

## PROTOKOLL

78. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am Mittwoch, 6. April 2016,  
Rathaus, Hodlersaal

Beginn 15.00 Uhr  
Ende 16.20 Uhr

---

### Anwesend:

(verhindert waren)

Ratsherr Küßner	(CDU)
Ratsherr Dette	(Bündnis 90/Die Grünen)
(Ratsherr Blaschzyk)	(CDU)
Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Emmelmann	(CDU)
Beigeordneter Förste	(DIE LINKE.)
Ratsfrau Jeschke	(CDU)
Ratsherr Kluck	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Mineur	(SPD)
(Ratsherr Müller)	(SPD)
Ratsherr Nagel	(SPD)
Ratsfrau Pluskota	(SPD)
Ratsfrau Ranke-Heck	(SPD)

### **Beratende Mitglieder:**

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

### **Grundmandat:**

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

### **Verwaltung:**

Stadtbaurat Bodemann	Dezernat VI
Frau Spreng	PR
Frau Gruber	Dezernat VI
Herr Clausnitzer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Hoff	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

Frau Linkersdörfer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Malkus-Wittenberg	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Schalow	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Dr. Schlesier	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Wydmuch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Freiwald	Fachbereich Tiefbau
Herr Kaminski	Fachbereich Tiefbau
Herr Just	Fachbereich Personal und Organisation
Herr Konerding	Fachbereich Umwelt und Stadtgrün
Herr Demos	Büro Oberbürgermeister

### 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 gemeinsame Sitzung ABau/AAUG am 08.02.2016
    - 2.2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 02.03.2016
  3. Umsetzungskonzept zur Elektromobilität in Hannover (Informationsdrucks. Nr. 0618/2016)
  4. Bebauungspläne
    - 4.1. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1823 – Jöhrenshof -  
Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit  
Aufstellungs- und Einleitungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 2597/2015 N1 mit 6 Anlagen)
      - 4.1.1. Zusatzantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu  
Drucks. Nr. 2597/2016 (Vorhabenbezogener Bebauungsplan der  
Innenentwicklung Nr. 1823 – Jöhrenshof -  
Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit  
Aufstellungs- und Einleitungsbeschluss)  
(Drucks. Nr. 0606/2016)
    - 4.2. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1806, Wohnquartier Annastift  
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0621/2016 mit 3 Anlagen)
    - 4.3. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1798 -  
Sodenstraße 3,  
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0623/2016 mit 3 Anlagen)

- 4.4. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1047, 1. Änderung - Angerstraße  
Aufstellungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0634/2016 mit 2 Anlagen)
5. Bericht der Verwaltung
6. Anfragen und Mitteilungen
- II. NICHT ÖFFENTLICHER TEIL
7. Bericht der Verwaltung
8. Anfragen und Mitteilungen

## I. ÖFFENTLICHER TEIL

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

Die Tagesordnung wurde einstimmig genehmigt.

**Ratsherr Küßner** begrüßte eine Klasse der Gerhard-Hauptmann-Schule.

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

**Ein Einwohner** sagte, dass er zwei Fragenblöcke habe. Der Bebauungsplan Nr. 1732 Steintor sehe die Bebauung des Steintorplatzes mit zwei sechsgeschossigen Neubauten vor. Im Januar 2016 habe eine sogenannte frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden, bei der Stellungnahmen eingebracht werden konnten. Er fragte, wann die eingebrachten Stellungnahmen und Kritiken im Bauausschuss vorgestellt und behandelt werden und zu welchem Zeitpunkt der Bebauungsplan zur endgültigen Auslage komme. Es sei von einer Auslage im Sommer 2016 zu hören gewesen.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass die Stellungnahmen, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit eingegangen seien, im nächsten Beratungsgang, also der Beratung über die öffentliche Auslage, in den Gremien dargestellt und kommentiert werden. Der Plan der Verwaltung sehe vor, dass die öffentliche Auslage noch in diesem Jahr erfolgen soll.

**Der Einwohner** wollte wissen, ob die Stellungnahmen im Bauausschuss behandelt werden.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass eine Behandlung in allen zuständigen Ausschüssen erfolge. Dazu gehören unter anderem auch der Stadtbezirksrat und der Bauausschuss.

**Der Einwohner** erklärte, dass sich der zweite Fragenblock auf die Linie 10/17 beziehe. In der Presse sei gestern und heute berichtet worden, dass die Kosten im zweiten Bauabschnitt um mehr als 20 % steigen werden. Im Bauausschuss vom 17.02. werde infra-Chef Herr Harcke damit zitiert, dass das Leistungspaket ca. 10 % der Gesamtsumme ausmache. Man rechne mit einem Gesamtvolumen von fünf Millionen von 50 Millionen. Das bedeute, dass auch danach die gesamten Kosten noch völlig offen seien. Exakte Summen können offenbar nicht genannt werden, obwohl die Bautätigkeiten in der Kurt-Schumacher-Straße im vollen Gange seien. Es liege ebenfalls keine Zusage der Landesnahverkehrsgesellschaft über die Höhe der Landesfördergelder vor. Sollte sich herausstellen, dass das Land nur die in Aussicht gestellten Fördergelder aus dem Flächenprogramm 2015 zur Verfügung stelle, müsse die Stadt oder die Region für die Mehrkosten aufkommen. Das gelte gleichlautend für alle noch zu bauenden Abschnitte und erst recht für drohende Preissteigerungen bei den nicht förderfähigen Kosten. Er fragte, wie die Stadt die anstehenden Mehrkosten nachfinanzieren und vor der Bevölkerung rechtfertigen wolle. Er wollte wissen, wer für weitere Kostenrisiken bei der Ablehnung von Nachfinanzierungen hafte. Er fragte außerdem, wann die Stadt verlässliche Gesamtsummen von der infra anfordere, ob eine Kreuzungsvereinbarung zwischen DB und infra für den Abschnitt im sogenannten Posttunnel vorliege und dort Baustellen- sowie Schadensrisiken ausgeschlossen seien.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass ihm auch nur die Berichte aus der Zeitung bekannt seien. Er bat darum, die Fragen an die zuständige Region Hannover zu stellen. Er habe die schriftliche Zusage der Region Hannover, dass der Kostenanteil in Höhe von zwölf Millionen, den die Landeshauptstadt zu tragen habe, eingehalten werde.

