

**PROTOKOLL**

14. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am Mittwoch, 20. September 2017, Rathaus, Hodlersaal

Beginn 15.00 Uhr  
Ende 16.50 Uhr

**Anwesend:**

(verhindert waren)

Ratsherr Küßner	(CDU)	
Ratsherr Dr. Gardemin	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Blaschzyk	(CDU)	
Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Engelke	(FDP)	
(Ratsherr Hirche)	(AfD)	
Ratsfrau Iri	(SPD)	i.V. für Ratsfrau Pluskota
Ratsfrau Jeschke	(CDU)	
Ratsherr Kelich	(SPD)	
Ratsherr Kreis	(SPD)	15.00 - 15.20 Uhr
(Beigeordneter Machentanz)	(LINKE & PIRATEN)	
Ratsherr Markurth	(SPD)	15.20 - 16.50 Uhr
		i.V. für Ratsherrn Kreis
(Ratsfrau Pluskota)	(SPD)	
Ratsherr Wolf	(LINKE & PIRATEN)	i.V. für Beigeordneten Machentanz

**Beratende Mitglieder:**

(Herr Dickneite)		
Herr Dipl.-Ing. Kleine		
Herr Spreng		
(Herr Dr. Stölting)		
(Herr Weh)		
Herr Weske		15.00 - 16.40 Uhr
Herr Winter		15.00 - 16.20 Uhr
(Herr Wippach)		

**Grundmandat:**

Ratsherr Förste	(Die FRAKTION)	15.00 - 16.20 Uhr
Ratsherr Wruck	(DIE HANNOVERANER)	

**Gäste:**

Herr Schindler	DB Netz AG
Frau Cannizzo	DB Netz AG

**Verwaltung:**

Stadtbaurat Bodemann	Dezernat VI
Herr Kaminski	PR
Frau Gruber	Dezernat VI
Frau Lahde-Fiedler	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Schalow	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Dr. Kaiser	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Dr. Fröhlich	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Zunft	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Clausnitzer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Wydmuch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Hoff	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Siegert	Fachbereich Tiefbau
Herr Freiwald	Fachbereich Tiefbau
Frau Steigerwald	Büro Oberbürgermeister

Tagesordnung:

- I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L
1. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 07.06.2017
2. Anträge
- 2.1. Dringlichkeitsantrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zur Planungsbeschleunigung zur Verbesserung der Kinderbetreuungsquoten (für Krippen- und Kindergartenplätze) in unterversorgten Stadtteilen / Stadtbezirke (Drucks. Nr. 2117/2017)
- 2.2. Antrag der Gruppe Linke & Piraten zum ökologischen und innovativen Verkehrskonzept für Wasserstadt Limmer (Drucks. Nr. 2320/2017)
3. Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum (Drucks. Nr. 1611/2017 mit 3 Anlagen)
- 3.1. Änderungsantrag des Stadtbezirksrates Mitte zur DS-Nr. 1611/2017 - Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum (Drucks. Nr. 1611/2017 E1 mit 1 Anlage)
- 3.2. Änderungsantrag der AfD-Fraktion zu Drucks. Nr. 1611/2017, Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum, Hausrecht für Ordnungskräfte (Drucks. Nr. 1752/2017)
- 3.3. Änderungsantrag der AfD-Fraktion zu Drucks. Nr. 1611/2017, Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum, Ausstattung der Ordnungskräfte (Drucks. Nr. 1753/2017)
- 3.4. Änderungsantrag der AfD-Fraktion zu Drucks. Nr. 1611/2017, Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum, Trinkraum (Drucks. Nr. 1754/2017)

- 3.5. Änderungsantrag der AfD-Fraktion zu Drucks. Nr. 1611/2017, Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum, Erweiterung des zeitlichen Einsatzes der Ordnungskräfte  
(Drucks. Nr. 1755/2017)
- 3.6. Änderungsantrag der Fraktion Die FRAKTION zu Drucks. Nr. 1611/2017: Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum  
(Drucks. Nr. 2170/2017)
- 3.7. Änderungsantrag der Fraktion Die Hannoveraner zu Drucks. Nr. 1611/2017: Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum  
(Drucks. Nr. 2204/2017)
- 3.8. Änderungsantrag der AfD-Fraktion zu Drucks. Nr. 1611/2017: Sicherheit und Ordnung im Öffentlichen Raum  
(Drucks. Nr. 2328/2017)
- 3.9. Änderungsantrag der CDU-Fraktion zu Drucks. Nr. 1611/2017: Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum  
(Drucks. Nr. 2344/2017 mit 2 Anlagen)
- 3.10. Änderungsantrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu Drucks. Nr. 1611/2017: Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum  
(Drucks. Nr. 2346/2017)
- 3.11. Änderungsantrag der Gruppe Linke & Piraten zu Drucks. Nr. 1611/2017: Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum: Satzung zur Änderung der Satzung über die Sondernutzung an Ortsstraßen und Ortsdurchfahrten in der Landeshauptstadt Hannover  
(Sondernutzungssatzung)  
(Drucks. Nr. 2361/2017)
- 4. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1839 - Moosbergstraße,  
Auslegungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 1885/2017 mit 3 Anlagen)
- 12. Bebauungsplan im vereinfachten Verfahren Nr. 1275, 1. textliche Änderung - Südöstlich Schwarzer Bär -  
(Drucks. Nr. 2379/2017 mit 2 Anlagen)
- 5. Bahnübergänge Davenstedter Straße und Neue Speicherstraße  
(Informationsdrucks. Nr. 1822/2017 mit 2 Anlagen)
- 6. Ausbau der Wedekindstraße zwischen Lister Meile und Bödekerstraße  
(Drucks. Nr. 1505/2017 mit 1 Anlage)
- 6.1. Ausbau der Wedekindstraße zwischen Lister Meile und Bödekerstraße  
(Drucks. Nr. 1505/2017 E1 mit 4 Anlagen)
- 6.2. Änderungsantrag der Fraktion Die FRAKTION zu Drucks. Nr. 1505/2017: Ausbau der Wedekindstraße zwischen Lister Meile und Bödekerstraße  
(Drucks. Nr. 2378/2017)

