Landeshauptstadt Hannover - Dez VI - Datum 07.05.2015

PROTOKOLL

61. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am Mittwoch, 15. April 2015, Rathaus, Hodlersaal

Beginn	15.00 Uhr
Ende	17.52 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

Ratsherr Küßner	(CDU)	15.00 - 16.25 Uhr
Ratsherr Dette	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Blaschzyk	(CDU)	
Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Beigeordneter Förste	(DIE LINKE.)	15.00 - 17.00 Uhr
Ratsherr Hanske	(SPD)	
Ratsfrau Jeschke	(CDU)	15.00 - 17.30 Uhr
Ratsherr Kluck	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Mineur	(SPD)	
Ratsherr Nagel	(SPD)	
Ratsfrau Pluskota	(SPD)	

Beratende Mitglieder:

(Herr Dickneite)	
(Herr Fahr)	
Frau Hochhut	
Herr Dipl.-Ing. Kleine	15.00 - 17.40 Uhr
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
Frau Harling	PR
Frau Gruber	Dezernat VI
Herr Bernhardt	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Clausnitzer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Gerstenberger	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Heesch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

Frau Linkersdörfer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Malkus-Wittenberg	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Dr. Schlesier	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Schonauer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Wydmuch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Zunft	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Bode	Fachbereich Tiefbau
Herr Busse	Fachbereich Tiefbau
Herr Freiwald	Fachbereich Tiefbau
Herr Kaminski	Fachbereich Tiefbau
Frau Walter	Fachbereich Soziales
Herr Demos	Büro des Oberbürgermeisters

Tagesordnung:

I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L

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

2. Genehmigung von Protokollen

2.1. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 18.02.2015

2.2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 04.03.2015

3. Anträge

3.1. Antrag der CDU-Fraktion zu einem Konzept "Integrationschancen für in Hannover lebende Flüchtlinge verbessern"
(Drucks. Nr. 0696/2015)

3.2. Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu Kombieintrittskarten bei der DMAG
(Drucks. Nr. 0729/2015)

4. Bauleitplan Wohnbauflächeninitiative

4.1. Anträge zu Flächennutzungsplanangelegenheiten

4.1.1. Bauleitplan der Wohnbauflächeninitiative:
201. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover
Bereich: Seelhorst / "Peiner Straße, ehemalige Gärtnerei"

Verzicht auf die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0591/2015 mit 3 Anlagen)

5. Bebauungspläne

5.1. Bebauungsplan Nr. 1787 - Adolfstraße;
Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB,
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit,
Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0567/2015 mit 4 Anlagen)

5.1.1. Bebauungsplan Nr. 1787 - Adolfstraße;
Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB,
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit,
Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0567/2015 E1 mit 2 Anlagen)

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

5.3. Bebauungsplan Nr.503, 1.Änd. - Thaerstraße / nördliche Esperantostraße - nach §13a BauGB
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0593/2015 mit 3 Anlagen)

5.4. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1811 - Am Nordfeld -
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0667/2015 mit 3 Anlagen)

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

6. Erhaltungssatzung Hildesheimer Straße 230; Döhren
Satzungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0462/2015 mit 3 Anlagen)

7. Einkaufszentrum Altwarmbüchen - Änderung des städtebaulichen Vertrages
(Drucks. Nr. 0487/2015 mit 2 Anlagen)

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

9. Erneuerung des Verkehrsrechnersystems Hannover
(Drucks. Nr. 0743/2015 mit 1 Anlage)

10. Bericht der Verwaltung

11. Anfragen und Mitteilungen

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

12. Verkauf des Grundstücks "Am Marstall Ost"
(Drucks. Nr. 0254/2015 mit 3 Anlagen)

13. Bericht der Verwaltung

14. Anfragen und Mitteilungen

I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L

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

Die Tagesordnung wurde daraufhin mit folgenden Änderungen einstimmig genehmigt:

TOP 5.2.: auf Wunsch der CDU in die Fraktion gezogen
TOP 5.5.: auf Wunsch von Bündnis90/Die Grünen in die Fraktion gezogen
TOP 8.: auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen

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

Ein Einwohner sagte, dass er als Sprecher der Bürgerinitiative Ihmezentrum da sei. Es sei bekannt, dass das Ihmezentrum einen neuen Eigentümer habe. Von Seiten der Verwaltung höre man nur Lobpreisungen. Über den Investor wisse man quasi nichts und könne auch keine Informationen im Internet finden. Er sei bisher lediglich ein- bis zweimal beim Oberbürgermeister vorstellig gewesen. Er wollte wissen, was die Verwaltung veranlasse anzunehmen, dass der Investor eine Zukunft für das Ihmezentrum bedeute, die länger dauere als die von der Firma Carlyle. Es habe sich um ein multinationales Unternehmen gehandelt. Aus einer Zukunft für das Ihmezentrum sei aber nichts geworden.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass er sich zu dem Unternehmen nicht geäußert habe.

Der Einwohner ging davon aus, dass Kontakt zum Büro des Oberbürgermeisters bestehe und daher weitergehende Informationen vorhanden seien als die, die über die Presse veröffentlicht worden seien.

Stadtbaurat Bodemann erläuterte, dass sich der neue Eigentümer im Rathaus vorgestellt habe. Der Termin habe vor dem Kauf des Ihmezentrums stattgefunden.

Der Einwohner meinte, dass sich die Situation für ihn so darstelle, dass die Verwaltung aufgrund dessen, was sie über den Investor wisse, ein positives Zeichen für das Ihmezentrum sehe. Das sei ungefähr so als würde jemand seit 20 Jahren unfallfrei Golf fahren und der Meinung sein, er könne mit einem Porsche genauso gut umgehen.

Stadtbaurat Bodemann stellte klar, dass er und die Verwaltung nicht über Dinge berichten, die man nur vom Hören-Sagen wisse. Der Zeitungsberichterstattung habe man entnehmen können, dass man froh gewesen sei, dass man einen neuen Investor gefunden habe. Der Investor habe geäußert, dass er die Immobilie schätze, sich um sie kümmern und dafür Geld investieren wolle. Das sei als positives Zeichen bewertet worden.

Der Einwohner kam auf die Mietverträge im Ihmezentrum zu sprechen, an denen die Stadt

direkt oder indirekt beteiligt sei. Er fragte, ob bestätigt oder dementiert werden könne, dass die Stadtwerke den Mietvertrag über das Jahr 2020 hinaus nicht verlängern wollen.

Stadtbaurat Bodemann verwies darauf, dass für Anmietungen der Ausschuss für Arbeitsmarkt-, Wirtschafts- und Liegenschaftsangelegenheiten zuständig sei. Er wies außerdem darauf hin, dass es sich bei Informationen über Anmietungen und Mietverhältnisse um vertrauliche Informationen handele, über die nur im nichtöffentlichen Teil mit der Politik gesprochen werden dürfe.

Der Einwohner fragte, ob dementsprechend auch keine Fragen zu den Mietverträgen der städtischen Behörden beantwortet werden können.

Stadtbaurat Bodemann wies darauf hin, dass er darüber keine Kenntnisse habe.

2. Genehmigung von Protokollen

2.1. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 18.02.2015

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

2.2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 04.03.2015

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

3. Anträge

3.1. Antrag der CDU-Fraktion zu einem Konzept "Integrationschancen für in Hannover lebende Flüchtlinge verbessern" (Drucks. Nr. 0696/2015)

Ratsfrau Jeschke sagte, dass man die Drucksache am 24.03.2015 ins Verfahren gegeben habe. In Ihrer Antragsbegründung wolle sie sich hier im Ausschuss auf den Punkt der Wohnungen für Flüchtlinge beschränken. Vorausschicken wollte sie ein Lob an Herrn Heesch und Herrn Schalow für die gute Vorstellung der städtischen Planung bei der Veranstaltung für die Nachbarn der geplanten Modulanlage in Ledeburg. Man habe spüren können, was für Vorbehalte es gäbe und wie man sachlich damit umgehen könne. Sie begründete den Antrag ihrer Fraktion. Die Bemühungen der Verwaltung hielt sie nicht für ausreichend. Sie fragte, ob in Bezug auf die Unterkünfte mit der GBH gesprochen worden sei und wie der Sachstand der Gespräche mit sämtlichen Wohnungsanbietern sei. Sie wollte wissen, ob mit Haus und Grund darüber Gespräche aufgenommen worden seien, inwieweit man dort aufeinander zugehen könne. Sie fragte außerdem, ob mit der Dezernenten-Kollegin über freie Flächen gesprochen worden sei, die es ja noch gäbe. Sie verwies auf die Vahrenwalder Straße. Man sehe Handlungs- und Verbesserungsbedarf bei der Flächenheranziehung und der Vernetzung innerhalb der Stadtverwaltung. Sie hoffte, dass alle Ratsvertreter den Antrag mittragen, um den politischen Auftrag an die Verwaltung zu geben, damit besser an dem großen Problem weiter gearbeitet werden könne und auch eine bessere Vernetzung mit der Ratspolitik erfolge.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass man laufend in Kontakt mit der

Wohnungswirtschaft, auch hinsichtlich der Unterbringung von Flüchtlingen, stehen würde. Es habe einen großen Termin gegeben, zu dem alle wesentlichen Wohnungsunternehmen in Hannover eingeladen gewesen seien. Die Bitte, freie Potentiale für den Zweck der Unterbringung der Flüchtlinge zu melden, ist an die Unternehmen herangetragen worden. Es bestehe selbstverständlich Kontakt zur GBH, die von sich aus engagiert bei der Zurverfügungstellung von Wohnraum helfe.

Ratsherr Nagel bestätigte, dass die Situation mit den Flüchtlingen dramatisch sei. Aus diesem Grund habe man in langen Sitzungen zusammengesessen und für die Stadt und die Flüchtlinge gute Beschlüsse gefasst. Der Duktus, der hier jetzt reingebracht werde, gefiele ihm nicht. Es werde der Anschein vermittelt, als würde es ein konzeptloses Handeln der Verwaltung geben und die Unterbringung der Flüchtlinge schlecht sein. Er verwies darauf, dass Städte wie Hamburg Flüchtlinge bereits in Zelten unterbringen würden. In Hannover habe man das bisher vermeiden können. Er wertete den Antrag als Angriff auf das Integrationsmanagement der Verwaltung. Er war darüber verwundert, weil der Fraktionsvorsitzende der CDU das Integrationsmanagement in der Februar-Sitzung des Rates ausdrücklich gelobt habe. Man müsse sich klar machen, dass sich Flüchtlinge vor Abschluss des Anerkennungsverfahrens auf dem Wohnungsmarkt keine eigenen Wohnungen suchen dürfen. Sie müssen von der Stadt untergebracht werden. Dafür habe man im Jahr 2013 ein Konzept beschlossen. Er erinnerte außerdem an das Sofortprogramm. Im Rahmen des Möglichen werden alle untergebracht, die man unterbringen müsse. Er betonte, dass die Unterbringung in Turnhallen die schlechteste aller Möglichkeiten sei. Ein weiteres Konzept sei nicht hilfreich. Man könne Wohnraum nicht in kurzer Zeit und auf Vorrat schaffen, sondern sei in der Rolle des Reagierens. Es sei die richtige Entscheidung gewesen, ein Unterbringungskonzept mit Qualitätsanforderungen zu erstellen, um die uns andere Städte beneiden. Von einem nicht vorhandenen Konzept zu sprechen, sei der Sache nicht angemessen. Laut Antrag sollen bezahlbare Wohnungen für Flüchtlinge geschaffen werden. Er wies darauf hin, dass sobald ein Aufenthaltstitel vorliege, die Menschen nicht mehr als Flüchtlinge gelten. Sie müssen sich dann auf dem freien Wohnungsmarkt eine Wohnung suchen. Das der Wohnungsnotstand akut sei, sei bekannt und daran werde gearbeitet. Auf der Suche nach Wohnraum auf dem freien Wohnungsmarkt unterstütze die Stadt. Er erinnerte an das Wohnkonzept 2025, dass 2013 beschlossen worden sei. Es werde durch die entsprechenden Satzungsbeschlüsse dafür gesorgt, dass auch an anderen Stellen Wohnraum geschaffen werde. Zu suggerieren, dass Konzeptlosigkeit herrsche und es keine Vernetzungen innerhalb der Stadtverwaltung geben würde, hielt er nicht für richtig. Nach seinem Erleben gäbe es Taskforces und eine enge Abstimmung zwischen den Fachbereichen. Man sei nicht in der Lage für die nächsten zehn Jahre vorauszuplanen. In Anbetracht der Umstände mache man das Beste aus der Situation. Er verwies auf die Zuständigkeit des Landes Niedersachsen in Bezug auf Fragen der Wohnungsbauförderung. Man könne das Land Niedersachsen auffordern, verstärkt ein Wohnungsbauprogramm zu unterstützen und werde es auch tun.

