine Berichtspunkte.

8. Anfragen und Mitteilungen

Ratsherr Blaschzyk bezog sich auf das Gebäude der Bauverwaltung. Er sagte, dass die Bauverwaltung formal zwar nicht für das Gebäude zuständig sei, sich aber dennoch einige Fragen ergeben. Er fragte, wie man erklären könne, dass das Gebäudemanagement das Gebäude sehenden Auges habe verfallen lassen. Er fragte, warum es keine regelmäßigen Mechanismen gäbe, die eine Bestandsaufnahme beinhalten. Er wollte wissen, ob über das Procedere etwas bekannt sei. Er fragte, ob dem Stadtbaurat persönlich wichtiger wäre einen Neuanfang zu wagen oder den Denkmalschutz aufrecht zu erhalten.

Stadtbaurat Bodemann ging davon aus, dass die Kollegen des Gebäudemanagements

ihre Arbeit vernünftig erledigen. Ihm persönlich gefalle das Gebäude, er fühle sich dort wohl und das Gebäude funktioniere auch gut.

Ratsherr Blaschzyk empfand die Antwort als unbefriedigend. Er hatte eine Antwort nicht unbedingt persönlicher Natur erwartet, sondern aus Sicht eines Stadtbaurates. Er sagte, dass beim Ihme-Zentrum demnächst eine Versteigerung anstehe. Er fragte, ob es nicht sinnvoll wäre, noch einmal darüber nachzudenken, ob die Stadt sich nicht an einem Kauf beteiligen könne, bei der geringen Summe, die jetzt im Raum stehe. Ein Einstieg könne sinnvoll sein, bevor wieder ein Hedgefond oder ein Spekulant das Gebäude kaufe und uns städtebaulich die nächsten Jahre die Hände gebunden seien.

Stadtbaurat Bodemann sagte, dass die Stadt im Ihme-Zentrum genauso wie die Stadtwerke mit Anmietungen stark vertreten sei. Es handele sich um einen vernünftigen Beitrag, den die Stadt dort leiste. Bisher gäbe es keine Aufträge der Verwaltung oder des Rates über einen Erwerb nachzudenken. Man müsse abwarten, was es für Gebote geben werde. Zuständig dafür sei nicht die Bauverwaltung, sondern das Liegenschaftswesen.

Ratsherr Wruck sagte, dass es schwierig sei zum Thema Bauverwaltung Fragen zu stellen, ohne dass sie in den persönlichen Bereich und eine subjektive Wertung hineingehen. Dennoch handele es sich um ein Thema, das die Stadt bewege. Über die Kosten von 45 Millionen Euro für die Renovierung sei er erstaunt gewesen, zumal eben gesagt worden sei, dass das Gebäude gut funktioniere. Er hatte den Verdacht, dass es Kreise gäbe, die die Bauverwaltung abreißen wollen und deshalb eine Mondsumme zur Erhaltung des Gebäudes nennen. Er hielt das nicht für richtig. Er fragte, ob man die Summe für die Renovierung eines solchen Gebäudes für angemessen halte.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass in der Drucksache von unterschiedlichen Szenarien die Rede gewesen sei. Im Moment sei die teuerste Variante im Fokus der interessierten Öffentlichkeit. Wenn unterschiedliche Szenarien vorhanden seien, müsse man sich nicht auf ein bestimmtes versteifen. Gemeint sei gewesen, wenn man einen vollumfänglichen Modernisierungsansatz fahre, sei von den hohen Kosten auszugehen. Die Verwaltung hätte die Zahlen so nicht benannt, wenn sie nicht realistisch wären. Es liegen keine Gründe vor, das anzuzweifeln. Neben diesem Szenario gäbe es zwei weitere Szenarien. Die Verwaltung habe entsprechend ihres Auftrages über die Situation und den weiteren Umgang damit berichten wollen.