**Ein anderer Einwohner** sagte, dass er aus der Südstadt komme. Ihn interessiere, was aus dem Wertstoffhof Tiestestraße werden solle. Seit drei Monaten würden die Bauarbeiten dort ruhen. Auf einem Aushang werde den Bürgern mitgeteilt, dass im Juni 2016 wiedereröffnet werde.

**Stadtbaurat Bodemann** teilte mit, dass sich Wertstoffhöfe nicht in der Zuständigkeit des Bauausschusses befinden würden. Er sagte eine Recherche zum Thema und eine entsprechende Information zu. Die Antwort werde ebenfalls zum Protokoll gegeben.

*Protokollantwort: Der Zweckverband der Abfallwirtschaft der Region Hannover (aha) hat die Information gegeben, dass die Wiedereröffnung des Wertstoffhofes in der Tiestestraße für Anfang September geplant ist.*

## **2. Genehmigung von Protokollen**

### **2.1. Genehmigung des Protokolls über die gemeinsame Sitzung ABau/AAUG am 08.02.2016**

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

### **2.2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 02.03.2016**

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

### 3. **Umsetzungskonzept zur Elektromobilität in Hannover (Informationsdrucks. Nr. 0618/2016)**

**Ratsherr Dette** bat um einen Vortrag zur Drucksache.

**Herr Konerding** erläuterte, dass die Zuständigkeit für das Thema Elektro-Mobilität seit Mitte letzten Jahres im Dezernat V bei der Klimaschutzleitstelle im Fachbereich Umwelt und Stadtgrün liegen würde. Der Übergang der Zuständigkeit erfolgte zum Zeitpunkt des auslaufenden Projekts „Schaufenster Elektromobilität“ in der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg. Hannover habe von dem Projekt profitiert. Beispielsweise seien Ladestationen installiert worden. Die Installation erfolgte nicht sehr geplant, sondern habe sich an der Förderung, die aus dem Projekt geflossen sei, orientiert. Die in der Drucksache genannte Anzahl von 27 Fahrzeugen habe sich inzwischen durch Neuanschaffungen auf 35 erhöht. Der Anteil der Elektrofahrzeuge liege somit bei über 10 % an städtischen PKW. Die Stadt habe dadurch eine gewisse Vorbildfunktion. Es reiche jedoch noch nicht dafür aus, um sagen zu können, dass man sich auf einem planbaren Weg befinde. Aus diesem Grund wolle man noch in diesem Jahr ein Konzept erarbeiten. Die vorliegende Drucksache diene dazu, die Gremien und den Rat darüber in Kenntnis zu setzen. Die Stadtverwaltung werde sich zu bestimmten Fragestellungen erst einmal ausführlich informieren. Das Thema Elektromobilität habe man in vier Bereiche aufgeteilt. Der erste Bereich sei, das elektrische Fahren und Parken in Hannover zu ermöglichen. Der zweite Bereich, der bearbeitet werden müsse, sei die Ladeinfrastruktur. Zu diesem Thema seien aus den Städten Wolfsburg und Berlin Kollegen gekommen und hätten berichtet. Ein weiterer Bereich sei das Thema Bewusstsein schaffen. Dahinter stecke die Frage, was Elektromobilität bewirken könne. Elektromobilität sei kein reines Klimaschutzthema. Es beinhalte zum Beispiel Aspekte der Wirtschaftsförderung, der Verkehrsplanung und vor allem der Luftreinhaltung und der Lärminderung. Beim vierten Bereich handele es sich um die Vorbildfunktion, die erhalten und gestärkt werden müsse. Wolle man die Vorteile der Elektromobilität nutzen, müsse man zwangsläufig viel Geld ausgeben, weil die Fahrzeuge zurzeit noch teuer seien. Die Betriebskosten können sehr viel günstiger sein. In der Gesamtrechnung ergäbe es sich aber momentan noch nicht, dass sich das in jedem einzelnen Fall rechnen werde. Kommunale Fahrzeuge haben häufig nicht so hohe Laufleistungen, so dass die Mehrkosten in der Regel nicht aufgefangen werden. Um die Thematik planbar anzugehen, werde bis Ende des Jahres oder Anfang des nächsten Jahres ein Konzept erstellt und vorgelegt. Er ging davon aus, dass einzelne Schritte aber bereits vorgezogen werden können.

**Ratsherr Emmelmann** war der Auffassung, dass es sich bei der Informationsdrucksache um ein Armutszeugnis handele. Sie bescheinige, dass die Stadt Hannover in den vergangenen Jahren nichts zum Thema Elektromobilität unternommen habe. Die Stadt habe es dem „Schaufenster Elektromobilität“ überlassen und sich keine eigenen Gedanken gemacht. Sie sei nicht aktiv tätig geworden, sondern habe allenfalls auf äußere Einflüsse reagiert. Er verwies darauf, dass die Landeshauptstadt Hannover gute Kontakte zu Continental und VW haben sollte. Man hätte das Thema Elektromobilität in einem vernünftigen wirtschaftlichen und umweltpolitischen Gespräch voranbringen können. Das sei nicht passiert. Er erinnerte daran, dass man im Rahmen des „Schaufenster Elektromobilität“ die Situation gehabt habe, dass sich Kommunen darum bewerben, Elektrofahrzeuge in Anspruch zu nehmen. Die Stadt Hannover habe gar nicht vorgehabt, dass zu tun. Nur auf Drängen der CDU und anderer Mitglieder des Ausschusses für Arbeitsmarkt-, Wirtschafts- und Liegenschaftsangelegenheiten sei das passiert. Dadurch habe man Erfahrungen sammeln können, was das Thema Elektromobilität für die Landeshauptstadt Hannover für eine Relevanz haben könnte. Er stellte die Frage in den Raum, warum es Städte wie zum Beispiel Frankfurt und München schaffen würden, das Thema ganz anders anzufassen. Dort müsse als Verwaltung begründet werden, warum sie