- 6.3. Änderungsantrag der CDU-Fraktion zu Drucks. Nr. 1505/2017: Ausbau der Wedekindstraße zwischen Lister Meile und Bödekerstraße (Drucks. Nr. 2382/2017)
- 7. Bericht der Verwaltung
- 8. Anfragen und Mitteilungen
- II. NICHT ÖFFENTLICHER TEIL
- 9. Abschluss eines Vertrages (Drucks. Nr. 2033/2017 mit 1 Anlage)
- 10. Bericht der Verwaltung
- 11. Anfragen und Mitteilungen

## I. ÖFFENTLICHER TEIL

**Ratsherr Küßner** eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest. Die Tagesordnung wurde mit folgenden Änderungen mehrheitlich genehmigt.

**TOP 2.2. wurde in die CDU-Fraktion gezogen**

**TOP 3. mit allen Unterpunkten wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen**

**TOP 6. mit allen Unterpunkten wurde in die Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion gezogen**

**TOP 12. wurde von der Verwaltung als Tischvorlage als Erweiterung aufgrund der Dringlichkeit vorgelegt**

**Der Dringlichkeit der Tischvorlage zu TOP 12 wurde mit 9 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen und 1 Enthaltung zugestimmt.**

**(Steht im Protokoll zwischen TOP 4 und 5)**

### 1. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 07.06.2017

**Das Protokoll wurde mit 9 Stimmen dafür, 0 Gegenstimmen und 1 Enthaltung genehmigt.**

### 2. Anträge

- 2.1. **Dringlichkeitsantrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zur Planungsbeschleunigung zur Verbesserung der Kinderbetreuungsquoten (für Krippen- und Kindergartenplätze) in unterversorgten Stadtteilen/Stadtbezirke (Beschlussdrucks. Nr. 2117/2017)**

**Ratsherr Kelich** stellte den Antrag vor und bat um Zustimmung für die Beschleunigung der Planung zur Annäherung an den Stadtmittelwert in den unterversorgten Stadtteilen.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2117/2017 einstimmig zu.**

- 2.2. Antrag der Gruppe Linke & Piraten zum ökologischen und innovativen Verkehrskonzept für Wasserstadt Limmer  
(Beschlussdrucks. Nr. 2320/2017)**

**Der Antrag wurde in die CDU-Fraktion gezogen.**

- 3. Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum  
(Beschlussdrucks. Nr. 1611/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.1. Änderungsantrag des Stadtbezirksrates Mitte zur DS-Nr. 1611/2017 –  
Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum  
(Beschlussdrucks. Nr. 1611/2017 E1)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.2. Änderungsantrag der AfD-Fraktion zu Drucks. Nr.1611/2017, Sicherheit und  
Ordnung im öffentlichen Raum, Hausrecht für Ordnungskräfte  
(Beschlussdrucks. Nr. 1752/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.3. Änderungsantrag der AfD-Fraktion zu Drucks. Nr. 1611/2017, Sicherheit und  
Ordnung im öffentlichen Raum, Ausstattung der Ordnungskräfte  
(Beschlussdrucks. Nr. 1753/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.4. Änderungsantrag der AfD-Fraktion zu Drucks. Nr.1611/2017, Sicherheit und  
Ordnung im öffentlichen Raum, Ausstattung der Ordnungskräfte  
(Beschlussdrucks. Nr. 1754/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.5. Änderungsantrag der AfD-Fraktion zu Drucks. Nr. 1611/2017, sicherheit und  
Ordnung im öffentlichen Raum, Erweiterung des zeitlichen Einsatzes der  
Ordnungskräfte  
(Beschlussdrucks. Nr. 1755/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.6. Änderungsantrag der Fraktion Die FRAKTION zu Drucks. Nr. 1611/2017:  
Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum  
(Beschlussdrucks Nr. 2170/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.7. **Änderungsantrag der Fraktion die Hannoveraner zu Drucks. Nr. 1611/2017: Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum (Beschlussdrucks. Nr. 2204/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.8. **Änderungsantrag der AfD-Fraktion zu Drucks. Nr.1611/2017: Sicherheit und Ordnung im Öffentlichen Raum (Beschlussdrucks. Nr. 2328/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.9. **Änderungsantrag der CDU-Fraktion zu Drucks. Nr. 1611/2017: Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum (Beschlussdrucks. Nr. 2344/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.10. **Änderungsantrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu Drucks. Nr. 1611/2017: Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum (Beschlussdrucks Nr. 2346/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

- 3.11. **Änderungsantrag der Gruppe Linke & Piraten zu Drucks. Nr. 1611/2017: Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum: Satzung zur Änderung der Satzung über die Sondernutzung an Ortsstraßen und Ortsdurchfahrten in der Landeshauptstadt Hannover (Sondernutzungssatzung) (Beschlussdrucks. Nr. 2361/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Gruppe Linke & Piraten gezogen.**

4. **Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1839 – Moosbergstraße, Auslegungsbeschluss (Beschlussdrucks Nr. 1885/2017)**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 1885/2017 einstimmig zu.**