Ratsherr Engelke hielt die gestellten Fragen für berechtigt. Er wollte wissen, ob eine enge Kommunikation zwischen dem Gebäudemanagement und dem Stadtbaurat stattfinde. Er habe eine hohe Meinung von den Fachleuten im Gebäudemanagement, halte einen Stadtbaurat aber auch für einen Experten. Er konnte nicht verstehen, dass man sich in einem stark sanierungsbedürftigen Gebäude wohl fühlen könne. Die Kommunen seien grundsätzlich an den Denkmalschutz gebunden. Bei anderen Investoren oder Gebäudeinhabern könne man sich mit einer großen Hürde über den Denkmalschutz hinwegsetzen, wenn nachgewiesen werde, dass es sich wirtschaftlich nicht rechne. Er fragte, unter welchen Bedingungen sich eine Kommune über den Denkmalschutz hinwegsetzen könne, wenn es sich wirklich nicht mehr lohne.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass es immer eine enge Kommunikation zwischen der Bauverwaltung und dem Gebäudemanagement geben würde. In Hannover werde zwischen den Fachbereichen und auch zwischen den Dezernenten gut zusammengearbeitet. Er sei jedes Mal wieder stolz, wenn er Gästen von außerhalb das Haus zeigen dürfe. Das Haus nehme die Kunden offensiv und freundlich in Empfang. Man betrete ein helles von beiden Seiten verglastes Foyer, in dem das aufgearbeitete Stadtmodell sehr gut präsentiert werden könne. Im ersten Geschoss habe man die

Foyer-Situation, die mit dem Mobile von Alexander Calder geziert werde. Wenn man sich im Haus bewege, spüre man den Charme der Entstehungszeit, der dieses Haus auch ausmache. Betrete man Gebäude älteren Baujahrs verspüre man eine bestimmte Aura. Es sei das Wesen von alten Gebäuden und auch das Wesen von Denkmälern. Aus diesem Grund habe sich die Bundesrepublik Ende der 70er Jahre das Denkmalschutzgesetz gegeben, um diese Zeitzeugnisse unter Schutz zu stellen und auch die jüngeren Zeitgeschehnisse der Baukultur der Nachwelt präsentieren zu können. Das Landesamt für Denkmalpflege habe in der ersten Presseberichterstattung sehr dezidiert gesagt, dass dieses Gebäude ein Beispiel für den Bürohausbau aus der sehr frühen Wiederaufbauzeit sei. Es sei für das Landesamt und somit auch zwingend für die Landeshauptstadt ein denkmalwertes Zeitzeugnis und zu erhalten. Das Gebäude habe den rechtlichen Status eines Baudenkmals. Er glaubte, dass es kein gutes Beispiel sei, wenn die Stadt die Aufhebung des Denkmalschutzes beantrage, weil das Gebäude saniert werden müsse. Der öffentliche Bauherr müsse ein gutes Beispiel für den privaten Bauherrn sein. Die Verwaltung werde Lösungen suchen diesen Anspruch aber auch den technisch notwendigen Anspruch aufrechtzuerhalten. Man werde das mit der Politik dann im zuständigen Ausschuss diskutieren.

Frau Hochhut sagte im Namen des Seniorenbeirats, dass man entsetzt sei, dass am Hohen Ufer kein Aufzug eingebaut werden solle. Auf der einen Seite sei die Rampe zu steil für Rollatoren oder Kinderwagen. Andererseits werde der Schacht gebaut, damit irgendwann einmal ein Fahrstuhl eingebaut werden könne. Am Aegi und auch an anderen Stellen habe man feststellen können, was für ein Aufwand ein nachträglicher Einbau sei. Gerade der Bereich werde damit angepriesen, dass man schön an der Leine sitzen könne und das Flair genießen könne. Sie bat darum, dafür Sorge zu tragen, dass der Fahrstuhl eingebaut werde. Man würde den 130.000 Senioren in Hannover damit eine Freude machen.