kein Elektrofahrzeug anschaffen. Sie haben erst dann die Freigabe, sich ein normales Fahrzeug zu kaufen, wenn die Prüfung ergeben habe, dass ein Elektrofahrzeug sich an dieser Stelle nicht rentiere oder keinen Sinn mache. Diese Vorgehensweise habe einen gewissen Vorbildcharakter. Er fragte, warum Hannover bezüglich der Aufstellung von Ladesäulen noch nicht aktiv auf private Standorte zugegangen sei. Bisher sei das allenfalls bei städtischen Beteiligungen erfolgt. Es gäbe jede Menge Möglichkeiten, wo man Ladesäulen errichten könne. Man könne als Landeshauptstadt Hannover aktiv die Immobilieneigentümer ansprechen und das Interesse abklären. Es handele sich um eine Aufgabe mit überschaubarem Aufwand. Die Anschaffung eines Hybriddienstfahrzeugs durch den Oberbürgermeister wertete er als symbolischen Verzweiflungsakt, um dem Thema nicht in Gänze hinterher zu hecheln.

**Herr Konerding** antwortete, dass man in Bezug auf den vorrangigen Kauf von Elektrofahrzeugen zufrieden wäre, wenn man eine derartige Beschlusslage hätte. Es liegen zurzeit noch keine ausreichenden Informationen über die wirtschaftliche Bedeutung vor. Im Rahmen der Erstellung des Konzepts werde das ein Punkt sein, der mit erarbeitet werden müsse. Wie bereits erläutert, habe man derzeit 35 Fahrzeuge. Der Kauf der letzten Fahrzeuge sei nicht mehr zufällig entstanden. Die Verwaltung habe sehr genau geguckt, wo Fahrzeuge zur Ausmusterung vorgesehen seien und mit Elektrofahrzeugen ersetzt werden können. In 2016/2017 werden sieben Fahrzeuge beschafft. Für diese Anschaffung werden Mehraufwendungen in Höhe von 100.000 Euro entstehen, die sonst nicht angefallen wären. Die Vollfinanzierung der Mehraufwendungen erfolge aus einem Förderprogramm, das die Stadt als Masterplan Kommune extra bekommen habe. Der vorrangige Kauf von Elektrofahrzeugen könne ein Punkt sein, den man in dem Konzept vorschlage. Die Stadt Hannover sei nicht in der Lage, wie zum Beispiel München über 22 Millionen Euro verfügen zu können. Eine Ladeinfrastruktur beinhalte eine relativ versorgungssichere Möglichkeit, Elektrofahrzeuge zu betanken. Viele Menschen würden das an den sichtbaren Ladesäulen in der Stadt festmachen. Es handele sich um ein Problemfeld, dem man sich deutlich widmen müsse. Es gäbe zurzeit noch kein Geschäftsmodell für solche Ladestationen. Die Kosten für das Aufstellen einer Ladestation beginnen bei 12.000 Euro. In dieser Höhe gäbe es keinen Rückfluss. Schnellladesäulen könnten die Aufgabe besser bewältigen, weil sie einen höheren Taktwechsel ermöglichen würden. Die Kosten einer solchen Säule betragen ab 35.000 Euro aufwärts. Auch dafür sei noch kein Geschäftsmodell vorhanden. Er berichtete, dass die Stadt Hannover eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf öffentlichen oder halböffentlichen privaten Plätzen bevorzuge. Dazu zählen zum Beispiel Parkhäuser. Bereits seit längerem berate man als Klimaschutzleitstelle private Investoren, wenn ein Vertrag zwischen Investor und Stadt geschlossen werde. Zum Portfolio bei der Beratung gehöre nicht nur der Gebäudestandard und die Fotovoltaik, sondern seit neuerem auch die Elektromobilität. Das Vorsehen von Ladeplätzen in Tiefgaragen und für Kunden auf Parkplätzen von Supermärkten könne beispielsweise Inhalt der Beratung sein. Das aktivere Zugehen auf andere sei vorgesehen. Man wolle diesbezüglich geplant vorgehen und warte die Ergebnisse des Konzepts ab.

**Ratsherr Emmelmann** fragte nach, ob sich die Landeshauptstadt Hannover mal um eine Schnellladesäule der Firma Tesla beworben habe. Die Firma Tesla habe aktiv nach Kommunen gesucht, die einen Platz für ein bundesweites Tankstellennetz zur Verfügung stellen. Hannover habe durch die A2 und A7 eine hervorragende Anbindung an den Verkehrsfluss. Im ersten Schub der Installation habe sich das schon annähernd erledigt. Hildesheim habe eine Schnellladestation bekommen.

**Herr Konerding** antwortete, dass ihm nichts über eine Bewerbung der Stadt bekannt sei. Er meinte, dass Tesla ein Netz entlang der Schnellstraßen und Autobahnen aufbauen wolle, so dass Hannover nicht in Frage gekommen wäre. Städte seien nicht der erste Angang von Tesla.