Ratsherr Engelke war der Meinung, dass man zwar immer was besser machen könne, aber die Verwaltung hier einen richtig guten Job mache. Das sei ihm bewusst geworden, als er sich vor kurzem mit dem persönlichen Referenten des Sozialdezernenten der Stadt Hamburg unterhalten habe. In Hamburg laufe die Unterbringung der Flüchtlinge sehr schlecht. Der Referent sei erstaunt gewesen, wie die Aufgabe in Hannover gelöst werde. Ratsherr Engelke merkte an, dass Sprachförderung keine kommunale Aufgabe sei, sondern Aufgabe des Landes. Die Ministerin habe verkündet, dass sie 500.000 € mehr für Sprachkurse ausgeben wolle. Nach Berechnungen müssten es aber 2,8 Millionen Euro sein. Insofern müsse man das Land auffordern, mehr in dieser Richtung zu tun. In der Presse sei zu lesen gewesen, dass in Tröglitz nach dem Brandanschlag privater Wohnraum angeboten worden sei. Er sei gefragt worden, ob es möglich sei, dass Privatleute, die in großen Wohnungen wohnen, Flüchtlinge aufnehmen. Er wollte wissen, ob das rechtlich möglich sei

und wie man das organisieren könne. Es ging um zwei Bürger, die alleine in einer 5- bzw. 6-Zimmer-Wohnung wohnen würden und aufnahmebereit seien.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass die Stadt als Mieter fungieren würde, wenn man noch nicht anerkannten Asylbewerbern Wohnungen anbiete, weil diese nach dem Sachleistungsprinzip zu versorgen seien. Insgesamt habe man 170 Wohnungen angemietet. Bekäme man Wohnungen von Privatleuten angeboten, würde man eine Anmietung auch vornehmen, wenn die Wohnungen geeignet sei. Ein Mitwohnen hielt er nicht für möglich. Es müsse sich um eine selbständige, abgeschlossene Wohnmöglichkeit mit entsprechender Ausstattung handeln. Die Wohnung würde selbstverständlich in Augenschein genommen, um zu einer entsprechenden Entscheidung zu kommen.

Ratsherr Förste merkte an, dass die Konzepte schon längst verabschiedet worden seien. Die Verwaltung befinde sich in der praktischen Arbeit. Aus seiner Sicht gäbe es keine Kritikpunkte. Ein weiteres Konzept würde nicht weiterhelfen. Helfen würde mehr Geld und mehr Personal. In Bezug auf Punkt 3 des Antrages wies er darauf hin, dass seine Fraktion eine Anhörung zu dem Thema „Wohnungslosigkeit in Hannover“ beantragt habe, die demnächst unter Beteiligung des Bauausschusses durchgeführt werde. Man könne sich danach darüber unterhalten, was die Politik noch veranlassen könne.

Frau Hochhut berichtete, dass sie heute Morgen im Seniorenbeirat der Region erfahren habe, dass im Umland freie Wohnraumkapazitäten vorhanden und angeboten worden seien. Es solle lediglich eine Einschränkung auf bestimmte Personengruppen erfolgen und zum Beispiel nur Frauen aufgenommen werden. Sie fragte, warum man das Angebot nicht annehme. Die Industrie suche jede Menge arbeitsfähige Leute. Im Antrag stehe drin, dass die Quote der Asylbewerber immer höher werde. Sie wollte wissen, wie viel Zeit ein Asylantrag in Anspruch nehme.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass die Gemeinden die Flüchtlinge, die sie zugewiesen bekommen, grundsätzlich auch in ihrem Gemeindegebiet unterzubringen haben. Die Kooperationsidee von der eben gesprochen worden sei, stelle sich vor diesem Hintergrund als nicht ganz einfach dar. Das liege nicht am fehlenden Willen, sondern vielmehr an der schwierigen rechtlichen Materie. Zur Dauer eines Asylverfahrens gäbe es keine Durchschnittszahlen. Auf Nachfragen erhalte man allerdings immer sehr unterschiedliche Antworten.

Ratsfrau Jeschke sagte, dass sie die Reaktion erwartet habe. Für die Darstellung in der Presse sei sie nicht verantwortlich. Man habe eine freie Presse. Man sei dabei, das Thema im zuständigen Ausschuss zu besprechen. Sie wollte sich dazu ganz sachlich äußern. Es sei gesagt worden, dass ihre Fraktion der Verwaltung Konzeptlosigkeit vorwerfen würde und es keines weiteren Konzeptes bedürfe. Ihre Fraktion habe im Vorfeld zu diesem Antrag vier Unterkünfte aufgesucht. Sie seien alle tätig in Stadtbezirken, bzw. würden Ratsarbeit betreiben, in Hannover leben und seien durchaus nah am Thema. Man kenne auch viele Unterstützer und würde teilweise selbst unterstützen. Das Erleben und die Erfahrungen habe man in den Antrag einfließen lassen. Sie habe in ihrer Einlassung Herrn Schalow und Herrn Heesch lobend erwähnt. Sie würden einen tollen Job machen. Sie seien, so wie die tollen Unterstützerkreise und andere Menschen, Leuchttürme. Man wolle eine ganzheitliche Betrachtung erreichen. In der Presse habe gestanden, dass es eine Lenkungsgruppe geben solle. Daran könne man erkennen, dass ganz langsam etwas stattfinde und in der Verwaltung ankomme. In der letzten Bauausschusssitzung habe es keinen Tagesordnungspunkt oder Berichtspunkt des Dezernenten zum Thema Unterbringung gegeben. Erst auf Nachfrage habe der Dezernent mitgeteilt, dass ein hoher Teil seiner Arbeitszeit in das Thema der Unterbringung von Flüchtlingen fließen würde. Sie hatte die Erwartung, dass immer ein Sachstandsbericht zur Problematik der Unterbringung gegeben

werden müsse. Es werde der Eindruck erweckt, dass die Thematik in der Wertigkeit nicht hoch genug angesiedelt sei. Sie sagte, dass es gut sei, dass es in Hannover keine Unterbringung in Zelten gäbe. Eine Unterbringung in Turnhallen hielt sie allerdings für gleichwertig. Teilweise traumatisierte Menschen würden hinter Wandschirmen leben und könnten voreinander nicht ausweichen. Mit dem Verweis auf die Zuständigkeit des Landes habe sie gerechnet. Man könne auch noch auf die Bundesregierung oder auf die EU verweisen. Das sei immer sehr leicht gemacht. Sie war der Auffassung, dass man sachlich bleiben müsse. Der Antrag solle zum Ausdruck bringen, dass die Aufgabenerledigung in dieser Stadt verbesserungswürdig sei. Sie war der Meinung, dass man sich interfraktionell auf den Weg machen müsse, um der Verwaltung klar zu machen, dass es sich um einen politischen Auftrag handele, die Politik unterstütze und hinter der Verwaltung stehe. Werde ein solcher Antrag beschlossen, stehe die Ratspolitik auch in der Verantwortung. Sie hoffte deshalb auf eine allgemeine Zustimmung zu dem Antrag.

Ratsherr Hanske stimmte dem Lob für Herrn Heesch und Herrn Schalow ausdrücklich zu. Sie würden eine hervorragende Arbeit leisten. Die Arbeit sei deshalb so hervorragend, weil sie mit dem Dezernenten eng abgestimmt sei. Er sah daher einen Widerspruch in den Äußerungen in Bezug auf den Dezernenten. Mit dem Antrag werde etwas eingefordert, was es bereits seit 2013 geben würde. Seitdem arbeite die Stadt Hannover im Bereich der Flüchtlingsunterbringung konzeptionell unter reger Beteiligung der Bevölkerung. Die Unterstützerkreise seien inzwischen so groß, dass fast auf jeden Flüchtling ein Unterstützer käme. Es handele sich um ein gutes Zeichen unserer Stadtgesellschaft. Hannover sei in Bezug auf den Umgang mit Flüchtlingen bundesweit vorbildlich. Nicht nur Hamburg, sondern auch viele andere Großstädte seien bei Weitem anders aufgestellt als Hannover. Die Verwaltung und die Bürgerinnen und Bürger vor Ort leisten Hervorragendes, was die Integration und die Versorgung der Flüchtlinge in Hannover betreffe. Man dürfe keine Forderungen stellen, die an der rechtlichen Realität vorbeigehen würden. Die Unterbringung noch nicht anerkannter Flüchtlinge sei durch die Verwaltung zu organisieren. Sie würden sich nicht auf dem freien Wohnungsmarkt versorgen dürfen.

Ratsherr Dette empfand es als positiv, dass durch den Antrag eine Aussprache stattfinde. Vor ein bis zwei Wochen sei von ihm und einem Ratskollegen, der dem Ausschuss bis vor kurzem angehörte, gefordert worden, dass unter anderem das kommunale Wohnungsunternehmen verstärkt in den Wohnungsbau einsteigen solle. Der stellvertretende CDU-Fraktionsvorsitzende habe das als Eingriff in das operative Geschäft massiv kritisiert. Er fand das irritierend, weil er davon ausgegangen sei, dass man einvernehmlich für sozialen Frieden sorgen wolle. In dem Antrag fordere man nun die Verwaltung auf mit Wohnungsunternehmen zu besprechen, wie man preiswerten Wohnraum zur Verfügung stellen könne. Er ging daher davon aus, dass die Äußerung des stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden nicht die einhellige Meinung der Fraktion sei, sondern es noch Menschen gäbe, die an dem sozialen Frieden in dieser Stadt arbeiten wollen. Er schloss sich seinen Vorrednern an, weil man teilweise für die Forderungen in dem Antrag nicht zuständig sei und ganz vieles bereits auf hervorragende Weise laufe.

Ratsherr Blaschzyk sagte, dass ihm die Äußerungen, die der stellvertretende Fraktionsvorsitzende getätigt haben soll, nicht bekannt seien. Ihm sei lediglich eine Pressemitteilung bekannt, in der kritisiert worden sei, dass der Aufsichtsratsvorsitzende der GBH Interna preisgegeben habe, die dem Aufsichtsrat noch nicht zur Kenntnis gegeben worden seien. Es sei auch darum gegangen, dass er in seiner Funktion als Aufsichtsrat durch die Hintertür Baupolitik betreibe. Es sei in der Pressemitteilung überhaupt nicht um die Unterbringung von Flüchtlingen gegangen. Er wies darauf hin, dass niemand bestreite, dass es ganz viele hervorragende Einzelleistungen gäbe. Was Herr Heesch und Herr Schalow auf den Bürgerversammlungen aushalten müssen und was sie an Arbeit leisten, sei sehr anerkennenswert. Das habe man auch betont. Es gehe vor allem darum, dass es

ein Gesamtkonzept geben solle. Der Presse habe er entnehmen können, dass der Oberbürgermeister sich des Themas annehmen wolle. Er habe erkannt, dass es jemanden geben müsse, der die vielen guten Einzelleistungen koordiniert und verbessert. Insofern habe der Antrag bereits etwas erwirkt. Es sei seinerzeit nicht so gewesen, dass die Politik und die Verwaltung zusammengesessen und ein Konzept erarbeitet haben, sondern die Mehrheitsfraktionen hätten mit ihrem Antrag der Verwaltung Fußketten angelegt, indem man u.a. die Personenzahl in einer Unterkunft auf 50 Personen beschränkt habe. Er habe das damals bereits kritisch gesehen. Im Nachgang betrachtet sei die Entscheidung falsch gewesen und man hätte damals bereits über eine Erhöhung der Kapazitäten diskutieren müssen. Der von seiner Fraktion eingebrachte Alternativvorschlag sei heftig kritisiert worden. Es ginge jetzt darum, in die Zukunft zu gucken. Man habe in den letzten Wochen vier verschiedene Einrichtungen besucht. Eine Einrichtung werde noch folgen. Es seien viele Punkte mitgegeben worden, die verbesserungsfähig seien. Aus den Erfahrungen resultiere der Antrag mit den unterschiedlichen Bereichen. Es gäbe zwei Klassen in der Unterbringung. Die Flüchtlingsunterkunft in Bothfeld sei zum Beispiel hervorragend organisiert und habe einen großen und finanzstarken Unterstützerkreis. Es werden unter Anderem professionelle Sprachkurse durchgeführt. Der Unterstützerkreis im Oststadtkrankenhaus müsse ohne Frage eine viel größere Einheit betreuen, aber es fehle an entsprechenden Unterrichtsmaterialien und viele verschiedene Akteure würden den Unterricht geben, was dazu führe, dass oft die gleichen Sachen durchgenommen werden. An diesen kleinen Stellschrauben müsse man drehen. Er fand, dass man darüber offen und sachlich diskutieren können müsse.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss lehnte die Drucksache Nr. 0696/2015 mit 3 Stimmen dafür, 8 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen ab.

