

PROTOKOLL

54. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am Mittwoch, 17. Dezember 2014,

Rathaus, Hodlersaal

Beginn 15.00 Uhr
Ende 17.35 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

Ratsherr Küßner	(CDU)	
Ratsherr Dette	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Blaschzyk	(CDU)	
Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Beigeordneter Förste	(DIE LINKE.)	
Ratsherr Hanske	(SPD)	
Ratsherr Hellmann (Ratsfrau Jeschke)	(CDU) (CDU)	15.00 - 17.10 Uhr
Ratsherr Kluck	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Mineur	(SPD)	
Ratsherr Nagel	(SPD)	
Ratsfrau Pluskota	(SPD)	

Beratende Mitglieder:

Herr Dickneite	15.00 - 16.30 Uhr
Herr Fahr	
Frau Hochhut	
Herr Dipl.-Ing. Kleine	
Frau Prof. Dr. Ing. Masuch (Herr Spreng)	
(Herr Dr. Stölting)	
Herr Weske	15.00 - 17.10 Uhr

Grundmandat:

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

Verwaltung:

Stadtbaurat Bodemann	Dezernat VI
Herr Kaminski	PR
Herr Weinreich	Baureferat
Frau Schulz	Baureferat
Herr Clausnitzer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

Herr Heesch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Hoff	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Dr. Kaiser	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Linkersdörfer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Lüdtko	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Malkus-Wittenberg	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Roth	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Dr. Schlesier	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Wydmuch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Bode	Fachbereich Tiefbau
Herr Demos	Büro des Oberbürgermeisters

Tagesordnung:

- I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L
 1. Genehmigung des Protokolls über die gemeinsame Sitzung am 19.11.2014
 2. Vergabeverfahren Grundstück Velberstraße 4
(Informationsdrucks. Nr. 2535/2014 mit 4 Anlagen)
 3. Bauleitplan Wohnbauflächeninitiative
 - 3.1. Anträge zu Bebauungsplanangelegenheiten
 - 3.1.1. Bauleitplan der Wohnbauflächeninitiative
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1811 Am Nordfeld
Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß §13a BauGB,
Einleitungs- und Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2182/2014 mit 4 Anlagen)
 - 3.1.2. Bauleitplan der Wohnbauflächeninitiative
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1741 –Bemeroder Höfe –
Einleitungs- und Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2690/2014 mit 4 Anlagen)
 - 3.1.3. Bauleitplan der Wohnbauflächeninitiative
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1790, Altenbekener Damm 82
Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2717/2014 mit 4 Anlagen)
 4. Verordnung zur Neuausweisung des Landschaftsschutzgebietes "Obere Wietze";
Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf der Region Hannover
(Drucks. Nr. 2593/2014 mit 4 Anlagen)
 5. Nahverkehrsplan 2014 der Region Hannover;

Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf
(Drucks. Nr. 1808/2014 N1 mit 2 Anlagen)

- 5.1. Zusatzantrag der CDU-Ratsfraktion zu Drucks. Nr. 1808/2014 N1
(Nahverkehrsplan 2014 der Region Hannover; Stellungnahme der
Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf)
(Drucks. Nr. 2828/2014)
- 5.2. Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
zu Drucks. Nr. 1808/2014 N1 (Nahverkehrsplan 2014 der Region Hannover;
Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf)
(Drucks. Nr. 2831/2014)
6. Mietspiegel 2015
(Drucks. Nr. 2750/2014 mit 1 Anlage)
7. Information der Verwaltung zum Thema
"Netzkonzept Radverkehr"
8. Quartalsbericht des Baudezernates für das III. Quartal
(Informationsdrucks. Nr. 2645/2014 mit 3 Anlagen)
9. Bericht der Verwaltung
10. Anfragen und Mitteilungen
- II. NICHT ÖFFENTLICHER TEIL
11. Abschluss eines Vertrages
(Drucks. Nr. 2412/2014)
12. Abschluss eines Vertrages
(Drucks. Nr. 2510/2014 mit 2 Anlagen)
13. Bericht der Verwaltung
14. Anfragen und Mitteilungen

I. ÖFFENTLICHER TEIL

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

Die Tagesordnung wurde daraufhin mit folgenden Änderungen einstimmig genehmigt:

- TOP 6.: auf Wunsch der CDU in die Fraktion gezogen
- TOP 4.: abgesetzt
- TOP 5.1.: Tischvorlage
- TOP 5.2.: Tischvorlage

1. Genehmigung des Protokolls über die gemeinsame Sitzung am 19.11.2014

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Genehmigung des Protokolls mit 10 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen und 1 Enthaltung zu.

**2. Vergabeverfahren Grundstück Velberstraße 4
(Informationsdrucks. Nr. 2535/2014 mit 4 Anlagen)**

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss hat die Drucksache Nr. 2535/2014 zur Kenntnis genommen.

3. Bauleitplan Wohnbauflächeninitiative

3.1. Anträge zu Bebauungsplanangelegenheiten

**3.1.1. Bauleitplan der Wohnbauflächeninitiative
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1811 Am Nordfeld
Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß §13a BauGB,
Einleitungs- und Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2182/2014 mit 4 Anlagen)**

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2182/2014 einstimmig zu.

**3.1.2. Bauleitplan der Wohnbauflächeninitiative
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1741 –Bemeroder Höfe –
Einleitungs- und Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2690/2014 mit 4 Anlagen)**

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2690/2014 einstimmig zu.

**3.1.3. Bauleitplan der Wohnbauflächeninitiative
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1790, Altenbekener Damm 82
Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2717/2014 mit 4 Anlagen)**

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2717/2014 einstimmig zu.

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

-abgesetzt-

5. **Nahverkehrsplan 2014 der Region Hannover;
Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf
(Drucks. Nr. 1808/2014 N1 mit 2 Anlagen)**
- 5.1. **Zusatzantrag der CDU-Ratsfraktion zu Drucks. Nr. 1808/2014 N1
(Nahverkehrsplan 2014 der Region Hannover; Stellungnahme der
Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf)
(Drucks. Nr. 2828/2014)**
- 5.2. **Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
zu Drucks. Nr. 1808/2014 N1 (Nahverkehrsplan 2014 der Region Hannover;
Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf)
(Drucks. Nr. 2831/2014)**

Beigeordneter Weske begründete den Antrag seiner Fraktion. Er wies daraufhin, dass die Drucksache drei Fehler enthalte, die zu berichtigen seien. Ein Fehler sei durch Rot-Grün in deren Änderungsantrag bereits aufgegriffen worden. In der Drucksache stehe, dass der für 2019 geplante barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Nordstadt auf das Jahr 2015 vorgezogen werden solle. Man benötige jedoch für eine Planung einige Jahre und könne nicht einfach anfangen zu bauen. Zumindest das Jahr 2015 müsse gestrichen werden. Des Weiteren stehe in der Drucksache, dass der Hochbahnsteig an der Misburger Straße neu zu bauen sei. Er wies darauf hin, dass der Hochbahnsteig bereits vorhanden sei. Außerdem solle zur Entlastung der Kurt-Schumacher-Straße der Fahrweg der Regio-Bus-Linien durch die Otto-Brenner-Straße über die Hamburger Allee zum ZOB führen. Er ging davon aus, dass nicht die Otto-Brenner-Straße, sondern die Celler Straße gemeint sei. Die Otto-Brenner-Straße würde einen großen Umweg bedeuten.

Ratsherr Nagel begründete den Antrag der beiden Fraktionen. Er sagte, dass man dem Antrag der CDU in einigen Punkten zustimmen könne, in anderen aber nicht. Er beantragte daher eine getrennte Abstimmung über die einzelnen Punkte.

Ratsherr Dette wies darauf hin, dass es sich bei den eingereichten Änderungen nur um Kleinigkeiten handle. Das sei ein Zeichen dafür, dass man in der Region Hannover ein gutes ÖPNV-Angebot habe. Es handle sich nur um kleine Details, die man bei einem solchem Gesamtkomplex zu Bedenken gäbe. Wichtig sei, dass die Zukunft des Ausbaus nicht in Frage gestellt werde, wie zum Beispiel die planerische Vorhaltung der Linie nach Davenstedt. Die Entwicklung des ÖPNV habe schon immer im Fokus gestanden. Man benötige keine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung für den Braunschweiger Platz, weil sie bereits vorhanden sei. Sie müsse lediglich vorgestellt und ausgewertet werden, bzw. den Gremien zur Kenntnis gegeben werden. Er sprach sich auch für eine Abstimmung über den Antrag der CDU nach den einzelnen Spiegelstrichen aus.