12. **Bebauungsplan im vereinfachten Verfahren Nr. 1275, 1. Textliche Änderung -Südöstlich Schwarzer Bär- (Beschlussdrucks Nr. 2379/2017)**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2379/2017 einstimmig zu.**

**5. Bahnübergänge Davenstedter Straße und Neue Speicherstraße  
(Infodrucks Nr. 1822/2017)**

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss nahm die Drucksache Nr. 1822 zur Kenntnis.**

**6. Ausbau der Wedekindstraße zwischen Lister Meile und Bödekersraße  
(Beschlussdrucks. Nr. 1505/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Fraktion Bündnis90/Die Grünen gezogen.**

**6.1. Ausbau der Wedekindstraße zwischen Lister Meile und Bödekerstraße  
(Beschlussdrucks. Nr. 1505/2017 E1)**

**Die Drucksache wurde in die Fraktion Bündnis90/Die Grünen gezogen.**

**6.2. Änderungsantrag der Fraktion Die FRAKTION zu Drucks. Nr. 1505/2017:  
Ausbau der Wedekindstraße zwischen Lister Meile und Bödekerstraße  
(Beschlussdrucks. Nr. 2378/2017)**

**Die Drucksache wurde in die Fraktion Bündnis90/Die Grünen gezogen.**

**7. Bericht der Verwaltung**

**- Tempo 30 vor Schulen, Kitas, Altenheimen und Krankenhäusern**

**Stadtbaurat Bodemann** erläuterte, dass es eine Änderung der Straßenverkehrsordnung hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung im räumlichen Umfeld von Schulen, Kitas, Altenheimen und Krankenhäusern gebe. Seit Mai 2017 sei die neue Verwaltungsvorschrift in Kraft, die im Umgang mit Geschwindigkeiten vor diesen Einrichtungen einen anderen Verpflichtungsrahmen für Kommunen vorgebe und jetzt regelhaft Tempo 30 vorsehe. Davon ausgenommen seien Stellen, an denen die Querung durch Ampeln oder andere Möglichkeiten für Fußgänger gesichert seien.

**Herr Siegert** stellte die Ausweisung von zusätzlichen Tempo-30-Zonen vor Schulen, Kitas, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern anhand einer Power-Point-Präsentation vor. *(Die Präsentation ist im SIM hinterlegt.)*

**Ratsherr Wruck** fragte, wieso keine Gefährdung gegeben sei, wenn ein gesicherter Überweg aus der Einrichtung auf die andere Straßenseite hinüberführe. Gerade Kinder sollen doch geschützt werden. Seiner Ansicht nach müsse das doch auch, trotz gesichertem Überweg, gelten. Weiter fragte er, warum nur vor 85 % der Kitas die Tempo-30-Zone vorgesehen werden.

**Stadtbaurat Bodemann** wies daraufhin, dass dies in der Verordnung vom Bund so geregelt werde und der Kommune keine Kommentierung zustehe, ob es richtig oder falsch sei. Die fehlenden 15% bei den Kitas resultierten aus den gesicherten Überwegen, an denen keine Tempo-30-Zone nötig seien.

**Ratsherr Kelich** merkte an, dass es um eine Verkehrsberuhigung vor den angesprochenen Einrichtungen ginge. Die SPD-Fraktion begrüße diesen Paradigmenwechsel ausdrücklich. Dies war in den Stadtbezirksräten immer wieder ein Thema und es sei gut, dass es nun so konsequent verfolgt werde. Er fragte, ob es Bereiche gebe, wo es weder eine Tempo-30-Zone noch Lichtsignalanlagen gebe.

**Herr Siegert** teilte mit, dass es flächendeckend entweder Lichtsignalanlagen oder Temporeduzierung auf 30km/h gebe.

**Ratsfrau Jeschke** fragte nach, ob auf einer Bundesstraße überhaupt eine Reduzierung auf Tempo 30 erlaubt sei.

**Herr Siegert** antwortete, dass diese Neuregelung für alle innerörtlichen Straßen gelte, unabhängig ihrer Klassifizierung. Im Einzelfall, z.B. bei mehrspurigen Straßen, müsse man sehr genau schauen, ob eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung überhaupt Sinn mache. Wenn dann an einer ungesicherten Überquerung jemand die Straße quert, und das Fahrzeug auf der linken Spur dies nicht erkennt, erzeuge man Gefährdungslagen, die es bisher gar nicht gab. Es sei davon auszugehen, dass an mehrstreifigen Straßen keine Reduzierung gemacht wurde um kein Problem entstehen zu lassen, welches theoretisch viel schlimmere Folgen haben könnte.

**Herr Weske** führte aus, dass die Verwaltung zu Recht von Doppelbeschilderungen Abstand nehme und die „Achtung“ - Schilder abmontiere. In Tempo-30-Zonen, wo flächendeckend schon 30 vorhanden sei, seien an den Einrichtungen gar keine Schilder mehr aufgestellt. Er wollte wissen, ob es nicht sinnvoll sei, in diesen Fällen zusätzlich auf die Tempo-30-Zone hinzuweisen.

Außerdem sprach er das wichtige Thema der Sicherheit vor Grundschulen und Kitas an und fragte, ob es noch ergänzende Maßnahmen gebe, wie z. B. die Einrichtung einer Bring- und Holzzone. Die Kinder werden ja von den Eltern teilweise selbst gefährdet, wenn sie schnell aus dem Auto steigen müssen.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass er eine Doppelbeschilderung nicht ausschließe, jedoch eine Einzelfallprüfung notwendig und im Sinne der Verkehrssicherheit für Kinder zu überlegen sei.