**Ratsherr Dette** hatte Zweifel daran, dass es eine kommunale Aufgabe sei, an Bundesfernstraßen, wie zum Beispiel Autobahnen, Schnellladesäulen zu installieren. Er lenkte das Augenmerk darauf, dass der Ersatz durch Fahrzeuge mit Elektroantrieb noch ganz lange dauern werde. Gespräche mit VW-Nutzfahrzeuge haben ergeben, dass der Wiederverkaufswert der Fahrzeuge ein großes Handicap sei. Handwerker würden die Fahrzeuge kaufen und nachdem sie abgeschrieben seien, wieder verkaufen. Früher habe man solche Fahrzeuge als Campingmobile genutzt. Dafür seien die Reichweiten nicht gegeben und es gäbe dadurch keinen Wiederverkaufswert. VW-Nutzfahrzeuge sehe aus diesem Grund den Absatzmarkt nicht. Er versprach sich mehr davon, dass das Fahrrad durch einen Elektroantrieb eine neue Rolle durch die viel längeren Entfernungen, die zurückgelegt werden können, spielen werde. Es wäre gut, wenn Stadt und Region das viel stärker in den Fokus nehmen würden, als Dieselfahrzeuge durch Elektroantrieb zu ersetzen. Wo Leute heute drei bis fünf Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegen, würden sie zukünftig mit dem Elektrorad zehn bis zwölf Kilometer zurücklegen. Das könnte zu einem ganz erheblichen Teil zur Entlastung der Umwelt beitragen.

**Ratsherr Engelke** meinte, dass die gesamte deutsche Automobilindustrie das Thema Elektromobilität verschlafen habe. Andere Autohersteller seien da bereits sehr viel besser aufgestellt. Während die Autohersteller in Deutschland eine Prämie von 5.000 Euro verlangen würden, würden andere Autohersteller ihre Autos bereits verkaufen. Nach dem Lesen der Informationsdrucksache habe man den Eindruck, dass Hannover auf einem guten Weg sei und sich jetzt sogar der OB ein Hybridfahrzeug anschaffe. Sehe man sich die ganze Geschichte genauer an, stelle man fest, dass von 1.055 Kraftfahrzeugen gerade mal 27 batterieelektrisch angetrieben seien. Es seien, auch wenn noch sieben Fahrzeuge dazukämen, ins Verhältnis zur Gesamtzahl gesetzt, sehr wenig. Es sei der Masterplan Stadt und Region Hannover für 100 % Klimaschutz beschlossen worden. Da das Projekt bereits seit zwei Jahren laufe, habe er erwartet, dass bis jetzt mehr passiert sei. In der Drucksache heiße es unter dem Punkt „Vorbild sein“, dass die Mietverträge um zwei Jahre verlängert werden und es dafür eine Bundesförderung gäbe. Er wollte wissen, wie hoch die Förderung bei der Ersatzbeschaffung von den sieben erwähnten Fahrzeugen und wie hoch der Anteil der Stadt Hannover dann noch sei. Die Anschaffung der Autos im Rahmen von „Schaufenster Elektromobilität“ sei sehr teuer gewesen. Er meinte, dass es um die 100.000 Euro gewesen wären. Weiter heiße es in der Drucksache, dass 13 Dienstpedelecs im Einsatz seien. Er fragte, ob die 13 Räder gegen alte Räder ausgetauscht worden seien oder ob man 13 zusätzliche Mitarbeiter motiviert habe, mit dem Pedelec zu fahren.

**Herr Konerding** antwortete, dass die 100.000 Euro aus dem Förderprogramm Masterplan stammen würden. Es gehe um einen Beschaffungswert von 200.000 Euro für sieben Fahrzeuge. Die 100.000 Euro des Bundes setze man voll ein und gehe davon aus, dass die Mehrkosten dadurch voll gedeckt werden können. Es werde deutlich, wieviel teurer Elektrofahrzeuge im Vergleich zu Dieselfahrzeugen seien. Die Programme des Bundes und des Landes, die jetzt aufgelegt werden, zielen darauf ab, kommunale Flotten zu elektrifizieren. Es werden maximal 40 % der Mehrkosten getragen. Auch darum werde die Stadt sich bemühen. Das bedeute aber auch, dass eigenes Geld aufgewendet werden müsse. In Bezug auf die 13 Pedelecs könne er nicht sagen, ob es um Austausch von Rädern oder zusätzliche Räder gehe. In erster Linie sei es aber nicht um die Frage des Fahrradaustauschs gegangen, sondern ob man Autofahrten durch Fahrten mit einem elektrischen Fahrrad ersetzen könne. Dadurch sei es nicht zum Wegfall von Autos gekommen. Es seien aber Fahrten vermieden worden.

**Ratsherr Engelke** sagte, dass immer damit argumentiert werde, dass geguckt werden müsse, wo die Fahrzeuge eingesetzt werden können. Er wunderte sich, dass der Ratspostbote zum Beispiel immer noch mit einem normalen Auto fahre. Es sei der

klassische Einsatzort für ein Elektrofahrzeug. Er ging davon aus, dass für diesen Botendienst keine Reichweite von über 100 Kilometer notwendig sei.

**Herr Konerding** antwortete, dass auf den Bereich der Auslieferungsfahrten ein Augenmerk gelegt werde. Es können Fahrzeuge dort ersetzt werden, wo eine Reichweite pro Tag nicht überschritten werde. Man müsse bei den Angaben der Hersteller beachten, dass die Angaben über die Reichweite mit den gemachten Erfahrungen nicht immer übereinstimmen. Bei anderen Auslieferungsfahrten sei das auch so. Die Post habe in einigen urbanen Bereichen in Berlin vor drei Jahren einen großen Feldversuch durchgeführt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren sehr begeistert. Er nahm an, dass es bisher die Kosten waren, die die Post von einer Umstellung abhalte. Die Post habe ein Unternehmen in Aachen, an dem sie beteiligt sei. Das Unternehmen fertige die Elektrofahrzeuge in großer Zahl jetzt für die Post selbst. Sichtbar seien die Ergebnisse vor Ort noch nicht, weil noch nicht die große Anzahl an Fahrzeugen im Einsatz sei. In Bezug auf den Hauptgüterbahnhof seien mit DHL Gespräche geführt worden. DHL habe Interesse an einer mittelfristigen Umsetzung bekundet und habe bereits eine zweite Trafostation eingeplant.