Ratsherr Engelke sagte, dass Fachleute aus der Region ein umfangreiches Werk bezüglich der Weiterentwicklung des Nahverkehrsplanes entwickelt hätten. Die Fachleute der Stadt Hannover hätten sich dann den Nahverkehrsplan angesehen. Seines Erachtens nach sei der Plan logisch aufgebaut. Jetzt meinen einige Berufs- oder Hobby-Radfahrer sie müssten vieles ändern. Bei den Änderungswünschen, die eingebracht worden seien, handle es sich keineswegs um kleine Details. Zum Beispiel wolle man bei der Einrichtung der Vorrangschaltung die Worte „dem Grund nach festgehalten“ gestrichen haben. Man wolle, dass die Bevorrechtigung auf jeden Fall bleibe. Das sei keine Kleinigkeit. Man müsse sich die Situation vor der Ernst-August.-Galerie vorstellen. Es sei offenbar egal wie viele Fahrradfahrer, Fußgänger und Autofahrer dort warten müssen, nur damit die Straßenbahnen im Minutentakt dort vorbei fahren können. Der ÖPNV müsse auch mal einige Sekunden länger halten, um den gesamten Verkehr im Fluss zu halten. Im Rat sei

eine Verstärkung des Verkehrs beschlossen worden. Dabei handele es sich um eine Forderung, die die FDP schon längere Zeit hatte. Verstärkung bedeute, an der Doktrin der Vorrangschaltung nicht mehr festzuhalten. Er wies darauf hin, dass sich Fachleute Gedanken gemacht hätten und entschieden hätten, den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Nordstadt vorzuziehen. Das zu streichen hielt er für falsch. Man sollte sich auf die Ahnung der Fachleute verlassen. Das Kombi-Ticket auf den Zoo auszuweiten, hielt er für richtig. Bei den Kombi-Tickets für die Messe sah er das anders. Die Messe-AG habe in einer öffentlichen Sitzung mal berichtet, dass aufgrund des Messebahnhofs ein Teil der Besucher mit der Bahn anreisen würden und der andere Teil mit dem PKW käme. Die Leute, die mit dem ÖPNV zur Messe fahren würden, würden in keinem Verhältnis zu den Kosten stehen, die für das Kombi-Ticket entstehen. Wenn man von der Messe-AG fordere, dass sie Gewinn mache und irgendwann den Kredit zurückzahle, dürfe man sie auf der anderen Seite nicht belasten. Die Messe-AG habe berechnet, dass sich die Ausgabe nicht lohne. Wenn das Kosten- und Inanspruchnahmeverhältnis nicht stimme, gäbe es keinen Grund, die Beibehaltung des Kombi-Tickets zu fordern.

Ratsherr Förste meinte, dass er dem Änderungsantrag von Rot-Grün zustimmen könne. Bei dem Zusatzantrag der CDU war er froh, dass zu den Punkten einzeln abgestimmt werde. In Bezug auf die Bevorrechtigung des ÖPNV empfand er es als Haarspalterei, ob dort „dem Grund nach“ stehen würde oder nicht, denn dahinter würde es heißen, dass eine Abwägung im Einzelfall erforderlich sei. Ihm würden insbesondere als Fußgänger auch manchmal Stellen auffallen, an denen man lange stehen müsse, gerade dann, wenn ein Bus vor der Ampel an der Haltestelle stehe und die Ampel blockiere. Das mache keinen Sinn, wenn die Leute noch aus- und einsteigen würden. Eine Einzelfallabwägung hielt er für den richtigen Weg. Dass die Messe-Besucher die Stadtbahn nicht nutzen, konnte er aus seinen Erfahrungen nicht bestätigen. Zur Messe seien die Bahnen brechend voll und es würden sogar zusätzliche Bahnen eingesetzt. Er fragte, ob die Fahrgäste mal gezählt worden seien.

Ratsherr Blaschzyk sagte in Bezug auf die Vorrangschaltung für den ÖPNV, dass durch die Abänderung der Formulierung ein kluger und richtiger Ansatz verhindert werde. Durch eine bedingungslose Vorrangschaltung, so wie sie gefordert werde, betreibe man eine Verkehrspolitik gegen alle anderen Verkehrsarten, insbesondere auch gegen die Fahrradfahrer. Lediglich der ÖPNV profitiere davon. Dafür habe er kein Verständnis. Das Fahrradfahren in Hannover werde dadurch nicht attraktiver, da die Fahrradfahrer oftmals gleichgeschaltet werden mit den Fußgängern und dem Individualverkehr. Mitunter müsse man an verschiedenen Kreuzungen mehrere Minuten warten, da aus allen Richtungen Bahnen und Busse anrollen. Beispiele dafür seien die Musikhochschule und die Noltemeyerbrücke, wo man als Radfahrer lange Wartezeiten hätte. Der Ansatz der Region, dass man an neuralgischen Punkten, an denen ein hohes Verkehrsaufkommen herrsche, die Situation im Einzelfall beurteile, sei richtig. Dadurch könne man dort die Situation für Fußgänger und Radfahrer verbessern. In Bezug auf diesen Punkt in dem Antrag bat er um getrennte Abstimmung zu dem Rest. Entsprechend solle mit der Hauptdrucksache auch verfahren werden.

Ratsherr Hillbrecht sagte, dass es erklärtes Ziel sei, den Modal-Split in Hannover zu ändern. Er wies auf den Radverkehrswegeplan 2025 hin. Er war der Auffassung, dass an den Knotenpunkten aus einem Zweikampf zwischen Bahn und Auto, den man hatte als die Bevorrechtigung eingeführt worden sei, ein Dreikampf zwischen Auto, Bahn und Fahrrad entstehen werde. Eine der Hauptbegründungen für die Vorrangschaltung sei das Argument, dass in den Bahnen mehr Leute sitzen, als mit dem Auto fahren würden. Das Argument könne dann nicht mehr gelten, wenn man den Fahrradverkehr steigere. Fahrradfahrer werden momentan an den Knotenpunkten in Hannover massiv benachteiligt. Die Situation für Fahrradfahrer habe sich in den letzten Jahren verschlechtert. Bei Betrachtung des

Nahverkehrsplans sei er zu der Auffassung gekommen, dass ein integrierter Gesamtplan fehlen würde. In Bezirksräten und im Ausschuss seien Teilprobleme erörtert worden. Man habe überlegt, wo man schneller einen Hochbahnsteig bauen oder eine Kreuzung schneller umgebaut werden könne. Es bleiben Punkte zurück, wo massiver Bedarf bestehe und die durch den Nahverkehrsplan nicht gedeckt seien. Der gesamte Verkehr im Westen Hannovers in Form der Stadtbahnlinie 10, dem Parallelverkehr mit der Buslinie 500 und die Anbindung von Davenstedt bleibe unberücksichtigt. Die Herausnahme der Verschnellerung der Linie Richtung Empelde durch eine Streckenführung über das Entwicklungsgebiet Lindener Hafen beweise, dass auch für den öffentlichen Verkehr in Badenstedt und Empelde keine Verbesserung gewünscht werde. Man wolle stattdessen an der engen Kurvenführung festhalten. Auch das sei ein falsches Signal. An anderen Stellen in der Stadt gäbe es Lückenschlussprobleme, die ursprünglich auch nicht berücksichtigt worden seien, die teilweise durch Anträge der Bezirksräte aufgegriffen wurden. Der Braunschweiger Platz und die Stadtbahnverbindung von der Alten Heide nach Bothfeld seien Beispiele dafür. Er bedauerte, dass der Wille ein integriertes ÖPNV-Netz zu schaffen, in dem Nahverkehrsplan nicht erkennbar sei. Bei Betrachtung der Problematik mit den Hochbahnsteigen hatte er den Eindruck, dass derjenige als erstes einen Hochbahnsteig bekomme, der am lautesten schreie. Bei den Diskussionen in den Bezirksräten sei das erkennbar gewesen, als es um die Strecken nach Badenstedt und Empelde gegangen sei. Einerseits konnte er das nachvollziehen, andererseits sei es ein Zeichen dafür, dass zu langgestreckt gearbeitet werde. Eine vernünftige Lösung auf städtischer Ebene sei es, dass das Hochbahnsteigprogramm insgesamt forciert werde, damit 2022 erreicht oder unterboten werden könne. Das sei in den Unterlagen nicht erkennbar. Gehe es darum, welche Maßnahmen wirtschaftlich seien und welche nicht, greife die Einschätzung häufig zu kurz. Durch den Abschluss einer Maßnahme bekomme man Netzeffekte, die in den Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen nicht ausreichend berücksichtigt werden. Er konnte das nachvollziehen, weil es schwer zu fassen sei. Ziehe man sich aber immer auf die Wirtschaftlichkeit zurück, verpasse man die Möglichkeit das Netz mit einer sehr langfristigen Perspektive von Anfang an zu entwickeln. Es bleibe die Grundsatzfrage, wie sinnvoll es sei, das sich all diese Fragen, mit denen man sich hier beschäftige und die innerhannoversche Angelegenheiten betreffen, in der Region entschieden werden. Damit seien sie zwar in einen größeren Zusammenhang gesetzt, die Belange der Stadt Hannover und der Bürger der Stadt Hannover werden aber nicht ausreichend berücksichtigt.