Die Sicherheit vor Grundschulen und Kitas halte er ebenfalls für wichtig. Dafür gebe es die Kampagne „Gib mir 8“, die aus drei Bausteinen bestehe. Zum einen werden seit vielen Jahren Gefahrenorte umgebaut, um die Sicherheit für Kinder und andere Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr zu erhöhen. Zum zweiten werden verkehrserzieherische Maßnahmen, wie z.B. die Kampagne „Woche der Verkehrssicherheit“, durchgeführt. Und schließlich wird durch Öffentlichkeitsarbeit mit Plakaten und anderen Tools auf das Thema Verkehrssicherheit für Kinder aufmerksam gemacht. Des Weiteren gebe es noch einen neuen Verkehrsversuch im Umfeld der Albert-Schweitzer-Schule. Dort werde das „Elterntaxi“ als Kooperationsprojekt von Polizei und Landeshauptstadt umgesetzt und die Bringsituation unterbunden und streng kontrolliert. Momentan werde dieser Versuch ausgewertet und bei Erfolg auf andere Standorte ausgeweitet. Wenn es die räumliche Situation hergebe, werde man sich den Bring- und Holzonen nicht verschließen. Primär stehe jedoch im Vordergrund, junge Leute dazu zu bringen, sich zu Fuß im Straßenverkehr zu bewegen, um zu lernen, sich sicher im Verkehr zu bewegen.

**Ratsherr Engelke** fand das Heranführen an das „zu Fuß“ zu gehen ebenfalls gut und fragte, warum nach der Tempo-30-Zone wieder ein Schild mit Tempo 50 aufgestellt werden müsse, und ob das gesetzlich vorgeschrieben sei. Man könne doch durch das Weglassen Kosten sparen und den Schilderwald verkleinern.

Weiterhin hatte er vor einem Zebrastrifen zusammenlaufende Streifen gesehen, die seiner Ansicht nach optisch noch mehr Wirkung hätten als ein Straßenschild.

**Herr Siegert** antwortete, dass es gesetzlich vorgeschrieben sei, jede streckenbezogene Temporeduzierung zwingend aufzuheben. Anders sei dies beim Achtungszeichen für einen Fußgängerüberweg und der darunter stehenden Temporeduzierung. Das könne man verwenden, wenn klar ersichtlich sei, wo diese Gefahrenstelle ende. Nach Passieren des Fußgängerüberweges sei die Temporeduzierung aufgehoben.

Wenn allerdings Tempo 30 mit einem erläuternden Schild darunter sei und es kein Achtungszeichen für die einzelnen Einrichtungen gebe, dann müsse es zwingend



aufgehoben werden.

**Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian** betonte, dass die Fraktion Bündnis90/Die Grünen ausgesprochen froh über die Regelung sei. Dadurch gebe es eine Beweislastumkehr und es bestehe nicht mehr die Notwendigkeit und Mühe, eine bestimmte Gefährdungslage nachweisen zu müssen. Sie fragte, ob bei der Tempo-50-Regelung vor Ampeln zusätzlich noch ein Hinweisschild vor den Einrichtungen notwendig sei, um die Aufmerksamkeit der Autofahrer zu erhöhen.

**Herr Siegert** antwortete, dass es theoretisch nicht ausgeschlossen sei, ein Achtungszeichen aufzustellen. Der Gesetzgeber gebe aber die klare Regelung vor, nur dort Verkehrszeichen aufzustellen, wo dieses zwingend erforderlich sei. Wenn eine Lichtsignalanlage vorhanden sei, gebe es rechtlich keine Indikatoren für ein zusätzliches Achtungszeichen und man würde gegen die Regularien der Straßenverkehrsordnung verstoßen.

**Ratsherr Blaschzyk** fragte nach der Standortliste der Tempo-30-Zonen und nach Kriterien für das Aufstellen von Lichtsignalanlagen. Gerade im Bereich der Podbielski- und der Walderseestraße herrsche ein ordentlicher Schilderwald und es sei alles sehr gedrängt. Er bezog sich auf die Forderung, punktuell mehr Lichtsignalanlagen zu schaffen und fragte, ob es auch Gegenstand der Prüfung war, welche Standorte künftig mit Lichtsignalanlagen ausgestattet werden können.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass in der Informationsdrucksache Nr. 2376/2017 die Standorte in den einzelnen Stadtbezirken aufgelistet werden. In der Umsetzung werde man im Einzelnen prüfen, ob man bei vielen nacheinander folgenden Einrichtungen eine längere Tempo-30-Strecke einrichte.

**Herr Siegert** ergänzte, dass die Umsetzung der Tempo-30-Regelung vorgesehen sei. Im Prüfungsumfang sei nicht enthalten gewesen, ob stattdessen eine Lichtsignalanlage die bessere Option sei. Ob eine Lichtsignalanlage gebaut werde, entscheide die Kommune, jedoch würde dann eine Tempo-30-Regelung grundsätzlich ausscheiden.

**Ratsherr Wolf** merkte an, dass im Jahr 2002 in einigen Staaten der USA ebenfalls ein Paradigmenwechsel stattgefunden habe und man mit Schildern und Linien auf der Fahrbahn die Unfälle um ca. 20 % verringert habe. Im zweiten Schritt wurden Strafen eingeführt, die bei jeder Art der Übertretung um das 8-fache höher wurden. Damit habe man die Unfallhäufigkeit in zwei Monaten um 80 % senken können.

