Landeshauptstadt Hannover - Dez. VI-DC - Datum 05.04.2016

PROTOKOLL

78. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am Mittwoch, 16. März 2016, Rathaus, Hodlersaal

Beginn	15.00 Uhr
Ende	18.05 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

Ratsherr Küßner	(CDU)	
Ratsherr Dette	(Bündnis 90/Die Grünen)	
(Ratsherr Blaschzyk)	(CDU)	
Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)	15.00 - 18.00 Uhr
Ratsherr Emmelmann	(CDU)	
Beigeordneter Förste	(DIE LINKE.)	
Ratsfrau Jeschke	(CDU)	15.00 - 17.10 Uhr
Ratsherr Kluck	(Bündnis 90/Die Grünen)	15.00 - 17.40 Uhr
Ratsherr Mineur	(SPD)	
Ratsherr Müller	(SPD)	
Ratsherr Nagel	(SPD)	
Ratsfrau Pluskota	(SPD)	15.00 - 17.20 Uhr

Beratende Mitglieder:

(Herr Dickneite)	
Herr Fahr	
Frau Hochhut	
(Herr Dipl.-Ing. Kleine)	
Frau Prof. Dr. Ing. Masuch	15.00 - 17.50 Uhr
(Herr Sprenz)	
(Herr Dr. Stölting)	
Herr Weske	15.00 - 17.15 Uhr

Grundmandat:

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

Verwaltung:

Stadtbaurat Bodemann	Dezernat VI
Frau Sprenz	PR
Herr Brockmann	Dezernat VI
Herr Clausnitzer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Dr. Fröhlich	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Heesch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

Frau Hoff	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Dr. Kaiser	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Lahde-Fiedler	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Linkersdörfer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Malkus-Wittenberg	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Schalow	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Wydmuch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Zunft	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Bode	Fachbereich Tiefbau
Herr Kaminski	Fachbereich Tiefbau
Frau Böker	Fachbereich Personal und Organisation
Frau Sauermann	Dezernat III
Herr Busch	Dezernat IV
Herr Goldberger	GPR
Frau Baden-Prahl	Büro Oberbürgermeister
Frau Kalmus	Büro Oberbürgermeister
Herr Krüger	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 17.02.2016

2. Anträge

2.1. Antrag der CDU-Fraktion zu Ladestationen für Elektrofahrzeuge
(Drucks. Nr. 2767/2015)

2.1.1. Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bndnis 90/Die Grünen zu Drucks. Nr. 2767/2016 (Antrag der CDU-Fraktion zu Ladestationen für Elektrofahrzeuge)
(Drucks. Nr. 0607/2016)

2.2. Antrag der CDU-Fraktion zu einem städtebaulichen Wettbewerb für den Bereich Nordmannpassage
(Drucks. Nr. 0175/2016)

2.3. Antrag der Fraktion Die Hannoveraner zur Benennung einer hannoverschen Örtlichkeit nach der chinesischen Stadt Changde als Geste freundschaftlicher Gegenseitigkeit
(Drucks. Nr. 0337/2016)

2.3.1. Änderungsantrag der FDP-Fraktion zu Drucks. Nr. 0337/2016 (Antrag der Fraktion Die Hannoveraner zur Benennung einer hannoverschen Örtlichkeit nach der chinesischen Stadt Changde als Geste freundschaftlicher Gegenseitigkeit)
(Drucks. Nr. 0566/2016)

2.3.2. Änderungsantrag der Fraktion Die Hannoveraner zu Drucks. Nr. 0337/2016 (Antrag der Fraktion Die Hannoveraner zur Benennung einer hannoverschen Örtlichkeit nach der chinesischen Stadt Changde als Geste freundschaftlicher Gegenseitigkeit)
(Drucks. Nr. 0598/2016)

3. Bebauungspläne

3.1. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1823 – Jöhrenshof -
Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit
Aufstellungs- und Einleitungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2597/2015 mit 5 Anlagen)

3.1.1. 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)

3.2. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1791, REWE Heisterbergallee,
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2673/2015 mit 3 Anlagen)

3.2.1. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1791, REWE Heisterbergallee,
Auslegungsbeschluss, Änderungsantrag des Stadtbezirksrates Ahlem-Badenstedt-Davenstedt vom 4.2.2016 (Antrag Nr. 15-0242/2016)
(Drucks. Nr. 2673/2015 E1 mit 1 Anlage)

3.3. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1629 - Bugstraße -
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0082/2016 mit 3 Anlagen)

3.4. Bebauungsplan Nr. 153, 1. Änderung, Washingtonweg
Verfahren nach § 13a BauGB
Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit,
Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0083/2016 mit 4 Anlagen)

3.5. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1711 - Philipsbornstraße/Ecke Vahrenwalder Straße
Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
Einleitungs- und Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0432/2016 mit 5 Anlagen)

3.6. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1803
- Wohnbebauung Große Pfahlstraße -
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0458/2016 mit 4 Anlagen)

3.7. Bebauungsplan Nr. 1831 - Nordmannpassage
Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0459/2016 mit 2 Anlagen)

3.8. Bebauungsplan Nr. 1553 - Kronsberg-Süd
Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0552/2016 mit 2 Anlagen)

4. Ausbau der Nebenanlagen Schwarzer Bär zwischen
Benno-Ohnesorg-Brücke und Einmündung Blumenauer Straße
(Drucks. Nr. 0089/2016 mit 1 Anlage)

4.1. Änderungsantrag zur Drucksache
Ausbau der Nebenanlagen Schwarzer Bär zwischen
Benno-Ohnesorg-Brücke und Einmündung Blumenauer Straße
(Drucks. Nr. 0089/2016 E1 mit 1 Anlage)

5. Verordnung zur Ausweisung eines Naturschutzgebietes "Mergelgrube bei Hannover (HPC I)" NSG-HA 205;
Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf der Region Hannover
(Drucks. Nr. 0092/2016 N1 mit 2 Anlagen)

6. Stadtbahnstrecke C-Nord - Ausbaustrecke Schulenburger Landstraße zwischen Hochbahnsteig Hainhölzer Markt und Sorststraße
(Drucks. Nr. 0294/2016 mit 3 Anlagen)

7. Integrierter Stadtentwicklungsprozess "Mein Hannover 2030"
(Drucks. Nr. 0508/2016 mit 1 Anlage)

8. Bericht der Verwaltung

9. Anfragen und Mitteilungen

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

10. Abschluss eines Vertrages
(Drucks. Nr. 0275/2016 mit 4 Anlagen)

11. Bericht der Verwaltung

12. Anfragen und Mitteilungen

I

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

Frau Hochhut fragte, ob sie als Seniorenbeirätin die Drucksache „Mein Hannover 2030“ in die Fraktion ziehen könne.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass Tagesordnungspunkte nur auf Antrag einer Fraktion abgesetzt oder vertagt werden können.

Ratsherr Küßner sagte, dass ein Seniorenbeirat kein originäres und nicht stimmberechtigtes Mitglied des Ausschusses sei. Deshalb könne sie keinen Antrag auf Vertagung stellen.

Frau Hochhut antwortete, dass der Seniorenbeirat dann in den weiteren Verhandlungen sein Missfallen äußern müsse.

Die Tagesordnung wurde daraufhin mit folgenden Änderungen einstimmig genehmigt:

TOP 3.1.:	abgesetzt
TOP 3.1.1.:	abgesetzt (Tischvorlage)
TOP 3.6.:	abgesetzt
TOP 2.1.1.:	Tischvorlage
TOP 2.3.2.:	Tischvorlage
TOP 3.1.1:	Tischvorlage

1. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 17.02.2016

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

2. Anträge

2.1. Antrag der CDU-Fraktion zu Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Drucks. Nr. 2767/2015)

2.1.1. Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu Drucks. Nr. 2767/2016 (Antrag der CDU-Fraktion zu Ladestationen für Elektrofahrzeuge) (Drucks. Nr. 0607/2016)

Ratsfrau Jeschke begründete den Antrag Ihrer Fraktion.

Ratsherr Nagel begründete den Änderungsantrag der beiden Fraktionen.

Ratsherr Engelke hielt das Thema Elektrofahrzeuge und Ladestationen grundsätzlich für ein wichtiges Thema, um das sich die Stadt schon aufgrund des Schaufensters Elektromobilität kümmern sollte. Er wusste nicht genau, wie man mit den beiden Anträgen umgehen solle. Rot-Grün habe noch Präzisierungen vorgenommen. In der Begründung stehe, dass sich die Leute kein Elektrofahrzeug kaufen, weil der Weg zu den Ladestationen zu weit sei. Er konnte sich das nicht vorstellen. Der Grund, warum keine Elektrofahrzeuge gekauft werden, liege vielmehr an dem völlig überteuerten Preis. Das Preis-Leistungsverhältnis stimme noch nicht. Auch kostenfreie Parkplätze würden niemanden dazu anregen, sich ein Elektroauto anzuschaffen. Laut Antrag solle die Stadt mit enercity zusammenarbeiten und ein Konzept erstellen. Das höre sich zunächst ganz gut an. Er könne das unterstützen. Verlege die Stadt bei Baumaßnahmen Leerrohre, stelle sich ihm die Frage, wer die Leerrohre bezahle. Die Diskussion habe es vor einiger Zeit schon einmal gegeben. Es sei der Antrag gestellt worden, dass die Stadt vorsichtshalber Leerrohre für

Telefonanbieter verlegen solle. Aufgrund der ungeklärten Kostenfrage sei das für ihn nachvollziehbar abgelehnt worden. Lokalpolitisch sei es nachvollziehbar enercity zu bevorzugen. Es gäbe jedoch noch andere Energieanbieter, die ebenfalls solche Ladesäulen errichten können. Die Begründung des Antrags von Rot-Grün sei ihm nicht klar genug. Es könne nicht Ziel der Stadt sein, auf eigene Kosten Leerrohre zu verlegen. Indem man enercity im Fokus habe, schalte man den Wettbewerb am Markt aus. Grundsätzlich halte er den Antrag für sinnvoll. Der Wettbewerb dürfe jedoch nicht ausgeschaltet werden.

Ratsfrau Clausen-Muradian begrüßte das Anliegen. Es müsse in die Elektromobilität investiert werden, wenn man die CO2-Werte reduzieren wolle. An einem Paradigmenwechsel auch des motorisierten Individualverkehrs jenseits von Fahrradwegen komme man nicht herum. Ihre Fraktion gehe konform mit dem Koalitionspartner, dass es eines Gesamtkonzepts bedürfe. Es liegt nahe, dass man bei Neu- und Umbauten anfange. Es müssen aber auch alle anderen Straßen Berücksichtigung finden. Es mache nur Sinn, wenn die Ladestationen an möglichst vielen Stellen und flächendeckend vorhanden seien. Man benötige Infrastruktur. Es sei richtig, dass es sich um ein Gesamtpaket handele. Solange die Elektrofahrzeuge so viel mehr als konventionelle Autos kosten, werde man allein durch Ladestationen nichts bewirken. Die Subventionierung solcher Fahrzeuge oder die Verbesserung der Akkus, die den Hauptanteil der Kosten ausmachen, liege nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt. Die Kommune müsse dort, wo sie Einfluss nehmen könne, anfangen. Es werde eine flächendeckende Infrastruktur benötigt. Der Auftrag für die Verwaltung sei es, ein Konzept zu entwickeln. Es gäbe viele Möglichkeiten, die durch die Verwaltung zu prüfen seien. Es sei jetzt schon Fakt, dass die vorhandenen Leerrohre von mehreren Energieanbietern genutzt werden. Es liege nahe, bei einem solchen Konzept zu gucken, was an Infrastruktur schon vorhanden sei und welche Infrastruktur man sich im Hinblick auf die Kosten nutzbar machen könne. Sie wünschte sich einen ganzheitlichen Blick auf das Thema.