**Ratsherr Nagel** meinte, dass man nicht von heute auf morgen ein allumfassendes Konzept erwarten könne. Es werden geeignete Zeiträume für eine Überprüfung benötigt. Im vorliegenden Fall gehe es darum, dass die Stadt darüber informieren wolle, ein schlüssiges Konzept zu erarbeiten. Er fand das lobenswert. Gerade für die Versorgung mit Ladesäulen habe man zusammen mit den Stimmen der CDU ein flächendeckendes Konzept beschlossen. An dem Thema werde gearbeitet, so dass er den großen Konflikt hier nicht erkennen könne. Er verwies darauf, dass von den 1.055 städtischen Fahrzeugen einige Sonderfahrzeuge wären, bei denen es gar nicht möglich sei, sie elektrisch zu betreiben. Er konnte sich nicht vorstellen, dass die Stadtentwässerung ihre großen Pumpenfahrzeuge mit Batterien betreiben könne. Setze man hier Vergleiche an, hielt er das für unredlich. Man müsse Vergleichbarkeiten schaffen und solle an der Stelle über PKW reden, bei denen sich eine Elektromobilität leichter umsetzen lasse. Etwas über 10 % sei ein guter Anteil. Es können nicht alle Fahrzeuge auf einmal umgerüstet werden. Es seien auch noch nicht alle Fahrzeuge abgeschrieben. Er unterstütze den Vorschlag der Stadt, ein vernünftiges Konzept gerade im Hinblick auf umweltpolitische Gesichtspunkte zu entwickeln. Es bedürfe einer genauen Prüfung, in die zum Beispiel auch alle Jahreszeiten einzubeziehen seien.

**Ratsherr Wruck** sagte, dass seine Fraktion der Elektromobilisierung skeptisch gegenüberstehe. Man sei der Auffassung, dass die Kommunen nicht die Lokomotiven für die Elektromobilisierung sein können. Die paar Fahrzeuge, die von den Kommunen angeschafft werden, können die Industrie nicht dazu bewegen, sich in großem Stil mehr für die Elektromobilität einzusetzen, als sie es bisher getan habe. Ein Einsatz für die Elektromobilisierung sollte in Maßen und unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit erfolgen. Man dürfe nicht zu jedem Preis Elektrofahrzeuge anschaffen. In zwei bis fünf Jahren sind die Elektrofahrzeuge gegebenenfalls schon sehr viel preisgünstiger. Insgesamt habe man dann den Aspekt der Wirtschaftlichkeit sehr viel besser erfüllt, als wenn man jetzt ohne jede Rücksicht meine, Vorreiter für die Elektromobilisierung zu sein. Mit den paar Fahrzeugen, die in der Stadt fahren würden, könne man weder die Automobilindustrie beeindrucken noch einen Investor dazu bringen, in großem Stil Tanksäulen aufzustellen. Die Ladesäulen seien sehr teuer. Investoren wollen möglichst schnell ein wirtschaftliches Output haben. Er hielt es für richtig, das Thema in Ruhe anzugehen und man sollte darauf vertrauen, dass die Industrie in der Lage und Willens sei, die Elektromobilität so zu verbessern, dass die Fahrzeuge billiger und Wirtschaftlichkeitsaspekte berücksichtigt werden. Für die Stadt Hannover müsse man überlegen, wo man am besten und am sinnvollsten mit einer Förderung anfangen. Seiner Meinung nach seien das zunächst Fahrräder und Mopeds. Danach könne man Überlegungen in Bezug auf Autos anstellen. In einem gewissen Rahmen könne man auch schon jetzt Anschaffungen tätigen.