**Ratsherr Dr. Gardemin** fragte, ob durch die Einrichtung von Bring- und Holzonen der Eltern-Taxis Tempo-30-Zonen erweiterbar seien. Momentan werden die 30-er-Zonen als eine Art Insel um die Schule herumgebaut. Er regte an, den ganzen Schulweg zu betrachten und den Sicherheitsradius zu erweitern, damit Eltern ihre Kinder sicher zur Schule schicken können. Er fragte, ob mit der 85%igen Auslastung die 120 Einrichtungen in der Drucksache gemeint seien, die keine Tempo-30-Zone bekämen.

**Herr Siegert** antwortete, bei 100 Standorten sei davon auszugehen, dass eine Temporeduzierung unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht möglich sei.

**Ratsherr Engelke** fand es aus umweltpolitischen Überlegungen wichtig, z.B. bei dicht aufeinander folgenden Einrichtungen die 30- und 50-Zonen nicht ständig zu wechseln und fragte, ob die Einhaltung der Tempo-30-Zone überwacht werde. Er halte die elektronischen Schilder mit den Gesichtern und die Anzeige der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit für besser, als nach Wochen ein „Knöllchen“ zu verschicken.

**Stadtbaurat Bodemann** erläuterte, dass eine sinnlose Aneinanderreihung unterschiedlicher Zonen nicht erlaubt sei. Im Einzelfall werde man die Tempo-30-Strecke etwas länger auslegen, was auch für die Verkehrsteilnehmer zu einer klareren Orientierung führe. Zur Überwachung meinte er, er gehe zunächst davon aus, dass sich die Verkehrsteilnehmer an die Straßenverkehrsordnung halten. Sollte das nach einer Gewöhnungsphase nicht verstanden werden, müssen andere Instrumente eingesetzt werden, um die Einhaltung deutlicher zu machen.

**Ratsherr Blaschzyk** machte deutlich, dass es unbestritten sei, sichere Wege für Kinder und ältere Menschen zu haben. Seine Fraktion lehne aber eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 kategorisch ab. Man schaue sich immer punktuell Gefahrenschwerpunkte an und mache auch Verbesserungsvorschläge.

- **Bericht der DB über die DB-Brücken Wunstorfer Straße und Davenstedter Straße**

**Stadtbaurat Bodemann** dankte **Herrn Schindler** und **Frau Cannizzo** von der DB Netze AG für ihr Erscheinen, um über die Entwicklung und den Verlauf der Baumaßnahmen zu berichten. Es gehe um die Brücken in Hannovers Westen im Zuge der Güterumgehungsbahn. Zwei Brücken seien bereits im Bau und die Verwaltung bat darum, über Zeitpläne und verkehrliche Auswirkungen zu berichten.

**Herr Schindler** bedankte sich für die Einladung und berichtete, dass die DB Netze AG seit Ende 2016 im Stadtgebiet Ahlem und Hannover-Linden insgesamt 4 Eisenbahnüberführungen baue. Er wolle an dieser Stelle über die Notwendigkeit zusätzlicher Straßenvollsperrungen im Rahmen der Brückensanierungen Wunstorfer Straße und Davenstedter Straße informieren und erläuterte anhand einer Power-Point-Präsentation die einzelnen Schritte. Die Landeshauptstadt wurde frühzeitig in die Planungen der Brückenerneuerungen, soweit es um die Straßenverkehrsführung im Zusammenhang mit der Baumaßnahme ging, eingebunden. In Zusammenarbeit wurde ein Konzept zur Verkehrsführung während der Baudurchführung mit dem Ziel erarbeitet, die Auswirkungen auf das Umfeld und die betroffenen Anlieger so verträglich wie möglich zu machen. Grundsätzlich müsse man die Baumaßnahme in zwei Phasen teilen. Es gebe Phasen, in denen der Eisenbahnverkehr komplett gesperrt sei und Phasen, in denen durch massiven Baugeräteinsatz das Queren der Straßen für alle Verkehrsteilnehmer aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar sei. In dieser Zeit gehe es um den Hilfsbrückenausbau und Abbrucharbeiten. Während dieser Phasen seien aus Sicht der DB Netze AG Vollsperrungen beider Straßen einzurichten. Dafür werden Umleitungen eingerichtet, die maximal eine Woche dauern sollen.

Für die längste Phase der Baudurchführung war ursprünglich eine einspurige Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr sowie die Einrichtung einer weiteren Spur für Fußgänger und Radverkehr vorgesehen. Diese Verkehrsführung sei jedoch nicht mehr möglich, da es im Rahmen der Vorplanung bezüglich des Bauumfangs zu einer deutlichen Fehleinschätzung gekommen sei. Man wisse jetzt, dass die Bauarbeiten sehr viel umfangreicher seien. Diese Arbeiten laufen inzwischen seit einigen Wochen und man versuche trotz der umfangreicheren Arbeiten, das Fertigstellungsziel im April 2018 zu erreichen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Bauarbeiten, die ursprünglich zeitlich nacheinander angesiedelt waren, nun allerdings gleichzeitig durchgeführt werden. Das bedeute, dass jeweils an beiden Widerlagern der Brücken zeitgleich gearbeitet werden müsse, um beide Brücken rechtzeitig fertig stellen zu können. Diese ärgerliche Situation sei ganz allein von der DB zu vertreten. Sollte das Fertigstellungsziel Frühjahr 2018 nicht erreicht werden, würden die Brückensanierungen auf Grund der frühzeitig anzumeldenden

Sperrpausen voraussichtlich erst im Jahr 2022 fortgesetzt werden können.