3.2. Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu Kombieintrittskarten bei der DMAG (Drucks. Nr. 0729/2015)

Ratsherr Dette begründete den Antrag der beiden Fraktionen.

Ratsherr Mineur meinte, dass die Auswirkungen auf die Bürger der Stadt Hannover entscheidend seien. Durch das Kombiticket habe man in der Vergangenheit einen Anreiz geschaffen, bei der Messeanreise auf das Auto zu verzichten und mit dem öffentlichen Nahverkehr zu fahren. Seit das Kombiticket abgeschafft wurde, läuft wieder die Maßnahme A, auch wenn das nicht der einzige Grund dafür sei. Mit dem Kombiticket habe sich der Anreiseverkehr verringert und somit seien auch die Auswirkungen durch die Messe auf die Hannoveraner reduziert worden. Man lebe mit der Messe und die Messe sei ein Bestandteil Hannovers. Es müsse aber darauf geachtet werden, dass wir Bürger nicht allzu stark belastet werden. Eine Maßnahme in Bezug auf den Umweltfaktor sei es, den öffentlichen Nahverkehr stärker einzubeziehen.

Ratsherr Engelke berichtete, dass man über den Antrag in der FDP-Ratsfraktion lange diskutiert habe. Es müsse eine Betrachtung von zwei Seiten erfolgen. Unter wirtschaftlichen Aspekten müsse berücksichtigt werden, dass die Messe unter hohem wirtschaftlichen Druck stehe. Hinzu komme die Erwartung, dass der Kredit zurückgezahlt werde. Es müsse so viel Gewinn erzielt werden, dass eine Rückzahlung auch erfolgen könne. Er hatte Verständnis dafür, dass die Messe AG einsparen wolle. Besitze man eine Bahncard sei eine üstra-Karte am Anreiseantrag im Bahnticket integriert. Kaufe man sich die Bahnfahrkarte ohne Bahncard, sei das in den meisten Fällen auch so. Damit sei aber nur ein Tag abgedeckt. Messebesucher bleiben zumeist mehrere Tage. In den Hotels werden häufig kostenlose üstra-Karten für ein oder zwei Tage ausgegeben. Auf der anderen Seite gehe es auch um das Image einer Stadt und das Serviceangebot, das eine Stadt habe. Es handele sich um

Weltmessen. Nach seiner Meinung gehöre es dazu, ein Kombiticket bestehend aus Eintrittskarte und Fahrkarte anzubieten. In Bezug auf die Kosten erwartete er von der üstra, dass sich diese bewege. Unter dem Aspekt, dass viele bereits durch die Bahn oder Hotels eine Fahrkarte bekommen, werde der Anteil voraussichtlich nicht so hoch sein. Man solle zunächst für ein Jahr einen Vertrag schließen und dann gegebenenfalls nachverhandeln. Es sei nicht tragbar, dass sich die Messebesucher, wenn sie am Bahnhof ankommen, damit auseinandersetzen müssen, welche Zone sie benötigen. Am Bahnhof hätten an den Messetagen Mitarbeiter der üstra gestanden. Eine ausreichende Beratung sei bei dem Ansturm nicht mehr leistbar gewesen. Kein Messebesucher wolle Schwarzfahren. Werde er jedoch dabei erwischt und müsse Strafe zahlen, werfe das ein schlechtes Licht auf diese Stadt und das müsse vermieden werden. Der Antrag sei deshalb gut und vernünftig. Die Begründung sei jedoch nicht richtig. In der Antragsbegründung stehe, dass der vierspurige Anreiseverkehr derzeit nicht mehr notwendig sei und Staus und damit vermeidbare Emissionen reduziert werden. Er wies daraufhin, dass die Maßnahme A noch notwendig sei. Er stellte in Frage, ob die Maßnahme A durch das Kombiticket tatsächlich entfallen könne. Bei dem Kombiticket handele es sich aber um ein Serviceangebot der Stadt.

Ratsherr Förste war der Auffassung, dass der Antrag sehr sinnvoll sei. Den finanziellen Aspekt bewertete er jedoch ganz anders. Er erinnerte an die Kapitalerhöhung im dreistelligen Millionenbereich, die im Rat für die Deutsche Messe AG verabschiedet worden sei. Er konnte sich nicht vorstellen, dass die Kosten für ein Kombiticket so wesentlich seien, dass der Abbau der Schulden dadurch verhindert werde. Stattdessen schachere die Messe AG um Peanuts als Dank an die Stadt als einen ihrer Gesellschafter. Die Messe AG habe eine Entscheidung getroffen, die zu Lasten der Bürger und der Umwelt gehe.

Ratsherr Blaschzyk merkte an, dass seine Fraktion die Begründung für den Antrag ebenfalls nicht teile. Der erste und wichtige Schritt, den man gehen müsse, sei jedoch die Willensbekundung. Einige Gespräche werde es noch geben müssen. Das es das Kombiticket nicht mehr gäbe, sei ein Imageschaden für den Messestandort Hannover. Er berichtete, dass er zur Cebit das Chaos an den Ticketschaltern erlebt habe. Die Leute wussten nicht, wie man den Automat bedient, kannten sich mit den Zonen nicht aus und viele hatten auch kein Kleingeld dabei. Hannover richte die Cebit aus, habe aber antiquierte Ticketautomaten, an denen man nicht mit der Kreditkarte bezahlen könne, so wie das in anderen Großstädten üblich sei. Zur Hannover-Messe haben man das Problem besser gelöst, weil es die Guides im Bahnhof gegeben habe, die Auskunft geben konnten. Es sei wichtig für die Zukunft, dass man wieder zu dem Kombiticket komme. Dafür müssen sich beide Seiten ein bisschen bewegen. Er glaubte nicht, dass sich das auf den Tagespreis einer Eintrittskarte auswirken werde. Er war der Auffassung, dass die Stadt zwischen den beiden Seiten als Moderator auftreten und der Messe AG gegenüber deutlich machen müsse, dass man das Kombiticket wieder haben wolle.

Ratsherr Hillbrecht sagte, dass sich die Stadt damit rühme, ein Messestandort zu sein. Aus diesem Grund stellt sie eine umfangreiche Infrastruktur sowohl für den Individual- als auch für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Er hielt es für sinnvoll und richtig, den öffentlichen Nahverkehr zu forcieren und dass es ein Kombiticket gäbe. Es handele sich dabei um einen Anreiz. Er gab zu Bedenken, dass sich die Zeiten seit das Kombiticket mal eingeführt worden sei, geändert hätten. Die Menschen seien generell affiner gegenüber dem öffentlichen Verkehr geworden. Des Weiteren gäbe es andere Kombiangebote, wie zum Beispiel die Bahncard mit Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs am Zielort, Angebote von Hotels oder anderen privaten Anbietern. Man könne heutzutage üstra-Tickets einfach über eine Handy-App kaufen, so dass man nicht mehr auf die Fahrkartenautomaten angewiesen sei. Natürlich müsse man dafür wissen, was man kaufen müsse, aber die Möglichkeit an Tickets zu kommen, habe sich erheblich verändert. Das müsse in die Überlegungen einfließen über die Sinnhaftigkeit eines Kombitickets und bei der

Argumentation für das Kombiticket Berücksichtigung finden. Diese Argumentation fehle ihm in dem Antrag ganz massiv. Sie sei aber wesentlich, weil man hier im Ausschuss nicht über das Kombiticket beschließen könne. Man könne dem Stimmführer nur einen Auftrag geben. Wolle man den Auftrag mitgeben, müsse man ihn auch mit einer passenden Argumentation ausstatten. Er teile den Antrag zwar inhaltlich, hielt ihn handwerklich aber für mäßig.

Ratsherr Dette wies darauf hin, dass die beiden Firmen nicht im Wettbewerb zueinander stehen würden. Die eine Firma führe Ausstellungen durch und die andere befördere Personen. Er hatte kein Verständnis dafür, dass die GVH nicht offenlege, wie die Deutsche Bahn die City-Tickets abrechne und wie viele Tickets die Hotels abnehmen. Es handele sich nicht um Geheimnisse. Genauso sei es kein Geheimnis, wie viele Menschen die Messe besuchen und wie viele davon mit dem Auto anreisen. Es müsse eine Lösung geben, wenn man gesunden Menschenverstand walten lasse.

Ratsherr Wruck fand den Antrag grundsätzlich richtig und gut. Er wunderte sich, dass das Kombiticket abgeschafft worden sei. Dafür müsse es stichhaltige Gründe geben. Die Mehrheitsfraktionen hätten sich danach erkundigen sollen. Würde man die Gründe kennen, könne man eine vernünftige Argumentation aufbauen, um wieder zu einem guten Service für die Besucher dieser Stadt kommen zu können. Die Begründung des Antrags sei zu dünn. Den Verkehr auf dem Messeschnellweg hielt er allenfalls für eine marginale Begründung.

Ratsherr Blaschzyk erklärte, dass es mit dem Kauf eines Tickets über die Handy-App ein Problem geben würde. Deutschland und insbesondere Hannover sei sehr rückständig, was das öffentliche WLAN-Netz angehe. Komme man aus dem Ausland, habe man kein Netz und könne die App nicht runterladen. Es sei ein weiteres Argument dafür, dass man das öffentliche WLAN-Netz auch bei der üstra vorantreiben müsse. Die üstra könne an diesem Messestandort mit einem guten Beispiel vorangehen.

Ratsherr Engelke bestätigte, dass ein öffentliches WLAN-Netz eine gute Sache sei. Er erklärte, dass zum Beispiel Berlin ohne Geld dafür zu haben, ein WLAN-Netz aufgebaut habe. Sollten sich private Unternehmen finden, die das machen wollen, sei das gut. Es sei aber nicht Aufgabe der Stadt, dafür zu sorgen. Die Argumentation, dass man kein Netz habe, wenn man aus dem Ausland komme, konnte er nicht gelten lassen. Aus eigenen Erfahrungen konnte er berichten, dass er im Ausland immer ein Netz gehabt habe. Er ging davon aus, dass Leute, die zur Messe herkommen, sich ein entsprechendes Handy, mit dem das gehe, auch leisten können.

Ratsherr Nagel meinte, dass es natürlich wirtschaftliche Gründe dafür gäbe, warum das Kombiticket abgeschafft worden sei. Es koste die Messe AG Geld. Man sitze hier aber nicht zusammen, um die wirtschaftlichen Aspekte der beiden Firmen zu besprechen, sondern um zu überlegen, was für die Besucher und die Bewohner von Hannover das Beste wäre. Deswegen wolle man ein politisches Signal setzen.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0729/2015 einstimmig zu.

4. Bauleitplan Wohnbauflächeninitiative

4.1. Anträge zu Flächennutzungsplanangelegenheiten

4.1.1. Bauleitplan der Wohnbauflächeninitiative:
201. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover
Bereich: Seelhorst / "Peiner Straße, ehemalige Gärtnerei"
Verzicht auf die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit,
Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0591/2015 mit 3 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0591/2015 einstimmig zu.

5. Bebauungspläne

5.1. Bebauungsplan Nr. 1787 - Adolfstraße;
Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB,
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit,
Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0567/2015 mit 4 Anlagen)

5.1.1. Bebauungsplan Nr. 1787 - Adolfstraße;
Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB,
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit,
Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0567/2015 E1 mit 2 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0567/2015 E1 einstimmig zu.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0567/2015 einstimmig zu.

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

-auf Wunsch der CDU in die Fraktion gezogen-

5.3. Bebauungsplan Nr.503, 1.Änd. - Thaerstraße / nördliche Esperantostraße - nach §13a BauGB
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0593/2015 mit 3 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0593/2015 einstimmig zu.

5.4. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1811 - Am

Nordfeld -
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0667/2015 mit 3 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0667/2015 mit 8 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.

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

-auf Wunsch von Bündnis90/Die Grünen in die Fraktion gezogen-

6. Erhaltungssatzung Hildesheimer Straße 230; Döhren
Satzungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0462/2015 mit 3 Anlagen)

Ratsherr Engelke sagte seine grundsätzliche Unterstützung zu. Er hatte Bedenken bei Punkt 4 der Begründung. Es gehe darum, dass die Stadt prüfe, ob sie das Grundstück übernehme, wenn es dem Eigentümer unter Berücksichtigung der Ziele der Erhaltungssatzung wirtschaftlich nicht zuzumuten sei, das Grundstück zu behalten. Er fand, dass das in Richtung Enteignung gehe. Übertrieben gesagt, komme die Stadt und nehme ihm das Grundstück weg, wenn der Eigentümer nicht zahlen könne. Sei man Eigentümer einer denkmalgeschützten Immobilie würden einem andere erzählen, was man damit alles machen müsse. Er fragte, ob die Möglichkeit bestehen würde, dass die Stadt eventuell einen Zuschuss an den Eigentümer zahle, wenn dieser keine finanziellen Möglichkeiten habe.