Frau Hochhut berichtete, dass der Seniorenbeirat 2008 oder 2009 einen Ortstermin am Bahnhof Nordstadt gehabt habe, weil man eine Absenkung des Bordsteins habe beantragen wollen. Es sei seinerzeit gesagt worden, dass dadurch, dass die Haltestelle auf der Brücke liege, es nicht möglich sei, allein über bauliche Maßnahmen zu entscheiden. Sie wollte wissen, wie sich das mit dem Antrag verhalte und ob die Bahn nach wie vor in die Fragestellung involviert sei, denn unten drunter würden Leitungen verlaufen, die von der Bahn betrieben werden.

Herr Bode antwortete, dass sich an der Situation mit den Leitungen nichts verändert habe. Die Einschätzung, dass es in den Randbereichen so ohne weiteres nicht gehe, bliebe gleich.

Ratsherr Nagel vertrat die Auffassung, dass die Politik die Richtung vorgebe und die Verwaltung führe aus. Mache die Verwaltung einen Vorschlag, müsse die Politik draufgucken, auch wenn der Vorschlag durch Fachleute erarbeitet worden sei. Dafür habe man ein Mandat. Er sagte, dass man das Wort Doktrin stehen lassen könne, weil ihm etwas an der Vorrangschaltung des ÖPNV liegen würde. Man müsse keine komplizierten Berechnungen anstellen, um festzustellen, dass in einer Bahn wesentlich mehr Leute transportiert werden, als in den 20 Autos, die daneben stehen würden. Deswegen halte man an der Vorrangschaltung fest. Man müsse den nächsten Satz des Antrages auch lesen.

Darin stehe, dass man sehr wohl im Einzelfall abweichende Regelungsmöglichkeiten vorsehe. Man wolle es nur nicht von vorneherein aufweichen. Er konnte nicht verstehen, dass man den Nahverkehrsplan bemängeln, aber keine Änderungsanträge einbringe. Die Tatsache, dass die Region die Entscheidungen treffe, sei an der einen oder anderen Stelle zwar bedauerlich, jedoch müsse Recht bleiben, was Recht sei. Der Region sei seinerzeit aus bestimmten Gründen die Entscheidungsbefugnis übertragen worden. Es bleibe nur der Weg über die Stellungnahme, um Einfluss zu nehmen. Er wies darauf hin, dass das Hochbahnsteigprogramm nicht explizit aufgeführt sei. Man habe überlegt, ob man es mit hinein nehmen wolle. Es stehe aber in der Stellungnahme der Verwaltung schon drin, dass die Barrierefreiheit bis 2022 erreicht werden solle.

Ratsherr Dette war ebenfalls der Meinung, dass nicht das einzelne Fahrzeug zähle, sondern die Anzahl der Menschen, die damit befördert werden. Er wies darauf hin, dass sich die Streichung des Wortes „grundsätzlich“ auf die Mitteilung der Stadt Hannover an die Region beziehe. Die Formulierung könnte bei der Region missverständlich aufgefasst werden. Es reiche aus, wenn man schreibe, dass man an der Vorrangschaltung festhalten und sie weiterhin unter Beachtung der Mindestwartezeiten optimieren möchte. Er berichtete, dass er sich jedes Mal bei den Heimspielen von Hannover 96 ärgere, dass die Stadtbahnen nach Spielschluss aus der Haltestelle Stadionbrücke nicht rausfahren könne, weil die Fahrgäste, die in die Stadtbahn reinwollen, davor stehen würden. Die Stadtbahn habe Vorrang, die Fußgänger blockieren die Stadtbahn und durch die Vorrangschaltung werde der andere Verkehr ebenfalls beeinträchtigt. Es gäbe dort eine Handschaltung, die nie genutzt werde. Unter optimieren der Vorrangschaltung verstehe er, solche Ärgernisse abzustellen, aber nicht im normalen Alltagsverkehr etwas zu ändern. Bei dem Kombi-Ticket zur Messe handele es sich nicht um einen starren Preis. Beide Unternehmen seien gefordert. Die Messe AG solle nicht mehr für das Kombi-Ticket bezahlen, als Besucher der Messe mit dem ÖPNV anreisen. Die Messe AG dürfe den Preis nicht nach unten drücken und die üstra dürfe nicht zu viel verlangen. Es handele sich um zwei öffentliche Unternehmen, die sich an einen Tisch zu setzen und eine Einigung zu erzielen haben. Gegebenenfalls könne man als Schiedsrichter fungieren. Wünschenswert für die Qualität des Messestandorts Hannover sei auch ein Kombi-Ticket. Er verwies auf das Beispiel der Expo-Real in München. Dort bezahle man 180 Euro Eintritt, müsse sich aber noch damit befassen, was für eine Fahrkarte man brauche. Er war der Auffassung, dass es nicht um den Fahrpreis gehe, sondern um die Qualität der Anreise. Bezüglich der Abkürzung der Streckenführung der Stadtbahn über das Hafengleis gab er zu bedenken, dass man zwei Straßen queren müsse und sich die Verlängerung der Stadtbahn nach Davenstedt verbaue. Es sei Bestandteil des Konzeptes und sei im Nahverkehrsplan so enthalten. Diese Planungen sollen nicht mehr verfolgt werden. Er hielt das nicht für zukunftsgerecht. Man habe ein Wohnungsbauprogramm und wisse, dass noch weitere Wohnungen benötigt werden. Man kann daher nicht einfach festlegen, dass in Davenstedt nicht mehr gebaut und die Planung zur Verlängerung der Stadtbahn deshalb eingestellt werde. Das Vorziehen des Hochbahnsteigbaus in der Nordstadt war ein Änderungswunsch des Bezirksrates. Er hielt den Ausbau für planerisch und technisch nicht durchführbar. Man habe mit dem Änderungsantrag lediglich den alten Stand, den die Fachleute vorgesehen haben, wiederhergestellt.

Ratsherr Mineur wies darauf hin, dass nicht die üstra mit der Messe verhandeln würde, sondern die GVH. Die Messe AG habe im letzten Vertrag 800.000 Euro dafür bezahlt, dass es ein Kombi-Ticket gegeben habe. Aus wirtschaftlichen Gründen habe man das einsparen wollen und der GVH entsprechend mitgeteilt. Die Messe AG habe nachgefragt, ob ein Sonderticket nur für Aussteller möglich wäre. Das habe nicht im Interesse der GVH gelegen. Zu Messezeiten werden längere Züge eingesetzt und es werden sehr viele Personen transportiert. Der Vorteil des Kombi-Tickets sei, dass man die Fahrgastüberprüfung in der Zeit einstellen könne. Der Abbau der Drängelgitter an der

Messe sei Ausfluss dessen. Die Konsequenz des Wegfalls des Kombi-Tickets sei, dass die üstra die Fahrgastüberprüfung während der Messe wieder aufnehmen müsse. Er empfand das als negatives Bild für eine Messestadt, wenn man Schwarzfahrer aus den Bahnen rausziehen und Strafen verhängen würde. Man müsse außerdem damit rechnen, dass man sich den Unmut der anderen Fahrgäste zuziehe. Aus den 800.000 Euro seien auch die Sonderverkehre gezahlt worden. Werden zusätzliche Züge benötigt, brauche man auch die entsprechenden Einnahmen. Um ein negatives Image zu vermeiden, müssen die Vertragsverhandlungen für das Kombi-Ticket unbedingt geführt werden.

Ratsherr Engelke meinte, dass die Messe AG das Geld nicht in voller Höhe habe einsparen wollen, sondern ein Angebot gemacht hätte, das dem Verhandlungspartner nicht gepasst habe. Die Argumente der Messe AG seien für ihn glaubhaft und nahvollziehbar. Dass er mit der Vorrangschaltung ein sensibles Thema angeschnitten hätte, könne man an den Wortbeiträgen feststellen. Er betonte, dass er nichts gegen eine Vorrangschaltung habe. Es müsse aber immer möglich sein, sie anpassen zu können und auch den ÖPNV mal länger warten zu lassen. Das gelte explizit für den Bereich Saturn/Ernst-August-Galerie. Die Situation dort sei problematisch und werde noch problematischer werden. Mit der Doktrin der Vorrangschaltung werden Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger immer hinten angestellt. Hauptsache sei offenbar, dass Busse und Bahnen eine Sekunde schneller vorankommen.

Ratsherr Hanske sagte, dass man den Eindruck bekommen könne, man würde in Hannover als Autofahrer immer im Stau stehen. Das sei jedoch nicht Tatsache. Vorrangschaltung bedeute, dass man maximal zwei Bahnen durchlassen müsse. Die Erfahrung, dass man an der Musikhochschule mehrere Minuten warten müsse, konnte er nicht teilen. In Hannover komme man unabhängig vom Verkehrsmittel hinreichend zügig in die Innenstadt. Hannover habe einen ausgeglichenen und ausgewogenen Verkehr. Er hielt die Klagen für Klagen auf hohem Niveau. In Verkehrsfragen sei Hannover eine vorbildliche Großstadt.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2828/2014 zu den Punkten

III.8) mit 4 Stimmen dafür, 7 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen *nicht* zu,

III.12) einstimmig zu,

III.13) mit 3 Stimmen dafür, 8 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen *nicht* zu,

III.14)1) mit 3 Stimmen dafür, 8 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen *nicht* zu,

III.14)2) einstimmig zu,

III.14)3) einstimmig zu,

III.18) mit 4 Stimmen dafür, 7 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen *nicht* zu und

III.19) mit 4 Stimmen dafür, 7 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen *nicht* zu.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2831/2014 zu Kapitel I.4 mit 8 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen und der restlichen Drucksache einstimmig zu.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 1808/2014 zu Kapitel I.4 mit 8 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen und der restlichen Drucksache einstimmig zu.