Nach einer ersten Einschätzung waren dadurch aus Sicht der DB Netze AG an beiden Straßen, mit einer Überlagerung von 10 Monaten, Vollsperrungen nötig. Das sei von der Verwaltung der Stadt Hannover jedoch nicht akzeptiert worden.

In einem mehrwöchigen Prozess sei die Bauplanung dann noch einmal optimiert worden, bedeute aber immer noch eine dreieinhalbmonatige gleichzeitige Vollsperrung. Je nach Phase seien einspurige Verkehrsführungen und Vollsperrungen, allerdings mit einer Spur für Fußgänger und Radfahrer, möglich.

Die DB könne sich deshalb nur entschuldigen und wäre der Stadt Hannover dankbar, wenn sie den nötigen Umfang an Vollsperrungen mittrage, um eine Fertigstellung der Brücken im Frühjahr 2018 zu erreichen.

**Ratsherr Engelke** fragte, ob an der Brückenhöhe etwas verändert werde, wenn es erforderlich sei. Des Weiteren wollte er wissen, ob die Arbeiten mit dem Land abgestimmt seien, damit nicht alle Straßen gleichzeitig gesperrt sei. Er wies darauf hin, dass die Planungen alle Baumaßnahmen im Winter berücksichtigen. Da sei es jedoch kalt und man könne erfahrungsgemäß nicht durchgängig bauen. Unter Umständen verzögern sich die Sperrungen dadurch noch mehr. Warum baue man die Brücken nicht nacheinander, dann gebe es keine Überlagerungen. Außerdem fragte er, wieso ein Provisorium gebaut werde.

**Ratsherr Kelich** stellte fest, dass sowohl die hannoversche Bevölkerung als auch die Pendler die Leidtragenden seien. Diese werden sich mit ihren Beschwerden an die Stadt Hannover und die Politiker wenden und nicht an die DB. Er fragte, wie es zu dieser Fehlplanung kommen konnte. Außerdem stellte er fest, dass die Hilfsbrücken, die extrem laut seien, 5 Jahre als Provisorium eine Zumutung für die Bevölkerung seien. Aus seiner Sicht müsse die DB ein hohes Interesse daran haben, die Baumaßnahme schnell über die Bühne zu bekommen.

**Herr Schindler** führte aus, dass alle Kosten, die in dem Zusammenhang stehen, von der DB getragen werden. Das schließe auch etwaige Umleitungsverkehre für Buslinien ein. Die DB sei seit Wochen mit der Stadt in Verbindung und werde auch in den betreffenden Stadtbezirksräten berichten.

**Frau Cannizzo** ergänzte, dass die Maßnahmen mit der Infra abgestimmt seien und man dort im engen Kontakt stehe.

**Stadtbaurat Bodemann** dementierte die Abstimmung mit der Stadt. Man sei in großem Maße verärgert. Man sei vor die Wahl gestellt worden, entweder werden die Straßensperrungen akzeptiert oder das Ganze dauere 5 Jahre. Er führte aus, dass den Vollsperrungen zugestimmt wurde, um nicht 5 Jahre eine Baustelle zu haben, zumal in der Zeit auch die Logistik für die Wasserstadt laufe. Man könne die Baufahrzeuge an der Wunstorfer Straße mit einer halbseitigen Sperrung nicht noch Umwege fahren lassen. Von der DB erwarte man eine Garantie, dass in den Sperrpausen die Arbeiten erledigt werden, und dass wirklich beide Maßnahmen abgeschlossen werden. Das sei in diesem Gremium von allerhöchstem Interesse. Auch die Stadtbezirksräte und Bürger seien im hohen Maße daran interessiert, dass die technischen Notwendigkeiten eingehalten und mit allem ingenieurmäßigen Ehrgeiz auch bedient werden.

**Herr Schindler** betonte, dass alles geschafft werde. Das Ergebnis einer sehr gründlichen Bauablaufplanung sei der Abschluss beider Maßnahmen im April 2018. Die Hilfsbrücken würden dann abgebaut, die Baustelle geräumt und der Verkehr könne wieder ungestört fließen.

**Ratsfrau Clausen-Muradian** fragte nach einem Informationsmanagement, außerhalb der politischen Gremien, um das für die Bevölkerung verständlich und nachvollziehbar zu machen.

**Herr Schindler** teilte mit, das seit Beginn der Baumaßnahme ein Informationsmanagement betrieben werde, um die betroffenen Anwohner genau zu informieren. Die ersten Kontakte gab es bereits im Planfeststellungsverfahren. Zum Baubeginn wurde mit Flyern und Wurfsendungen informiert. Ein Ansprechpartner sei immer auf der Baustelle und **Frau Cannizzo** beantworte eine Vielzahl von Anfragen, Anrufen und Beschwerden. Sie stehe als Ansprechpartnerin zur Verfügung. Es werde nach außen informiert, nichts beschönigt und die Situation so dargestellt, wie sie sei.

**Ratsherr Wruck** hatte gewisses Verständnis für die Bemühungen bei diesem komplizierten und im Ponderabilien belasteten Projekt. Er fragte, wie viele Eisenbahninfrastrukturbauten erneuert werden müssen und in welchem Zeitraum dies geschehe.

**Ratsherr Engelke** kam auf die Abstimmung zurück. Er gehe davon aus, dass keine Abstimmung mit dem Land erfolgt sei. Außerdem wollte er wissen, ob auch eingeplant sei, dass Winter sei und es dadurch nicht zu Verzögerungen kommen dürfe.