Stadtbaurat Bodemann nahm die Bitte entgegen.

Ratsherr Nagel dankte für die Ausführungen zur Bedeutung des Gebäudes. Man mache sich an der Stelle natürlich Gedanken über den Denkmalschutz. Er sagte, dass in der öffentlichen Diskussion einiges durcheinander gehe. Niemand habe vor, das Gebäude abzureißen, nur weil es günstiger wäre. Er wies darauf hin, dass es sich um ein Thema des AAWL handle und die Fragen der zuständigen Dezernentin gestellt werden müssten. Er ging davon aus, dass die Antworten dieselben wären. Die Prüfergebnisse liegen noch nicht vor. Mit wahnwitzigen Summen zu spekulieren wäre unredlich. Es müsse abgewartet werden zu welchen Ergebnissen man komme und könne dann in die Diskussion einsteigen. Es werde sicher kreative Ansätze geben, die die Vorstellungen des Kämmerers und die Maßgaben des Denkmalschutzes vereine.

Ratsherr Förste meinte, dass das Gebäude vielleicht nicht schön sei. In 200 Jahren werden die Leute darüber aber anders denken, weil es solche Gebäude dann kaum noch geben werde. Er sei froh darüber, dass die Verwaltung die gleichen Maßstäbe für sich ansetze, wie das auch bei privaten Eigentümern der Fall sei und für sich den Denkmalschutz nicht übergehe. Er fragte, welche Unterschiede es zwischen den Sanierungen gäbe und ob eine günstige Sanierung möglicherweise günstiger sei als ein Neubau.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass es um die Frage gehe, ob man auch eine Innensanierung vornehme, wenn man das Gebäude sowieso angehen müsse. Es gehe auch um die Frage, wie stark die Nutzung während der Fassadensanierung eingeschränkt sei und Etagen eventuell geräumt werden müssen. Es gäbe dann Varianten, die die eine oder andere Teilsanierung beinhalten. Behebe man nur den eigentlichen Schaden erhalte

man eine kostengünstigere Alternative. Es müsse sich ein Abwägungsprozess anschließen. Es sei ein Akt der Transparenz offenzulegen, welche Varianten es gäbe und mit welchen Kosten sie verbunden seien.

Ratsherr Engelke war erfreut darüber, dass der Denkmalschutz beachtet werden solle. Er fragte, ob es denkbar sei, dass ein solches Gebäude entkernt werde und die Fassade mit modernen Elementen nach dem alten Muster wieder hergestellt werde. Er stellte die Frage vor dem Hintergrund der Finanzierbarkeit.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass es bei einem Baudenkmal im Wesentlichen um zwei Dinge gehe. Es gehe nicht nur um das äußere Erscheinungsbild, sondern auch um das innere. Beim äußeren Erscheinungsbild differenziere man selten. Dem Dach und der Fassade werde zum Beispiel keine unterschiedliche Wertigkeit zugordnet. Beim inneren Erscheinungsbild müsse man den Zeitzeugnisbegriff abwägen. Man müsse sich zum Beispiel die Frage stellen, ob die Raumaufteilung ein wesentliches Zeitzeugnis sei. Man habe jetzt einen Mittelflur mit Büros auf beiden Seiten. Es sei die Frage, ob man die Achsen verschieben könne, um Gruppenräume oder andere Büroorganisationssysteme schaffen zu können. Hier müsse abgewogen werden. Die Fassade, wie sie von den Architekten in der Entstehungszeit geplant gewesen sei, unter Denkmalschutzaspekten zu sanieren, sei die Kunst des Hochbaus. Er schloss nicht aus, dass es möglich sei. Der Drucksache habe man entnehmen können, dass der Prozess gutachterlich begleitet werde. Er ging davon aus, dass Gutachter einbezogen seien, die solche Fassaden insbesondere unter Aspekten des Denkmalschutzes betreuen können.