**6. Mietspiegel 2015
(Drucks. Nr. 2750/2014 mit 1 Anlage)**

-auf Wunsch der CDU in die Fraktion gezogen-

Ratsherr Blaschzyk sagte, dass man mit dem Mietspiegel zum jetzigen Zeitpunkt erhebliche Probleme und deshalb noch Beratungsbedarf habe. Man sei der Auffassung, dass ein Mietspiegel den Markt unverfälscht zu bewerten habe. Zum jetzigen Zeitpunkt sei das nicht gewährleistet. Der Mietspiegel weise statistische Ungenauigkeiten auf. Zum Beispiel sei die Tabellierung nach Wohnungsgrößen nicht zeitgemäß, bzw. entspreche nicht dem Markt, weil die größte Wohnungsgröße bei 85 qm aufhöre. Es entspreche nicht dem Standard. Es gäbe durchaus viele, auch innenstadtnahe Bereiche, wo die Wohnungen 120 und mehr Quadratmeter hätten. Diese Wohnungen seien vom Mietspiegel nicht erfasst. Es gäbe ein Urteil des Amtsgerichts, der genau diesen Punkt kritisiere und habe in einem konkreten Fall den Mietspiegel für nicht anwendbar erklärt. Er fragte, ob das Urteil der Verwaltung bekannt sei und ob man daraus Rückschlüsse dahingehend ziehen müsse, eine zusätzliche Wohnungskategorie zu schaffen. Außerdem glaube man, dass die Kartierung, die in dem Mietspiegel zu finden sei, nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entspreche und dass es auch dadurch zu Verzerrungen und Ungerechtigkeiten kommen könne. Er wollte wissen, wie die Kartierung vorgenommen werde und wie die Beispiele erhoben werden. Zum Beispiel sei man der Meinung, dass das Heideviertel eine gute Wohnlage sei und hohe Preise erzielt werden. Im Mietspiegel werde das Heideviertel mit normaler Wohnlage gekennzeichnet. Aufgrund der Kartierung könne es zu Problemen zwischen Vermieter und Mieter kommen, wenn ein Viertel falsch eingestuft sei. Bemerode und Teile von Groß Buchholz und Bothfeld empfinde man ebenfalls als normale bis gute Wohnlage. Die Südstadt sei komplett als gute Wohnlage eingestuft. Seiner Meinung nach gäbe es auch dort beliebtere und unbeliebtere Bereiche.

Frau Dr. Kaiser berichtete anhand einer Präsentation über den Mietspiegel 2015. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)*. Sie erläuterte, dass der Mietspiegel ein Projekt der Region Hannover sei und für 21 Kommunen separat hergestellt werde. Dieses Mal sei das Hamburger Unternehmen GEWOS beauftragt worden, die Erhebungen durchzuführen. Man habe 2011 durch die Firma F + B das erste Mal einen Mietspiegel erarbeiten lassen. Nach dem Gesetz müsse nach vier Jahren eine Neuauflage vorgenommen werden. Aus diesem Grund sei im Sommer 2014 die neue Erhebung durchgeführt worden. Es seien sowohl bei Vermietern als auch bei Mietern Mieten angefragt worden. Insgesamt seien 65.000 Mieten erhoben worden. Davon seien 3.500 für den Mietspiegel auswertbar gewesen. 1.100 Mieten seien von den Mietern geliefert worden und der Rest von den Vermietern, bei denen der Rücklauf deutlich höher gewesen sei. Die angesprochenen Ungenauigkeiten müsse man über die Methode erläutern. Die Anerkennung als qualifizierter Mietspiegel hat die Vorbedingung, dass er nach wissenschaftlichen Methoden erarbeitet wurde. Der Bedingung sei GEWOS nachgekommen. Die Erhebung sei repräsentativ für den Wohnungsmarkt in Hannover. Die Füllung der Tabellen werde danach bewertet, wie viele Mieten in den einzelnen Zellen enthalten seien. Die Regel laute, dass mindestens 30 Mieten in den einzelnen Zellen enthalten sein müssen. Nur dann gehe man davon aus, dass die Zufälligkeiten, die immer entstehen können, wenn unter 30 Mieten enthalten seien, keine Relevanz haben. Im Zusammenhang mit den Wohnungsgrößen habe man in der Mietspiegelkommission diskutiert, wie sie einzuteilen seien. Man habe verschiedene Modelle durchdacht, habe sich dann aber auf die vorliegende Einteilung mit dem Unternehmen GEWOS geeinigt, weil sonst die Füllung der einzelnen Zellen in der Tabelle zu gering gewesen wäre. Von den angesprochenen großen Wohnungen gäbe es zu wenige Fälle in der Empirie, so dass zu wenige Fragebögen ausgewertet werden könnten. Eine Darstellung in den Zellen wäre nicht möglich. Aus diesem Grund habe man den Kompromiss, der zweifellos zu Ungenauigkeiten führe, gewählt. Sie erklärte, dass die

Tabelle im Vergleich zu 2011 und 2013 leicht verändert worden sei, um die Marktdarstellung genauer hinzubekommen. In der Spalten F und G seien die Baualtersklassen geändert worden. Im alten Mietspiegel stellten sich die Baualtersklassen so dar, dass sie die Jahre 1978 bis 1990 umfasste. Die neuste Spalte umfasse im Mietspiegel 2013 die Jahre 1990 bis 2012, im Mietspiegel 2015 sei die Einteilung 1978 bis 1994 und 1995 bis 2014 erfolgt. Die neuste Baualtersklasse umfasse somit deutlicher den neueren Wohnungsbau. Bei den Wohnlagen habe es keine Veränderungen gegeben. Die Kartierung in gute und normale Wohnlagen sei durch ein aufwändiges, methodisches Verfahren durch F + B erfolgt. Seinerzeit sei eine Begehung aller Stadtteile durchgeführt worden. Man habe die Stadtteile, bzw. Quartiere nach vorherrschender Bauweise, Bauform und Baudichte, dem Wohnumfeldstatus, der Infrastruktur, der Zentralität, der Erreichbarkeit durch den ÖPNV und Benachteiligungen des Quartiers durch Lärm oder Geruch bewertet. Man habe versucht, möglichst einfach die Grenzen zu ziehen. Es könne dadurch dazu kommen, dass an einer größeren Straße die beiden Straßenseiten zu jeweils unterschiedlichen Wohnlagen gehören. Das könne zu Problemen führen. In der Mietspiegelkommission habe man seinerzeit darüber diskutiert und habe sich trotz etwaiger Probleme auf möglichst einfache Grenzziehungen zwischen den Wohnlagen verständigt. Sie bot an, den Methodenband, der von der Firma F + B erarbeitet worden sei, zur Verfügung zu stellen. Der Methodenband habe für den aktuellen Mietspiegel weiter Gültigkeit, da die Wohnlagen übernommen wurden.

Ratsherr Dette verstand nicht, warum ein Vortrag nicht gewünscht gewesen, jedoch ein Statement bezüglich des Mietspiegels abgegeben worden sei. Man hätte dann auch über die Drucksache abstimmen können.

Ratsherr Küßner sagte, dass es noch einer Beratung in der Fraktion bedürfe.

Ratsherr Engelke meinte, dass er das Vorhandensein eines Mietpreisspiegels grundsätzlich gut finde. Man vermeide Streit vor den Gerichten und er trage zur Befriedung bei. Die Einteilung in gute und normale Wohnlagen hielt er für problematisch, weil es schnell zu einer Stigmatisierung eines Stadtteils führen könne. Er wollte wissen, ob es Diskussionen darüber gegeben habe, es anders zu machen, um einer Stigmatisierung oder subjektiven Einteilung vorzubeugen. Er wollte wissen, ob es objektive Bewertungskriterien gäbe.

Frau Dr. Kaiser antwortete, dass der Methodenband hilfreich für das Verständnis der Bewertung sein könne. Es gäbe objektive Kriterien, die es ermöglichen eine Bewertung durchzuführen. Die Mietspiegelkommission habe sich nicht so weit in die Bewertungsmethodik eingemischt, dass man von einer subjektiven Bewertung sprechen könne. Es sei dem fachlich fundierten Arbeiten des Unternehmens überlassen worden. Es sei von einer Stigmatisierung von Quartieren durch die Einteilung in gute und normale Wohnlagen gesprochen worden. In der Kommission habe man 2011 darüber diskutiert. Die Stadt Hannover habe sich dafür eingesetzt, dass es nur zwei Wohnlagen geben solle, um eben eine Stigmatisierung zu vermeiden. In Deutschland gäbe es Mietspiegel, in denen es bis zu fünf Wohnlagen gäbe. Dort käme es zu der Situation, dass die Gebiete, die sich in der schlechtesten Wohnlage befinden, Stigmatisierungsprobleme haben. Man habe sich für nur zwei Wohnlagen ausgesprochen, auch wenn das möglicherweise an den Grenzen mit Problemen verbunden sein könnte. Bei Immobilienbewertungen müsse man immer mit Wohnlagen arbeiten. Sie hielt das gewählte Verfahren für den besseren Weg.