**Herr Schindler** führte aus, das mit Winterereignissen gerechnet werde und es probate Mittel gebe, den Baufortschritt auch unter schwierigen Witterungsbedingungen durchzuführen. Viele Arbeiten könne man zudem auch noch bei minus 5 Grad durchführen. Es gebe Konzepte, um auf die Wetterereignisse zu reagieren. Mit dem Land gebe es seitens der DB Netze AG allerdings keine Abstimmung. Insgesamt gebe es etwa 300 Eisenbahnbrücken im Großraum Hannover. Viele Brücken seien in der Zeit der Bahnhochlegung um die vorletzte Jahrhundertwende entstanden. Diese seien jetzt über 100 Jahre alt und stehen zur Erneuerung an. Es werden alle 6 Jahre Brückenhauptprüfungen durchgeführt. Hier werde festgestellt, ob diese schadhaft abgängig seien, ob sie noch Instand gesetzt werden können oder Erneuerungen anstehen. Man könne durchschnittlich von 3 Brückensanierungen im Jahr ausgehen.

**Herr Freiwald** wies darauf hin, dass die Bundesstraße in diesem Bereich in die Straßenbaulast der Stadt Hannover falle. Die Arbeiten seien mit der Infra abgestimmt, damit auch immer eine Straße befahrbar sei.

**Ratsherr Wolf** fragte nach, ob es richtig sei, dass es 100 Jahre dauern würde, bis alle Brücken erneuert seien und fragte nach der zeitlichen Dauer für eine Brückensanierung.

**Herr Schindler** antwortete, dass in den letzten Jahren schon eine Vielzahl an Brücken erneuert wurden und es kontinuierlich weitergehe. Die Erneuerung eines Brückenbauwerks dauere im Schnitt 1,5 bis 2 Jahre.

#### - Sachstand Flüchtlinge

**Herr Schalow** berichtete, dass momentan ca. 3610 Flüchtlinge untergebracht seien. Wie in den letzten Monaten auch, bleibe die Zahl relativ konstant. Die Quote der Flüchtlinge, die der Stadt Hannover noch zugewiesen werden können, liege bei 6780 Personen. In Notunterkünften seien momentan ca. 590 Personen untergebracht. Es werde weiter an der Qualifizierung der Unterkünfte gearbeitet, um die Notunterkünfte auflösen zu können. Als neue Unterkunft werde demnächst der 2. Bauabschnitt der Tresckowstraße in Betrieb genommen. Außerdem laufe das Bauprogramm der GBH weiter. Die Standorte u.a. in der Jordanstraße, im Nikolaas-Tinbergen-Weg und in der Nußriede sollen noch in diesem Jahr in Betrieb genommen werden. Er sei zuversichtlich, dass alle von der Verwaltung und vom Rat gesetzten Ziele zeitgerecht umgesetzt werden können.

**Herr Weske** fragte, ob der Standort Kneippweg noch zur Umsetzung vorgesehen sei.

**Herr Schalow** antwortete, das laut Beschlusslage des Rates die Stadt vor habe, 5000 Plätze in qualitativ guten Unterkünften zur Verfügung vorzuhalten. Diese Zahl sei allerdings noch nicht erreicht und deshalb werde am Standortprogramm festgehalten. Es werden trotzdem permanent die Bedarfe überprüft und sollte es zu einer anderen Einschätzung kommen, werde diese dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.

**Herr Engelke** dankte **Herrn Schalow** für die gute Arbeit. Es gebe immer noch die hohe Zahl an Zuweisungen vom Land. Er fragte, ob es vom Land Signale gebe, diese Zuweisungszahl zu überarbeiten. Weiter fragte er, wie lange die Unterkunft am Waterlooplatz noch betrieben werde.

**Stadtbaurat Bodemann** teilte mit, dass die Verwaltung mit dem Land zu dieser Frage im Gespräch sei. Die Verwaltung gehe diesbezüglich immer mal wieder aktiv auf das Land zu, um nach der Entwicklung und auch der Einschätzung des Bundesinnenministeriums in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zu fragen. Die Unterkunft am Waterlooplatz sei eine angemietete Anlage und der Mietvertrag laufe im Jahr 2019 aus.

**Ratsfrau Iri** fragte, wann die Unterkunft in Kirchrode geschlossen werde und wohin die Bewohnerinnen und Bewohner verteilt werden. Außerdem wollte sie wissen, ob die Informationen auch an die jeweiligen Fachabteilungen, die sich um das Projekt „Griffbereit“ kümmern, gehen. Die Projekte sollen verlagert werden und nicht einfach nur auslaufen, weil die Unterkunft jetzt geschlossen werde.

**Herr Schalow** antwortete, dass der Mietvertrag in der Zweibrückener Straße zum 31.12. dieses Jahr auslaufe. Seit einiger Zeit werden keine neuen Personen mehr zugewiesen und dadurch habe sich schon sukzessive die Zahl der Bewohner reduziert und werde vermutlich auch weiter abnehmen. Es werde aktiv gesteuert, die Bewohner in andere Unterkünfte umziehen zu lassen. Dazu sei man in enger Abstimmung sowohl verwaltungsintern als auch mit den Heimleitungen und Sozialarbeitern vor Ort und den Bewohnern. Man versuche, größtmöglich auf Bedürfnisse und Wünsche Rücksicht zu nehmen. Vorrang haben Flüchtlinge mit Kindern, die auf Einzugsbereiche für Schulen und Kitas angewiesen seien und Flüchtlinge, die arbeiten und keine weiten Wege zurücklegen können. Weiter müsse man schauen, welche Alternativen zur Verfügung stehen, welche Neubauten fertig gestellt seien und in welchen anderen Unterkünften passende Plätze zur Verfügung stehen. Dies sei ein komplexer Vorgang. Im Detail könne noch nicht gesagt werden, wer wo hingehet und ob alle Wünsche berücksichtigt werden können.