Stadtbaurat Bodemann erläuterte, dass es sich anders darstelle, als geschildert. Es gehe um ein Übernahmeverlangen von Seiten des Eigentümers. Führe das Instrument der Erhaltungssatzung den Eigentümer zu finanziellen Unzumutbarkeiten, könne er von sich aus sagen, dass die Immobilie von der Stadt übernommen werden soll. Der Erwerb erfolge dann zu einem regulären Kaufpreis.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0462/2015 einstimmig zu.

7. Einkaufszentrum Altwarmbüchen - Änderung des städtebaulichen Vertrages
(Drucks. Nr. 0487/2015 mit 2 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0487/2015 einstimmig zu.

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

-auf Wunsch der SPD in die Fraktion gezogen-

9. Erneuerung des Verkehrsrechnersystems Hannover (Drucks. Nr. 0743/2015 mit 1 Anlage)

Ratsherr Küßner teilte mit, dass die Verwaltung darum gebeten habe, über das Verkehrsmanagement zu informieren, bevor über die Drucksache beraten werde.

Stadtbaurat Bodemann sagte, dass die Verwaltung durch die Politik vor einiger Zeit den Auftrag bekommen habe, das Verkehrsmanagement der Stadt zu überprüfen. Den Auftrag habe man gerne angenommen und ihn in Kooperation mit dem Büro SHP bearbeitet. Herr Dr. Bischoff von der Firma SHP Ingenieure wolle einen Sachstandsbericht zur Neuorganisation des Verkehrsmanagements geben. Auf Grundlage des neuen Verkehrsrechners wolle man in das Verkehrsmanagement der Stadt eingreifen, um es in einem auch durch die Ratspolitik zu definierenden Vorbehaltsnetz upzudaten.

Herr Dr. Bischoff erläuterte, dass die angesprochene Konzeptstudie auf vier Schwerpunkten basiere. Es gehe um die Bestandsaufnahme und Bewertung der Ausgangssituation, die Entwicklung von Verkehrslenkungsstrategien, Aussagen zum Qualitätsmanagement und der Erstellung eines Handlungskonzepts. Man habe zwei wichtige Zielsetzungen gesehen. Ziel des Verkehrsmanagements sei die langfristige Sicherung der effizienten Nutzung, das heißt Verkehrslageerfassung und Qualitätsmanagement anzubieten. Wichtig sei, die vorhandene Infrastruktur intelligenter zu nutzen. Dazu diene Verkehrsmanagement. Zum anderen sei es besonders wichtig, um die Vernetzung der bestehenden Verkehrssysteme wie ÖPNV, Radverkehr und motorisierter Individualverkehr zu verbessern und mehr Informationen bereitzustellen. Elementar sei, dass eine Kommune handlungsfähig bleibe. Es gäbe Bestrebungen sich vollständig auf Datendienste, wie zum Beispiel google zu verlassen. Er halte das nicht für empfehlenswert. Eine Kommune müsse eigene Datenstrukturen haben, um nicht vollständig abhängig zu sein. Man sehe einen großen Nutzen durch ein Verkehrsmanagement. Durch die Verkehrsoptimierung erreiche man die Verringerung von Fahrzeitverlusten und die bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur. Es werde darüber hinaus Vorsorge bei Großveranstaltungen getroffen und man wolle die Verkehrsmittelwahl in Richtung ÖPNV und Radverkehr beeinflussen. Man verspreche sich zukünftig einen Sicherheitsgewinn, wenn man frühzeitig auf Staus hinweisen könne. Es handele sich um einen wichtigen Faktor für die Wirtschaftsförderung, weil durch ein Verkehrsmanagement die Straßen und insbesondere das strategische Netz frei gehalten werden von Störungen und Staus. Man erhalte Steuerungsmöglichkeiten zur Einhaltung von Immissionsgrenzwerten und erlange dadurch auch einen Nutzen für den Umweltschutz. Bei der Bestandsaufnahme habe man festgestellt, dass bereits eine Vielzahl an Konzepten vorhanden seien. Die Landeshauptstadt habe sich Vorgaben durch den Masterplan Mobilität 2025 gegeben. Darin enthalten sei der wichtige Schwerpunkt Mobilitätsmanagement und Verkehrsmanagement. Darüber hinaus gäbe es noch Hannover 2020+, das Leitbild Radverkehr und den Luftreinhalteplan. Auf diesen Konzepten könne man mit einem intelligenten Verkehrsmanagement aufbauen. Eine wichtige Steuerungsmöglichkeit sei das Parkleitsystem, das immer noch gut funktioniere. Es müsse daran gedacht werden, dass man nicht nur für den Kraftfahrzeugverkehr plane, sondern auch ein Radrouting stattfinde. Diesbezüglich sei die Region bereits aktiv und die Landeshauptstadt könne bald nachziehen. Es gäbe die GVH-App und außerhalb von Hannover finde man bei der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen/Region Hannover gute Bedingungen. Sie sei zur Expo entstanden und bundesweit ein Leuchtturm, weil ÖPNV und Individualverkehr nebeneinander gut aufgestellt seien. Es sei ein Ziel, dass die Stadt sich dort einbinde und die Ressourcen mit nutzen könne. Im Vorfeld der Fußballweltmeisterschaft habe man auf den Autobahnen dynamische Anzeigetafeln, sogenannte dWiSta-Tafeln, errichtet. Diese wurden durch Anzeigetafeln auf den Schnellwegen, die teilweise neben der Fahrbahn und teilweise über der Fahrbahn angeordnet seien, ergänzt. Im Zentrum der Innenstadt finde

man das Parkleitsystem. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr plane weitere großformatige Anzeigetafeln, die in der Präsentation in grau auf der Skizze eingetragen seien. Das für Hannover geplante, komplexe Gebilde bestehe aus drei Säulen. Das Informationsmanagement sei die erste Stufe, für die die ersten Umsetzungen bereits in 2017/2018 vorgesehen seien. Bei Stufe zwei handele es sich um das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, das sich direkt in den Jahren 2019/2020 anschließen solle. Bei der dritten Stufe handele es sich um die kooperativen Systeme, die in den Jahren 2020 bis 2025 in die Umsetzung gehen sollen. Diese Stufe sei durch Hightech geprägt. Zum Beispiel gehe es um die Vernetzung der Ampeln mit den Fahrzeugen. Man gehe davon aus, dass die Forschungen dazu in fünf Jahren so weit vorangeschritten seien, dass man es nutzen könne. Aus diesem Grund habe man auch neuartige Schnittstellen in die Überlegungen einbezogen. Die Verkehrslenkungsstrategie sei wichtig für den Kraftverkehr. Es beginne auf den Autobahnen und führe über die Schnellwege bis zum Cityring. Der Cityring sei in das ganze System eingebunden. Man wolle auf kurzen Wegen das gesamte strategische Netz an das übergeordnete System anhängen. Im Hinblick auf das Mobilitätsmanagement liege ein großes Augenmerk auf der Stadtbahn. Er verwies auf die Park & Ride-Anlagen mit fast 1.600 Stellplätzen. Hinzu kämen noch die 14.000 Stellplätze am Flughafen und 26.000 Stellplätze an der Messe. Diese Stellplätze seien durch das System der Stadtbahn mit der Innenstadt verbunden. Es gelte, durch Verkehrsmanagement eine bessere Verknüpfung zu erreichen. Verkehrsmanagement heiße auch, den Radverkehr nicht zu vergessen. Das aufgezeigte Radverkehrsnetz müsse nochmal strategisch definiert werden. Es sollen Dauer-Zählstellen mit Displays eingerichtet werden, damit die Verwaltung wisse, an welchen Stellen und zu welchen Zeiten hoher Radverkehr vorhanden sei, um entsprechend reagieren zu können. Perspektivisch seien Mobilitätspunkte wichtig, an denen die Stadtbahn verknüpft werde mit Park & Ride und Bike & Ride. In der Innenstadt gäbe es bereits eine Menge Abstellmöglichkeiten und Parkstationen für Fahrräder. Für die Verkehrslenkung heiße es, dass die Strategien, die die Stadt verfolge, mit den Strategien, die in der Region bereits verfolgt werden, abgestimmt werden müssen. Die Abstimmung müsse mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, der Polizei, der üstra, der DB und anderen Beteiligten erfolgen. Stufe eins sehe Kooperationsvereinbarungen mit den Beteiligten vor und eine Verkehrslageerfassung, damit man sich nicht auf die großen amerikanischen Anbieter verlassen müsse. Es werden mehr Verkehrsbeobachtungskameras benötigt und man müsse digitale Anzeigetafeln aufbauen. Eine Info-App sollte ebenfalls bereits in der ersten Stufe vorgesehen werden. In einem ersten Schritt könnten in der Nähe des Cityrings fünf dynamische Anzeigetafeln aufgebaut werden, die durch drei Anzeigetafeln im Bereich des Stadions ergänzt werden, die die derzeit genutzten mobilen Tafeln ersetzen würden. Der Radverkehr werde bei der Verkehrslageerfassung ebenso Berücksichtigung finden. Genauso wie der ÖPNV sei der Radverkehr auch von Baustelleninformationen betroffen. Ein wichtiger Punkt sei die Verknüpfung mit der Verkehrsmanagementzentrale des Landes Niedersachsen. In Frankfurt und Dresden seien bereits dynamische Anzeigetafeln im Einsatz. Selbst Potsdam habe solche Anzeigetafeln. Seine Firma sei im Hafen Hamburg involviert. Dort gäbe es die größten Anzeigetafeln Europas. Der vorsichtig geschätzte Finanzbedarf liege bei zwei bis drei Millionen Euro für die beiden Jahre der Startphase, weil besondere Investitionen erforderlich seien. Die Stufe zwei könnte sich so gestalten, dass man vom Verkehrsmanagement mehr in Richtung Mobilitätsmanagement gehe. Verkehrsmanagement bedeute immer, dass der ÖPNV und der Radverkehr einbezogen werden. Man benötige dynamische Tafeln in einem weiteren Ring. Es müssen routingfähige Apps sowohl für den Rad- als auch für den Kraftfahrzeugverkehr geschaffen werden und es müssen neue Strategien mit den Partnern in der Verkehrsmanagementzentrale abgestimmt werden. Wichtig sei die Entwicklung eines Qualitätsmanagements für die Signalanlagen. Der neue Verkehrsrechner werde dabei helfen und unterstützen. Die Kosten für die zweite Stufe werde ebenfalls bei zwei bis drei Millionen Euro liegen, weil weitere Anzeigetafeln anzuschaffen seien und neue Systeme aufgebaut werden müssen. Ein kooperatives

System, dass ab dem Jahr 2020 erforderlich sein könnte, sei zum Beispiel Car-to-x. Dabei kommunizieren die Fahrzeuge mit der Infrastruktur. Für die Vernetzung der Stadt gäbe es ein multimodales Mobilitätsmanagement, das alle Verkehrsteilnehmer miteinander vernetze. Dadurch könne man auch die Lichtsignalanlagen-Steuerung durch die Fahrzeuge, die sich anmelden, beeinflussen. Die Gruppe der Kooperationspartner erweitere sich dann noch einmal. Es müsse mit Car-Sharing-Betreibern oder auch mit anderen Unternehmen gesprochen werden. Der geschätzte Finanzbedarf für die dritte Stufe liege bei 1,5 Millionen Euro pro Jahr.

Ratsherr Küßner übergab den Ausschussvorsitz an **Ratsherrn Dette**.

Ratsherr Engelke war von der Drucksache nach genauerem Hinsehen nicht überzeugt. Erst habe man an einer grünen Welle gebastelt, dann habe die Verwaltung erklärt, dass die grüne Welle nur in eine Richtung funktioniere. Dann sei man auf eine neue Idee gekommen. Dabei habe es sich um die Pulksteuerung gehandelt. Nach seiner Auffassung funktioniere die Pulksteuerung nicht. Auf der Marienstraße könne man sich das ansehen. Jede Fußgängerampel verhindere die Funktionsfähigkeit. Die vielen Schleifen, die mal an den Ampeln eingebaut worden seien, seien zum großen Teil kaputt und möglicherweise noch gar nicht repariert. Er bezweifelte, dass damit gesteuert werden könne. Er stellte die Frage in den Raum, was der beste Rechner nutze, wenn die Politik dem Rechner vorgebe, für Stau zu sorgen, damit die Leute in den ÖPNV oder aufs Fahrrad gezwungen werden. Im Gegensatz zum Vortragenden war er der Meinung, dass das Parkleitsystem nicht funktioniere. Er hatte große Bedenken, ob das Geld richtig angelegt sei.