7. Information der Verwaltung zum Thema "Netzkonzept Radverkehr"

Stadtbaurat Bodemann berichtete einleitend, dass man dem Ausschuss zum Thema „Netzkonzept Radverkehr“ eine Information zum Sachstand geben wolle. Mit dem Ergebnis der Netzkonzeptbetrachtungen wolle man Anfang kommenden Jahres in die Bezirksräte gehen. Am Ende des Verfahrens werde eine Informationsdrucksache erstellt. Herr Kaminski werde im Folgenden über die Ergebnisse des Auftrags berichten, den der Rat der Verwaltung im Zusammenhang mit dem Leitbild Radverkehr gegeben habe. Das Radverkehrsnetz, das bereits seit dem Jahr 2002 definiert sei, sollte in Augenschein genommen und auf Plausibilität geprüft sowie der Zustand ermittelt und im Hinblick auf die aktuellen Regelwerke bewertet werden. Die Untersuchungen wurden in den vergangenen zwei Jahren unter Einbeziehung eines Ingenieurbüros durchgeführt. Im Ergebnis könne man sagen, dass das Radwegenetz in Hannover in einem guten Zustand sei, auch wenn an einigen Stellen Nachbesserungsbedarf vorhanden sei.

Herr Kaminski berichtete anhand einer Präsentation über Inhalt und Ergebnisse der Arbeit der vergangenen zwei Jahre am „Netzkonzept Radverkehr“. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)* Grundlage der Arbeiten war das Netzkonzept aus dem Jahr 2002, das seinerzeit auch in Form einer Broschüre veröffentlicht wurde.

Das definierte Radwegenetz habe eine Länge von etwa 960 km und unterscheide Haupt- und Nebenrouten. Bei den Hauptrouten handle es sich um die schnellen, direkten Routen für den Alltagsverkehr, die Quellen und Ziele auf möglichst direktem Wege miteinander verbinden. Die Nebenrouten verbinden hauptsächlich die Hauptrouten miteinander und stellen die Vervollständigung des Netzes dar. Haupt- und Nebenrouten müssen den Anforderungen aus dem Regelwerk entsprechen, so dass sie denselben Standard haben. In der Abbildung zum Netzkonzept dargestellt seien weiterhin Netzlücken, deren Umfang in den vergangenen zwölf Jahren deutlich abgenommen haben. Dabei könne es sich um Lücken handeln, die kurz- oder mittelfristig geschlossen würden, wie es zum Beispiel im Gebiet der Wasserstadt Limmer der Fall sei. Einige Lückenschließungen würden erst sehr perspektivisch erfolgen können, wie zum Beispiel eine Verbindung über das Gelände der Deurag-Nerag in Misburg. Netzlücke bedeute dabei nicht, dass man sein Ziel derzeit nicht erreichen könne, sondern es handle sich um Wunschlinien, auf denen die Fahrt durch direktere Verbindungen beschleunigt werden könnte.

Das im Jahr 2012 beauftragte Verkehrsplanungsbüro aus Darmstadt habe sich jeden Kilometer des Netzes angeschaut und analysiert. Dabei sei nicht nur Aufbau und Breite der Wege betrachtet sondern auch Optimierungsbedarfe festgestellt worden. Der Gutachter habe das gesamte Radverkehrsnetz in mehrere tausend Abschnitte unterteilt und jeden dieser Abschnitte beschrieben und bewertet. Der Gutachter komme zu dem Ergebnis, dass die Anlagen in Hannover in großen Teilen einen guten Standard ausweisen würden.

An einigen, in der Stadt verteilten Stellen, an 11% der Abschnitte, habe man Handlungsbedarfe gesehen. Es könne sich dabei zum Beispiel um einen schlechten Belag oder Wurzeln, die die Befahrbarkeit verschlechtern, handeln. An einigen Stellen seien die Markierungen verblasst oder Absenkungen müssten hergestellt werden. Die in dem Plan zum Netzkonzept 2014 rot gekennzeichneten Stellen würden den Handlungsbedarf zum Zeitpunkt der Bereisung 2012/2013 darstellen. Einige dieser Stellen seien zwischenzeitlich bereits mit einer Maßnahme belegt worden und man könnte sie nach aktuellem Stand grün kennzeichnen.

Der Gutachter habe die Datenbank mit Fotos und Maßnahmenvorschlägen im Frühjahr 2014 nach zweijähriger Bearbeitungszeit übergeben. Man habe die Plausibilität der Vorschläge geprüft und ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das aus 375 Maßnahmen, die unterschiedlichen Maßnahmenbündeln zugeordnet wurden, bestehe. Einige Maßnahmen,

die nicht Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes geworden seien, würden im Rahmen ohnehin anstehender Straßenbaumaßnahmen umgesetzt und die Mängel somit beseitigt. Das sei zum Beispiel in der Kurt-Schumacher-Straße und der Goethestraße der Fall, die im Zusammenhang mit dem Bau der D-Linie umgebaut würde und durchgängige Radverkehrsanlagen erhalte. Andere würden zum Beispiel im Rahmen des Kopfsteinpflasterprogramms, des Grundsanierungsprogramms und anderer Sanierungsmaßnahmen beseitigt.

Die zur Umsetzung vorgesehenen 375 Maßnahmen seien weiterhin priorisiert und mit groben Kostenansätzen belegt worden. Einige der Maßnahmen seien relativ schnell umzusetzen, wenn zum Beispiel Markierungen erneuert werden müssten oder eine neue Beschilderung angebracht werden müsse. Maßnahmen, die einer Planung und Abstimmung bedürfen, seien langfristiger angelegt. Die Abarbeitung der Maßnahmen erfolge in zwei Zeitabschnitten. In den ersten fünf Jahren sollen 293 Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von etwa einer Million Euro in Angriff genommen werden, im zweiten Abschnitt im Zeitraum von 5 bis 10 Jahren die übrigen Maßnahmen, die umfangreicher in der Planung seien.

Mit der systematischen Abarbeitung der Maßnahmen werde das Radverkehrsnetz innerhalb der nächsten zehn Jahre systematisch optimiert. Zur Umsetzung aller 375 Maßnahmen werden Kosten von insgesamt etwa 2,4 Millionen Euro entstehen. Die Finanzierung der Maßnahmen solle aus dem für den Radverkehr zur Verfügung stehenden Budget erfolgen.

Runtergebrochen auf die Stadtbezirke könne man erkennen, dass es Maßnahmen in allen Stadtteilen gäbe. Die unterschiedliche Verteilung erkläre sich durch die unterschiedliche Größe der Stadtbezirke und die dort bereits vorhandene Qualität.

Seit Beginn der Bereisung bis zum heutigen Zeitpunkt seien bereits viele Mängel, die der Gutachter festgestellt habe, beseitigt worden. Man könne erkennen, dass an den Problemen laufend gearbeitet werde.

Mit dem Konzept habe man eine systematische und flächendeckende Analyse vorgenommen. Das Konzept sei in enger Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt und Stadtgrün erarbeitet und Maßnahmen zusammen entwickelt worden, weil auch Radwege in Zuständigkeit dieses Fachbereichs betroffen seien. Das Konzept werde im Januar im Umweltausschuss vorgestellt. Im Anschluss erfolge die Vorstellung in den Bezirksräten. Man sei offen für Anregungen für weitere Maßnahmen, die aufgrund der Ortskenntnis sicherlich gemacht werden. Man werde die Anregungen aufnehmen und prüfen, ob sie mit in das Konzept aufgenommen werden können oder ob sie im Rahmen anderer Programme abgearbeitet werden. Nach Abschluss der Beteiligung solle eine Informationsdrucksache und voraussichtlich auch eine Broschüre erstellt werden. Nach dem Winter solle mit den Maßnahmen, die mit dem Konzept definiert worden seien, begonnen werden.