**Ratsherr Wruck** lobte die Arbeit der Verwaltung für dieses riesige Problem. Er meinte, es werde kolportiert, dass 400.000 Flüchtlinge ihre Familien nachholen können. Das würde bedeuten, dass es ab nächstem Jahr einen riesigen Neuzuzug gebe und fragte, ob die Verwaltung darauf vorbereitet sei.

**Stadtbaurat Bodemann** kam auf die laufenden Gespräche mit dem Ministerium zurück, in dem unter anderem solche Fragen erörtert werden.

## 8. Anfragen und Mitteilungen

**Ratsherr Wruck** sah den Friedrichswall zwischen Innen- und Altstadt als Renommierstraße, allerdings nicht mit dem provisorischen Überweg in Höhe der Bauverwaltung mit der primitiven Asphaltierung. Ihn interessierte, ob eine vernünftige Pflasterung oder eine Ampel geplant sei.

**Stadtbaurat Bodemann** meinte, aus Verwaltungssicht habe man kein Problem mit dieser Situation. Eine Ampel werde nicht errichtet, da so viele Ampeln kurz hintereinander es auch für den Längsverkehr schwierig machen.

**Ratsherr Wruck** hielt eine ästhetisch gestaltete Lösung für diese Straße insgesamt für besser und bat die Stadt darüber nachzudenken.

**Stadtbaurat Bodemann** nahm dies als Anregung entgegen.

**Ratsherr Engelke** griff eine Frage aus dem Stadtbezirksrat auf, die eine Gefahr darin sehen, dass beim Hochbahnsteig die Fahrgäste der Linien 10/17 nicht den Umweg über die Ampel nehmen, sondern einfach so die Straße queren. Das sei zwar Angelegenheit der Infra, aber er wünsche sich, dass die Bauverwaltung auch diese schwierige Situation im Blick habe.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass die Verkehrssituation an der Haltestelle momentan noch sehr untypisch sei. Es gebe dort noch keinen Autoverkehr und möglicherweise ändere sich das Verhalten der Fahrgäste, wenn dort normaler Betrieb herrsche. Man könne aber sicher sein, dass die beschlossenen Ampeln, Fußwegsicherungen und Zuwegungen, auch vernünftig hergestellt werden. Ansonsten müsse nachgebessert werden.

**(Protokollantwort:** Der Bereich der Kurt-Schumacher-Straße zwischen Herschelstraße und Ernst-August-Platz ist als sogenannter verkehrsberuhigter Geschäftsbereich geplant, in welchem sich die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen mit verminderter Geschwindigkeit bewegen und aufeinander achten. Insofern wäre hier gar keine Signalisierung erforderlich. Die angesprochene Signalanlage am Ende des Hochbahnsteigs wurde errichtet um blinden und sehbehinderten Menschen eine sichere Querung zu ermöglichen. Die Anlage dieser Furt ist mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen sowie mit der Beauftragten für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Hannover abgestimmt. Grundsätzlich ist es so, dass die Blinden- und Sehbehinderten sich auf der nördlichen Fahrbahnseite besser orientieren können und daher diesen Weg wählen. Die Erreichbarkeit der südlichen Fahrbahnseite ist entweder über den Abgang am anderen Ende des Hochbahnsteigs und die Signalisierung Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße / Herschelstraße oder über die Lichtsignalanlage Kurt-Schumacher-Straße / Ernst-August-Platz gewährleistet.)

**Ratsherr Engelke** erläuterte, dass vor dem ECE-Gebäude eine Werbetafel von der Firma Ströer stehe, die laut dem Stadtbezirksrat eine Sichtbehinderung für Fußgänger sei.

**(Protokollantwort:** Der Standort wurde von der Verwaltung überprüft. Es konnte keine Sichtbehinderung festgestellt werden.

**Ratsherr Blaschzyk** wies daraufhin, dass eine neue Ströer Werbetafel an der Königstraße, Ecke Emmichplatz auf der Abbiegespur rechts Richtung Zooviertel genau vor einer Ampel stehe.

**(Protokollantwort:** Der Standort wurde von der Verwaltung überprüft. Die Werbetafel wird versetzt.)

**Stadtbaurat Bodemann** beantwortete die Nachfrage von **Ratsherrn Blaschzyk** aus einer E-Mail der CDU-Fraktion bezüglich des Schwerlastverkehrs von der Mecklenheidestraße über die Straße Alt Vinnhorst zur Autobahn. Der Stadtbezirksrat Nord bat darin um Prüfung, ob es durch Verkehrsregelungsmaßnahmen möglich sei, den Schwerlastverkehr über die Schulenburger Landstraße und die Beneckeallee zur Autobahn zu führen. Es gehe um die wichtige Frage, ob man die Kreisstraße Alt Vinnhorst zu einer innerörtlichen Stadtstraße herabstufen könne. Um das zu prüfen, soll in Absprache mit der Region Hannover eine Verkehrszählung durchgeführt werden. Bei einer Herabstufung müsse mindestens eine Beschilderung, wenn nicht sogar eine bauliche Maßnahme einhergehen.

**Ratsherr Küßner** schloss die Sitzung um 16.50 Uhr.

Bodemann  
Stadtbaurat

Döring  
Schriftführerin