Ratsherr Blaschzyk meinte, dass man zunächst skeptisch gewesen sei, weil der Eindruck erweckt worden sei, dass man gezielt lediglich den ÖPNV weiter forcieren und effektiver machen wolle. Nach dem heutigen Vortrag sei er verhalten optimistisch. Es sei aufgezeigt worden, dass in den Planungen alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden sollen. Grundsätzlich müsse man, wenn man sich einen so modernen Rechner anschaffe, darauf achten, dass der Rechner auch so angewandt werde, dass alle Verkehrsteilnehmer profitieren. Man dürfe ihn nicht dafür ausnutzen, dass eine Verkehrsart einseitig gefördert werde. Er hielt es für richtig, sich mit einem Verkehrsmanagement aufzustellen und den Rechner anzuschaffen. Man habe im Ausschuss oft über die Optimierung von Verkehrsflüssen diskutiert. In einigen Bereichen bekomme man die Probleme nicht in den Griff. Er verwies auf den Bereich der Musikhochschule. Der aktuellen Zustand sei, dass das Ampelsystem von vorne beginne, wenn sich ein Bus oder eine Stadtbahn anmelde. Er fragte, ob das neue Rechnersystem so eingestellt werden könne, dass die Ampelschaltung da weitergehe, wo sie unterbrochen wurde. Er komme aus einem Stadtteil, der besonders von dem Umgehungsverkehr der Autobahn betroffen sei. An vielen Tagen im Jahr habe man das Problem, dass der komplette Individualverkehr durch den Umleitungsverkehr der A2 lahmgelegt werde. Er fragte, ob die geplanten Anzeigetafeln in der Lage seien, anzuzeigen, dass ein Abfahren von der Autobahn nicht sinnvoll sei, weil die Umgehungsstraßen ebenfalls dicht seien.

Herr Freiwald bestätigte, dass hin und wieder eine Phase insbesondere für die untergeordneten Fahrbeziehungen ausfalle. Mache man das nicht so, komme man aus der Gesamtkoordinierung raus. In der Summe habe man wesentlich mehr Nachteile in anderen Fahrtrichtungen. Dadurch könne es vorkommen, dass eine Phase gerade bei abbiegendem Verkehr rausfalle. Das werde für jede Signalanlage separat im Einzelfall so festgelegt, dass der Gesamtfluss im Rahmen der Koordinierung möglichst optimal aufrechterhalten werde. Linksabbieger seien besonders betroffen, insbesondere dann, wenn es querenden ÖPNV-Verkehr gäbe. Man halte es dennoch für die sinnvollere Lösung. Es käme sonst überall zu Verzögerungen, weil die Koordinierung der Strecke hintereinander nicht aufrechterhalten bleibe. Bei untergeordneten Verkehren könne man das vertreten. Es sei

auch nie mehr als eine Phase betroffen.

Herr Dr. Bischoff verwies auf die blauen Tafeln mit den Umleitungsstrecken, die bundesweit aufgestellt seien. Er berichtete, dass er sich bei der Polizei und der Verkehrsmanagementzentrale erkundigt habe. Man habe ihm mitgeteilt, dass die Umleitungstafeln kaum noch eine reale Bedeutung hätten, weil sie übersteuert seien von den vielen Navigationsgeräten in den Autos. Die meisten Kraftfahrer würden sich nach den Angaben ihres Navigationsgeräts richten. Die Verkehrsmanagementzentrale beklage diesen Zustand, weil seinerzeit eine systematische Steuerung für die Umleitungsverkehre stattgefunden habe. Die Umleitungsverkehre seien nicht über verkehrssensible Straßen gesteuert worden, sondern über möglichst unkritische Straßen. Das werde durch die Navigationsgeräte teilweise außer Kraft gesetzt. In der Verkehrsmanagementzentrale habe man die einmalige Gelegenheit, dass man einen Eingriff leisten könne, wenn man über die Stausituation in dem Umfeld informiert sei und die Navigationsgeräte merken, dass an bestimmten Stellen gesperrt sei. Man könne eine gewisse Beeinflussung über die Systeme erreichen. Die Anzeigetafeln seien unter anderem dafür gedacht, Staus anzuzeigen. Fahre man zum Beispiel auf den Cityring zu und auf der Celler Straße würde sich eine Verkehrseinschränkung befinden, solle genau diese Situation auf der Anzeigetafel dargestellt und eine Fahrtrichtungsempfehlung gegeben werden. Man habe vor, die Tafeln an bestimmten Stellen in der Stadt aufzustellen und dort Stausituationen, Unfälle oder solche Veranstaltungen wie den Marathon anzuzeigen. Sie könnten in Zusammenarbeit mit der Verkehrsmanagementzentrale konfiguriert werden.

Ratsherr Hillbrecht bedankte sich für den Sachstandsbericht. Er habe sich sowohl den Vortrag als auch die Drucksache zum Verkehrsrechner aus dem Blickwinkel des Fahrradverkehrs angehört, bzw. angeguckt. Es sei für ihn persönlich das wichtigste Verkehrsmittel. Der Fahrradverkehr habe aber auch in der Verkehrspolitik der Stadt eine herausragende Rolle. Sein Eindruck sei, dass die Verkehrslenkungsstrategie in erster Linie den Autoverkehr bevorzuge. Danach käme der öffentliche Verkehr und der Rest falle runter. Er ging nicht davon aus, dass man nicht an den Radverkehr denke, sondern dass sich die Vorschläge zu konkreten Maßnahmen an den beiden Verkehrsmitteln orientieren. Ein Beispiel sei die Aufstellung von Verkehrsleittafeln. Für den Radverkehr sah er darin keine Sinnhaftigkeit, weil der Radverkehr viel zu kleinnetzig sei, um ihn mit den Tafeln umleiten zu können. Für den Radverkehr seien bei der Notwendigkeit von Umleitungen ganz andere Maßnahmen nötig. Es bedürfe auch keiner Stauanzeigen für den Radverkehr. Die einzige Stelle, auf der sich der Radverkehr staue, befinde sich in Kopenhagen. Verkehrsmanagement für ihn als Radfahrer heiße bisher, dass er zunehmend durch Ampeln reguliert werde, die er persönlich als unsinnig empfinde. Nach seinen Erfahrungen sehen das andere Radfahrer auch so, weil diese regelmäßig das Rotlicht nicht beachten. Er hätte dafür Verständnis. Komme er an eine Kreuzung mit einer speziellen Signalisierung für den Fahrradverkehr, habe er mehr und mehr festgestellt, dass sie auf das laut Straßenverkehrsordnung minimal mögliche Grün zurückgefahren wurde. Zusätzlich zu dem Abbiegeverkehr der Rechtsabbieger und Linksabbieger aus der Gegenrichtung werde das Hauptsignal für den Gesamtverkehr häufig auch erheblich verlängert. Als Beispiel nannte er den Königsworther Platz, die Schlägerstraße und die Einmündung der Vahrenwalder Straße in den Cityring. Überall dort werde der Radverkehr, wenn es um Verkehrsregulierung in dieser Stadt gehe, permanent und in zunehmendem Maße ausgebremst. Er befürchtete, dass sich das geplante Verkehrsmanagement in dieser Richtung fortsetze. Es sei das Problem der Qualitätskontrolle angesprochen und gesagt worden, dass Dauerrotphasen nicht vorkommen würden. Vor mehreren Wochen habe man tagelang in der Presse verfolgen können, dass es Ampelanlagen gegeben habe, die überhaupt nicht mehr auf grün geschaltet haben. Es handele sich um ein Problem der Qualitätskontrolle der vorhandenen Anlagen. Dieses Problem müsse man dringend angehen, wenn man nicht wolle, dass das bei der geplanten verstärkten Regulierung noch häufiger auftrete. Insgesamt sollen in den

ersten beiden Stufen vier bis sechs Millionen Euro ausgegeben werden. Er fragte, wie der Fahrradverkehr bei dem Verkehrsmanagement konkret berücksichtigt werde und wie man zukünftig einen Soll-Ist-Vergleich anstellen wolle, auf dessen Grundlage dann reguliert werde. Der Soll-Ist-Vergleich müsse die tatsächlichen Radverkehrsströme erfassen und ihnen genügend Möglichkeiten gewährleisten, Knotenpunkte zu überqueren. Er wollte wissen, ob es in den Konzepten konkrete Überlegungen zur Deregulierung von bestimmten Bereichen geben würde. Hintergrund seiner Frage sei, dass es Überlegungen gäbe, größere Bereiche der Stadt zu vollständigen Tempo-30-Zonen zu machen. Regulierungen von Kreuzungspunkten würden dann überflüssig werden. Als Beispiel nannte er die Jacobistraße in der List, wo eine Ampelanlage dann nicht mehr nötig wäre. Es sei von der vernetzten Stadt gesprochen worden, und dass stärker individuelle Verkehrsteilnehmer erfasst werden sollen. Er fragte, wie man dem Daten- und Personenschutz Rechnung tragen wolle. Er wollte wissen, wie man bei dem geplanten Verkehrsmanagement vermeiden wolle, dass nachvollziehbar sei, wie der Einzelne sich durch die Stadt bewege.

Herr Dr. Bischoff erläuterte, dass die Landeshauptstadt Hannover selbst Stützdaten erfassen wolle, damit die Stadt selbst in der Hand habe, wo die Daten liegen und dieselben Algorithmen in der Hand habe. Damit könne man die Auswertung und die Qualitätsniveaus definieren. Bisher seien solche Stützstellen immer nur für Straßenquerschnitte ausgegeben worden. Der Ansatz sei, dass auf den Radverkehr auszuweiten. Man habe gerade das Handlungskonzept Radverkehr für die Region entwickelt. Es sei als einer der wichtigsten Punkte vorgesehen, dass auch für den Radverkehr Zählungen stattfinden. In Kopenhagen seien zum Beispiel an bestimmten Stellen große Zählsäulen und Displays aufgestellt. In Bremen gäbe es das an den Weserbrücken. Dort werde angezeigt, wie viele Radfahrer die Brücke heute schon befahren haben. In Göttingen werde auf dem eRadschnellweg ebenfalls gezählt. In Hannover solle der Radverkehr erstmals mit berücksichtigt werden Die Verkehrsmanagementzentrale könne die Daten dann erfassen, sammeln und Rückschlüsse ziehen. Er dachte dabei an Routing-Apps, die durch das Land Niedersachsen entwickelt worden seien. In einer Stufe zwei des Verfahrens könne die Routing-App mit den Radverkehrsdaten gespeist werden. Er wies darauf hin, dass die Bestimmung von Tempo-30-Zonen nicht Teil des Verkehrsmanagements sei. Verkehrsmanagement sei eher die Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs auf bestimmten möglichst unsensiblen Routen. Für das Konzept sei das strategische Netz entwickelt worden, das davon ausgehe, dass man den Verkehr dort bündle, wo man ihn gut abwickeln könne und wo hochleistungsfähige Straßen und Signalanlagen vorhanden seien. Hier müsse das Qualitätsmanagement vorrangig einsetzen. Im Schatten dieses strategischen Netzes könne eine Entlastung stattfinden. Die Stadt habe Tempo-30-Zonen flächendeckend umgesetzt. Tempo-30-Zonen seien ideal für den Radverkehr, weil man sich zügig voran bewegen könne, dadurch dass man selten durch Signalanlagen ausgebremst werde. Man bündle den Verkehr indirekt auf bestimmten Achsen, das sei Teil des Verkehrsmanagements. In Bezug auf den Datenschutz sagte er, dass bereits heute über die Handys Daten unserer Wege mitgeschnitten, gesammelt und als Floating Car Data zur Verfügung gestellt werden. Dienste wie google arbeiten mit den Daten aus den Floating Car Data bereits. Man müsse sich um den Datenschutz unbedingt kümmern. Es könne aber nicht Teil eines Verkehrsmanagements sein, ganz darauf zu verzichten. Im Rahmen des Möglichen unter Berücksichtigung des Datenschutzes müsse man gucken, welche Daten anonymisiert aufbereitet werden.

Ratsherr Nagel war die immer gleichen Vorwürfe über die Bevorzugung oder Benachteiligung bestimmter Verkehrsarten leid. Man müsse endlich verstehen, dass der Verkehr in dieser Stadt nur funktioniere, wenn alle Verkehrsarten miteinander leben, das heißt Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und Autoverkehr als gleichberechtigte Partner angesehen werden. Mit der Anschaffung des Rechners schaffe man die technischen Voraussetzungen für eine Steuerung, die zu mehr Gleichberechtigung führe. Er wies darauf

hin, dass der jetzige Rechner 17 Jahre alt sei. Bis der Neue implementiert sei, werde er 18 oder 19 Jahre alt sein. Man benötige einen Rechner, dessen Schnittstellen mit anderen Systemen kompatibel und der Rechner damit zukunftsfähig sei. Ein Verkehrsmanagement könne sonst nicht funktionieren. Es gehe um die Möglichkeit, alle Verkehrsteilnehmer möglichst optimal zu bedienen. Er wollte wissen, welche Möglichkeiten es gäbe, auch die Fußgängerverkehre zu berücksichtigen.