**Ratsherr Mineur** meinte, dass das Thema es nicht verdient habe, zwischen den Fraktionen zerrieben zu werden. Er glaubte, dass man sich grundsätzlich bei dem Thema Elektromobilität bezüglich der Notwendigkeit und Wichtigkeit einig sei. Er wollte das Thema unter dem Gesichtspunkt Umwelt betrachten. Es gehen langsam Diskussionen in Bezug auf NO<sub>2</sub> los. Das Setzen der Industrie auf Dieselfahrzeuge sei mit ganz erheblichen Problemen verbunden. Die NO<sub>2</sub>-Grenzwerte werde man nicht einhalten können. Es gäbe verschiedene Möglichkeiten der Gegensteuerung. Eine Möglichkeit sei die Elektromobilität mit PKW und Pedelecs. Es gäbe viele Bereiche, die bei der Elektromobilität eine Rolle spielen. Der ADFC habe zum Beispiel das Lastenfahrrad Hannah auf den Weg gebracht. In diesem Zusammenhang sei es notwendig, dass die Verwaltung ein Konzept vorstelle. Es wäre wünschenswert, wenn eine Umstellung ganz schnell erfolgen könne. Im Einzelfall spiele die Frage der Wirtschaftlichkeit jedoch eine Rolle. Man könne es sich leisten, in einige Leuchtturmprojekte höhere Kosten zu investieren. Alle Fahrzeuge auf einmal umzustellen würde einen erheblichen Investitionsbedarf hervorrufen, den man im Rahmen der Abwägung nicht rechtfertigen und auch nicht bezahlen könne. Es müsse darauf geachtet werden, dass die Schwerpunkte richtig gesetzt werden. Er erläuterte, dass vor fünf bis sechs Jahren die ersten Gespräche mit VW-Nutzfahrzeuge über den Einsatz von Elektrofahrzeugen in der Stadtverwaltung geführt worden seien. VW-Nutzfahrzeuge sei auf die abenteuerliche Summe von 250.000 Euro für einen PKW gekommen, weil zum Beispiel die ganzen Entwicklungskosten in die Rechnung aufgenommen wurden. Es sei deutlich geworden, dass VW-Nutzfahrzeuge kein Interesse hatte. Im Rahmen der ganzen Dieseldebatte habe VW-Nutzfahrzeuge gemerkt, dass sie auf ein falsches Pferd gesetzt hätten. Es gäbe allerdings auch Vorzeigebeispiele. Gestern seien die Elektrobusse der üstra eingeweiht worden. Die Busse seien ein Zeichen dafür, dass der Einsatz von Elektrofahrzeugen möglich sei. Das Fahrzeug würde das zwei- bis dreifache eines Dieselfahrzeugs kosten, habe aber extreme Vorteile in Bezug auf Lautstärke- und Abgas-Emissionen. Gerade in Bezug auf die NO<sub>2</sub>-Emissionen müsse noch sehr viel mehr getan werden. Aus diesen Gründen freute er sich, dass die Stadt ein Konzept erstellen wolle. Er hielt es für richtig, dass die Stadt aufgrund des Projekts „Schaufenster Elektromobilität“ abgewartet hätte. Im Rahmen des Projekts habe die Stadt sich eingebracht. Es sei nicht sinnvoll, Parallelstrukturen aufzubauen. Die Informationen und Ergebnisse aus dem Projekt fließen in das Konzept ein. Die Fahrzeuge, die seinerzeit angeschafft wurden, werden jetzt weiterbetrieben. Der eingeschlagene Weg sei der richtige und könne noch verbessert werden. Statt alles schlecht zu reden, sollten alle daran mitarbeiten, den Prozess voranzutreiben. Er würde sich über mehr positive Ansätze freuen.

**Frau Hochhut** sagte, dass 13 Dienstpedelecs in der Stadtverwaltung im Einsatz seien. Sie wollte wissen, wo die Pedelecs eingesetzt werden. Sie fragte außerdem, ob die Verwaltung Lastenfahrräder unterstütze und wo diese zum Einsatz kommen.

**Herr Konerding** meinte, dass die Fahrräder in Bereichen eingesetzt werden, in denen Mitarbeiter tagsüber Termine vor Ort wahrnehmen müssen. Unter anderem werden die Pedelecs von Parkrangern benutzt. Aha besitze ebenfalls Elektrofahrzeuge. Eine präzisere Antwort könne nachgereicht werden. Bei den Lastenfahrrädern habe es neben Hannah noch das Parallelprojekt vom VCD gegeben. Die Stadt habe Räder zum Ausprobieren gehabt. In einigen Bereichen wie zum Beispiel dem Großen Garten sei man sehr begeistert gewesen. Dort sollen sie zukünftig eingesetzt werden. Der Einsatz auf den Friedhöfen sei dagegen eher problematisch, weil man mit den Rädern nicht um die Kurven komme.

**Ratsherr Dette** erklärte, dass er sich mehr Sorgen um den Fahrzeughersteller aus Hannover mache, als um die Frage, ob sich Elektromobilität durchsetzen werde. Es müsse einen nachdenklich stimmen, wenn die Post als größter Verwender von Kleintransportern erkläre, dass sie die Transporter zukünftig selber bauen wolle. Die Busse der üstra seien

keine Busse der Firma MAN sondern der Firma Solaris. Das Agieren von VW-Nutzfahrzeuge sei industriepolitisch unverständlich. In Frankfurt habe die Firma UPS als Modellprojekt 30 Fahrzeuge auf Elektroantrieb umgestellt. Damals habe es die E-Kennzeichen für die Fahrzeuge noch nicht gegeben, so dass das Ordnungsamt der Stadt Frankfurt Knöllchen verteilt habe, weil die Fahrzeuge ohne grüne Plakette in die Umweltzone gefahren seien. Das habe nicht zum Image der Elektromobilität in der Innenstadt von Frankfurt beigetragen.

**Ratsfrau Jeschke** wies darauf hin, dass man vor kurzem im Ausschuss schon mal aufgrund eines CDU-Antrags in die Diskussion eingestiegen sei. In dem Antrag sei es darum gegangen, ein Konzept zu entwickeln, um bei zukünftigem Straßenbau ein möglichst flächendeckendes Netz an Ladestationen zu schaffen. In der CDU sei man ungeduldig, weil das Projekt „Schaufenster Elektromobilität“ bereits seit drei Jahren laufe. Es sei bedauerlich, dass dabei so wenig rausgekommen sei. Nachdem es den CDU-Antrag gegeben habe, komme heute das Umsetzungskonzept, das relativ mager sei. Man könne nicht über VW und die restliche deutsche Automobilindustrie reden. Man könne nur über die Stadt reden. Die CDU habe das Gefühl, dass die kommunale Aufgabe der Daseinsvorsorge gerade in Bezug auf die Elektromobilität eine größere Rolle spielen müsse. Eine Kommune sei dafür zuständig, eine entsprechende Infrastruktur im Straßenraum zu schaffen. Nach ihrer Ansicht handele es sich um eine Aufgabe der öffentlichen Hand, auch andere Antriebe als Diesel oder Benzin zu fördern. Die Stadt tue hierfür zu wenig. Im Vergleich zu Hannover sei der Anteil der Ladestationen in Hamburg sehr viel höher. Es gäbe offensichtlich Kommunen die bereits weiter seien. Insofern seien die Informationen aus der vorliegenden Drucksache zu gering.