Ratsherr Nagel wies auf das Prinzip von Angebot und Nachfrage hin. Es sei natürlich so, das zurzeit nicht genügend Elektrofahrzeuge verkauft werden. Der Preis sei zu hoch und er sei so hoch, weil die Nachfrage nicht entsprechend da sei. Die fehlende Nachfrage könne möglicherweise an der mangelnden Infrastruktur liegen. Verbessere man die Infrastruktur, steige die Nachfrage und die Preise würden sinken. Er sei froh, dass man sich Gedanken über die Finanzierung der Leerrohre mache. Er ging aber davon aus, dass es die Aufgabe der Verwaltung sei, sich Gedanken darüber zu machen, wie man ein tragbares Konzept auf die Beine stellen könne. Es gehe nicht um einzelne Straßen, sondern um ein größeres Netz. Die Entscheidung für enercity sei bewusst getroffen worden. Der Wettbewerb habe stattgefunden. Enercity sei langfristig Konzessionär. Insofern müsse man mit enercity zusammenarbeiten.

Ratsherr Förste meinte, dass die deutsche Autoindustrie bekanntermaßen die Entwicklung von Elektroautos verschlafen und auf Diesel gesetzt habe. Der Vorschlag, ein flächendeckendes Netz einzurichten, sei vernünftig und gut. Die Stadt könne für eine gute Infrastruktur sorgen. Er werde dem Antrag daher zustimmen.

Ratsfrau Jeschke empfand es als positiv, dass anscheinend alle einer Meinung seien. Rot-Grün fordere ein Konzept. Elektromobilität sei bereits seit langem Thema. Man arbeite mit der Region und anderen Kommunen zusammen. Es seien bereits Jahre ins Land gegangen. Die Stadt habe ihre Aufgabe, die Infrastruktur zu schaffen, nicht bearbeitet. Der Antrag ihrer Fraktion diene dazu, das Thema Infrastruktur für Elektromobilität zu besetzen und mit der Schaffung der Infrastruktur zu starten. Man müsse mit etwas beginnen, das finanziell leistbar sei. Die Stadt sei verschuldet. Es könne nicht ein Ideal-Konzept aufgestellt und sofort umgesetzt werden. Es gäbe diverse vorhandene Strukturen, auf die man zurückgreifen könne. Es dürfe nicht außer Acht gelassen werden, dass es nicht nur um

Einfamilienhausgebiete gehe, sondern um das gesamte Stadtgebiet. Vorstellbar seien verschiedene Fortsetzungen des Antrages. Straßenlaternen oder Parkplätze seien Möglichkeiten, über die man nachdenken müsse. Mit dem Antrag ihrer Fraktion könne man gerade in Bezug auf die Tatsache der begrenzten finanziellen Mittel jetzt anfangen, das Thema anzugehen. Bei der Erstellung eines Konzeptes vergehe wertvolle Zeit und die Elektromobilität gehe irgendwann an der Stadt vorbei. Sie plädierte für eine Zustimmung zum Antrag.

Ratsherr Dette wies darauf hin, dass es einen Unterschied gäbe zwischen dem Telekommunikationsgesetz, wo jeder Leitungsträger graben dürfe, und dem Energiegesetz, wo es Konzessionen gäbe.

Ratsherr Hillbrecht sagte, dass er beruflich mit Elektromobilität und deren Anwendung befasst sei. Die Beobachtung, dass das Aufladen der Fahrzeuge einer der Punkte sei, die den Einsatz von Elektromobilität im praktischen Alltag am stärksten reglementiere, sei richtig. Es würden jetzt zwei Anträge vorliegen, die Abhilfe schaffen wollen. Der eine Antrag gehe von sofortiger Planung aus und der andere von der Erstellung eines Konzepts. Im Schaufenster Elektromobilität seien Projekte zur Elektromobilität in Hannover gelaufen. Er fragte, ob es im Vorfeld dessen bereits entsprechende Überlegungen und Untersuchungen zum Thema Ladestationen im öffentlichen Raum gegeben habe und ob es dazu Ergebnisse gäbe. Er wollte außerdem wissen, wie sich die Ladestationen in den öffentlichen Straßenraum integrieren lassen. Er stellte die Frage vor dem Hintergrund, dass Autos Platz benötigen und Platz knapp sei. Er fragte, ob es rechtliche Implikationen gäbe, die zu Schwierigkeiten führen oder dazu, dass der Straßenraum nicht mehr so flexibel zum Parken genutzt werden könnte.

Herr Bode antwortete, dass es im Vorfeld noch keine solchen Überlegungen gegeben habe. Mögliche Restriktionen durch die Ladestationen im Straßenraum und Lösungsmöglichkeiten müssten in ein Konzept eingearbeitet werden. Im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität habe man zum Beispiel ein Projekt beim Wirtschaftsministerium umgesetzt. In Einzelfällen seien Ladestationen im öffentlichen Raum bereits errichtet worden. Eine Umsetzung für das gesamte Stadtgebiet sei noch nicht geprüft worden.

Ratsherr Dette erklärte, dass es sich bei dem Antrag der Mehrheitsfraktion nicht um einen eigenständigen Antrag handele, sondern um einen Ergänzungsantrag. Lese man die Begründung, sei der CDU-Antrag auch wiederzufinden.

Ratsherr Wruck war der Auffassung, dass man beide Anträge annehmen könne. Der eine Antrag sei längerfristig und der andere kurzfristig angelegt. Beide Anträge würden sich ergänzen und hätten das gleiche Ziel. Er sah kein Problem darin, beiden Anträgen zuzustimmen. Er hatte jedoch Bedenken, wenn überall in den Straßen Ladestationen stehen würden und die Autos Schlange stehen, um geladen zu werden. Er stellte die Frage, ob es nicht möglich sei, die bisherigen Tankstellen auf Ladestationen umzurüsten. Werden irgendwann sehr viele Elektrofahrzeuge fahren, werden sich die Tankstellenbetreiber umstellen. Er sah keine Sinnhaftigkeit darin, dass überall in den Straßen Ladestationen stehen müssen. Die Tankstellenflächen müssten ausreichen.

Ratsherr Nagel meinte, dass das Konzept schon fertig wäre, wenn es auf alle gestellte Fragen bereits Antworten gäbe. Die Mehrheitsfraktionen hätten einen Ergänzungsantrag gestellt, weil man nicht loslegen wolle und hinterher gucken wolle, ob es passt. Man wolle nicht die Gefahr eingehen, Geld für etwas ausgegeben zu haben, was nicht funktioniere. Die Erstellung eines Konzepts würde länger dauern, dafür könne man damit aber langfristig arbeiten.

Ratsfrau Clausen-Muradian verstand das Problem nicht. Eines sei eine kurzfristige und das andere eine langfristige Maßnahme. Die Zielrichtung sei die gleiche. Die Begründung sei in Teilen wortwörtlich übernommen. Bei Straßenumgestaltungen oder –neubauten seien Ladestationen für Elektrofahrzeuge in die Planung aufzunehmen. Mit dem Grundkonzept für ein flächendeckendes Netz wolle man erreichen, dass Ladestationen nicht nur bei Um- und Neubauten geplant werden, sondern alle anderen Straßen auch beplant werden. Es müsse geguckt werden, an welchen Stellen es dort sinnvoll sei, Ladestationen zu bauen. Es nütze nichts, wenn es nur Ladestationen bei neugebauten Straßen gäbe. Keiner würde dadurch zum Kauf von Elektrofahrzeugen animiert werden.

Ratsherr Engelke erläuterte, dass ein Ladevorgang länger dauern würde als ein normaler Tankvorgang. Er konnte sich eine Umrüstung von Tankstellen daher nicht vorstellen. Einige Einzelhandelsbetriebe würden mit gutem Beispiel voran gehen und hätten Ladestationen. Auch in einer Hotelgarage und einer Parkgarage habe er neulich Anschlüsse gesehen. In der Stadt Hannover würden Parkplätze für Fahrradbügel und Altglascontainer eingezogen. Jetzt gäbe es noch Gerangel bezüglich der Ladestationen. In der Südstadt, der Nordstadt, der List, Linden usw. gäbe es jetzt schon schwierige Parkverhältnisse. Gegebenenfalls würden die Parkplätze mit Ladestation dann frei sein, weil gerade niemand sein Auto aufladen müsse. Ein flächendeckenden Netz höre sich zunächst gut an. Man müsse sich aber ernsthaft Gedanken machen, wie man damit umgehen wolle. Das Problem sei nicht so einfach zu lösen. Zum Gesamtkonzept gehöre es dazu, sich auch darüber Gedanken zu machen.

Ratsfrau Jeschke meinte, dass sich die beiden Anträge gut ergänzen würden. Es sei vorstellbar, weil es um die Sache gehe, beiden Anträgen zuzustimmen. In dem Antrag ihrer Fraktion sah sie die Chance, bei Neubauten mit einem Maß an Kreativität das Thema Elektromobilität schnellstmöglich anzugehen. Man sollte sich nicht auf eine Parkplatzdiskussion versteifen. Parkplätze würden auch für Behinderte freigehalten. Es sei gesellschaftlicher Konsens. Kreativität und Fantasie seien gefordert. Sie werde dem Ergänzungsantrag zustimmen und bat um Zustimmung zum eigenen Antrag.

Ratsherr Dette erzählte, dass er von der Verwaltung darauf hingewiesen wurde, dass es ein sogenanntes Winteraufhebungparkplatzproblem in der Südstadt gäbe. Immer wenn es friere und Schnee liege, würden die Leute ihre Autos in die Garage fahren. Es gäbe dann mehr Parkplätze als bei schönem Wetter. Er ging davon aus, dass einige Südstädter zum Aufladen ihres Fahrzeugs die eigene Steckdose in der Garage nutzen werden.

Ratsherr Nagel stimmte zu, dass es sich um eine mehrheitliche Intention handele. Man habe aber das formelle Problem, dass es sich um einen Änderungsantrag handle, der den CDU-Antrag dann verändere. Man könne dem veränderten Antrag dann aber zustimmen.

Ratsherr Dette wies darauf hin, dass man einen abgelehnten Antrag nicht mehr ändern könne. Es sei deshalb notwendig, dass man dem Ursprungsantrag zustimme, um ihn anschließend ändern zu können.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0607/2016 einstimmig zu.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2767/2015 einstimmig zu.

2.2. Antrag der CDU-Fraktion zu einem städtebaulichen Wettbewerb für den Bereich Nordmannpassage (Drucks. Nr. 0175/2016)

Ratsfrau Jeschke begründete den Antrag ihrer Fraktion.

Ratsherr Nagel sagte, dass ihm die Zielsetzung des Antrages nicht klar sei und bat um Aufklärung. Im späteren Verlauf der Sitzung werde man sich noch mit einem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan beschäftigen, der die Möglichkeit schaffen solle, höher und ansprechender zu bauen. Mit einem Wettbewerb schaffe man in dem Bereich noch gar nichts, außer einer Aussicht darauf, wie es mal aussehen könnte. Er hielt es für sehr unwahrscheinlich, dass etwas aus dem Wettbewerb umgesetzt würde. Bei mehreren Veranstaltungen sei mitgeteilt worden, wie kleinteilig gerade in dem Block die Besitzverhältnisse seien, so dass es schon Streitigkeiten um einzelne Zufahrten zu Parkplätzen im Hinterhof gäbe. Es werde durch die Ergebnisse eines Wettbewerbs kaum möglich sein, bei dieser Gemengelage eine Einheitlichkeit herzustellen. Er befürchte, dass die Durchführung eines Wettbewerbs eine Verschwendung von Zeit und Geld sei. Von einer Änderung des Bebauungsplan versprach er sich, dass ein Kaufinteresse für den gesamten Komplex entstehe.

Ratsherr Dette erläuterte, dass man einen städtebaulichen Wettbewerb dann durchführe, wenn man Einfluss auf das Grundstück habe und neue Ideen für eine Bebauung haben möchte. Der derzeitige Bebauungsplan sehe eine viergeschossige Bebauung vor. Mit der Änderung des Bebauungsplan wolle man es den Eigentümern ermöglichen, sechsgeschossig zu bauen. Stimme der Rat dem Bebauungsplan zu, habe man mit einem städtebaulichen Wettbewerb keinerlei Einfluss mehr auf das Grundstück.

Frau Hochhut wies darauf hin, dass die Nordmannpassage noch ein Relikt aus dem kleinen Wiederaufbau aus der Nachkriegszeit sei. Sie fragte sich, inwieweit die Stadt überhaupt in der Lage sei, auf das Gebiet Einfluss zu nehmen und dort einen Wettbewerb auszuschreiben. Abgesehen von den kleinteiligen Eigentumsverhältnissen würden einige Eigentümer auch sehr an ihrem Eigentum festhalten.