Herr Dr. Bischoff antwortete, dass es dafür heutzutage noch relativ wenige technische Möglichkeiten geben würde. Betrete man eine Lichtsignalanlage seien zum Teil Infrarotdetektoren auf die Fußgänger gerichtet. Die Regel sei die Ausrichtung auf Autos. Inzwischen gäbe es Detektoren, die Radfahrer und auch Fußgänger detektieren können. Er konnte sich vorstellen, dass dort, wo ein starker Überquerungsbedarf herrsche, dynamisch nachgeregelt werden müsse. Mit dem neuen Verkehrsrechner sei das einfacher möglich. Insgesamt bestehe noch Weiterentwicklungs- und Forschungsbedarf. An der TU Dresden seien solche Untersuchungen schon gelaufen. Bei Messwerterfassungen an den Ampeln seien Kameras auf die Fahrbahn gerichtet, um zu detektieren wie viele Fahrzeuge da seien und ob der Rückstau lang oder kurz sei. Solche Techniken könne man auch dafür verwenden, um Personen zu detektieren. Das sei nicht extra ausgewiesen, sei aber in der Verkehrslageerfassung enthalten.

Stadtbaurat Bodemann erläuterte die Notwendigkeit des neuen Rechners. Man habe es mit einem 17 Jahre alten System zu tun. Es gehe nicht nur darum, dass man mit den Ampeln in der Landeshauptstadt kommuniziere. Man müsse sich in den Stand versetzen, dass man auch über die Stadtgrenzen hinweg mit den Verkehrsmanagementakteuren regionaler und überregionaler Art in Kontakt treten könne. Der neue Rechner biete die Möglichkeit, vom Arbeitsplatz aus auf die Ampeln zuzugreifen und auch die Fehlerhaftigkeit einer Ampelschaltung festzustellen. Dafür werde eine aktuelle und zukunftsorientierte Technologie benötigt. Nur mit dieser Technologie könne man mit den Anzeigetafeln kommunizieren und vom Arbeitsplatz aus aktuell in das Verkehrsgeschehen über Hinweise und Informationen eingreifen. Verkehrliche Fragen und die Gleichberechtigung aller Verkehrsarten sei ein großes Thema bei der Umsetzung von politischen Programmen. Er meinte, dass es gelingen könne, über ein geändertes Verkehrsmanagement bzw. die Beeinflussung des Verkehrsgeschehens auch den Umweltaspekt zu verbessern. Da wo Staus absehbar seien oder sich bereits gebildet haben, könne der Verkehr so gelenkt werden, dass er nicht auch noch in den Stau fahre und die Autos dort mit laufenden Motoren stehen und die Luftbilanz zusätzlich belasten. Er war der Meinung, dass man anhand des Gesagten erkennen könne, dass an einer Anschaffung eines neuen Rechners kein Weg vorbeiführe, um mit einer aktuellen Technologie in die Zukunft zu gehen.

Ratsherr Mineur sagte, dass Ratsherr Engelke zunächst immer vieles negativ darstellen würde. Er verwies auf die Ghandi-Statue und den Trammplatz. Er habe das Schlecht-Gerede satt. Er wünschte sich mal eine positive Darstellung von Neuerungen. Man habe einen 17 Jahre alten Rechner mit beschränkten Möglichkeiten, der drohe aufgrund seines Alters auch mal auszufallen und möglicherweise nicht mehr repariert werden könne. Die Möglichkeiten des neuen Systems gehen exponentiell nach oben. Zurzeit habe man eine Verkehrssteuerung direkt an der Ampel in der Seitenanlage. Wenn man Glück habe und die Datenverbindung zur Zentrale funktioniere, bekomme man möglicherweise eine Störung mit. Die Art der Störung werde aber nicht übermittelt. Das sei erst mit dem neuen System möglich. Stelle ein Bürger zurzeit eine Störung einer Ampel fest, müsse Siemens dort hinfahren und das überprüfen. Mit viel Mühe und Zeit könne der Fehler gegebenenfalls behoben werden. Zukünftig erhalte man weitaus mehr Informationen und erreiche dadurch eine Qualitätssteigerung. Er sah in dem System eine Möglichkeit den Verkehr besser zu bewerten, Probleme zu erkennen und im Sinne eines gleichberechtigten Umgangs mit allen Verkehrsteilnehmern eine umweltgerechte Lösung zu finden. Im Umweltausschuss habe

man gerade über die Umweltzone diskutiert und festgestellt, dass man mit den NOx-Werten über den Grenzwerten liege. Mit dem neuen Rechner könne man erreichen, dass man unter die Grenzwerte komme und auf andere Maßnahmen verzichten könne. Bei einem besseren Umgang mit Verkehr trage der neue Rechner auch diesen Bestandteil bei.

Ratsherr Wruck erschien das vorgestellte Verkehrsmanagementsystem als absolut sinnvoll. Er war der Meinung, dass die Höhe der Investition in einem adäquaten Verhältnis zum Nutzen stehe. Es sei darauf hingewiesen worden, wie alt das jetzige System sei. Es sei notwendig, ein solches Managementsystem von Zeit zu Zeit zu modernisieren. Die Generationenfolge bei elektronischen Geräten werde immer schneller. Im Zuge des Managements sollen diverse statische Anlagen errichtet werden. Er fragte, ob nicht die Gefahr bestehe, dass die Anlagen durch zukünftige noch modernere und effizientere mobile Systeme in den Autos überflüssig gemacht werden.

Herr Dr. Bischoff antwortete, dass diese Fragestellung auch im zweitgrößten Hafen Europas in Hamburg diskutiert worden sei. Der Hafen Hamburg sei sehr innovativ aufgestellt. Man habe sich gefragt, ob die abgängige Blechbeschilderung erneuert werden solle oder ob man darauf verzichten könne. Der Hafen habe gesagt, dass man neue, dynamische, großformatige Anzeigetafeln aufstellen wolle, auf denen Staus, Probleme in den Containerterminals oder Hochwasser angezeigt werden können. Der Hafen Hamburg habe festgestellt, dass die Tafeln nicht nur für Verkehr, sondern auch für andere Aspekte geeignet und hilfreich seien. Man habe sich aber auch entschieden, die statische Beschilderung zusätzlich zu erneuern. Die dynamischen Anzeigetafeln haben eine Laufzeit von zehn bis fünfzehn Jahren. Dann müsse man sich Gedanken über eine Neuanschaffung machen, habe für den Notfall aber noch die statische Beschilderung. Welche Systeme es dann geben werde, könne man jetzt noch nicht sagen. Man habe sich in Hannover deshalb entschieden, nicht eine hohe Anzahl an Anzeigetafeln aufzustellen, sondern dort anzufangen, wo es absolut notwendig sei. Die Notwendigkeit habe man am Cityring gesehen und wolle dort zunächst fünf Tafeln aufstellen. Hinzukommen noch drei Tafeln am Stadion. Es handele sich um eine sogenannte lernende Planung. Stelle man in den Folgejahren fest, dass die Tafeln sich bewährt haben, könne man am Außenring weitere Tafeln aufstellen und das System verdichten. Er ging davon aus, dass man in 20 Jahren nicht mehr so viele Anzeigetafeln benötige. Es werde aber immer Menschen geben, die kein Navigationsgerät haben und man deshalb im Straßenraum auch weiterhin Verkehrsinformationen benötige.

Ratsherr Dette sagte, dass es bei der Verkehrssteuerung bisher immer einschränkende Elemente wie zum Beispiel die Größe einer Straße, Fahrstreifen usw. gegeben habe. In den letzten Jahren seien noch die Schadstoffgrenzwerte als beeinflussender Faktor hinzugekommen, den man bei der Verkehrsmenge berücksichtigen müsse. Wenn man den Verkehr intelligent steuern könne und die Umweltdaten einen begrenzenden Faktor darstellen, könne gegebenenfalls die Verkehrsfläche reduziert werden. Man benötige geringere Aufstellflächen vor Ampeln oder könne den einen oder anderen Fahrstreifen zurückbauen, weil man intelligentere Lösungen gefunden habe und den Verkehr flüssiger halten könne. Er fragte, ob das eintreten könne.

Herr Dr. Bischoff antwortete, dass es sich um eine weitgehende Vision handele. Er war der Meinung, dass es schon hervorragend wäre, wenn es gelingen würde, durch den neuen Verkehrsrechner an den Signalanlagen einen flüssigeren Verkehr hinzubekommen. Das Qualitätsmanagement werde leichter, weil Probleme an einer Signalanlage leichter zu erkennen und zu lösen sein werden. Er ging davon aus, dass in einem übernächsten Schritt an bestimmten Signalanlagen Entlastungen auftreten können. Er stellte in Frage, dass das dazu führen könne, dass Fahrstreifen zurückgebaut werden können, weil Spitzenbelastungen auftreten können. Es sei ein Ziel des Verkehrsmanagements, die

Spitzenbelastung insgesamt zu nivellieren und den Verkehrsfluss gleichmäßiger zu gestalten. Wenn das gelingen könne, dann könne in einem übernächsten Schritt vielleicht darüber nachgedacht werden, wie man mit gewonnen Kapazitäten umgehen könne. Die schnellere und flüssigere Erreichbarkeit der Innenstadt stärke den Wirtschaftsstandort und man verringere die Schadstoffbelastung. Eine Steuerung nach Umweltkriterien werde beim Verkehrsmanagement immer relevanter. Es müsse erfasst werden, wo sich Brennpunkte in der Umweltbelastung befinden. Es sei vorstellbar, dass man, wenn gerade eine hohe Belastung bestehe, die Geschwindigkeit verringere. Mit dem neuen Rechner sei man in der Lage, Brennpunkte des Verkehrs- und Umweltgeschehens zu erkennen und aktiv zu reagieren.

Ratsfrau Jeschke teilte mit, dass ihre Fraktion grundsätzlich für einen neuen Verkehrsrechner sei. Es sei selbstverständlich, dass man nach so vielen Jahren einen neuen Rechner anschaffen müsse. Man erhoffe sich auch positive Aspekte in Richtung grüner Welle. Über die Hinweise rund um das Thema Park & Ride war sie sehr erfreut. Gerade bei den Großveranstaltungen im Großen Garten und dem damit verbundenen hohen Verkehrsaufkommen hoffte sie bei der Kombination von herkömmlichen und neuen Schildern, dass das Thema Park & Ride bis an die Autobahn gebracht werde. Sie wollte wissen, wie viele Anbieter von solchen Verkehrsrechnersystemen es auf dem Markt gäbe.

Herr Freiwald antwortete, dass es in Deutschland vier Firmen gäbe, die in der Lage seien, eine Anlage dieser Art anzubieten.

Ratsfrau Jeschke fragte, ob sie davon ausgehen könne, dass bei dem Preis für den Verkehrsrechner eine Ausschreibung erfolge müsse.

Herr Freiwald bestätigte die Annahme.

Frau Jeschke sagte, dass es in diesem Fall ungeschickt sei, wenn die Stadt Hannover letzten Sommer und auch jetzt wieder gegenüber der Presse Preise benenne. Die anbietenden Firmen könnten ihre Preise jetzt danach ausrichten und hätten sonst möglicherweise weniger Geld verlangt.

Ratsherr Hillbrecht fand es richtig, dass man abgängige Systeme wie den 17 Jahre alten Verkehrsrechner ersetze, wenn das neue System in sich sinnvoll und notwendig sei. Er komme aus einer technikaffinen Branche und sei viel mit solchen komplexen Systemen befasst. Es sei heute eine sehr technikzentrierte Diskussion geführt worden. Es sei gesagt worden, dass man die Ampeln zukünftig vom Arbeitsplatz aus überprüfen könne. Er wies darauf hin, dass es bisher auch Rückmeldungen von den Bürgern zu den Ampeln gegeben habe. Teilweise habe man die gemeldeten Probleme nicht nachvollziehen können. Er stellte sich die Frage, ob das mit dem neuen System anders laufen werde. Schaffe man sich ein derart komplexes System an, laufe man Gefahr, dass alle Dinge, die in diesem System nicht modelliert werden, hinten runter fallen. Es sei gesagt worden, dass es technisch immer noch schwierig sei, Fußgängerströme sicher zu erfassen. Er befürchtete, dass man bei einem System lande, dass ganz toll regulieren könne, Fußgängerströme aber nicht berücksichtige. Für die Fußgänger entstehe dadurch ein Nachteil. Das gelte für jeden anderen Verkehrsteilnehmer genauso. Durch eine Studie zum Verkehrsmanagement, sei es hinterher einfacher, eine Lösung vorzuschlagen, die ein stark regulierendes Management beinhalte, mit vielen Komponenten arbeite und diese sehr komplex zusammenfasse. Man schaffe etwas, was sich gut darstellen lasse. Er war der Auffassung, dass man auch weiterhin den umgekehrten Weg denken müsse. Wenn man eine solch starke Regulierung einführe, gäbe es auch Stellen, an denen man aufgrund anderer Entwicklungen deregulieren könne. Er stellte den Vergleich mit der Baumschutzsatzung an. Für jeden gefällten Baum müsse ein neuer gepflanzt werden. Er meinte, dass es helfen würde, wenn

man für jede neue Ampel eine andere abbaue.

