

PROTOKOLL

6. Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Geschäftsbereiches des Oberbürgermeisters am Donnerstag, 14. September 2017, Rathaus, Hodlersaal

Beginn 15.00 Uhr
Ende 18.10 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

Ratsherr Spiegelhauer	(SPD)	
Ratsherr Herrmann	(AfD)	
Ratsherr Drenske	(Bündnis 90/Die Grünen)	in Vertr. für Beigeordnete Dr. Markowis
Ratsherr Emmelmann	(CDU)	
Ratsherr Engelke	(FDP)	
Ratsherr Förste	(Die FRAKTION)	in Vertr. für Ratsherrn Klippert
Ratsherr Dr. Gardemin	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Gill	(SPD)	
Beigeordnete Kastning	(SPD)	
Beigeordneter Machentanz	(LINKE & PIRATEN)	
(Beigeordnete Dr. Markowis)	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Beigeordneter Seidel	(CDU)	
Beigeordnete Seitz	(CDU)	

Grundmandat:

(Ratsherr Klippert)	(Die FRAKTION)
Ratsherr Wruck	(DIE HANNOVERANER)

Verwaltung:

Oberbürgermeister Schostok	Oberbürgermeister
Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette	Erste Stadträtin
Herr Dr. Herbert	GB OB
Frau Amelt	GB OB
Frau Fiedler	OE 15.0
Herr Krüger	OE 15.2
Herr Möser	OE 15.3
Herr Sonnenberg	OE 15.5
Herr Finger	FB 30
Herr Clark	FB 46
Herr Schmidt	OE 67.10
Frau Hager	GB OB

Tagesordnung:

I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und Beschlussfähigkeit sowie Feststellung der Tagesordnung
2. EINWOHNERINNEN- und EINWOHNERFRAGESTUNDE
3. Genehmigung des Protokolls über die 05. Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Geschäftsbereiches des Oberbürgermeisters am 08. Juni 2017
4. Anträge
 - 4.1. Antrag der Fraktion Die FRAKTION zum Beitritt der Landeshauptstadt Hannover zum Städtebund "DIE HANSE"
(Drucks. Nr. 1872/2017)
 - 4.2. Antrag der Fraktion die FRAKTION zur Umbenennung des "Steintorplatzes"
(Drucks. Nr. 2041/2017)
 - 4.3. Antrag der AfD-Fraktion zur Erstattung von Asylkosten
(Drucks. Nr. 2028/2017)
5. Entscheidung über einen Vorschlag des Stadtbezirksrates Döhren-Wülfel
(Drucks. Nr. 1741/2017 mit 1 Anlage)
6. Ergebnisberichte 2017
 - 6.1. 1. Ergebnisbericht 2017 Teilhaushalt 15
(Informationsdrucks. Nr. 2210/2017 mit 1 Anlage)
 - 6.2. 1. Ergebnisbericht 2017 Teilhaushalt 30
(Informationsdrucks. Nr. 2211/2017 mit 1 Anlage)
7. Bericht Schützenfest
8. Bericht des Oberbürgermeisters
 - 8.1. Sachstand zur Fortschreibung des Luftqualitätsplanes
 - 8.2. Museum Niki de Saint Phalle

I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L

TOP 1.

Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und Beschlussfähigkeit sowie Feststellung der Tagesordnung

Ratsherr Spiegelhauer eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Einberufung und Beschlussfähigkeit fest.

Der TOP 9 wird von der CDU-Fraktion und der TOP 4.1 von der Gruppe Die LINKE und PIRATEN in die Fraktionen gezogen.

Die Tagesordnung wird mit den Änderungen beschlossen.

TOP 2.

EINWOHNERINNEN- und EINWOHNERFRAGESTUNDE

Es liegen keine Wortmeldungen vor.

TOP 3.

Genehmigung des Protokolls über die 05. Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Geschäftsbereiches des Oberbürgermeisters am 08. Juni 2017

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

Einstimmig

TOP 4.

Anträge

TOP 4.1.

Antrag der Fraktion Die FRAKTION zum Beitritt der Landeshauptstadt Hannover zum Städtebund "DIE HANSE"

(Drucks. Nr. 1872/2017)

Der TOP wurde auf Wunsch der Gruppe Die LINKE und PIRATEN in die Fraktionen gezogen.

Antrag

Antrag zu beschließen:

1. Die Landeshauptstadt Hannover tritt dem Städtebund "DIE HANSE" als Mitglied bei.
2. Die Landeshauptstadt Hannover nimmt ihre Aktivitäten im Hansebund "DIE HANSE" auf, nimmt künftig an den Hansetagen teil und wird auch die Stadt Hannover auf den Hansetagen mit einem eigenen Stand präsentieren. Hierfür müssen entsprechende Haushaltsmittel bereitgestellt werden.
3. Die Verwaltung sollte Vorbereitungen für einen späteren Antrag auf Verleihung des Städtenamens „Hansestadt“ durch die Landesregierung treffen.