Ratsherr Engelke konnte sich vorstellen, dass die Durchführung eines Wettbewerbs für die Eigentümer einen Anreiz darstellen könne. Die Nordmannpassage sei der Hinterhof des Steintors. Gute Ideen könnten etwas bewirken. Er ging davon aus, dass es bei den Eigentümern der Grundstücke wie so häufig eine Frage des Kaufpreises sei. Die Stadt sollte mal Überlegungen zum Kauf anstellen. Bei einem späteren Weiterverkauf würde es seines Erachtens sehr viele Interessenten geben. Die Stadt könne auch als Vermittler tätig werden. Ein Tagesordnungspunkt der heutigen Sitzung sei ein Aufstellungsbeschluss für den Bereich. Er fragte, ob es einen Anlass für die Stadt gäbe, den Aufstellungsbeschluss jetzt ins Verfahren zu geben. Er wollte wissen, ob es bereits Interessenten gäbe oder ob es darum ginge, die Diskussion um die Bebauung des Steinplatzes abzumildern.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass in den öffentlichen Diskussionen um den gesamten Bereich die Frage gestellt worden sei, warum man nicht damit beginne, über die Liegenschaften in der Nordmannpassage nachzudenken. Der geltende Bebauungsplan sei engbrüstig bemessen. Eine Veränderung des Gebiets sei derzeit baurechtlich kaum möglich. Man habe sich aufgrund der engen baurechtlichen Bindungen daher dafür entschieden, ein Planverfahren zu starten mit der Folge, dass sich die baurechtliche Situation verändert.

Ratsherr Förste meinte, dass über die Eigentümerlage genug gesagt worden sei. Seine Fraktion sei der Auffassung, dass man den Siegerentwurf auch kaufen müsse, wenn man

einen städtebaulichen Wettbewerb ausschreibe. Es werde wegen der Eigentümerverhältnisse sinnlos Geld ausgegeben. Um die Eigentümer zu Veränderungen oder zum Verkauf zu animieren, konnte er sich aus Gründen der Kosteneinsparung vorstellen, die Architektur-Uni einzuspannen und Studenten zu bitten, Ideen zu entwickeln.

Ratsherr Wruck hielt die Durchführung eines Wettbewerbs aus den genannten Gründen für problematisch. Er ging aber davon aus, dass man, wenn man nur die Bedingungen auf dem Areal verbessere, bei den kleinteiligen Eigentumsverhältnissen ewig warten müsse, bis eine Veränderung eintrete. Er zweifelte die Sinnhaftigkeit für die Stadt diesbezüglich an. Man müsste Überlegungen anstellen, wie man die Eigentümer animieren könne, sich einem Gesamtkonzept anzuschließen und damit nicht ewig zu warten. Er sagte, dass er zustimme aber gewisse Bedenken habe, dass das Ganze zu lange dauere. Reizvoll an dem Vorschlag der CDU-Fraktion sei zweifellos, dass es einen hervorragenden Entwurf geben könnte und die Eigentümer zu Teilinvestoren des Entwurfs werden könnten. Dadurch könnte in ein paar Jahren eine neue Perspektive am Steintor entstehen.

Ratsfrau Jeschke stellte fest, dass man mit den Meinungen nicht weit auseinanderliegen würde. Sie hielt die durch die Verwaltung vorgelegte Änderung des Bebauungsplan für äußerst sinnvoll. Das Thema Nordmannpassage müsse unbedingt diskutiert werden. Der Antrag werde durch ihre Fraktion nicht eingebracht, um Steuergelder zu verschwenden. Vielmehr seien sie der Auffassung, dass unter der Maßgabe der Steintorplatzbebauung die Nordmannpassage in ein Konzept hineingehöre. Es handele sich um einen zentralen Bereich der Stadt, über den es nachzudenken gelte. Durch die Durchführung eines Wettbewerbs bekomme man durch die Entwürfe etwas sehr anschauliches präsentiert. Potentielle Investoren oder gegenwärtige Eigentümer könnten sich dann über die Immobilien mal Gedanken machen. Sie wollte nicht in Abrede stellen, dass man mit dem Antrag eventuell den dritten vor den ersten Schritt stelle. Der erste Schritt möge die Änderung des Bebauungsplan mit einer anderen Geschosshöhe sein. Sie war aber der Auffassung, dass man gleichzeitig veranschaulichen sollte, was in dem Bereich möglich sei. Aus diesem Zusammenhang heraus sei man dazu gekommen, einen Architektenwettbewerb als sinnvoll zu erachten, um anschauliche Modelle für die Zukunft zu entwickeln. Es gäbe für die Innenstadt das Stadtentwicklungskonzept 2020, das nach und nach abgearbeitet werde. Es seien zu einem sehr frühen Zeitpunkt bestimmte Bereiche angegangen worden. Es seien dort andere Eigentumsverhältnisse gewesen, aber Köbelinger Markt oder Marstall seien erfolgreich in einem Konzept besprochen und teilweise auch veranschaulicht worden. Der Bereich um die Nordmannpassage gehöre ebenfalls so gut durchdacht, wie es mit der Steintorplatzbebauung geschehe.

Ratsherr Dette betonte, dass Hannover City 2020+ immer auf städtischen Flächen stattgefunden habe und die auch relativ zügig zur Umsetzung gekommen seien. Einem städtebaulichen Wettbewerb werde man nicht zustimmen. Er hatte aber die Hoffnung, dass in der Nordmannpassage eine Entwicklung losgetreten werde, wenn die Steintorplatzbebauung stehe und sich die Erwartungen sicherlich erfüllen und Menschen den Bereich besuchen. Ein Wettbewerb sollte erst zu diesem Zeitpunkt durchgeführt werden.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss lehnte die Drucksache Nr. 0175/2016 mit 3 Stimmen dafür, 8 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen ab.

2.3. Antrag der Fraktion Die Hannoveraner zur Benennung einer hannoverschen Örtlichkeit nach der chinesischen Stadt Changde als Geste freundschaftlicher Gegenseitigkeit (Drucks. Nr. 0337/2016)

2.3.1. Änderungsantrag der FDP-Fraktion zu Drucks. Nr. 0337/2016 (Antrag der Fraktion Die Hannoveraner zur Benennung einer hannoverschen Örtlichkeit nach der chinesischen Stadt Changde als Geste freundschaftlicher Gegenseitigkeit) (Drucks. Nr. 0566/2016)

2.3.2. Änderungsantrag der Fraktion Die Hannoveraner zu Drucks. Nr. 0337/2016 (Antrag der Fraktion Die Hannoveraner zur Benennung einer hannoverschen Örtlichkeit nach der chinesischen Stadt Changde als Geste freundschaftlicher Gegenseitigkeit) (Drucks. Nr. 0598/2016)

Ratsherr Wruck begründete die beiden Anträge seiner Fraktion.

Ratsherr Engelke begründete den Änderungsantrag seiner Fraktion.

Ratsfrau Jeschke erklärte, dass ihre Fraktion beide Anträge ablehnen werde. Innerhalb der Fraktion sei das Thema lange besprochen worden. Es handele sich um ein diplomatisches Feld, auf dem man sich bewege. Es gehe um Hannover und seine Partnerstädte in anderen Ländern, von denen es viele und auch schon lange gäbe. Diverse dieser Städte hätten abgesehen von den Wegen im Maschpark keine Benamung erfahren. Sie war der Meinung, dass die schon lange vorhandenen Partnerstädte vorrangig zu berücksichtigen seien. Den Vorschlägen an die Stadtbezirksräte werde man deshalb nicht zustimmen. Es sei noch nicht an der Zeit. Sie ging davon aus, dass Changde die umweltfreundlichste Stadt Chinas am Wasser sei, weil dort Informationstechnologie vorherrsche. Es gäbe in China sehr viele wasserführende Städte, in denen extreme Umweltsünden begangen werden. Ihre Fraktion vertrat die Meinung, dass man Partnerstädte, die bereits seit Jahrzehnten vorhanden seien, erstmal in irgendeiner Form mit einer Namensgebung würdigen sollte. Changde müsse solange hinten anstehen.

Ratsherr Nagel betonte, dass sich seine Fraktion nicht anmaßen wolle, den Stadtbezirksräten die eigene Meinung aufzuzwingen. Er hielt es für richtig, dass die Zuständigkeit für die Namensgebung kommunalverfassungsrechtlich bei den Stadtbezirksräten liege. Der freundliche Empfang in Changde reiche seines Erachtens nicht für eine Namensgebung aus. Würde man solche Kriterien ansetzen, kämen viele Städte in Frage.

Ratsherr Förste merkte an, dass es Gründe dafür gäbe, dass Changde die wasserumweltfreundlichste Stadt Chinas sei. Dort habe es sehr viel dreckige Industrie gegeben und die sei dort auch immer noch angesiedelt. Eine hannoversche Firma habe dafür gesorgt, dass es ein nachhaltiges Regenwassermanagement gäbe. Seitdem sei das Wasser sehr viel sauberer. Er schloss sich der Meinung an, dass man den Stadtbezirksräten keine Tipps geben solle, wie die Straßen zu benennen seien. Habe er eine solche Idee, wende er sich an den Fraktionsvorsitzenden des Bezirksrats und bespreche das mit ihm.

Ratsherr Dette schloss sich den Ausführungen seiner Vorredner an.

Ratsherr Wruck zeigte sich erstaunt über die mangelnde Empathie bei bestimmten Fragestellungen. Er wies darauf hin, was passieren werde, wenn die Presse über die Ablehnung einer Straßenbenennung nach der Stadt Changde berichten werde. In Changde werde man darüber nicht begeistert sein. Chinesen seien höfliche Leute und werden die nächste Delegation wieder freundlich empfangen. Sie werden sich jedoch ihren Teil denken.

Ratsherr Küßner gab den Vorsitz an Ratsherrn Dette ab. Er meinte, dass sich Provinzpolitiker schnell einfangen lassen würden. Er hoffte, dass das nicht ohne zu hinterfragen der Fall sei. Er wies darauf hin, dass es zum Beispiel bereits eine jahrzehntelange Partnerschaft zur Stadt Rouen gäbe, die ebenfalls am Wasser liege. Perpignan liege am Mittelmeer und in Poznan gäbe es sehr schöne Seen. Lediglich Malawi würde diesbezüglich aus dem Rahmen fallen. Ein freundlicher Empfang könne kein Argument sein. Er sei in den letzten 25 Jahren als Hannoveraner immer freundlich empfangen worden. Er hielt es für ein schlechtes Zeichen gegenüber den altgedienten Partnerstädten, die Hannover schon seit Jahren die Treue halten und enge Verbindungen zu Hannover haben. Die Städte, die jetzt dazu kommen, sollten zunächst beweisen, dass sie zu Hannover stehen und es mit entwickeln wollen. Er schlug vor, nochmal darüber nachzudenken und die Anträge zurückzuziehen.

Ratsherr Engelke wusste nicht, auf wen der Redebeitrag eben gemünzt gewesen sei. Man könne sich darüber streiten, ob man als Ratspolitiker der Landeshauptstadt Hannover ein Provinzpolitiker genannt werden könne. Sie seien auch keine Feierabendpolitiker. Wer ihn kenne, wisse, dass er sich nicht so schnell beeindrucken lasse. Würde man Straßen nach jeder Stadt, in der er freundlich empfangen worden sei, benennen, müssten noch etliche Straßen gebaut werden. Für die schon länger vorhandenen Partnerstädte hätte das längst schon veranlasst werden können. Das dies nicht gemacht worden sei, sei kein Grund keine Straße nach Changde zu benennen.

Ratsherr Nagel wies Ratsherrn Wruck darauf hin, dass er sich fehlendes Empathievermögen nicht unterstellen lasse. Er werde darauf zurückkommen, wenn es in den Diskussionen wieder offensichtlich gegen Hilfesuchende und Flüchtlinge in dieser Stadt gehe. Seine Fraktion werde den Antrag ablehnen. Auf dem Kronsberg werde es jede Menge neue Straßen geben. Man könne überlegen, ob man in dem Bereich die Partnerstädte berücksichtigen wolle.