Herr Weske wollte wissen, ob man sich vorstellen könne, den alten Platz der Bauverwaltung im Bereich der Willy-Brand-Allee/Friedrichswall unabhängig von der Nutzung mittelfristig wieder zu bebauen.

Stadtbaurat Bodemann erinnerte an den Diskussionsprozess um die Weiterentwicklung der Innenstadt und das Arbeitsprogramm Hannover 2020. In den Wettbewerben habe es Vorschläge gegeben, die Symmetrie zwischen Neuem Rathaus, Kestnermuseum und dem Standort der ehemaligen Bauverwaltung wieder herzustellen. Der Rat habe dafür aber keine Bebauung vorgesehen. Er ging davon aus, dass die Frage auf einer Äußerung des Kämmerers zur Bebauung basiere. Der Kämmerer habe damit gemeint, dass die Sanierung eines Gebäudes unabhängig des Denkmalschutzes teurer sein könne als ein Neubau. Für das denkmalgeschützte Haus könne man dann eine andere Lösung finden. Es habe sich um eine abstrakte Idee gehandelt, wenn er gesagt habe, dass die Bauverwaltung in das neue Gebäude umziehen könne. Ähnliches sei es bei der IGS Mühlenberg. Man habe Modelle gesucht, wie es möglich sein kann, im laufenden Schulbetrieb neben dem Bestandsgebäude einen Neubau zu erstellen. Nach Fertigstellung erfolge ein Umzug in den neuen Teil und Teile des alten Gebäudes können dann abgerissen oder neu organisiert werden. Es sei eher das Bild bemüht worden als der städtebauliche Gedanke.

Ratsherr Blaschzyk empfand es als richtig, dass ein Bekenntnis zum Denkmalschutz abgelegt worden sei. Er war auch der Meinung, dass eine Kommune mit gutem Beispiel vorangehen müsse. Man sollte jetzt abwarten und dann die Zahlen aus dem Gutachten angucken. Die Spekulationen seien durch die Drucksache der Verwaltung angeheizt worden, die er in Bezug auf die Zahlen unseriös fand. Wer solche Preisspannen angebe, müsse mit kritischen Fragen rechnen.

Frau Hochhut sagte, dass sie darauf angesprochen worden sei, dass am Schneverdinger Weg Wohnungen für Pendler mit 150 Stellplätzen gebaut werden sollen. Sie bat um Informationen.

Stadtbaurat Bodemann ging davon aus, dass es sich um das Projekt an der S-Bahn-Haltestelle an der Karl-Wiechert-Alle handle. Es gäbe für eine Fläche dort eine Projektidee. Der Bebauungsplan sehe zurzeit eine Büronutzung für ein vergleichsweise großes Gebäude vor. Statt dieses Gebäudes wolle man an einem solchen arbeitsstättennahen Standort in größerer Anzahl Wohnungen bauen. Man wolle ein Angebot schaffen für Menschen, die unter der Woche arbeitsbedingt in Hannover seien und am Wochenende ihren Wohnschwerpunkt woanders haben oder vorübergehend in Hannover beschäftigt seien. Diese Idee sei von einem privaten Investor vorgetragen worden. Bei der Fläche handle es sich um eine städtische Fläche. Die Stadt sei mit dem Investor und seinem Architekten in Gesprächen. Für dieses Projekt müsse der Bebauungsplan in Richtung Wohngebiet geändert werden. Das Bebauungsplanverfahren sei gestartet worden. Das Projekt traf vor Ort auf Skepsis, die sich auf die Art der Bebauung mit den vielen kleinen Wohnungen und verkehrliche Fragen begründet habe. Es habe eine große Versammlung gegeben unter der Moderation des Bezirksbürgermeisters. Es habe eine Vereinbarung gegeben, dass in einem kleineren Kreis weiter über das Projekt diskutiert werde. Die Planung soll noch einmal überarbeitet werden. In diesem Zusammenhang werde es zu den Fragen der Erschließung sicherlich auch neue Ideen geben. Man gehe auf die Anregungen und die Skepsis vor Ort ein und versuche entsprechend zu modifizieren.