Ratsherr Hillbrecht meinte, dass es sich um ein ambitioniertes Programm handle. Das Konzept unterstütze das Ziel, den Radverkehr in Hannover zu stärken. Aus eigener Erfahrung als Radfahrer, der sehr viele Kilometer pro Jahr fahre, könne er bestätigen, dass es Optimierungspotentiale gäbe. Es sei gesagt worden, dass man eine Knotenpunktoptimierung habe. Seine Beobachtung für den Radverkehr der vergangenen Jahre sei, dass es zu einer massiven Verschlechterung an den Knotenpunkten mit der Signalisierung gekommen sei. Es werde nicht mehr auf die spezifischen Verkehrsverhältnisse eingegangen, sondern es werden schematisch irgendwelche Lichtsignalanlagen aufgestellt, die irgendwas anzeigen, bei dem man nach dem Sinn fragen müsse. An der Kreuzung an der Glocksee habe es zum Beispiel eine sehr intelligente Ampelschaltung für den Radverkehr aus Richtung Königsworther Straße in Richtung Spinnereistraße gegeben, die nur die Radfahrfurt blockiert habe, wenn eine Stadtbahn in den Betriebshof fuhr. Jetzt habe man dort eine Ampel, die mit dem Autoverkehr zusammenschalte. Es mache insofern keinen Sinn, weil der Radverkehr an der Stelle ganz anders geführt werde als der Autoverkehr. Am Aegi habe der Autoverkehr beim Kreuzen der

Marienstraße zweidrittel eines Umlaufs grün und der Radverkehr habe nicht einmal 10 % der Zeit. An der Kreuzung Vahrenwalder Straße/City-Ring habe man als Radfahrer die dreifache Menge an Ampeln wie ein Autofahrer, wenn man links abbiegen wolle. Er wollte wissen, ob es auch Teil des Konzepts sei, diese Mängel zu beseitigen. Es sei gesagt worden, dass man mit dem Konzept in die politischen Gremien gehen und diskutieren wolle. Er fragte, wann den Gremien und der Allgemeinheit welches Informationsmaterial zur Verfügung gestellt werde. Er meinte damit nicht nur die Karten, die heute gezeigt worden seien, sondern auch die Liste der geplanten Maßnahmen. Er hielt es für eine Diskussion für notwendig, dass diese Informationen der Politik und der Allgemeinheit im Vorfeld rechtzeitig zur Verfügung stehen.

Ratsherr Engelke wollte wissen, welches der Hannover-Standard bei Radwegen sei.

Ratsherr Blaschzyk fand es gut, dass eine Bestandsaufnahme gemacht worden sei. Die Einbindung der Stadtbezirksräte sei richtig und wichtig. Er war aber erstaunt darüber, wie gering die Ansprüche an den Fahrradverkehr in Hannover seien. Das sei kein Kritikpunkt an der Verwaltung sondern an der Ratsmehrheit. Für größere Maßnahmen würden offensichtlich die finanziellen Mittel fehlen. Viele Breiten der Fahrradwege würden sich auf dem Standard der 70er Jahre befinden. Würde man eine Bestandsaufnahme der Hauptverkehrsstraßen vornehmen, würde man zu dem Ergebnis kommen, dass der Zustand verbesserungswürdig sei. Er hielt es nicht für richtig, den Zustand der Radwege als gut zu bezeichnen. Er war der Meinung, dass man mit der Thematik kritischer umgehen müsse. Sein Fazit aus dem Bericht sei, dass man mehr Geld für den Ausbau der Radwege in die Hand nehmen müsse.

Ratsherr Dette konnte nicht verstehen, dass der Ratsmehrheit Untätigkeit vorgeworfen werde, wenn die Verwaltung vorstelle, was sie in den nächsten Jahren zur Entwicklung und Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorhabe. Ziel sei, den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen. Anhand des Berichts könne man erkennen, dass es Verbesserungsmöglichkeiten gäbe. Er bedankte sich bei der Verwaltung für die Aufarbeitung und die Darstellung, an welchen Stellen Veränderungen der Beziehungen notwendig seien. Die Ratsmehrheit werde den Maßnahmenkatalog auch zukünftig um verbesserungswürdige Stellen ergänzen. Er ging davon aus, dass es zukünftig weniger Diskussionen darum geben werde, dem Radverkehr Straßenverkehrsflächen zur Verfügung zu stellen, weil gesagt worden sei, dass zu verhalten an die Problematik herangegangen werde. Offenbar würde man jetzt die gleichen Ziele verfolgen. Er hielt die Vorgehensweise der Verwaltung für richtig, das Konzept vorzustellen, die Stadtbezirksräte einzubeziehen und eine Informationsdrucksache zu erstellen, aus der ersichtlich sein werde, wann wieviel Geld für die Maßnahmen eingeplant sei. Die Politik könne dann gegebenenfalls über den Zeitrahmen neu entscheiden.

Ratsherr Hanske sagte, dass es ambitioniert sei, wenn man in fünf Jahren 293 Maßnahmen fertigstellen wolle. Es würde viel Arbeit dahinter stecken. Er wollte wissen, ob das mit Bordmitteln gemacht werde oder ob es über andere Mittel realisiert werden solle.

Ratsherr Förste bedankte sich für den Vortrag. Er wies darauf hin, dass die Verwaltung nur das mache, für was sie beauftragt worden sei. Er hielt es für das laufende Geschäft, die Radwege in einem erträglichen Zustand zu erhalten oder zu erschaffen. Verändere sich der Modal Split dahingehend, dass der Radverkehr steige, müsse viel mehr getan werden. Bestehende Radwege müssten im Grunde genommen verbreitert werden. Bei gutem Wetter gäbe es Stau auf den Radwegen. Das Radwegenetz müsse weiter ausgebaut werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen reichen seiner Ansicht nach nicht aus. Über eine Finanzierung weiterer notwendiger Maßnahmen müsse dann noch gesprochen werden.

Frau Hochhut sagte, dass mit keinem Wort die Senioren erwähnt worden seien. Sie wollte wissen, wie die Senioren in die Pläne einbezogen worden seien.

Ratsherr Nagel fragte, ob es sich bei dem Konzept um ein Projekt handele, dass zum Abschluss gebracht werde und dann in Vergessenheit gerate oder ob man nicht die Chance nutzen wolle und das Konzept fortführen und laufend ergänzen wolle, um die Vorschläge, die aus den Stadtbezirken kommen. Es sei die Frage, ob es ein Projekt bleibe oder ob es in Linienarbeit überführt werde.

Herr Kaminski antwortete, dass auch Knotenpunktoptimierungen im Maßnahmenkonzept enthalten seien. In Bezug auf die Informationsmaterialien teilte er mit, dass die Unterlagen umgehend aufbereitet und Anfang des kommenden Jahres im Internet zur Verfügung gestellt werden sollen. Dazu gehören Karten und Tabellen. Aus den Karten können anhand der Schlüssel die Maßnahmen entnommen werden.

Das Radverkehrskonzept sei ein Baustein der Aktivitäten zum Radverkehr. Es gäbe eine Menge weiterer Projekte, die in die Umsetzung gehen.

Er ginge davon aus, dass die Umsetzung der 293 Maßnahmen in den ersten fünf Jahren eingehalten werden könne. In der Regel wolle die Verwaltung für die Abarbeitung selber Sorge tragen. Er schloss jedoch nicht aus, dass man Maßnahmen bündele und zur Unterstützung ein Büro beauftrage.

Senioren und Kinder seien in dem Konzept bedacht worden.

Die Verwaltung habe vor, die Datenbank mit den Fotos regelmäßig zu aktualisieren. Das Verkehrsplanungsbüro sei aktuell damit beschäftigt, die bei der ersten Bereisung in Bau befindlichen Abschnitte erneut aufzunehmen, so dass man auf einem aktuellen Stand sei. Als Beispiel für den Hannover-Standard in Bezug auf Radwege benannte er den Radweg vor der Bauverwaltung auf dem City-Ring. Der Radweg bestehe aus einer grauen Fahrstrecke eingefasst in rotem Klinker. Dieser Standard sei bereits auf vielen Strecken in Hannover vorhanden.

8. Quartalsbericht des Baudezernates für das III. Quartal (Informationsdrucks. Nr. 2645/2014 mit 3 Anlagen)

Ratsherr Engelke sagte, dass er die Tabellen so verstehe, dass man sich überall im Minus befinde. Er fragte, ob er sie richtig lesen würde. Er sagte außerdem, dass es für ihn so aussehe, als dass man die zur Verfügung gestellten Summen nicht eingehalten habe. Bei dem Punkt Gemeindestraßen/Optimierung der städtischen Verkehrsflächen verstand er nicht, warum sich die Kilometerzahl der Radwege verringert habe und bat um Aufklärung.

Herr Weinreich wies darauf hin, dass man nach dem neuen kommunalen Rechnungssystem als Kommune verpflichtet sei, mindestens zwei Berichte im Jahr den Ratsgremien vorzulegen. Es handele sich um komplexe, schwierig zu erläuternde Inhalte. Es seien in den Tabellen nicht nur Teile des Haushalte des Fachbereiche enthalten, sondern auch Anteile aus der Kämmerei und dem Personalhaushalt. Alles sei geballt in diesem Muster enthalten, dass für alle Ausschüsse gelte. Er wies zum Beispiel auf die Einnahmen des Fachbereichs 61 für die ersten drei Quartale hin. Die Einnahmen seien höher als die Erwartungen. Grund sei u.a., dass mehr Gelder für die Flüchtlingsunterbringung zur Verfügung gestellt werden. Für Fragen nach den Personalkosten, die höher waren als angesetzt, sei der Finanzausschuss zuständig. Werte wie zum Beispiel Abschreibungen werden den Fachbereichen von der Kämmerei vorgegeben. Das gleiche gelte für die Transferaufwendungen, für die voraussichtlich weniger ausgegeben werden muss. In den sonstigen Aufwendungen seien die Ausgaben für die Flüchtlinge enthalten. Hier sei man im Minusbereich, habe aber, wie bereits gesagt, Mehreinnahmen. Man habe versucht die komplexen Zahlen mit den Ziffern zu erklären.