Ratsherr Wruck betonte, dass er sich mit keinem Wort unfreundlich gegenüber den Partnerstädten Hannovers geäußert habe. Es gäbe mit dem Maschpark eine Örtlichkeit, in der fast alle Partnerstädte eine Namensehrung erfahren haben. Er habe davon gesprochen eine Örtlichkeit nach der Stadt Changde zu benennen. Es könne sich um eine Straße, einen Weg, einen Platz oder eine Örtlichkeit in einem Park sein. Die Partnerstädte seien insofern schon berücksichtigt. Er verstand aus diesem Grund die Einlassung nicht.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss lehnte die Drucksache Nr. 0598/2016 mit 0 Stimmen dafür, 11 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen ab.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss lehnte die Drucksache Nr. 0566/2016 mit 0 Stimmen dafür, 11 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen ab.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss lehnte die Drucksache Nr. 0337/2016 mit 0 Stimmen dafür, 11 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen ab.

3. Bebauungspläne

3.1. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1823 – Jöhrenshof -
Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit
Aufstellungs- und Einleitungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2597/2015 mit 5 Anlagen)

-abgesetzt-

3.1.1. 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)

-abgesetzt-

3.2. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1791, REWE Heisterbergallee,
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2673/2015 mit 3 Anlagen)

3.2.1. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1791, REWE Heisterbergallee,
Auslegungsbeschluss, Änderungsantrag des Stadtbezirksrates Ahlem-Badenstedt-Davenstedt vom 4.2.2016 (Antrag Nr. 15-0242/2016)
(Drucks. Nr. 2673/2015 E1 mit 1 Anlage)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2673/2015 E1 einstimmig zu.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 2673/2015 einstimmig zu.

3.3. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1629 - Bugstraße -
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0082/2016 mit 3 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0082/2016 einstimmig zu.

3.4. Bebauungsplan Nr. 153, 1. Änderung, Washingtonweg
Verfahren nach § 13a BauGB
Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit,
Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0083/2016 mit 4 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0083/2016 einstimmig zu.

3.5. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1711 - Philipsbornstraße/Ecke Vahrenwalder Straße
Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
Einleitungs- und Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0432/2016 mit 5 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0432/2016 einstimmig zu.

3.6. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1803 - Wohnbebauung Große Pfahlstraße -
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0458/2016 mit 4 Anlagen)

-abgesetzt-

3.7. Bebauungsplan Nr. 1831 - Nordmannpassage
Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0459/2016 mit 2 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0459/2016 einstimmig zu.

3.8. Bebauungsplan Nr. 1553 - Kronsberg-Süd
Aufstellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0552/2016 mit 2 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0552/2016 einstimmig zu.

4. Ausbau der Nebenanlagen Schwarzer Bär zwischen Benno-Ohnesorg-Brücke und Einmündung Blumenauer Straße
(Drucks. Nr. 0089/2016 mit 1 Anlage)

4.1. Änderungsantrag zur Drucksache
Ausbau der Nebenanlagen Schwarzer Bär zwischen Benno-Ohnesorg-Brücke und Einmündung Blumenauer Straße
(Drucks. Nr. 0089/2016 E1 mit 1 Anlage)

Ratsherr Hillbrecht war froh, dass an der Stelle endlich etwas passiere. Wer die Stelle kenne, wisse, dass es dort definitiv zu eng sei. Insbesondere die Führung des Radverkehrs werde den Anforderungen, die die Stadt an sich stelle, nicht gerecht. Ihm stellten sich diesbezüglich einige Fragen. Zum einen fragte er, warum man nicht von Anfang an anders geplant habe. An den äußeren Parametern würde sich nichts ändern. Jetzt werde aber versucht, den Kraftfahrzeugverkehr so zu verändern, dass der Fahrradverkehr zumindest auf einer Seite in einer halbwegs vernünftigen Form an der Engstelle vorbeigelenkt werden könne. Auf der stadteinwärtigen Seite werde weiterhin eine noch längere Engstelle, die direkt an Haus- und Geschäftseingängen vorbeigehe, bestehen bleiben. Der Ergänzungsantrag der Verwaltung nehme Bezug auf einen Änderungsantrag des Stadtbezirksrats und lehne diesen im Wesentlichen ab. Es sei für ihn unverständlich, dass die Mehrheitsfraktionen dem nicht entgegentreten. Der Änderungsantrag des Stadtbezirksrats habe durchaus Hand und Fuß. Durch die zukünftige Führung des

Radverkehrs ergäbe sich eine weitere Gefahrenstelle. Die Ausbildung eines Zwei-Richtungs-Radweges auf dieser Seite der Benno-Ohnesorg-Brücke wäre eine sinnvolle Angelegenheit, insbesondere wenn er bis zum Peter-Fechter-Ufer durchgeleitet würde. Stattdessen bleibe der Fahrradweg mit zwei Metern eng. Es entstehe der Eindruck, dass mit dem Fahrradverkehr wieder so verfahren werde, wie es in Hannover häufig der Fall sei. Dort wo Platz sei, dürfe er sich ausbreiten. Fehle der Platz mal, sei der Radverkehr das Erste, an dem gespart werde. Es werde nicht konsequent vorgegangen und auch nicht vom Fahrradverkehr ausgehend geplant. Nicht zu überlegen, was für den Fahrradverkehr sinnvoll sei, sei für ihn diametral entgegengesetzt zu dem Anspruch, der gerade auf politischer Ebene erhoben werde und beinhalte, dass der Fahrradverkehr nach Kräften gefördert werden solle. Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnausbau sei das in den letzten Jahren sehr häufig passiert. Sein Eindruck sei, dass der Fahrrad- und der Stadtbahnverkehr immer wieder gegeneinander ausgespielt werden und es immer zu Lasten des Fahrradverkehrs gehe. Er fand es schade, dass seitens der Politik nicht dagegen vorgegangen werde. Es würde dem proklamierten Anspruch entsprechen.

Ratsherr Nagel hielt es für weit hergeholt, dass der Fahrradverkehr gegen den ÖPNV ausgespielt werde, um am Ende die Autos zu bevorteilen. Das sei eine einseitige Betrachtungsweise. Gäbe man an der Stelle dem Fahrradverkehr den Vorrang, werde das zu einem Rückstau führen, der auch den ÖPNV beeinträchtige. Ein Chaos wie am Aegi, wo die Leute in die Kreuzung einfahren, dort stehenbleiben und sie dichtmachen, müsse vermieden werden. Bei dem Vorschlag der Verwaltung handele es sich um eine schlüssige Geschichte.

Ratsherr Dette widersprach der Aussage von Ratsherrn Hillbrecht, der auch gegen den Radstreifen an der Podbi wegen der Beeinträchtigung des Autoverkehrs und am Ricklinger Stadtweg wegen der Stadtbahn gewesen sei. Hier werde jetzt genau anders argumentiert. Er war der Meinung, dass man mit der Radverkehrspolitik hier richtig liege.

Ratsherr Engelke meinte, das aus seiner Sicht der Aegi mit der hochkomplizierten Ampelschaltung gut funktionieren würde. Das Problem liege in der Marienstraße. Die Pulksteuerung habe nach seinen Beobachtungen nicht den gewünschten Erfolg. Er wollte wissen, warum eine neue Planung nicht beidseitig vorgenommen werde. Die Verhältnisse direkt am Capitol seien für den Fahrradverkehr gefährlich. Dem Antrag könne er daher zustimmen, obwohl eine Fahrspur wegfalle. In der Drucksache würde allerdings stehen, dass die geplanten baulichen Veränderungen und signaltechnischen Anpassungen auf die übrigen Bereiche am Knotenpunkt Schwarzer Bär keine spürbaren Auswirkungen hätten. Er zweifelte an, dass das tatsächlich so sei. Verringere man die Anzahl der Fahrspuren gezwungenermaßen auf eine Spur, müsse sich die Verwaltung die Ampelschaltung genau angucken. Es seien dort sonst erhebliche Probleme zu erwarten. Seines Erachtens müsse auch die Ampelschaltung angepasst werden.

Herr Bode antwortete, dass auf der stadteinwärtigen Seite die zweite Spur auf dem Gleisbett verlaufe. Der Gleiskörper werde durch den Kraftfahrzeugverkehr mitgenutzt. Auf der anderen Seite werde derzeit zweispurig ohne Mitbenutzung des Gleiskörpers gefahren. Es gäbe hier zwei echte Fahrspuren. Stadtauswärts fahre man über die Benno-Ohnesorg-Brücke auf den Knotenpunkt Schwarzer Bär zu. Die Lichtsignalanlage dort müsse angepasst werden, um die Abwicklung des Verkehrs leistungsfähig zu gestalten. Die Benno-Ohnesorg-Brücke werde aber auch für den Rückstau benötigt. Die Leistungsfähigkeit werde sich im Knotenpunkt verschlechtern. Aufgrund der kurzen Abstände zwischen den einzelnen Einmündungen, Abbiegevorgängen und Teilsignalisierungen benötige man die Verkehrsfläche, um den Verkehr vernünftig abwickeln zu können. Ein weiterer Grund sei die Hauptrichtung des Radverkehrs, die eindeutig auf der Seite des Capitols liege. Für den Ausbau sei das prioritär. Die meisten Fahrradfahrer fahren

von der Minister-Stüwe-Straße über die Brücke in die Adolfstraße. Der Rest sei auch befahren, aber nicht in dem Ausmaß.

Ratsherr Förste sagte, dass die Situation dort für Radfahrer aber auch für Fußgänger bereits seit mehreren Jahrzehnten sehr gefährlich sei und es viele Unfälle gäbe. Es mache sehr viel Sinn und sei auch notwendig, den Radweg zu verbreitern und die Gefahrenlage zu verringern. Autofahrer müssten dann im Gegenzug drei oder fünf Minuten länger warten. Das habe aber nichts mit einer Gefahrenlage zu tun. Das Argument der Verwaltung sei insofern nicht überzeugend. Im Übrigen würden viele Autofahrer die Strecke als Abkürzung benutzen. Sie könnten ebenso gut über den Waterlooplatz fahren. Der Knotenpunkt am Schwarzen Bären könnte entlastet werden. Der Empfehlung des Bezirksrats werde er zustimmen und den Vorschlag der Verwaltung ablehnen.

Ratsherr Mineur verwies auf die Ausgangssituation zum damaligen Bau der Brücke. Auf der stadteinwärts liegenden Seite der Brücke sei Hochbord ein Zweirichtungs-Fahrradstreifen eingerichtet worden. Von den Planern sei die Entwicklung des Fahrradverkehrs seinerzeit anders bewertet worden. Der Radweg sei in einer Breite gebaut worden, die zehn Zentimeter unterhalb des Bereichs liegen, die heutzutage für einen Zweirichtungs-Radweg als Minimalbreite vorgesehen sei. Er konnte bisher nicht beobachten, dass es sich um einen Unfallschwerpunkt handele. Der Fußweg sei relativ breit, so dass es Ausweichmöglichkeiten gäbe. Die geringfügige Abweichung von den Standardmaßen hielt er für hinnehmbar. Das Problem stelle die gemeinsame Führung vor dem Capitol dar. Die Verwaltung schlage nach erneuten Berechnungen vor, dass man die Rechtsabbiegespur in die Blumenauer Straße entfallen lassen könne. Das werde zu einem Rückstau auf die Brücke führen. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts werde etwas reduziert. Sehe man auf die Verkehrsmengenkarte würden sehr viel weniger als 50 % in die Blumenauer Straße abbiegen. Der Rückstau, der entstehe, würde sich immer relativ schnell wieder abbauen. Die Empfehlung der Verwaltung, dem Wunsch des Stadtbezirksrats nicht zu folgen, sei richtig. Er wies darauf hin, dass an der Stelle erst mehrere Jahre gebaut worden sei. Wegen der fehlenden zehn Zentimeter wolle man jetzt anfangen, eine Spur zurückzubauen und den Aufbau der Brücke zu verändern. Er hielt die für eine nicht bestehende Gefahr entstehenden Kosten nicht für angemessen. In der Abwägung könne er dem Antrag des Stadtbezirksrats nicht folgen. Seines Erachtens nach werde der Radverkehr auch nicht behindert.