**Ratsherr Emmelmann** verwies darauf, dass Tesla bisher einer der innovativsten Anbieter auf dem Markt der Elektromobilität gewesen sei. Die Firma habe vor Jahren dazu aufgerufen, kommunales Gelände zu bekommen, auf dem sie Supercharger habe aufstellen wollen. Es gehe nicht um Autobahnen oder Bundesstraßen, sondern bewusst um Bereiche die in den Verantwortungsbereich einer Verwaltung fallen. Die Grundstücke sollten möglichst nahe an einer Autobahn liegen. Hannover hätte mit der Nähe zur A2 und A7 eine strategisch sinnvolle Lage gehabt. Soltau und Hildesheim seien offenbar schneller gewesen. Eine Supercharger-Station wäre für Hannover, zumal es kein Geld gekostet hätte, nicht zum Nachteil gewesen.

**Ratsherr Wruck** war der Auffassung, dass man in der Stadt sehr wohl Ladestationen bauen solle. Der Aufbau sollte sich aber nach dem Bedarf richten. Gäbe es nur 100 Elektroautos in der Stadt, müsse man keine 20 Ladestationen bauen. Steige die Anzahl der Fahrzeuge, könne man entsprechend weitere Ladestationen aufstellen. Alles andere wäre unwirtschaftlich.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss nahm die Drucksache Nr. 0618/2016 zur Kenntnis.**

*Protokollantwort: Die städtischen Pedelecs verteilen sich wie folgt:*

OE	eigene	geleastgesamt	
16	2		2
46		2	2
66	11	2	13
<u>67</u>	<u>10</u>		<u>10</u>
			<u>27</u>

#### **4. Bebauungspläne**

##### **4.1. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1823 – Jöhrenshof - Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit Aufstellungs- und Einleitungsbeschluss (Drucks. Nr. 2597/2015 N1 mit 6 Anlagen)**

##### **4.1.1. Zusatzantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu Drucks. Nr. 2597/2016 (Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1823 – Jöhrenshof - Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit Aufstellungs- und Einleitungsbeschluss) (Drucks. Nr. 0606/2016)**

**Ratsherr Nagel** begründete den Zusatzantrag der beiden Fraktionen.

**Ratsherr Engelke** betonte, dass es unstrittig sei, dass Wohnungsbau und insbesondere preiswerter und sozialer Wohnungsbau notwendig sei. Er war aber der Auffassung, dass man nicht jede freie Fläche und jedes Grün zubauen dürfe. Zur Baukultur einer Stadt gehöre es auch, ein historisches Stadtbild zu erhalten. Bei dem Bauerngarten mit dem Gebäude darauf könne man eindeutig davon sprechen, dass er zum historischen Stadtbild gehöre. Er präge das Stadtbild und habe für die Menschen eine Aufenthaltsqualität, die zerstört werde. In der Drucksache stehe, dass das Bestandsgebäude in seinem Erscheinungsbild erhalten bleibe. Das sei insofern richtig, weil es nicht abgerissen werde. Jedoch werde das Gebäude zugebaut und könne nicht mehr mit der ursprünglichen Wirkung wahrgenommen werden. Laut Drucksache soll das Stadtteilzentrum durch die Bebauung gestärkt werden. Die Kultur innerhalb der Menschen, die dort wohnen und sich treffen, werde jedoch nicht gestärkt sondern beseitigt. Er könne der Drucksache nichts abgewinnen. Die Verwaltung stelle in der Drucksache dar, welche Wünsche aus dem Bezirksrat gekommen seien. Der Bezirksrat habe abwarten wollen, was der Denkmalschutz zu dem Ensemble sage. Rot-Grün sehe keinen Grund, das Grundstück nicht zu bebauen. Der rot-grüne Zusatzantrag sehe zum Bestandsgebäude hin nur eine niedrigere Bebauung vor. Nach seinem Erachten sei der Antrag aber nicht ernst gemeint, denn es werde nur angeregt, dass die Bebauung so vorgenommen werden solle. Den Bürgern werde lediglich vorgetäuscht, dass man sich gekümmert habe. Der Zusatzantrag sei überflüssig, weil die Anregung nichts bringen werde.

**Ratsherr Dette** fand den Zusatzantrag gerechtfertigt. Er erinnerte daran, dass es in der Stadt Beispiele für ein solches Vorhaben gäbe. In der Oststadt würde zum Beispiel noch ein altes Haus aus der Gartenvorstadt Hannover stehen. Das Haus dort würde auch wirken, obwohl es eine Umgebungsbebauung gäbe. Nicht jedes Gebäude müsse solitär stehen. Man könne aber mit der Umgebungsbebauung Rücksicht nehmen. Auch in der List gäbe es noch vereinzelt Häuser, die an die ehemalige Besiedlung von vor 150 Jahren erinnern. Er meinte, dass man in einer Großstadt leben und trotzdem Rücksicht auf die Zeugen der Vergangenheit nehmen könne.

**Ratsherr Nagel** sagte, dass man nicht ständig sagen könne, dass nachverdichtet werden müsse, dann aber die einzelnen Projekte immer ablehne. Irgendwann müsse man auch mal sagen, wo nachverdichtet werden soll. Diese Ideen werden nicht geliefert. Er wies darauf hin, dass es um die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gehe. Rot-Grün gäbe eine Anregung mit auf den Weg, die bei der Diskussion gleich mit bedacht werden könne. Man werde über die Angelegenheit noch einmal befinden und sich damit auseinandersetzen, wenn die Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen seien. Rot-Grün

meine den Zusatzantrag durchaus ernst. Es müsse auch bedacht werden, dass es sich für den Investor möglicherweise nicht mehr lohnen würde, dort zu bauen.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0606/2016 einstimmig zu.**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2597/2015 N1 einstimmig zu.**

**4.2. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1806, Wohnquartier Annastift  
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0621/2016 mit 3 Anlagen)**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0621/2016 einstimmig zu.**

**4.3. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1798 -  
Sodenstraße 3,  
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0623/2016 mit 3 Anlagen)**