Stadtbaurat Bodemann sagte, dass man die genannten Hinweise notiert habe und ernst nehme. Er versicherte, dass man kein Neuland betrete. Man folge anderen Großstädten, die bereits ein modernes Verkehrsmanagement haben. Von Fehlern, die diese Großstädte dabei gemacht hätten, sei nichts bekannt. Es seien die Stadt Frankfurt und der Hamburger Hafen genannt worden, die sehr vorbildlich seien. Man sei immer gut beraten, zu gucken wie andere das machen. Fehler, die möglicherweise von anderen gemacht worden seien, könne man so vermeiden. Die Stadt Hannover werde entsprechend agieren.

Ratsherr Engelke glaubte seine Befürchtung bestätigt, dass die Straßen noch enger gemacht werden und Aufstellflächen verkleinert werden, wenn der Verkehr besser laufe. Er wies darauf hin, dass Demokratie anstrengend sei. Das Problem mit der Demokratie sei, dass man mit der Opposition leben müsse. Den Mehrheitsfraktionen wäre es offenbar lieber, wenn es eine Monokultur gäbe und die Opposition sich nicht mehr äußern würde. Er betonte, dass er niemals etwas gegen die Ghandi-Statue gesagt habe. Ihm sei es lediglich um den Sockel gegangen. Zum Trammplatz habe er gesagt, dass man ein gemeinsames Projekt von Louafi und Göbel-Groß unbesehen unterschreiben könne, weil es gut werde. Er habe das Projekt für gut befunden, war allerdings der Auffassung, dass man das Projekt zeitlich verschieben müsse, weil es dringendere Probleme wie zum Beispiel Schultoiletten geben würde. Als der Trammplatz fertig gewesen sei, habe er gesagt, dass er toll geworden wäre. Das Bier habe er für die gute Entscheidung des Stadtbezirksrats Mitte, den Bogenschützen wieder aufzustellen, ausgegeben. In Bezug auf den Verkehrsrechner habe er nicht gesagt, dass er es nicht richtig findet. Er habe lediglich seine Bedenken darüber geäußert, dass vor dem Rechner ein Politiker sitzen werde, der ihn so steuert, dass Stau produziert werde. Es sei klar, dass ein 17 Jahre alter Rechner ersetzt werden müsse.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0743/2015 einstimmig zu.

10. Bericht der Verwaltung

Stadtbaurat Bodemann sagte, dass man über den Sachstand der Lichtskulptur am Kröpcke und die Reparaturarbeiten hinsichtlich der Brücke auf der Vahrenwalder Straße berichten wolle. Außerdem wolle man über die Anbindung des Innenstadtrings an den Radverkehr als Ausfluss des Leitbilds Radverkehr informieren. In der Presse sei heute zu lesen gewesen, dass die Bahn die Stützwand in der Herschelstraße erneuern müsse. Den Ablauf der Arbeiten wolle man erläutern.

- **Lichtskulptur am Kröpcke**

Herr Bode bezog sich auf die Irritationen, die es in Bezug auf die Anbringung der Haken gegeben habe. Er berichtete, dass es mit den Anliegern aufgrund der Baumaßnahmen an den Gebäuden Gespräche gegeben habe. Man habe sich mit den Mietern bezüglich des Zeitplans abstimmen müssen, weil man auch innerhalb der Räumlichkeiten baue und die Baumaßnahmen zu Staubentwicklung usw. führen können. Es habe gute Gespräche gegeben. Der letzte Haken werde im Zeitraum 24.04. bis 27.04.2015 am Europahaus installiert. Anschließend könne man das Netz aufhängen. Die negativen Meldungen seien nicht begründet gewesen. Ganz im Gegenteil sei man dankbar, dass die Hauseigentümer des Europa-, des O2- und Magis-Hauses die Anbringung der Haken zugelassen haben und die Aufhängung der Lichtskulptur unterstützen.

Ratsherr Engelke sagte, dass in der Presse nachzulesen gewesen wäre, dass der Hauseigentümer im Gegenzug dafür, dass er den Einbau des Hakens zulasse, mehr Werbeflächen haben wolle. Er wollte wissen, ob es Zugeständnisse seitens der Stadt gegenüber dem Hauseigentümer gegeben habe, damit der Haken angebracht werden dürfe.

Herr Bode erklärte, dass es keine Zugeständnisse gegeben habe. Die Stadt müsse aber selbstverständlich die Räumlichkeiten wieder herrichten und den Staub entfernen usw.

- **MLK-Brücke Vahrenwalder Straße**

Herr Bode erinnerte daran, dass man bei der Überprüfung der Brücke im letzten Jahr festgestellt hatte, dass es im mittleren Bereich, auf dem die Stadtbahn fahre, Dauerfestigkeitsprobleme und Risse in der Schweißkonstruktion gäbe. Man habe deshalb zunächst eine Langsamfahrstrecke eingerichtet. Zur Beseitigung der Schäden habe man von den Brückenprüfern mehr Zeit bekommen. Eine Prüfung mehrerer Varianten sei erfolgt. Das Spektrum habe von Sanierungsvarianten bis Brückenneubau gereicht. Er stellte die Sanierung der Brücke anhand einer Präsentation dar. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)* Auf dem Plan sehe man den Bereich der Brücke, den die Stadtbahn befahre. Von oben betrachtet habe man den Eindruck, dass sie eine eigene Brücke befahre. Tatsächlich fahre sie aber über Konsolen, die an die andere Brücke angeflanscht worden seien. Die Konsolen würden das Problem darstellen. Im letzten Jahr habe man dort bereits an den Schweißnähten gearbeitet. Die Schweißnähte werden alle paar Wochen überprüft. Die vorgenommenen Arbeiten haben sich als funktionsfähig erwiesen. Man habe jetzt eine Möglichkeit gefunden, wie das ganze saniert werden könne, ohne das ein Brückenneubau durchgeführt werden müsse. Die ersten Arbeiten seien für Sommer und Herbst dieses Jahres geplant. Zunächst werden in diesem Jahr die vorhandenen Konsolen auf der Ostseite saniert und zusätzliche Konsolen zur Verstärkung und Verbesserung eingebracht, um eine Dauerfestigkeit zu erreichen. Dafür müsse die linke Fahrspur im Bereich der Brücke gesperrt werden, um Fläche für die Baustelleneinrichtung zu erhalten. Für die Sanierung der Brücke werde man in vier Quadranten arbeiten. Der Mittellandkanal müsse auf der Seite, wo man die schweren Stahlkonsolen einhebe, gesperrt werden. In diesem Jahr sollen die beiden oberen Felder saniert werden. Auf dem Mittellandkanal wird für die Dauer der Arbeiten ein Engpass eingerichtet, das heißt er wird zu Hälfte gesperrt und der Verkehr auf der anderen Hälfte geführt. Im nächsten Jahr finde das Ganze dann auf der stadteinwärtigen Seite statt. Auf dem Bild sei das die untere Seite. Durch die Sperrung einer Fahrbahn erhalte man auf der Brücke eine Zweispurigkeit, die man in Höhe des Media-Marktes auch jetzt schon habe. Im Bereich des Media-Marktes werde man noch eine Baustellenfläche zur Lagerung von Bauteilen einrichten. Er erläuterte den Zeitplan. Für die Schweißarbeiten seien zwei Blöcke vorgesehen. Während der Schweißarbeiten müsse die Brücke schwingungsfrei sein. Aus diesem Grund werden die Arbeiten nachts durchgeführt. Die Vahrenwalder Straße werde auf der jeweiligen Brückenhälfte im Zeitraum 21:00 Uhr bis 05:00 Uhr voll gesperrt. Der Verkehr werde umgeleitet. Die Umleitung erläuterte er anhand der Darstellung in der Präsentation. Zwischen den beiden Blöcken sei eine Pause notwendig, um die Umbauarbeiten für die Gerüste unterhalb der Brücke vorzunehmen. Auf der Brücke werde man in diesem Zeitraum allenfalls Beschichtungsarbeiten und ähnliches vornehmen. Die Zufahrt zu den anliegenden Einrichtungen im Zeitraum der Sperrung sei gewährleistet. Man habe bewusst einen Zeitraum außerhalb der Ladenöffnungszeiten und des Berufsverkehrs gewählt. Größere Beeinträchtigungen seien nicht zu erwarten. Im Sommer 2016 passiere dasselbe auf der anderen Seite der Fahrbahn. Er war der Auffassung, dass man für die Sanierung der Brücke eine gute und wirtschaftliche Lösung gefunden habe.

Ratsherr Hillbrecht merkte an, dass sich auf beiden Seiten des Mittellandkanals ein kombinierter Rad- und Fußweg befinde, der eine wichtige Magistrale im Netz darstelle. Er wollte wissen, ob sie während der Umbauarbeiten befahrbar seien oder ob es ein Umleitungskonzept gäbe.

Ratsherr Wruck wies darauf hin, dass im Zuge der Verbreiterung des Mittellandkanals vor ungefähr 15 Jahren, die Brücke total saniert worden sei. Er war verwundert, dass innerhalb dieses kurzen Zeitraums solche Schäden entstanden seien. Er wollte wissen, ob seinerzeit nicht genau genug geguckt worden sei, in welchem Zustand sich die Bücke befinde. Das Brückenbauwerk sei damals angehoben worden. Er fragte, ob sich die statische Struktur der Brücke verändere, wenn jetzt zusätzliche Träger an die beiden Teilbrücken angeschweißt werden und ob das nicht zu neuen Problemen führen könne.

Ratsherr Engelke fragte, was die Brückensanierung kosten werde und ob sich das Land an den Kosten beteilige. Auf dem einen Bild habe es so ausgesehen, als ob man zwischen den beiden Brückenhälften durchgucken könne. Er wollte wissen, ob dem so sei und man da durchfallen könne.

Herr Bode antwortete, dass man zwar durchgucken könne, aber ein Gitter obendrauf liege. Die Kosten für die gesamte Maßnahme würden 1,6 Millionen Euro betragen. Die Brücke sei vor 17 Jahren saniert worden. Jetzt ginge es nur um den mittleren Teil. Die restliche Brücke sei in Ordnung. Es gehe um das Thema Dauerfestigkeit der Konsolen. Vereinfacht dargestellt würde es sich wie bei einer Büroklammer verhalten, die man hin und her biegt. Es handele sich dabei um sogenannte Lastwechsel. Irgendwann habe man die Lastwechselzahl erreicht, die eine Brücke haben dürfe, damit das Bauwerk sicher stehe. Bei der Kanalbrücke sei die Anzahl jetzt erreicht und die Sanierungsmaßnahmen müssen jetzt durchgeführt werden. Gleichzeitig werden die Risse mitsaniert. Es handele sich dabei jedoch nicht um den Hauptpunkt. Die Brücke sei vor ca. 17 Jahren angehoben worden. Der Brückenoberbau und die Brücke an sich seien aber älter. Die Brücke an sich sei Anfang der 60er Jahre gebaut worden und somit ca. 60 Jahre alt. Bezogen auf die Nachfrage zur Radwegeführung wies er darauf hin, dass der Radweg am Mittellandkanal auf einer Seite immer befahrbar sei. Man werde versuchen auch die andere Seite befahrbar hinzubekommen. An den Tagen, an denen direkt oberhalb des Weges gearbeitet werde, werde das nicht möglich sein und der Weg müsse gesperrt werden.

Ratsherr Mineur fragte, wieso die Brücke der Stadt Hannover gehöre, obwohl die Straße schon früher da gewesen und der Kanal erst später gebaut worden sei.

Herr Bode antwortete, dass es bei allen Brücken so sei, dass der Fahrweg, auf dem die Stadtbahn liege, immer der Stadt gehöre. Das sei zum Beispiel auch bei der Benno-Ohnesorg-Brücke und der Noltemeyerbrücke so. Die Brücken an sich würden, ebenso wie der Tunnelrohbau, der Stadt gehören. Das, was oben drauf oder drinnen liege, gehöre in die Zuständigkeit der infra.