Statt vier werden nur noch die gesetzlich geforderten zwei Berichte vorgelegt. Für das erste Quartal werde kein Bericht mehr vorgelegt, weil zu dem Zeitpunkt zu wenig belastbare Zahlen zur Verfügung stehen würden und der letzte Bericht sei erst dann gekommen, wenn der neue Haushalt bereits verabschiedet worden sei. Sollten noch Fragen zum Quartalsbericht bestehen, werde man sie zu Protokoll nehmen und kurzfristig beantworten.

Stadtbaurat Bodemann erläuterte, dass man in der doppelten Haushaltsführung die Erträge den Ausgaben gegenüberstellen würde. Würde man überall eine Null stehen haben wollen, könne man als Unternehmen nur so viele Ausgaben tätigen, wie erwirtschaftete Einnahmen zur Verfügung stehen. Bei den Baugenehmigungen würde man zum Beispiel Gebühren erwirtschaften. Diese Einnahmen decken nicht die Ausgaben des Fachbereichs. Bei den Negativzahlen handele es sich daher dem Grund nach nicht um Negativabweichungen von den ursprünglichen Ansätzen, sondern es sei dem Berechnungssystem der Doppik geschuldet. Die Negativa seien im Haushalt bilanziert, werden zum Beispiel durch Steuern ausgeglichen und morgen mit dem Haushalt beschlossen.

Herr Bode erklärte, dass in dem Teilproduktziel Radverkehr die Länge der noch nicht an geltende Richtlinien angepassten Radwege über die Jahre reduziert werden müsse. Pro Jahr habe man eine bestimmte Rate, die geschafft werden müsse. Die Rate betrage 100 Kilometer pro Jahr, von denen man 98 Kilometer geschafft habe. Die Differenz von zwei Kilometern werde nächstes Jahr mit abgearbeitet.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss hat die Drucksache Nr. 2645/2014 zur Kenntnis genommen.

9. Bericht der Verwaltung

Stadtbaurat Bodemann sagte, dass das Baudezernat nicht federführend in Bezug auf das Thema „Familien in Hannover“ sei, aber die Erhebung durch das Baudezernat durchgeführt werde. Aus diesem Grund wolle man zu der Repräsentativerhebung berichten. Desweiteren wolle man zum Güterbahnhof einen kurzen Bericht erstatten, weil morgen ein Teilabriss des Güterbahnhofsgebäudes erfolgen solle. Vor Beginn des Abrisses wolle man kurz die Details erläutern.

- Repräsentativerhebung Familien in Hannover

Frau Dr. Kaiser erläuterte, dass die Repräsentativerhebung zum Thema „Familien in Hannover“ in Kooperation mit dem Sozialdezernat durchgeführt worden sei. Die Erhebung erfolgte im Sommer 2013. Befragt worden seien Familien, um deren Lebens-, Wohn- und sonstige Situation in dieser Stadt zu erforschen. Die Stichprobe erfasste 20.000 Familien mit Kindern unter 18 Jahren. Für die Befragung müsse man immer eine Satzung im Rat beschließen lassen. Die Satzung durchlaufe auch den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss. Die Befragung sei schriftlich erfolgt. Der Fragebogen habe ca. 50 Fragen enthalten. Bei Familien ohne Migrationshintergrund habe der Rücklauf der auswertbaren Fragebögen bei knapp 7.000 gelegen. Bei Familien mit Migrationshintergrund sei der Rücklauf üblicherweise geringer und habe bei 20,1 % gelegen. Das seien ca. 800 auswertbare Fragebögen. Die Unterscheidung in zwei Stichproben werde immer deswegen gemacht, um die Familien mit Migrationshintergrund tatsächlich auch repräsentativ ablichten zu können. Würde man die Befragung nicht trennen, seien die Befragten mit Migrationshintergrund immer unterrepräsentiert. Das müsse vermieden werden, um für diese Bevölkerungsgruppe Aussagen treffen zu können. Für die Repräsentativität der Ergebnisse sei nicht der Rücklauf von Fragebögen von Bedeutung, sondern für die Qualität

und den Rückschluss auf die Gesamtbevölkerung sei es wichtig, dass der Rücklauf der Struktur der Bevölkerung entspreche. Struktur sei zum Beispiel eine bestimmte Altersgruppe oder Zusammensetzung, die in der Stichprobe die gleiche Verteilung haben müsse, wie in der Bevölkerung insgesamt. Die Fragen haben eine ganze Reihe von Themen abgeleitet. Die dreizehn Themenbereiche seien in der Präsentation aufgeführt. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)* Die Erhebung sei zusammen mit dem Sozialdezernat vorgenommen worden, um auch deren Interessensbereiche zu eruieren, insbesondere gehe es dort um die Lebenssituation der Familien, der Nutzung oder Nichtnutzung von Angeboten, welche Zufriedenheit bei den Angeboten herrsche und welche Wünsche bestehen. Der Betreuungsstruktur komme dabei eine besondere Bedeutung zu. Anhand einiger Beispiele wolle sie die Ergebnisse darstellen. In der Broschüre werde immer eine Gesamtdarstellung des Ergebnisses angeboten, die sich aufteilt zwischen der Stichprobe mit und ohne Migrationshintergrund. Beim Wohnstatus seien große Unterschiede zu verzeichnen. Familien ohne Migrationshintergrund würden sehr viel häufiger in Eigentum wohnen. Die Anzahl der Familien, die zur Miete wohnen sei insbesondere in Städten traditionell der größere Anteil. Sie wies darauf hin, dass alle Ergebnisse nach soziodemografischen Variablen ausdifferenziert angeboten werden. Das bedeute, dass sehr genau betrachtet werden könne, welche Zielgruppe welche Bedürfnisse habe, so dass das für die Fachverwaltung von besonderer Bedeutung sei und gut für die einzelnen Interessensbereiche und Fachzusammenhänge ausgewertet werden könne. In Bezug auf die Umzugsabsichten könne man sagen, dass bei etwa einem Drittel beider Stichproben ein kurz- oder mittelfristiger Umzugswunsch bestehe. Man könne deutlich erkennen, dass Eigentum eine große Bedeutung habe. Bei beiden Stichproben sei der Umzugswunsch in Eigentum bei in etwa der Hälfte der Familien vorhanden. Bei der Betreuungsinfrastruktur sei der Hauptwunsch eine wohnungsnaher Kita gewesen, um kurze Wege zu haben. Bei der Verbesserung der Familienfreundlichkeit könne man deutliche Prioritäten erkennen. Eine verbesserte Infrastruktur für Bildung, Freizeit, Sport und Kultur führe die Prioritätenliste an. Der Themenbereich des Wohnens sei ebenfalls mit zahlreichen Antworten vertreten gewesen. Die Sozialverwaltung nutze die Ergebnisse für den Prozess, der bereits seit knapp drei Jahren laufe. Es seien Familienkonferenzen durchgeführt worden, um die Erhebung mit anderen Formaten zu ergänzen und weitere Ergebnisse zu erzielen, was die Lebenssituation und die Einschätzung dazu von Familien angehe. Die Ergebnisse werden auch in den Prozess „Mein Hannover 2030“ einfließen. Die Fachverwaltung habe im November erste Veranstaltungen in dem Zusammenhang durchgeführt. Es werde weitere Fachtage und Formate geben, um eine breite Öffentlichkeit zu informieren.

Frau Hochhut fragte, ob es über die Ausführungen eine Info-Drucksache oder eine Broschüre geben würde. Sie hätte in Bezug auf den Seniorenbeirat bzw. die Quartiersentwicklung Interesse daran.

Frau Dr. Kaiser antwortete, dass die Informationsdrucksache inklusive Broschüre im November ins Verfahren gegeben worden sei. Sollte die Informationsdrucksache inklusive Broschüre nicht mehr zur Verfügung stehen, könne man sie noch einmal zusenden.

- **Güterbahnhof**

Herr Heesch informierte darüber, dass morgen mit dem Teilabriss des Gebäudes auf dem Güterbahnhof begonnen werden solle. Die Hauptgüterbahnhofshalle sei insgesamt 38.000 qm groß. Der Abriss umfasse ca. 17.500 qm und somit etwas weniger als die Hälfte des Gesamtgebäudes. Genehmigt werden müsse der Abriss nicht. Aurelis müsse den Abriss lediglich anzeigen, die Verwaltung müsse den Eingang der Anzeige bestätigen und dann könne mit dem Abriss begonnen werden. Die Verwaltung habe darum gebeten mit dem

Abriss zu warten, bis der Bauausschuss unterrichtet worden sei. Basis für den Abriss sei die zwischen Aurelis und Stadt getroffene Entwicklungsvereinbarung, deren Inhalt es sei, dass ein Teil des Gebäudes erhalten bleibe und ein Teil abgerissen werde. Der Abriss der Halle sei Voraussetzung dafür, dass im nächsten Jahr eine Entwicklung des Geländes mit dem Bau einer mechanischen Zustellbasis stattfinden könne. Diese Paketverteilereinrichtung sei ebenfalls Teil der Zielvereinbarung.