**Ratsherr Engelke** fragte, ob dort nur ein Bürogebäude geplant sei.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass dort Wohnungsbau vorgesehen sei.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0623/2016 einstimmig zu.**

**4.4. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1047, 1. Änderung - Angerstraße  
Aufstellungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0634/2016 mit 2 Anlagen)**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0634/2016 mit 8 Stimmen dafür, 2 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.**

**Frau Hochhut** teilte mit, dass sie heute letztmalig an der Sitzung teilnehme. Der Seniorenbeirat sei neu gewählt worden und sie habe sich nicht mehr für den Vorstand aufstellen lassen. Die Teilnahme im Bauausschuss und in anderen Ausschüssen habe teilweise Spaß gemacht und habe sie teilweise geärgert. Sie meinte, dass das typisch sei für politische Arbeit. Die Zusammenarbeit sei aber zumeist gut gewesen. Sie bedankte sich für die schöne Zeit.

**Ratsherr Küßner** bedankte sich im Namen des Ausschusses für die langjährige Tätigkeit und konstruktive Mitarbeit und wünschte alles Gute für die Zukunft.

## **5. Bericht der Verwaltung**

### **- Flüchtlingssituation in Hannover**

**Herr Schalow** berichtete, dass mit heutigem Stand 4.703 Flüchtlinge untergebracht seien. Es werde immer noch an der Quote, die vom Land festgesetzt worden sei, inklusive der

Restquote aus dem vorlaufenden Zeitraum in Höhe von 7.273 Personen gearbeitet. Diese Quote sei zunächst bis zum 31.03.2016 festgesetzt gewesen. Die Festsetzung sei bis zum 30.04.2016 verlängert worden. Es gäbe nun eine Ankündigung des Landes, dass diese immer noch geltende Quote nun bis zum 31.07.2016 verlängert werde. Die Zahl der zuzuweisenden Flüchtlinge für Hannover habe sich nicht verändert, sondern lediglich der Zeitraum, für den das gelte. Von den 7.273 Personen seien bereits 1.539 Personen zugewiesen. Sie seien in der Anzahl der untergebrachten Personen enthalten. Daraus ergäbe sich, dass bis zum 31.07.2016 noch 5.734 Personen unterzubringen seien.

Er kündigte einen Tag der offenen Tür in der fertiggestellten Modulanlage Dorotheenstraße an. Die Holzmodulanlage könne am 14.04.2016 in der Zeit von 16 bis 18 Uhr besichtigt werden.

#### - **Stützwand Herrschelstraße**

**Herr Freiwald** teilte mit, dass am 15.04.2015 darüber informiert worden sei, dass die Deutsche Bahn plane, die Stützwand an der Herrschelstraße in der Zeit von Ende September 2015 bis Anfang 2017 zu erneuern. Bisher habe die Deutsche Bahn mit den Arbeiten noch nicht begonnen. Die Deutsche Bahn habe ein privates Grundstück benötigt, das nicht ohne Weiteres zu bekommen gewesen sei und habe daher umfangreiche Umplanungen vornehmen müssen. Die Stadt Hannover habe die Bahn darauf hingewiesen, dass eine Verschiebung problematisch sei, weil zeitgleich die Baumaßnahmen für die Stadtbahnstrecke D stattfinden würden. Die Bahn habe nun im März mitgeteilt, dass es weitere Komplikationen gäbe. Das Projekt werde verschoben und dem Wunsch der Stadt Hannover entsprochen. Die Deutsche Bahn wolle die Maßnahme jetzt erst im Jahre 2019 beginnen. Bis dahin werde die Stadtbahnstrecke fertig und die Sanierung der Stützwand unkritisch sein.

## 6. **Anfragen und Mitteilungen**

**Ratsherr Engelke** sagte, dass über eine Verzögerung in Bezug auf die Belegung des Maritim zu lesen gewesen sei. Er fragte, wann mit einer Belegung gerechnet werden könne.

**Herr Schalow** antwortete, dass in dem Gebäude noch Umbauarbeiten vorgenommen werden. Er gehe davon aus, dass eine Belegung ab Anfang Mai erfolgen könne.

**Ratsherr Engelke** meinte, dass am Standort Waterlooplatz seit Wochen nichts passiere. Er wollte wissen, warum es zu Bauverzögerungen komme oder ob man im Plan sei.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass von Verzögerungen nichts bekannt sei.

**Ratsherr Wruck** bezog sich auf das große Baugebiet in dem Winkel Mittellandkanal/Am Listholze. Das Baugebiet sei teilweise vorbereitet für Baumaßnahmen. Seit einem halben Jahr sei das Gelände leer. Er wollte wissen, ob der Verwaltung bekannt sei, wann der Investor mit der Bebauung beginne.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass für das Baugebiet vom Rat beschlossenes Baurecht bestehe. Ein Satzungsbeschluss liege vor. Bei den Investoren handele es sich um zwei Wohnungsunternehmen, die derzeit die Bauanträge vorbereiten und demnächst einreichen wollen.

**Ratsfrau Jeschke** hatte Fragen zum Besuch des amerikanischen Präsidenten und der Sicherheitszone in Herrenhausen. Sie wollte wissen, wann man als Anwohner genauere Informationen bekommen könne und ob es einen Zeitplan gäbe.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass die Bauverwaltung nicht zuständig sei. Die Bauverwaltung sei nur im Umfeld des Messegeländes involviert. Er verwies an das Sachgebiet Eventmanagement.

**Ratsherr Küßner** schloss den öffentlichen Teil der Sitzung.

## II. NICHTÖFFENTLICHER TEIL

**Ratsherr Küßner** schloss die Sitzung um 16:20 Uhr.

Bodemann  
Stadtbaurat

Stricks  
Schriftführerin