Ratsherr Hillbrecht stellte klar, dass er sich nicht gegen bestimmte Radstreifen ausgesprochen habe, weil dadurch der Autoverkehr behindert werde. Ihm gehe es bei der Radverkehrsführung darum, dass eine Führung durchgängig sei. Weder auf der Podbi noch auf dem Ricklinger Stadtweg seien die Führungen durchgängig. Auf der Podbi werden die Radstreifen vor den Ampeln verengt. An ein bis zwei Stellen fehlen sie komplett. Auf dem Ricklinger Stadtweg verhalte es sich ebenso. An einigen Ampeln habe man handtuchbreite Fahrradwege, die nicht geeignet seien, den Fahrradfahrer sicher an der Stelle vorbeizuführen. Es fehle ihm eine fahrradzentrierte Sichtweise auf den Fahrradverkehr insgesamt. Folge man den Ausführungen der Verwaltung, erkenne man die Argumentation aus Richtung des Autoverkehrs. Man könne auch andersrum argumentieren. Wolle man den Fahrradverkehr in der Stadt fördern, müsse man überlegen, wie der Straßenraum zu gestalten sei, damit er funktioniere. Das sei zum wiederholten Mal nicht passiert und von Rot-Grün trotz des Hintergrunds der politischen Forderung zur Förderung des Fahrradverkehrs auch nicht eingefordert worden. Der Anteil des Fahrradverkehrs steige weiterhin. Er fragte sich, wie das langfristig funktionieren solle, wenn der Fahrradverkehr auf der einen Seite steige, auf der anderen Seite die entsprechenden Verkehrsanlagen nicht mitwachsen oder zurückgebaut werden. Im vorliegenden Fall passiere das zum wiederholten Mal. Man verpasse dadurch eine Chance.

Ratsherr Wruck fand die Planungen zur neuen Führung des Radwegs auf der Seite des Capitols für richtig. Er frage sich aber, warum es nicht möglich sei, die eine Fahrspur ab Höhe der Benno-Ohnesorg-Brücke auf dem Gleisbett zu führen. Dadurch könne man die zweispurige Straßenführung erhalten. Es müsse lediglich der Bordstein entfernt und das Gleisbett bepflastert werden.

Herr Bode antwortete, dass man einen befahrbaren Bahnköper vorsehen könne. Dadurch würde man allerdings die Förderung des ÖPNV konterkarieren, weil man den Kraftfahrzeugverkehr dann direkt vor dem Knotenpunkt auf dem Bahnkörper hätte.

Ratsherr Nagel meinte, dass seine Partei ganz Hannover im Blick habe und nicht nur eindimensional an den Radverkehr denke. Zu ganz Hannover gehöre neben dem ÖPNV, dem Fußgänger- und Radverkehr auch der motorisierte Individualverkehr. Es gäbe immer Stellen, an denen die Verkehre nicht gleichberechtigt sein können. Es gäbe außerdem Stellen, an denen eine Kosten-Nutzen-Rechnung vorgenommen werden müsse. Zu unterstellen, dass man an dieser Stelle den Radverkehr nicht fördern wolle, sei nicht richtig. Es müssen aber alle Verkehrsarten Berücksichtigung finden. Es könne nicht eine Verkehrsart zu Lasten der anderen protegiert werden.

Ratsherr Dette wies darauf hin, dass der Radweg am Capitol aufgeweitet werde. Er könne nicht erkennen, dass Radverkehrsanlagen zurückgebaut werden.

Ratsherr Hillbrecht antwortete, dass der Rückbau bei dem Bauvorhaben erfolgt sei, das zur jetzigen Verkehrsführung geführt habe.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0089/2016 E1 mit 10 Stimmen dafür, 1 Stimme dagegen und 0 Enthaltungen zu.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0089/2016 mit 10 Stimmen dafür, 1 Stimme dagegen und 0 Enthaltungen zu.

5. Verordnung zur Ausweisung eines Naturschutzgebietes "Mergelgrube bei Hannover (HPC I)" NSG-HA 205;
Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf der Region Hannover
(Drucks. Nr. 0092/2016 N1 mit 2 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0092/2016 N1 mit 8 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.

6. Stadtbahnstrecke C-Nord - Ausbaustrecke Schulenburger Landstraße zwischen Hochbahnsteig Hainhölzer Markt und Sorststraße
(Drucks. Nr. 0294/2016 mit 3 Anlagen)

Ratsherr Hillbrecht sagte, dass aus der Drucksache hervorgehe, dass für die Verbreiterung der Straße Gebäude abgerissen werden sollen. Er wollte wissen, ob die Eigentümer davon wissen und was sie davon halten.

Herr Bode antwortete, dass die Eigentümer davon wissen und die infra mit den Eigentümern in Verhandlungen stehe.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0294/2016 einstimmig zu.

7. Integrierter Stadtentwicklungsprozess "Mein Hannover 2030" (Drucks. Nr. 0508/2016 mit 1 Anlage)

Frau Hochhut sagte, dass sie die Drucksache nicht in die Fraktion ziehen könne und ihr das auch klar gewesen sei. Sie fragte, ob zu der Drucksache noch Änderungsanträge gestellt werden können.

Stadtbaurat Bodemann bejahte die Frage.

Ratsherr Nagel meinte, dass man mit der Drucksache und den darin enthaltenen Vorschlägen, die aus der Bürgerschaft gekommen seien, konform gehe, wenn man auf die Politik seiner Fraktion der vergangenen Jahre gucke. Er wies auf die Wohnbauflächeninitiative hin, die auf die Schaffung von Wohnraum ziele und insbesondere die Menschen im Fokus habe, die sich auf dem freien Wohnungsmarkt nicht so leicht Wohnraum beschaffen können. Bei den mehr als 100 Veranstaltungen sei herausgekommen, dass man den Weg so weiter beschreiten solle. Man nehme das zur Aufgabe. Er hoffte, dass als Auswuchs des Prozesses die hannoversche Wohnungsbauoffensive einen großen Beitrag leisten werde und die Weichen für eine deutliche Intensivierung des Wohnungsbaus stelle. Anhand der Auswertung könne man erkennen, dass noch mehr Flächen für Wohnungsbau und Gewerbe erschlossen werden müssen. Es handele sich um eine diffizile Aufgabe, der man sich gerne stelle. Grün- und Freiflächen müssen einerseits erhalten bleiben. Infrastruktur und Wohnungsbau müssen andererseits ausgebaut werden. Man habe mit „Mein Hannover 2030“ einen guten Leitfaden an der Hand für unsere Stadt, um sie in den nächsten Jahren zu entwickeln.

Frau Hochhut wies darauf hin, dass sie als Vertreterin des Seniorenbeirats im Ausschuss sitze. Der Seniorenbeirat habe in keinster Weise ausreichend Berücksichtigung gefunden. Sie teilte mit, dass der Seniorenbeirat dazu noch Anträge stellen werde. Höre man sich die Diskussionen um die Quartiersentwicklung an, stelle man fest, dass man das alles schon mal gehabt habe. Die Broschüre sei eine Nachahmung dessen, was in den Familienkonferenzen bereits erarbeitet worden sei. Sie hielt die Broschüre für eine Verschwendung von Geld und Personal.

Ratsfrau Jeschke hätte es besser gefunden, wenn die Drucksache eine Informationsdrucksache geworden wäre und man sie lediglich zur Kenntnis hätte nehmen müssen. Ihre Fraktion werde die Drucksache ablehnen. Sich einem Stadtentwicklungsprogramm zu stellen und ein Konzept zu entwerfen, sei eine notwendige Sache. Mit der Grundorganisation sei man von Beginn an nicht einverstanden gewesen und habe das aus verschiedenen Gründen abgelehnt. Das Stadtentwicklungsprogramm wolle man nicht, weil es für die Zukunft viele Entwicklungen vorweggenommen habe bzw. ein zu enges Gerüst darstelle. Es habe in den letzten Sitzungen immer wieder Diskussionen um eine Bürgerbeteiligung gegeben. Ihre Fraktion habe diese immer wieder eingefordert. Die Mehrheitsfraktionen hätten immer wieder darauf hingewiesen, dass über das eine oder andere vor langem bereits gesprochen worden sei. Als Beispiel könne man das Stadtentwicklungskonzept 2020+ nennen. Vor Jahren habe es dazu Diskussionsrunden gegeben, aufgrund derer eine aktuelle Bürgerbeteiligung abgelehnt wurde. Sie befürchtete, dass in den nächsten Jahren Teile aus dem Stadtentwicklungskonzept umgesetzt und künftige Entwicklungen unberücksichtigt bleiben und Bürgerbeteiligungen abgelehnt werden, weil es irgendwann dazu mal Diskussionen gegeben habe. Das starre Konzept könne möglicherweise künftige Entwicklungen nicht aufnehmen. Ein anderes Argument sei, dass man vor zehn bis fünfzehn Jahren noch davon ausgegangen sei, dass Hannover nicht wachse. Entsprechende Anhaltspunkte habe es gegeben. Es sei schwierig, da raus zu kommen. Überall finde eine Urbanisierung statt. Davon sei Hannover nicht ausgenommen.

Die Mehrheitsfraktionen hätten Probleme, aus dem ehemaligen Konzeptgedanken herauszukommen und darauf zu reagieren. Mit dem vorliegenden Konzept laufe man wieder Gefahr, Tatsachen zu schaffen und sich in der Akribie der Abarbeitung einzugrenzen. Mit dem Konzept verabschiede man sich aus einer Stadtentwicklung, die in der Lage sein müsse, auf Entwicklungen einzugehen. Es gäbe vielerlei Gründe das Konzept abzulehnen. Mit den Veranstaltungen rund um das Stadtentwicklungsprogramm sei man nicht sehr an die Öffentlichkeit gegangen, sondern sei innerhalb der Verwaltung geblieben oder habe interessante Einladungslisten versandt. Dabei herausgekommen sei ein Sammelsurium an Versatzstücken. Man könne es Stadtentwicklungskonzept nennen. Es schaffe jedoch ein Konzept, dass daran hindere, kreativ zu arbeiten oder auf Entwicklungen einzugehen. Man könne der Drucksache daher nicht zustimmen.

Stadtbaurat Bodemann machte darauf aufmerksam, dass es in Hannover einen großen Beteiligungsprozess zu dem Thema „Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030“ in 2015 gegeben habe, der auch überregional wahrgenommen wurde. Es seien 200 Veranstaltungen in einem Zeitraum von einem dreiviertel Jahr durchgeführt worden. Ca. 17.000 Menschen haben daran teilgenommen. Es habe ein Online-Dialog mit einer Beteiligung von ca. 10.000 Menschen stattgefunden. Im November 2015 sei das Konzept öffentlich ausgelegt worden. Es sei vier Wochen lang die Gelegenheit dagewesen, Anregungen zu geben. An Bürgerbeteiligung habe es bei dem Projekt nicht gemangelt. Er wies darauf hin, dass Hannover seit ca. neun Jahren wachse. Eingebettet in diese Erkenntnis sei das Stadtentwicklungsprojekt entstanden. Die Verwaltung und die Bürger, die mitgearbeitet haben, haben in Kenntnis dieser Sachlage das Konzept geschrieben. In der heutigen Diskussion sei gesagt worden, dass das Konzept zu starr sein. Im zweiten Beschlusspunkt sei vorgestellt worden, dass alle drei bis vier Jahre ein Stadtentwicklungsbericht geschrieben werden solle. Dabei handele es sich um nichts anderes als die Fortschreibung des Konzepts. Die Projekte und Inhalte des Stadtentwicklungsprojektes sollen in Jahresarbeitsprogramme der Verwaltung übernommen werden. Die Jahresarbeitsprogramme sollen zu Beginn jeden Jahres dem Ratsgremium vorgelegt werden. Es sei ein weiterer Schritt der Transparenz. Dass es sich bei dem Konzept um Versatzstücke handeln solle, sei für ihn aus den genannten Gründen nicht erkennbar. Im Vergleich deutscher Großstadtentwicklungskonzepte habe es dort kein Mehr an Bürgerbeteiligung gegeben. Hannover stelle mit der Bürgerbeteiligung fast alle Stadtentwicklungskonzepte, die geschrieben worden seien, in den Schatten.