Ratsherr Mineur meinte, dass es sich bei der Wasserstraße um eine Landesstraße handeln würde.

Herr Bode stellte klar, dass es sich um eine Bundeswasserstraße handele. Selbst wenn die Straße oben drüber eine Landesstraße wäre, sei sie eine Baulast der Stadt, weil die Stadt als Großstadt Straßenbaulastträger sei. Ab einer Gemeindegröße von 80.000 sei eine Kommune Baulastträger aller Straßen.

- **Anbindung Innenstadtring Radverkehr**

Herr Kaminski wollte über einen Baustein aus dem Leitbild Radverkehr, der in Kürze zur Umsetzung kommen werde, berichten. Es gehe um den City-Radring, der während der Geschäftsöffnungszeiten zwischen 11 und 19 Uhr befahren werden könne, um um die für den Radverkehr in diesem Zeitraum gesperrte Innenstadt herumzukommen. Er stellte den City-Radring anhand einer Präsentation vor. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM Hinterlegt)* Über den City-Radring könne man ganztägig auch die großen Abstellanlagen in der Andreaestraße und Großen Packhofstraße erreichen. Der Ring sei heute schon befahrbar und werde von Ortskundigen zur Umfahrung der Innenstadt genutzt. Im Rahmen des Leitbilds Radverkehr habe man trotzdem festgelegt, dass man den Ring deutlicher darstellen wolle, damit für alle erkennbar sei, wo Radfahren möglich sei. Die Idee sei weiterentwickelt worden und soll in zwei Wochen umgesetzt werden. Der Ring soll in einer Farbe, die noch nicht in Nutzung ist, markiert werden, um einen Wiederkennungswert zu erreichen. Das Logo enthalte den Schriftzug „Rad“, so dass auch ein Fußgänger erkennen könne, dass Radverkehr zulässig sei. Es handele sich nicht um ein StVO-Zeichen. Die Markierung soll an Entscheidungspunkten im gesamten Verlauf des Ringes aufgebracht werden. Auf längeren Streckenabschnitten soll ebenfalls eine Markierung erfolgen als Bestätigung, dass man sich noch auf dem richtigen Weg befinde. Man wolle das ganze durch eine gewisse Öffentlichkeitsarbeit begleiten. Es sei eine kleine Broschüre vorbereitet worden, die sich gerade im Druck befinde und auch vor Ort verteilt werden soll. Sobald die Markierungen aufgebracht und die Broschüre gedruckt sei, wolle man für das Thema werben. Sowohl die Radfahrer als auch die Fußgänger sollen darauf hingewiesen werden, dass der Innenstadtring nutzbar sei und zu welchen Zeiten er genutzt werden soll. Es werde eine kleine Klappkarte geben, die ins Portemonnaie passt und auf der der Plan und die Zeiten stehen würden.

Ratsherr Kluck bezog sich auf die Bereiche, in denen es Traffic-Sharing geben würde und Fußgänger und Radfahrer den Straßenraum gemeinsam nutzen. Das sei zum Beispiel zwischen Schillerdenkmal und Steintor der Fall. Er wollte wissen, ob dort eine durchgehende Markierung vorgesehen sei.

Herr Kaminski antwortete, dass es nur an den Entscheidungspunkten Markierungen geben werde, um die Stadt nicht mit zu vielen Kennzeichnungen zu belasten. Um das Schillerdenkmal herum werde es etwas mehr Punkte geben, damit nachvollziehbar bleibt, dass man sich auf dem richtigen Weg befinde.

Ratsherr Hillbrecht sagte, dass man an zwei Stellen in der Grafik Einbuchtungen erkennen könne. Bei der einen Einbuchtung handele es sich um den Bereich um McDonald und bei der anderen um die Verlängerung am Marstall in Richtung Fußgängerzone. Er fragte, um was es sich dabei handele.

Herr Kaminski antwortete, dass es sich um die Stellen handele, an denen man in die Fußgängerzone reinfahren könne, um die Stellplatzanlagen für den Radverkehr zu erreichen. Das sei heute schon ganztägig möglich. Man habe das in der Karte kenntlich gemacht.

- **Stützwand Herschelstraße**

Herr Bode berichtete anhand einer Präsentation zu den Sanierungsarbeiten durch die DB an der Stützwand in der Herschelstraße, über die heute Morgen in der Presse zu lesen war. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)* Im Stadtbezirksrat Mitte habe die DB AG die Pläne am Montagabend vorgestellt. Die DB plane, die Stützwand an der Herschelstraße zwischen Celler Straße und Arndtstraße zu erneuern. Die Stützwand mache einen

schäbigen Eindruck. Aus Sicht der Bahn sei dringender Handlungsbedarf gegeben. Die Baumaßnahme solle Ende September 2015 starten und werde bis Anfang 2017 dauern. Bis 2016 werde es noch keine Einschränkungen für den Verkehr auf der Herschelstraße geben. Im Bereich der Waschanlage werde es vorbereitende Arbeiten und Arbeiten für den Abbruch der Mauer geben. Ab der zweiten Kalenderwoche 2016 werde es Verkehrsbeschränkungen auf der Herschelstraße geben. Die bahnseitige Richtungsfahrbahn werde gesperrt, um die Abbrucharbeiten an der recht hohen Mauer sicher durchführen zu können. Anschließend werde man Bohrgeräte aufstellen, um die neue Stützwand zu errichten. Bei dem Neuaufbau werde segmentweise vorgegangen, damit das Ganze nicht umfalle und Leute zu Schaden kommen. Der Verkehr fließe in der Zeit einspurig in Richtung Innenstadt. Bis Ende Oktober 2016 werde die Verkehrsregelung so bleiben. Dann werde die Baumaßnahme dort zurückgenommen und der Verkehr werde wieder in beide Richtungen fließen. Die Bahn habe Rücksicht auf den Weihnachtsverkehr und die Zufahrt in die Innenstadt genommen. Es handele sich um eine verkehrsverträgliche Abwicklung. Ab Januar 2017 werde es noch einmal kleinere Einschränkungen geben. Danach sei die Maßnahme aber abgeschlossen und die Herschelstraße wieder in beiden Richtungen befahrbar. Er erläuterte die Pläne für die Umleitung während der Baumaßnahme. Der stadtauswärtige KFZ-Verkehr werde über die Celler Straße und die Hamburger Allee geleitet und könne über die Arndtstaße zurück zum Weidendamm fließen. Für den Radverkehr gäbe es eine ausgeschilderte Umleitung, die über die Nicolaistraße führe und an der Arndtstraße wieder in die normalen Radverkehrsanlagen einmünde. Auf der Karte könne man erkennen, dass alle Zufahrten frei seien. Das Parkhaus in der Nicolaistraße sei ebenfalls frei zugänglich. In der Presse sei auf andere Baumaßnahmen in dem Bereich hingewiesen worden und die Frage nach der Abstimmung, insbesondere mit den Umbauarbeiten der D-Linie, gestellt worden. Er wies darauf hin, dass es dazu eine Verkehrsuntersuchung gegeben habe, die auch das Thema Baustellenverkehre beinhaltet habe. Die Bauarbeiten in der Herschelstraße seien in das Gutachten eingeflossen. Zusätzliche Schwierigkeiten seien nicht zu erwarten. Der Verkehr in die Innenstadt fließe weiterhin ungehindert zu. Beim Verlassen der Innenstadt müsse man lediglich einen kleinen Umweg fahren, wenn man Richtung Weidendamm fahren wolle.

Ratsherr Engelke begrüßte die Bauunterbrechung in der Weihnachtszeit. Im Stadtbezirksrat Mitte sei angemerkt worden, dass eventuell die Kapazität der Umleitung nicht ausreichen würde. Er wollte wissen, wie man die Kapazität der Umleitung einschätze.

Herr Bode antwortete, dass man die Kapazität für ausreichend halte. Im Stadtbezirksrat sei gesagt worden, dass diesbezüglich an den Lichtsignalanlagen in der Hamburger Allee, in der Celler Straße und am Güterbahnhof Anpassungen vorgenommen werden müssen, damit die Umleitung funktioniere. Das werde man entsprechend regeln, wenn die Umleitung eingerichtet sei.

Ratsherr Hillbrecht fragte, ob ausgeschlossen werden könne, dass die Grünphasen für den Radverkehr verkürzt werden, um dem abbiegenden Autoverkehren freie Fahrt zu gewähren, wenn die Einstellungen an den Lichtsignalanlagen verändert werden.

Herr Bode antwortete, dass man das nie ganz ausschließen könne. Man werde aber für eine gleichmäßige Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsarten sorgen.

11. Anfragen und Mitteilungen

Ratsherr Engelke wies auf den Bericht in der Bild-Zeitung bezüglich des Pflasters in der Klopstockstraße/Kreuzung Pelikanstraße hin. Erst sei graues Pflaster eingebaut, dann wieder ausgebaut und anschließend rotes Pflaster verlegt worden. Er bat um Aufklärung.

Herr Bode erläuterte, dass das graue Pflaster ein Provisorium gewesen sei. Die Fahrbahn der Klopstockstraße liege heute anders als sie vorher gelegen habe. Es habe einen Zwischenzustand gegeben, in dem es einen Versatz in den Fahrbahnen direkt auf dem Knotenpunkt gegeben habe. Es sei nicht mehr als Kreuzung gelaufen, sondern versetzt. Nachdem die Fahrbahn nun richtig liege, habe man das rote Klinkerpflaster eingebaut. Das alte Pflaster werde in den Nebenanlagen weiterverwendet. Man hätte auch Bitumen verwenden können, das graue Pflaster sei aber die günstigste Lösung gewesen.

Ratsherr Engelke sagte, dass die Klopstockstraße Richtung Günther-Wagner-Allee weitergebaut werde und fragte, ob das dann passen würde.

Herr Bode bestätigte das. Er erläuterte, dass die Pflasterung auf dem Liliencronplatz bei dieser Gelegenheit ebenfalls neu gemacht werde.

Ratsherr Engelke merkte an, dass es ein Urteil des OVG Lüneburg vom 19.02.15 in Bezug auf die Alttextil-Container geben würde. Das Urteil sei sehr kompliziert geschrieben. Er habe es so verstanden, dass die Stadt nicht richtig gehandelt habe. Er wollte wissen, inwieweit sich etwas verändern werde, weil der Kläger in dem Punkt der Vergabe Recht bekommen habe.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass das OVG im Sinne des Klägers entschieden habe. Erstinstanzlich habe das Verwaltungsgericht der Stadt Hannover Recht gegeben. Der Kläger sei dann in Revision gegangen. Die Begründung für das Urteil liege erst seit ein paar Tagen vor. Die Verwaltung müsse sich jetzt in zweierlei Richtung Gedanken machen. Man könnte meinen, dass es sich um ein vergaberechtliches Problem handele, indem man durch die fehlende Ausschreibung gegen vergaberechtliche Grundsätze verstoßen habe. In der Tat sei es aber komplizierter, weil es sich um einen gebührenpflichtigen Umstand handele und nicht einem vergaberechtlichen Umstand zuzuschreiben sei. Es sei so zu verstehen, dass das Gericht der Meinung sei, dass man mehreren Marktteilnehmern den Zugang zu diesem Markt ermöglichen müsse. Die Stadt habe sich noch nicht abschließend positioniert, es könnte aber bedeuten, dass man in einem weiteren Schritt die Sammelstellen losweise aufteilen werde und die Lose anbiete. Es gehe dabei nicht um einen Preiskampf, sondern es seien Kriterien wie Leistungsfähigkeit usw. heranzuziehen. Da es sich um die Vergabe einer Sondernutzung handele, dürfe man nicht höchstbietend Gebühren einnehmen. Die Begründung liege erst seit kurzem vor und man orientiere sich mittels einer Rechtsberatung neu. Man wäre froh gewesen, wenn das OVG mitgeteilt hätte, wie man es hätte machen sollen. Das sei jedoch nicht Inhalt des Urteils oder der Begründung.

Ratsherr Hanske hielt ein Losverfahren für den rechtskonformsten Weg und die sicherste und risikogeringste Möglichkeit für die Stadt. Werden die Lose klein gehalten, hätte das den Vorteil, dass das wirtschaftliche Interesse möglicher Kläger geringer sei, sich stark zu engagieren. Man könne sich dadurch vor unliebsamen Gerichtsverfahren schützen.

Ratsherr Dette schloss den öffentlichen Teil der Sitzung.

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

Ratsherr Dette schlos die Sitzung um 17:52 Uhr.

Bodemann
Stadtbaurat

Stricks
Schriftführerin

City Radring.pdf Sanierung Mittellandkanalbrücke.pdf Stützwand Herschelstraße.pdf

Verkehrsmanagementsystem.pdf