Frau Hochhut fragte nach, ob das Projekt von Hochtief geplant werde.

Stadtbaurat Bodemann teilte mit, dass es die Firma Hochtief Hamburg sei, die sich für die Fläche interessiere.

Ratsherr Engelke hatte Fragen zur Lange-Feld-Straße. Es solle Verhandlungen mit Hochtief geben, die die Häuser dort gebaut haben. Er fragte, was die Firma mit der Straße zu tun habe. Er wollte außerdem wissen, ob es eine Drucksache geben werde, wenn es mit den Planungen der Straße losgehe. Es sah Schwierigkeiten durch die Enge. Auf der einen Seite habe man die Bebauung und auf der anderen die Kleingärten. Ein klassisches Straßenprofil mit Fahrbahn, Fahrradweg und Fußweg sei kaum möglich. Es bestehe ein großes Interesse bei den Anwohnern, vorher zu wissen, was mit der Straße passieren solle und sich einbringen zu können.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass es im Vorfeld der Entwicklung des Projektes Büntekamp 1 durch die Firma formart, einer damaligen Tochter von Hochtief, einen Erschließungsvertrag gegeben habe. Der Erschließungsvertrag erstreckte sich über die Herstellung der Verkehrsanlagen innerhalb des Büntekamp 1. Der Neubau der Lange-Feld-Straße in dem Abschnitt sei aber auch Teil der Erschließungsvereinbarung gewesen. Es sei vertraglich vereinbart, dass formart diese Straße bis zum Bahnunterführung umbauere. Aus dem Straßenentwurf gehe hervor, dass es sich um eine schöne alleeartige Straße handeln werde. Er erinnerte daran, dass sich formart verpflichtet habe, längs der Bahnanlage einen Lärmschutzwall zu bauen. Auch das sei Teil des Erschließungsvertrages gewesen. Die Kosten seien durch formart zu tragen gewesen. Das ganze Paket sei verhandelt worden, es gäbe ein Planungskonzept und sei durch den Rat so beschlossen worden. Wenn es gewünscht sei, könne man den Plan beim nächsten Mal noch einmal visualisieren.

Ratsherr Engelke begrüßte das. Den Anwohnern scheint das offenbar nicht klar zu sein und sie hätten Interesse daran zu erfahren, wie das Profil der Straße aussehen werde. Er wollte wissen, ob die Stadt ein Mitspracherecht habe.

Stadtbaurat Bodemann erläuterte, dass in den Verträgen geregelt worden sei, dass der Straßenbau einvernehmlich mit der zuständigen Tiefbauverwaltung durchzuführen sei. Die Planungen seien einvernehmlich abgestimmt worden. Die Anlage müsse förmlich und

formell abgenommen werden. Man übernehme die von privaten Investoren gebaute öffentliche Verkehrsanlage in das Verwaltungseigentum. Eine Übernahme erfolge nur dann, wenn die abgestimmten Planungen eingehalten werden. Daran hätte auch die Firma ein Interesse. Grundsätzlich sei es so, dass Straßen erst gebaut werden, wenn das letzte Haus gebaut sei. Aus diesem Grund haben die Arbeiten dort noch nicht begonnen. Delta-Bau müsse noch ein Cluster Gartenhofhäuser bauen. Man werde in einem absehbaren Zeitraum Hochtief veranlassen, die Anlagen im Baugebiet und die Lange-Feld-Straße zu erstellen.

Ratsherr Küßner schloss den öffentlichen Teil der Sitzung.

II. NICHTÖFFENTLICHER TEIL

Ratsherr Küßner schloss die Sitzung um 17:25 Uhr.

Bodemann
Stadtbaurat

Stricks
Schriftführerin