Frau Hochhut war der Meinung, dass sich bei den 200 Veranstaltungen von den 17.000 Menschen einige zu mehreren Veranstaltungen gegangen seien und die tatsächliche Teilnehmerzahl deshalb geringer anzusetzen sei. Ein Blick auf die Teilnehmerlisten würde das bestätigen. Viele Namen würden sich wiederholen. Es handele sich um ein immer gleiches Potential. Sie lehnte das Verfahren ab. Die Familienkonferenzen seien eine exzellente Geschichte gewesen. In den Konferenzen seien Dinge erarbeitet worden, die man hätte umsetzen können, wenn man das weiter verfolgt hätte. Man hätte sich die vielen Veranstaltungen und die hohen Kosten sparen können.

Stadtbaurat Bodemann betonte, dass es eine Selbstverständlichkeit sei, dass die Ergebnisse aus allen Veranstaltungen akribisch zusammengetragen werden. Führe man mehrere Veranstaltungen durch und stelle fest, dass Personen an mehreren dieser Veranstaltungen teilnehmen, werde man es ihnen nicht verbieten. Es sei das Wesen von Öffentlichkeitsarbeit, das Menschen sich für Themen interessieren und zu allen oder mehreren Veranstaltungen kommen. Andererseits könne man auch niemanden zwingen, an den Veranstaltungen teilzunehmen. Nicht jedes Thema des öffentlichen Lebens sei für jeden gleichermaßen interessant.

Ratsherr Engelke meinte, dass es durchaus einige Berufsteilnehmer gegeben habe. Er

hatte den Eindruck, dass jeder OB seine Duftmarke hinterlassen wolle. Herr Schmalstieg habe sein Konzept Hannover 2010 kurz bevor er aus dem Amt gegangen sei vorgestellt. Mit Hannover 2020 sollte auch eine Vision geschaffen werden. Herr Weil hat das LIP konzipiert und Herr Schostok habe sein Hannover 2030. Den gesamten Prozess habe er interessant und vom Ansatz her gar nicht so verkehrt gefunden. Es sei allerdings sehr viel Geld verschleudert worden. Man hätte das aus seiner Sicht für den halben Preis machen können und wäre wohl zum gleichen Ergebnis gekommen. Hätte man das ganze über ein Bürger-Panel gemacht, hätte man vermutlich ebenfalls das gleiche Ergebnis erzielt. Entgegen der Aussage der SPD habe man bei diesem Projekt nicht ganz Hannover im Blick gehabt. Alle wichtigen Themen, die die Menschen interessiert hätten, habe man von vorneherein ausgeklammert. Als Beispiele nannte er die D-Linie, den Steintorplatz und Hohes Ufer. Man wollte ganz nebulös nur das im Blick haben, was vielleicht mal angedacht werden könnte. Darüber sei diskutiert worden. Er hielt das Konzept nicht wie andere für ein starres Konzept. Sehe man sich die Broschüre an, stelle man fest, dass alles schwammig und nebulös dargestellt worden sei. Dem ersten Punkt der Drucksache könne er zustimmen. Es gehe in diesem Punkt lediglich darum, dass Konzept zur Kenntnis zu nehmen. Dem zweiten Punkt, nämlich der Umsetzung durch die Verwaltung zuzustimmen, könne er sich nicht anschließen. Er könne sich nicht anmaßen, zum Ende einer Ratsperiode den kommenden Generationen für die nächsten fünf Jahre vorzugeben, dass laut Punkt 8 der Vorbemerkungen in Zeiten wie diesen eine Neuverschuldung zur Finanzierung wachstumsbedingter Investitionen kein haushaltspolitisches Tabu sein dürfe. Man könne nicht beschließen, dass der künftige Rat Schulden ohne Ende machen dürfe. Er konnte das nicht gutheißen. Die Milliarden von Schulden müsse man stattdessen endlich mal in den Griff bekommen. Die Stadt müsse sparen und einen vernünftigen Haushalt aufstellen. Er hielt das für unverantwortlich. Er wies darauf hin, dass er nicht beschließen müsse etwas zur Kenntnis zu nehmen und er beschließe auf keinen Fall die Vorgabe an den nachfolgenden Rat, Schulden zu machen.

Ratsherr Förste hielt das Konzept für eine folgenlose Absichtserklärung ohne konkreten Gehalt. Die konkreten Beschlüsse werden vom Rat an konkreten Objekten vorgenommen. Er war auch der Auffassung, dass Geld verbrannt wurde. An den Veranstaltungen hätten nur Leute aus der Verwaltung, Leute, die politisch sowieso schon aktiv seien und Leute, die immer solche Veranstaltungen besuchen, teilgenommen. Man erreiche mit solchen Veranstaltungen in der Regel gutsituierte Personen, die lokalpolitisch bereits aktiv seien. Die anderen Leute, die sonst auch nicht kommen, habe man wieder nicht erreicht. Für ihn waren die Veranstaltungen die Simulation von Bürgerbeteiligung. Gehe es um konkrete Vorhaben, wie zum Beispiel die Bebauung des Steintors, werde eine Bürgerbeteiligung abgelehnt. Er nehme die Drucksache zur Kenntnis. Sein Fazit sei, dass am Ende die Verwaltung mache, was sie wolle.

Ratsherr Nagel hatte den Eindruck, dass sich nicht im Mindesten mit den Inhalten der Ergebnisse, die hier vorliegen, auseinandergesetzt werde. Das Forum werde allenfalls für Kritik genutzt. Für die einen sei das Konzept zu starr und für die anderen sei es zu schwammig. Man müsse sich mal einig werden. Voraussetzung dafür sei aber, dass man sich mit den Ergebnissen beschäftige. Dazu sei noch nichts gesagt worden. Mit einem Bürger-Panel könne es nur Ja/Nein-Antworten geben. Er bezweifelte, dass das nicht zu starr sei. Frage man nach komplexen Sachen, werde so getan, als handele es sich um eine schlechte Form der Bürgerbeteiligung. Man verabschiede sich nicht aus einer Entwicklung. Man habe Ziele, die aus der Bürgerbeteiligung erwachsen seien und Vorschläge zu Strategien. Laut Drucksache werde es Überprüfungsmechanismen geben. Es werden Zwischenbilanzen gezogen, bewertet und es werde gegebenenfalls bei anderen Entwicklungen Nachjustierungen geben. Die Mehrheitsfraktionen werden für die Stadt etwas tun, auch wenn andere sich sperren. Er ging davon aus, dass das auch honoriert werde.

Ratsherr Dette verstand die Aufregung nicht. Er fand den Prozess, so wie er gelaufen sei gut. Es liegen Tendenzen vor, die seine Fraktion unterstützen können. Er betonte, dass es sich nicht um das Wahlprogramm seiner Partei handele. Durch das Stadtentwicklungskonzept werde man nicht die eigene Programmatik umschreiben. Seine Partei wolle weiterhin ökologisch-soziale Politik in der Stadt betreiben. Dafür werde man für Wählerstimmen streiten. Es sei gut, dass in einem Konzept die grundsätzlichen Ziele der Stadt festgeschrieben seien. Die Bevölkerung insgesamt stehe dahinter, dass die Stadt wachse. Es gäbe Regionen in dieser Republik, die gegen Zuwanderung seien. Die Wahlergebnisse würden das zeigen. In Hannover sei es jetzt festgehalten, dass die Bevölkerung das Wachstum mittrage. Eine Geldverschwendung konnte er ebenfalls nicht erkennen. Niemand müsse seine politische Programmatik abgeben, indem er dem Konzept zustimme und die Meinung der Bevölkerung zur Kenntnis nehme. Als Defizit erkannte er auch an, das sich hauptsächlich das Bildungsbürgertum beteiligt habe. Es müssten sich zukünftig Mechanismen entwickeln, wie man Bürger motiviere, die sich sonst nicht in solche Prozesse begeben.

Ratsherr Emmelmann sagte, dass das jetzige Projekt ihn an ein Projekt des OB Weil erinnere. Es habe sich um das Dachmarken-Projekt gehandelt, dessen Kosten sich im sechsstelligen Euro-Bereich bewegt haben. Das Ergebnis, dass ihm bis heute präsent sei, sei das neue Logo und das neue Briefpapier. Die Cluster, die ein Schwerpunktthema für Hannover sein sollten, seien bis heute nicht erkennbar. Gesundheitswirtschaft als ein wesentliches Element und wirtschaftliches Handlungsfeld sei bis heute nicht umgesetzt. Die gleiche Problematik sehe er bei Hannover 2030. Das Konzept habe die Funktion das Wahlversprechen von Herrn Schostok, dass Bürgerbeteiligung eine wichtige Rolle spielen werde, zu rechtfertigen. Zu einzelnen Punkten sei eine Befragung erfolgt. Die entscheidenden seien aber nicht zur Sprache gekommen. Der D-Tunnel habe seit Jahren nicht mehr eine solche Medien- und Bürgerpräsenz gehabt. Dieses Thema wäre prädestiniert dafür gewesen, einen echten Dialog zu starten. Die Veranstaltungen hätten bereits deshalb ein fragwürdiges Ergebnis, weil sie keine Repräsentanz haben. Der Anteil der Bevölkerung, der sich beteiligt habe, sei viel zu gering. Dennoch sei zu erwarten, dass zukünftig häufig auf die Ergebnisse aus Hannover 2030 hingewiesen werde. Auch wenn es vielleicht nur 300 Leute waren, die sich für etwas ausgesprochen haben, werde das als Bürgerwille dargestellt werden. Um dem nicht Vorschub zu leisten, müsse die Drucksache abgelehnt werden.

Ratsherr Wruck wies darauf hin, dass man Geld in die Hand nehmen müsse, wenn man Bürgerbeteiligung wolle. Das müsse man zugestehen. Eine Million für die Planung eines ganzen Jahrzehnts sei nicht übertrieben. Die Bürgerbeteiligung sei allerdings grundsätzlich problematisch. Die Beteiligung aller Schichten an einem solchen Projekt sei nicht möglich. Man müsse zur Kenntnis nehmen, dass immer dieselben Leute sich beteiligen werden. Der Begriff Bürgerbeteiligung sei fast immer zu hoch gestochen. Der Kreis der interessierten Bürger sei nur ein kleiner Kreis. Hinzu komme, dass sich viele Bürger und dazu gehöre er auch, nicht beteiligen würden, weil am Ende sowieso das gemacht werde, was Rot-Grün wolle. Man könne nicht mehr erwarten, als bei diesem Projekt geschehen sei. Das Ergebnis sei eine folgenlose Absichtserklärung. Im Sinne der Flexibilität der Handhabung der Zukunft sei das auch gut so. Hätte man ein starres Konzept, würde manches bei veränderten Voraussetzungen und Bedingungen in die falsche Richtung laufen. Viele von den Absichtserklärungen seien durchaus begrüßenswert. Dem könne man sich anschließen. Er halte es für legitim, dass ein OB eine Stadt in einer Amtszeit prägen wolle. An dem gesamten Prozess gäbe es allerdings einige Dinge zu bemängeln. Aus diesem Grund werde man das Konzept im Rat ablehnen.