Auf Wunsch der Gruppe Die LINKE und PIRATEN in die Fraktionen gezogen

TOP 4.2.

Antrag der Fraktion die FRAKTION zur Umbenennung des "Steintorplatzes"

(Drucks. Nr. 2041/2017)

Ratsherr Förste bringt den Antrag ein.

Beigeordneter Machentanz stimmt Ratsherrn Förste dahingehend zu, dass das Eingreifen in die Entscheidung des Bezirksrates zur Platzbenennung die bereits beschränkten Rechte der Bezirksräte noch weiter einschränke. Der Antrag ärgere ihn allerdings sehr. Es gehe um einen Menschen, der getötet wurde und ein solcher Antrag sei geschmacklos. Er werde den Antrag ablehnen.

Beigeordneter Seidel sagt, der Antrag sei eine Enttäuschung. Ratsherr Förste müsse sich

überlegen, ob er ernsthafte Politik machen wolle oder nur Spaß. Hier werde ein sehr ernsthaftes Thema, das Zusammenleben von verschiedenen Kulturen in einer Stadt, in einen untragbaren Antrag gewandelt. Er bittet die FRAKTION, spaßige Abwandlungen von ernsthaften Themen zu unterlassen. Die CDU-Ratsfraktion werde den Antrag ablehnen.

Beigeordnete Kastning schließt sich ihrem Vorredner an. Ein solcher Antrag werde dem ernsthaften Thema nicht gerecht. Unabhängig vom Antrag könne man aber über die Sache an sich reden. Dabei bezieht sie sich auf die Diskussionen in Linden-Limmer und führt aus, in diesem Fall gebe es einen sachlichen Grund, warum in die Kompetenzen des Stadtbezirksrates eingegriffen wurde. Dies sei eine Ausnahmesituation gewesen, da in diesem Fall der Fokus auf das gesamtstädtische Interesse gelegt werden musste.

Ratsherr Engelke merkt an, der Antrag sei keine Satire und kein Spaß mehr, sondern peinlich. Er sagt, der Oberbürgermeister habe seine Stellungnahme mit den Fraktionen und dem Verwaltungsausschuss abgestimmt. Die Kommunalaufsicht sei eine unabhängige Institution, die nicht weisungsgebunden ist. Weiter sagt er, die FRAKTION veralbere mit dem Antrag eine Person, die sich nicht mal mehr wehren könne. Ratsherr Engelke stellt einen Antrag auf Nicht-Befassung des Antrages.

Ratsherr Herrmann weist die Behauptung, dass Halim Dener von der Polizei getötet worden sei, entschieden zurück. Er sei bei der Begehung einer Straftat von der Polizei festgenommen worden und im darauf entstehenden Handgemenge habe sich ein Schuss gelöst. Der Fall sei bis zum Bundesgerichtshof rechtlich geprüft und der Polizeibeamte sei freigesprochen worden. Er sagt, hier finde eine Heroisierung des Halim Dener statt, die unangebracht sei. Er sei ein Krimineller gewesen, der unter falschem Namen in Deutschland als Asylbewerber gelebt habe.

Ratsherr Spiegelhauer lässt über den Antrag der Nicht-Befassung abstimmen. Dieser wird mit 8 Stimmen dafür, 1 Stimme dagegen und 2 Enthaltungen angenommen.

Beigeordneter Machentanz gibt eine persönliche Erklärung ab. Er habe die Rolle der Kommunalaufsicht nicht angezweifelt.

Ratsherr Förste gibt ebenfalls eine persönliche Erklärung ab. Er habe nicht von Mord gesprochen, sondern von einer Kugel aus einer Polizeiwaffe, die sich löste.

Antrag

Antrag zu beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, die Umbenennung des Steintorplatzes in "Harlem-Döner-Platz" zu veranlassen.

Antrag auf Nichtbefassung gestellt und mit 8 Stimmen dafür, 1 Stimme dagegen und 2 Enthaltungen angenommen.

TOP 4.3.

Antrag der AfD-Fraktion zur Erstattung von Asylkosten (Drucks. Nr. 2028/2017)

Ratsherr Herrmann bringt den Antrag ein.

Ratsherr Spiegelhauer lässt über den Antrag abstimmen.

Dieser wird mit 1 Stimme dafür, 10 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen abgelehnt.