10. Anfragen und Mitteilungen

Ratsherr Engelke wollte wissen, wie weit das Bettenhaus des Oststadtkrankenhauses bereits belegt sei.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass das Bettenhaus letzte Woche Donnerstag für die Flüchtlingsunterbringung in Betrieb genommen worden sei. Letzte Woche seien bereits ca. zehn Personen eingezogen. In dieser Woche sei der Einzug von ca. 30 Personen zu Beginn der Woche vorgesehen. In der zweiten Wochenhälfte werden weitere 30 bis 40 Menschen dort Obdach finden. Soweit absehbar werde es im Jahr 2014 dann keine weiteren Zuweisungen geben. Mit dem Sofortprogramm seien zwei Standorte für Unterkünfte in Modulbauweise benannt worden. Es handele sich um die Standorte in der Fuhsestraße und an der Höferschen Straße. In der Fuhsestraße seien bereits einige Module aufgestellt worden. Der Standort sei noch nicht vollständig. Die Flächen hätten zunächst vorbereitet, der Oberboden abgezogen und Pflasterarbeiten durchgeführt werden müssen. Gleichzeitig hätten haustechnische Arbeiten, wie Elektro-, Heizungs- Frisch- und Abwasserarbeiten vorgenommen werden müssen. Nach und nach werden die Module aufgestellt und an die Haustechnik angeschlossen. Im nächsten Jahr werde der zweite Standort in Anderten aktiviert. Weitere fünf Flächen für Unterkünfte in Modulbauweise seien letzte Woche den Interkreisen vorgestellt worden. Man rechne damit, dass man auch im nächsten Jahr eine ambitionierte Quote zu erfüllen habe.

Ratsherr Engelke fragte, ob es während der Feiertage einen Notdienst gäbe.

Stadtbaurat Bodeman sagte, dass der Betrieb der Einrichtungen ganz normal weiterlaufen würde. Sollte es entgegen der Zusagen eine Zuweisung von Flüchtlingen aus den Landeseinrichtungen zwischen den Feiertagen geben, sei für eine Versorgung der Menschen Sorge getragen.

Frau Hochhut fragte, ob für die Ausstattung des Oststadtkrankenhauses das DRK oder die Stadt zuständig sei.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass die Ausstattung von der Stadt gestellt werde und das DRK für die sozialpädagogische Betreuung, sowie den Sicherheit- und Hausmeisterdienst zuständig sei.

Ratsherr Engelke teilte mit, dass sich zwei Bewohner aus dem Bereich der Hebbelstraße bei ihm gemeldet hätten. Bei der sich dort befindenden Kita seien bisher ein bis zwei Container aufgestellt gewesen, die nunmehr abgeholt worden seien. Die Bewohner hätten die Befürchtung, dass man den Kindern die Container wegnehme und für die Flüchtlinge verwende.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass keine Container, die für Bildungseinrichtungen vorgesehen seien, weggenommen werden und an anderer Stelle für die Flüchtlingsunterbringung wieder aufgebaut werden. Bereits aus dem Grund, dass es sich um unterschiedliche Container-Typen handele, sei das nicht möglich. Für die Unterbringung

werden neue Module gemietet und an den Standorten installiert.

Frau Hochhut hatte bereits letztes Mal darauf hingewiesen, dass auf der alten ZOB-Fläche Parkscheinautomaten aufgestellt worden seien. Sie habe festgestellt, dass die Fernbusse dort nach wie vor parken würden. Sie sagte, dass Regio-Bus mit dem Boykott des ZOB drohe. Sie könne das verstehen, weil das Ausfahren aus den Parkbuchten und der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste sehr schwierig sei. Der ZOB sei schön geworden, sei aber viel zu klein. Es sei von vorneherein klar gewesen, dass der ZOB zu klein konzipiert werde und viel zu teuer gewesen sei.

Stadtbaurat Bodemann wies darauf hin, dass der ZOB nicht zu klein sei. Er verwies auf den opulenten ZOB, der in Hamburg gebaut worden sei. Im Verhältnis dazu zu sei ZOB in Hannover günstig gewesen, sei schön und hochfunktionsfähig. Der Betreiber und die Unternehmen, die den ZOB ansteuern, hätten das vor kurzem erst bestätigt. Bei der Planung des ZOB im Jahr 2003 sei bereits darüber nachgedacht worden, dass die Regio-Busse an der Rundestraße Aufstellung finden. Das betreffe den Standort parallel zum ZOB als auch den abknickenden Teil zur Hamburger Straße. In diesem Zusammenhang sei 2005/2006/2007 ein Bebauungsplan aufgestellt worden, der diese Busaufstellung vorgesehen habe. Der Beschluss des Bebauungsplans erfolgte im Jahr 2007. Der Regio-Bus sei es bereits seit damals bekannt gewesen. In dem roten Servicebau befinde sich eine von außen zugängliche Toilette, die sowohl für die Regio-Bus-Mitarbeiter an den Countern als auch für die Busfahrer zur Verfügung stehe. Anfang der Woche sei auf den Betreiber noch einmal Einfluss genommen worden, diese Tatsache nochmal zu kommunizieren. Vor ca. vier Wochen habe es in der Bild-Zeitung einen Bericht gegeben über die Einschätzung von Regio-Bus zu den Zuständen am ZOB. Bereits zum damaligen Zeitpunkt sei ein Termin für den 12.01.2015 vereinbart worden. An dem Termin werde er selber, die Geschäftsführung der Regio-Bus und die zuständigen Mitarbeiter des Tiefbauamtes teilnehmen, um noch einmal über die Kritikpunkte zu sprechen. Ein Kritikpunkt sei, die Anfahrt zu den Stellplätzen der Busse in die Rundestraße über die Hamburger Allee. Er betonte, dass auch dieser Punkt der Regio-Bus seit spätestens 2007 bekannt sei. Es sei geplant, dass an dem Fußgängerüberweg eine Ampelregelung getroffen werde, bei der die Busse mit den links abbiegenden Kfz, wenn die Fußgänger Rot haben, in die Rundestraße leite. Der Vorschlag sei bereits kommuniziert worden. Er wies darauf hin, dass solange das Lister Dreieck nicht bebaut sei, an der Südspitze immer noch überliegende Busse halten können. Die Verwaltung sei der Meinung, dass man in allen Belangen der Regio-Bus in hohem Maße Rechnung getragen habe. Alle Kritikpunkte werden bei dem Termin am 12.01.2015 noch einmal besprochen. Abschließend sagte er, dass es nicht vorstellbar sei, dass ein Busunternehmen der Region auf 26.000 Fahrgäste verzichten könne und die Haltestelle am ZOB boykottieren werde.

Ratsherr Engelke meinte, dass die ursprünglich geplante Aufstellfläche für die Busse im Nachhinein kleiner geworden sei. Er wollte wissen, ob dem tatsächlich so sei. Nach seinen Beobachtungen gäbe es immer leere Parkbuchten für die Fernbusse am ZOB. Es sei mal geplant gewesen, dass es eine Nothaltestelle an der Vahrenwalder Straße geben solle, wenn der Fernbusbahnhof voll sei. Er fragte, ob das noch Bestand habe und ob es überhaupt schon mal Bedarf gegeben habe.

Stadtbaurat Bodemann erläuterte, dass es gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft, dem Busbetreiber und dem Fachbereich Tiefbau ein wöchentliches Update der neuangemeldeten Bushaltezeiten gäbe. Die Haltezeiten müssen bei der LNVG beantragt werden und werden an die Verwaltung weitergeleitet. Die Verwaltung nehme dazu Stellung. Es gäbe einen genau festgelegten Fahrplan über die Genehmigungslage am ZOB. Zurzeit gäbe es einen Tag und eine bestimmte Uhrzeit an dem eine Belegung von zehn Plätzen vorhanden sei. Insgesamt gäbe es elf Parkbuchten.

Der Betreiber habe den Auftrag genau zu gucken, ob zu diesem Zeitpunkt auch tatsächlich zehn Busse stehen würden. Während des Bahnstreiks haben die Fernbusse Verstärkerlinien gefahren, um die Fahrgäste aufzufangen. Bei dieser Gelegenheit habe es einmal die Situation gegeben, dass alle Parkbuchten belegt gewesen seien. Derzeit gäbe es abnehmende Antragszahlen, die möglicherweise saisonbedingt seien. Es könne sich aber auch um den marktberreinigenden Effekt handeln, von dem überall berichtet werde. Im Moment gäbe es keine Notwendigkeit an anderer Stelle einen Bushalt zu organisieren.

Ratsherr Küßner schloss den öffentlichen Teil der Sitzung.

II. NICHTÖFFENTLICHER TEIL

Ratsherr Küßner schloss die Sitzung um 17:35 Uhr.

Bodemann
Stadtbaurat

Stricks
Schriftführerin