Stadtbaurat Bodemann erläuterte, dass die Verwaltung den Prozess eher redaktionell

begleitet habe. Allein in Bezug auf das Handlungsfeld des Baudezernats sei klar geworden, dass zusammen mit der Wohnungswirtschaft intensiv Wohnungsbau betrieben werden müsse. Die Wohnungswirtschaft sei mit dem Wunsch auf die Stadt zugegangen, diese Kooperation zu verstärken und auf ein hohes Maß an Verbindlichkeit zu bringen. Nichts spreche dagegen, wenn man sich mit der Frage der Zukunft des stationären Handels sowohl in der Innenstadt als auch in den Stadtteilzentren auseinandersetze. Von der Händlerschafft sei man explizit gebeten worden, das Thema in großen Foren zu diskutieren. Daraus abgeleitet habe man sich vorgenommen, sich sowohl für die Stadtteilzentren als auch für die Innenstadt mit dem Thema noch mal intensiv zu beschäftigen. Es sei offensichtlich nicht ganz klar, dass der stationäre Handel im Hinblick auf den Internethandel tot sei. Es gäbe Beispiele und Ideen, wie man eine Koinzidenz beider hinbekommen könne. Die Diskussion über die Zukunft des City-Rings bei einer der großen Veranstaltungen sei sehr interessant gewesen. Es habe sich nicht um einen Verwaltungsvorschlag gehandelt, sondern die Diskussion sei aus der Mitte der Beteiligten geführt worden. Die Koinzidenz verschiedener Verkehrsarten, Verkehrsmanagement und –organisation sei ein Thema der Zukunft. Die heutige Diskussion um das Capitol habe das gezeigt. Sich dieses Themas anzunehmen, könne kein Fehler sein und sei in dem Konzept so niedergelegt. Baukultur müsse eine Zukunft haben, um in der Standortkonkurrenz bestehen zu können. Er war der Auffassung, dass man mehr in die inhaltliche Diskussion einsteigen müsse, um der Verwaltung zu bedeuten, was sich die Politik für die Zukunft vorstelle. Die Kernfrage sei, was für Hannover gewollt sei und was Hannover im Jahr 2025 der Welt sagen wolle.

Frau Hochhut erinnerte daran, dass Rot-Grün in der letzten Bauausschusssitzung einen Antrag abgelehnt habe, in dem es um die Bürgerbeteiligung gegangen sei. Sie meinte, dass man mit der Ablehnung einer Bürgerbeteiligung dem OB in den Rücken falle. Sehe sie sich die einzelnen Positionen des Konzepts an, schaffe man keine Fakten. Es wäre besser, wenn konkret gesagt würde, was man vorhabe. Die zehn Punkte, die am Anfang aufgeführt worden seien, seien gut und schön und die Finanzierung sei offenbar gesichert. Alles was danach käme, sei aber nicht konkret zu fassen. Dadurch eröffne sich später die Option alles Mögliche umzusetzen und die Umsetzung damit zu begründen, dass dem ja mal zugestimmt wurde.

Ratsherr Engelke meinte, dass man keine 1,2 oder 1,8 Millionen Euro hätte ausgeben müssen, um zu verstehen, dass man in dieser Stadt Wohnungsbau brauche oder stationären Handel unterstützen müsse. Grundsätzlich befürworte er Bürgerbeteiligung. Aus seiner Sicht sei diese nur zu teuer gewesen. Ratsherr Dette habe gesagt, dass die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung nicht das Wahlprogramm werde, sondern man die eigene Politik weiterbetreibe. Mit anderen Worten heiße das, dass die Wünsche der Bürger uninteressant seien und man die eigenen Ziele weiterverfolge. Er werde diese Aussage bis zur Kommunalwahl nicht vergessen.

Ratsherr Emmelmann erwartete von der Verwaltung, dass sie aus der täglichen Arbeit heraus Themenfelder erkenne und bearbeite und nicht auf das Konzept angewiesen sei. Spreche man zum Beispiel den Internethandel im Wettbewerb zum stationären Handel an, klage die City-Gemeinschaft bereits seit Jahren und habe eigene Veranstaltungsreihen organisiert. Dafür hätte es „Mein Hannover 2030“ nicht bedurft und die Durchführung wäre nicht notwendig gewesen.

Ratsherr Dette war der Auffassung, dass es aber notwendig gewesen sei, mit den Konsumenten darüber zu diskutieren und zu erfahren, warum sie die Innenstadt Hannovers trotz Internethandels attraktiv finden und aufsuchen. Das sei der Grund dafür, dass er gesagt habe, dass man weiterhin für die grüne Programmatik Wählerstimmen werben wolle. Eine Facebook-Demokratie, in der es darum ginge Ja oder Nein zu sagen, sei für ihn kein demokratischer Dialog. Der Auftritt für den D-Tunnel sei medial sehr groß geschrieben

worden. Er sei erstaunt darüber gewesen, wie wenig Leute an der Demo dann nur teilgenommen hätten. Deren Meinung respektiere er. Unter Demokratie und Mitnahme habe er aber ein anderes Verständnis. Er betonte, dass es glücklicherweise in Deutschland eine repräsentative Demokratie gäbe. Es sei aber nicht verboten, wenn man zu bestimmten Themen, die in die Zukunft gerichtet seien, mit den Bürgern in den Dialog gehe.

Ratsherr Wruck sagte, dass die Bauverwaltung insgesamt eine gute Arbeit leiste. Einer Kritik müsse man sich trotzdem stellen. Die Kritik richte sich auch kaum gegen das Baudezernat, sondern vielmehr auch gegen andere Dezernate. Es sei einiges anzumerken, was man nicht unterstützen könne. Die Durchführung von Bürgerbefragungen sei nach seiner Meinung grundsätzlich richtig. Es sei aber nicht akzeptabel, wenn eine Bürgerbefragung durchgeführt werde und man anschließend mache, was man von Anfang an vorhatte. Diese Kritik richte sich in erster Linie an die Mehrheitsfraktionen.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 0508/2016 mit 5 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.

8. Bericht der Verwaltung

- Kopfsteinpflasterprogramm

Herr Kaminski berichtete, dass das Kopfsteinpflasterprogramm ein Baustein des Radverkehrskonzeptes sei. Die Befahrbarkeit von Kopfsteinpflasterstraßen, in denen viel Radverkehr stattfinde, solle verbessert werden. Auf dieser Basis sei eine Informationsdrucksache entwickelt und im Jahr 2012 vorgelegt worden. Es seien insgesamt 200 Stecken mit Kopfsteinpflaster geprüft worden. Es sei darauf geachtet worden, wo viel Radverkehr zu verzeichnen sei, welche Straßen Bestandteil des Radverkehrsnetzes und welche Straßen grunderneuerungsbedürftig auf ganzer Breite oder nur im Fahrbahnbereich seien. Als Ergebnis habe man eine Liste mit 31 Straßen erstellt, die im Rahmen des Programms baulich verändert werden müssen, um die Befahrbarkeit für den Radverkehr wesentlich zu verbessern. Ende April 2014 sei die Schubertstraße, die auf ganzer Breite erneuerungsbedürftig war, als Chance genutzt worden, um verschiedene Materialien zu testen. Es sei eine Musterstrecke entstanden, die drei verschiedene Beläge ausgewiesen habe. Es sei die Qualität der Befahrbarkeit und die Entwicklung über einen Zeitraum von eineinhalb Jahren getestet worden. Aus den Ergebnissen könne man ganz gut das weitere Vorgehen im Rahmen des Kopfsteinpflasterprogramms ableiten. Die Ergebnisse stellte er anhand einer Präsentation dar. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)*
Eine Fläche sei aus den brauchbaren Restbeständen des alten Kopfsteinpflasters angelegt und die Fugen vergossen worden. In der Mitte habe man neues Natursteinmaterial verwandt. Die Steine seien gesägt und behandelt worden. Die Fugen seien teils vergossen worden und teils unbehandelt geblieben. Die dritte Vergleichsfläche habe aus Asphalt bestanden. Es seien viele Befahrungen der Flächen durchgeführt worden. Zusammen mit den Experten aus der Straßenerhaltung habe man viele Langzeitbeobachtungen vorgenommen. Vor Ort seien Befragungen erfolgt. Man habe viele Einschätzungen hinsichtlich der Befahrbarkeit, der Optik und anderer Kriterien erhalten.

Er erläuterte, dass das Altmaterial mit dem Fugenverguss sich über den Winter nicht gut entwickelt habe. Es hätten sich Risse gebildet und der Belag sei dauerhaft nicht gut befahrbar gewesen. Der Granit-Naturstein mit dem Verguss habe sich als gut befahrbar erwiesen. Der Verguss habe sich aber als nicht besonders haltbar erwiesen. Aus seiner Sicht sei das bei dem hohen Einbauaufwand nicht die richtige Lösung. Eine bessere Lösung sei bei der Verwendung von Naturstein, ohne Verguss zu arbeiten und die Fugen regelmäßig einzuschwemmen. Die Asphaltstrecke sei ohne Frage auch dauerhaft gut

befahrbar. Er wies darauf hin, dass einige der zu sanierenden Straßen in einem Denkmalschutzzusammenhang mit besonderen gestalterischen Ansprüchen stehen würden. In diesen Straßen schließe sich die Verwendung von Asphalt aus. Er wollte anhand von zwei Beispielen darstellen, wie man mit den Ergebnissen zukünftig umgehen wolle. Die Kortumstraße in der Südstadt sei eine Straße aus der erwähnten Liste. Es gäbe einen großen Handlungsbedarf. Der Bereich zwischen den parkenden Autos betrage 2,30 Meter. In dem Bereich wolle man das Altpflaster entfernen, das Altpflaster zweireihig in Beton setzen und eine Asphaltfahrbahn in die Mitte einbauen. Eine entsprechende Drucksache sei ins Verfahren gegeben worden. Bei der zweiten Straße handele es sich um die Yorckstraße, in der der Denkmalschutz zum Tragen komme und Asphalt daher ausscheide. In dem Band zwischen den parkenden Fahrzeugen werde man wieder ein Natursteinpflaster einbauen. Das Material müsse optisch dem gleichkommen, dass dort bereits liege. Es handele sich um ein gesägtes und nachbehandeltes Material, das eine gewisse Rauigkeit habe. Für dieses Jahr plane man noch die Sanierung der Brahmsstraße. Dort sei eine Asphaltlösung vorgesehen. Für einige Straßen, wie zum Beispiel die Schubertstraße, sei nicht nur eine Streifenlösung vorgesehen, sondern eine komplette Grunderneuerung. Es gäbe auch Kopfsteinpflasterstraßen, die im Rahmen der Grunderneuerung im Bestand in diesem Jahr zur Umsetzung kommen. In der Bürgermeister-Fink-Straße und der Akazienstraße sei bereits in den vergangenen zwei Jahren das Kopfsteinpflaster durch Asphalt ersetzt worden.

Ratsherr Engelke bedankte sich für den Vortrag. Er sei, als das Projekt gestartet sei, gespannt darauf gewesen, wie es ablaufen werde. Er konnte verstehen, dass die Asphalt-Lösung die wirtschaftlichste und am einfachsten umsetzbare Lösung sei. Der Kopfsteinpflaster-Charakter, den viele Anwohner aufgrund der Prägung der Straße behalten wollen, würde dann aber verloren gehen. Lege man in die Mitte einen Streifen Asphalt, könnte man auf die Idee kommen, dass entweder das Geld ausgegangen sei oder man eine Fahrradstraße daraus machen wolle. Die nicht ganz so preiswerte Lösung mit den gesägten Steinen, hielt er für am sinnvollsten. Asphaltiere man den Mittelteil, sei ein Aufbau mit Beton erforderlich, um das Mittelteil zu befestigen. Die Seitenteile würden so belassen bleiben. Er fragte, ob es nicht wirtschaftlicher wäre, wenn man gleich die ganze Straße machen würde.

Herr Bode antwortete, dass man auch die ganze Straße asphaltieren könnte. Man erhalte den Charakter der Straße ein Stück weit aufrecht, indem man das Kopfsteinpflaster an den Seiten erhalte. Den Beton benötige man nicht nur, um das neue Material in der Mitte zu halten, sondern auch, um das Pflaster an der Seite festzuhalten. Es werde sehr darauf geachtet, dass das Thema Denkmalschutz Berücksichtigung findet. Bei schön gestalteten Straßen mit Gründerzeitgebäuden ohne Denkmalschutz versuche man aber auch eine gute Lösung zu finden. In der Kortumstraße habe man eine 50er Jahre-Bebauung. Dort habe gegen eine Asphaltierung nichts gesprochen. In der Yorckstraße gäbe es ausschließlich eine Gründerzeitbebauung. Dort sei der andere Weg der richtige. Es müsse jedes Mal eine Einzelfallentscheidung getroffen werden, die deshalb auch jedes Mal zur Beschlussfassung vorgelegt werde.

Ratsherr Hillbrecht bedankte sich ebenfalls für den Vortrag. Den ausgesprochen schlechten Zustand der Schubertstraße kenne er sehr gut. Die Teststrecke mit den drei unterschiedlichen Belägen habe er selbst mehrfach ausprobiert. Nach seinem Dafürhalten sei der Asphaltbelag der einzig sinnvolle. Alle anderen Beläge seien für sich bewegenden Verkehr nicht zielführend, insbesondere nicht für den Fahrradverkehr, für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Eltern mit Kinderwagen. Laut Auswertung der Verwaltung sei ein Asphaltbelag am schönsten und am langlebigsten. Bei einigen Straßen spreche sich die Verwaltung mit dem Argument des Denkmalschutzes gegen einen Asphaltbelag aus. Dagegen wollte er massiv Stellung beziehen. Straßen seien für die Benutzung von Menschen da. Hier mit dem Denkmalschutzgedanken oder

Ensemblegedanken eine nicht optimale, nicht nachhaltige und eine die Verkehrsteilnehmer gefährdende Lösung zu begründen, sei nicht richtig und nicht zielgerichtet. Von dem Kopfsteinpflaster auf den Straßen gehe eine reale Gefahr aus. Kopfsteinpflaster sei glatt und es biete keinen Schutz davor wegzurutschen. Das sei insbesondere dann der Fall, wenn es geregnet oder gefroren habe. Vor diesen Gefahren müssen die Nutzer von Straßen geschützt werden. Andere Pflasterungen zu benutzen und diese noch nicht mal vergießen zu wollen, sei keine nachhaltige Änderung der Probleme, die in diesen Verkehrsräumen existieren. Außerdem wechsle das Pflaster im Straßenraum mehrfach und auf den Seitenrändern solle sogar das alte Material verbleiben. Er bezweifelte, dass der komplexe Aufbau, der dargestellt worden sei, nachhaltig sei und sich nicht in zehn Jahren Buckel auf der Straße befinden und das Befahren noch gefährlicher machen. Nach seiner Meinung gehören Straßen in Gänze asphaltiert.

Ratsherr Wruck fand den Vortrag interessant. Er sei anderer Ansicht als sein Vorredner. Er habe in Mecklenburg dreigeteilte Straßenflächen kennengelernt. Auf der asphaltierten Mitte der Straße habe man sehr gut Rad fahren können. Rechts und links habe es Flächen mit Naturstein gegeben. Es sei praktikabel und schön gewesen. Er fand die Lösung für Hannover gut. Die Bereiche, die mit dem alten Pflaster belassen bleiben sollen, seien Bereiche, in denen in erster Linie Autos parken. Werde der mittlere Teil mit Asphalt ausgefüllt, genüge das allen Bedürfnissen und könne auch gut aussehen. Nach seiner Auffassung sei es nicht gleichgültig, in einer historischen Straße zumindest einen Teil des ursprünglichen Ambientes zu erhalten. Er sagte, dass in einigen Straßen Natursteine gelegt werden sollen. Dem Vortrag habe er entnommen, dass die Vergießung der Fugen nicht richtig gelinge. Er wollte wissen, wie die Fugen vergossen werden sollen. Er kenne Straßen, in denen Natursteine verlegt und die Fugen mit Asphalt gefüllt seien. Die Champs Elysees seien ein Beispiel dafür. Man könne sehr gut darauf fahren.

Herr Bode antwortete, dass ein gesägtes Natursteinpflaster mit einer glatten Oberfläche verwendet werden soll. Am Trammplatz sei das in einigen Bereichen verwandt worden. Die Überwege über die Umfahrt seien auch glatt. Gehe man dort drüber, könne man das erkennen. Man werde keine festen Fugen verwenden. Wolle man feste Fugen einbauen, müsse man die Fugen breiter machen. Darauf fahre es sich schlecht. Es sei besser, wenn man ungebundenes Material nehme und so die Pflastersteine enger setzen könne. Das habe den Nachteil, dass die Fugen regelmäßig nachgesandet und gepflegt werden müssen. Er berichtete, dass man damit aber das beste Ergebnis erziele.

Ratsherr Dette konnte dem gemachten Vorschlag vollumfänglich folgen. Er wies darauf hin, dass er in der Nähe der Yorckstraße aufgewachsen sei. Er habe dort nie eine Gefährdung seiner Gesundheit gesehen. Er konnte sich auch nicht an Stürze, die durch das Pflaster hervorgerufen wurden, erinnern. Wenn dort jetzt geschnittenes Material verwendet werde, sei das ein guter Kompromiss zwischen Denkmalschutz und den heutigen Anforderungen des Radverkehrs. In der Lübecker Altstadt funktioniere das geschnittene Pflaster sehr gut und sehe auch gut aus.

Ratsherr Emmelmann ergänzte in Bezug auf die Verwendung verschiedener Pflasterungen, dass unterschiedliche Materialien zu einem unterschiedlichen Setzungsverhalten führen und den Wartungsbedarf deutlich erhöhen werden. Man werde sich diesbezüglich separat informieren müssen. Argumentiere man damit, dass nur Asphalt das einzig Wahre sei, müsse man bei jeder Jugendstilvilla, die man saniere, die Fassade mit Dämmplatten verhängen, weil nur das optimal sei. Er meinte, dass das nicht das zukunftsprägende Bild einer Stadt sein könne. Es müssen im Einzelfall andere Entscheidungen getroffen werden können.

- **Flüchtlingslage in Hannover**

Herr Schalow berichtete, dass es in den letzten beiden Wochen unter großen Anstrengungen und mit vielen Umzügen gelungen sei, den Auszug aus der Messehalle 27 und die fristgemäße Rückgabe an die Deutsche Messe AG zu bewerkstelligen. Die Flüchtlinge aus der Messehalle und dem Deutschen Pavillon seien im Wesentlichen in die Modulanlagen Steigertahlstraße, Vahrenheider Markt und Alt Vinnhorst umgezogen. Für die restlichen Flüchtlinge seien andere Kapazitäten gefunden worden. Das Ganze sei notwendig geworden, weil sich der Bezug des Maritim noch verzögere. Die Gründe für die Verzögerungen seien nicht von der Stadt zu vertreten. Es gäbe einen Schaden in der Abwasserleitung, der behoben werden müsse. Sobald die Leitung wieder dicht sei, könne die notwendige Spülung der Leitungen vorgenommen und die Trinkwasserbeprobung durchgeführt werden. Wenn die Bescheinigung vorliege, dass eine entsprechende Wasserqualität gegeben sei, könne man mit der Belegung beginnen. Voraussichtlich sei das nach Ostern der Fall. In absehbarer Zeit werden die Holzmodulanlage in der Dorotheenstraße und ein Wohnungsbauprojekt in der Kopernikusstraße für eine Belegung bereitstehen. Für die Dorotheenstraße sei eine Besichtigung vorgesehen.

Frau Hochhut meinte, dass in der Karlsruher Straße ebenfalls Module aufgestellt werden. Sie fragte, wann die Anlage bezogen werden könne und wer die Betreuung übernehme.

Herr Schalow antwortete, dass die Frage der Betreuung noch nicht beantwortet werden könne. Der Betrieb einer Unterkunft werde über einen Betreibervertrag geregelt. Die Entscheidung darüber obliege dem Rat. Die Verwaltung habe diesbezüglich eine Drucksache in Vorbereitung. Der Betreiber könne erst benannt werden, wenn der Rat eine Entscheidung getroffen habe. Die Modulanlage Karlsruher Straße solle bis zum Sommer bezugsfertig sein. Die Module würden bereits stehen. Sie müssen aber noch eingerichtet werden.

Ratsherr Engelke sagte, dass die Möglichkeit der Besichtigung der Anlagen durch die Anwohner, bevor sie in Betrieb genommen werden, ein Erfolgsmodell sei. Nach seinem Erleben hätten viele Anwohner davon Gebrauch gemacht. Er fragte, ob das für das Maritim auch geplant sei. In den Diskussionen höre und lese man immer wieder, dass die Flüchtlinge in ein Luxushotel einziehen würden. Er war der Meinung, dass der einzige Luxus die Tapeten an der Wand und der abgelatsche Teppichboden seien. Eine Besichtigung könnte unter Umständen die Diskussion beseitigen. Er war sehr erstaunt, dass zu der Informationsveranstaltung in Bezug auf das Maritim sehr viele Leute gekommen seien, obwohl drum herum kaum jemand wohne. Es scheine ein großes Interesse zu herrschen. Er fragte, wie damit umgegangen werden solle.

Herr Schalow antwortete, dass auch für das Maritim ein Besichtigungstermin vorgesehen sei.

Ratsherr Förste dankte für den Bericht. Er fragte, ob die Messehalle jetzt ganz leer sei. Er wollte außerdem wissen, ob ein Problem dadurch entstehe, dass das Maritim noch nicht bezugsfertig sei, bzw. ob zurzeit nicht ganz so viele Flüchtlinge kämen. Das Land habe bis April 6.000 Flüchtlinge für dieses Jahr angekündigt. Er fragte, ob die Zahl erreicht werde.

Herr Schalow berichtete, dass die Messehalle entsprechend der Vorgabe komplett leer sei. Probleme seien aufgrund der Nicht-Bezugsfähigkeit des Maritims allenfalls dadurch entstanden, dass bis zum letzten Tag nicht ganz klar gewesen sei, ob die Flüchtlinge in die Modulanlagen einziehen können. Letzten Endes habe es aber funktioniert. Es haben sehr wenig weitere freie Plätze zur Verfügung gestanden. Der Eindruck, dass im Moment nicht ganz so viele neue Flüchtlinge kommen, mag gerechtfertigt sein. Ob es ein Signal für die

Zukunft sei, könne nicht gesagt werden. Die Quote gelte nach wie vor.

9. Anfragen und Mitteilungen

Ratsherr Engelke sagte, dass in der Presse ein Bericht zum Gerichtsverfahren Lange Laube zu lesen gewesen sei. Er fragte, ob dazu schon etwas erläutert werden könne.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass keine Aussage zu dem Verfahren getätigt werden könne, solange die Urteilsbegründung noch nicht vorliege.

Frau Hochhut bezog sich auf die Broschüre „Öffentliche Räume zum Leben – Stadträume neu gestalten“. In der Broschüre sei unter anderem auch das Hohe Ufer enthalten. Sie erinnerte an die Diskussion über den Aufzug, der dort bis zur unteren Ebene eingebaut werden solle. Laut Drucksache, die man im Ausschuss beschlossen habe, habe der Gastronom, der auch einen Fahrstuhl nach unten habe, es nicht für sinnvoll gehalten, wenn der Fahrstuhl von allen und nicht nur von den Gästen des Lokals genutzt werde. Im Bezirksrat Mitte sei ein gutes und preisgünstiges Programm entwickelt worden, wie der Fahrstuhl im Zuge der Umbauten gleich mit eingebaut werden könne. In der Broschüre stehe, dass ein Fahrstuhl für die Barrierefreiheit geplant sei. Sie fragte, wann die Planung umgesetzt werde und wie hoch die Kosten sein werden.

Stadtbaurat Bodemann verwies auf die Ratsentscheidung, die den Auftrag an die Verwaltung zum Inhalt hatte, die rohbaulichen Vorkehrungen für die Installation eines Fahrstuhls zu treffen. Dem komme die Verwaltung nach. Der Fahrstuhlschacht werde gebaut. Es solle dann geguckt werden, wie stark die untere Ebene frequentiert werde und danach entscheiden werden, ob der Fahrstuhl eingebaut werden solle.

Frau Hochhut sagte, dass laut seinerzeitiger Entscheidung der Rohbau gleich mitgebaut werden solle.

Stadtbaurat Bodemann bestätigte, dass der Rohbau für den Fahrstuhl gebaut werde. Rohbau bedeute, dass eine Nische vorgehalten werde. Die Nische befinde sich neben dem Restaurant, dessen Keller sich an der unteren Ebene des Hohen Ufers orientiere. Dort sei die alte Ufermauer partiell abgebrochen worden. Der Keller des Restaurants sei bis an die Position der Ufermauer gebaut worden. Im Moment sei dort alles abgesperrt aufgrund der Bauarbeiten des privaten Bauherrn. In der Nische solle bei entsprechender Nachfrage später die Aufzugstechnik eingebaut werden.

Ratsherr Küßner schloss den öffentlichen Teil der Sitzung.

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

Ratsherr Küßner schloss die Sitzung um 18:05 Uhr.

Bodemann	Stricks
Stadbaurat	Schriftführerin