Antrag

Die Ratsversammlung möge beschließen,

dass die Landeshauptstadt Hannover die Bundesrepublik Deutschland auffordert, die im Zeitraum vom 01.01.2014 bis zum 31.12.2016 ihr entstandenen Asyl(miss-brauchs)kosten - die sich im Ergebnishaushalt auf 210.320.742 Euro und im Finanzhaushalt (Teil Investitionstätigkeit) auf 88.700.000 Euro belaufen Antwort der Verwaltung auf die Anfrage

der AfD-Fraktion zu Asyl(missbrauchs)kosten in der Ratssitzung am 15.06.2017 (Nr. 1305/2017 F1). - abzüglich der für diesen Zeitraum vereinnahmten Erträge unter Fristsetzung bis Ende des Jahres 2017 zu erstatten. Im Weigerungsfall beschreitet die Landeshauptstadt Hannover den Rechtsweg, bzw. fordert das Land Niedersachsen auf, diesen für die Landeshauptstadt Hannover zu beschreiten.

1 Stimme dafür, 10 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen

TOP 5.

Entscheidung über einen Vorschlag des Stadtbezirksrates Döhren-Wülfel (Drucks. Nr. 1741/2017 mit 1 Anlage)

Ratsherr Gill führt aus, dass die SPD-Fraktion der Entscheidung der Verwaltung zustimme. Die SPD habe den Antrag im Bezirksrat zwar selber gestellt, dennoch habe es danach viele Gespräche mit der Verwaltung gegeben. Ein solcher Antrag bedeute in der Umsetzung einen enormen Arbeitsaufwand und wäre nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung aktuell.

Beigeordneter Machentanz erläutert, er werde dem Antrag der Verwaltung nicht zustimmen, da der Antrag des Bezirksrates sehr sinnvoll erscheine und alle Bezirksräte über eine solche Liste verfügen sollten.

Beigeordnete Kastning führt aus, eine solche Liste zu erarbeiten wäre nicht praktikabel und die Bezirksräte erhielten auch so alle Informationen.

Ratsherr Spiegelhauer lässt über den Antrag abstimmen.

Dieser wird mit 10 Stimmen dafür, 1 Stimme dagegen und 0 Enthaltungen angenommen.

Antrag,

den Vorschlag des Stadtbezirksrates Döhren-Wülfel, den Anhang II zur Hauptsatzung der Landeshauptstadt Hannover um eine Auflistung aller im Stadtbezirk Döhren-Wülfel gelegenen Straßen zu erweitern, unterteilt nach rein bezirksbezogenen Straßen (Entscheidungsrechte) und nicht nur bezirksbezogenen Straßen (Mitwirkungsrechte), abzulehnen.

10 Stimmen dafür, 1 Stimme dagegen, 0 Enthaltungen

TOP 6.

Ergebnisberichte 2017

TOP 6.1.

1. Ergebnisbericht 2017 Teilhaushalt 15

(Informationsdrucksache Nr. 2210/2017 mit 1 Anlage)

Ratherr Emmelmann gibt den Hinweis, für die Angelegenheiten der Gleichstellung andere Indizes für die Produkte zu verwenden und führt das Beispiel der „Zahl der Männer in Teilzeit“ an.

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Der Ausschuss hat die Drucksache zur Kenntnis genommen.

Zur Kenntnis genommen

TOP 6.2.

1. Ergebnisbericht 2017 Teilhaushalt 30

(Informationsdrucksache Nr. 2211/2017 mit 1 Anlage)

Es liegen keine Wortmeldungen vor.

Der Ausschuss hat die Drucksache zur Kenntnis genommen.

Zur Kenntnis genommen

TOP 7.

Bericht Schützenfest

Herr Sonnenberg berichtet anhand einer Präsentation über das Schützenfest 2017 (s. Anlage).

Ratsherr Dr. Gardemin bedankt sich für den Bericht und fragt, ob das Budget in Höhe von 173.000 € auch für andere Feste genutzt werden könne. Weiter fragt er, inwieweit die Straßensperrungen des Arthur-Menge-Ufers und des Rudolf-von-Bennigsen-Ufers sich auf die Besucherzahlen ausgewirkt hätten und wie die Südstadt mit dem Verkehrsaufkommen zurecht gekommen sei. Er fragt, ob das Arthur-Menge-Ufer aufgrund der Sperrung zukünftig auch für eine Bühne genutzt werden könne. Zudem möchte er wissen, wie sich die neu geschaffene Wertigkeit darstelle und fügt ein Beispiel von Klassenunterschieden bei Toiletten an.

Herr Sonnenberg erläutert, eine Evaluation sei nicht durchgeführt worden. Allerdings könne man auf Grundlage der Einsatzberichte der Polizei darauf schließen, dass die Verkehrsmaßnahmen keine Auswirkungen auf die Besucherzahlen gehabt haben. Probleme habe es teilweise bei dem Lieferverkehr der Beschicker gegeben. Da das Arthur-Menge-Ufer nur zu Hochzeiten des Schützenfestes temporär gesperrt worden ist, könne dort keine andere Nutzung realisiert werden. Die gestiegene Wertigkeit habe sich auf die Dekoration, MitarbeiterInnenkleidung, das regelmäßige Leeren von Mülleimern, die Zäune und zusammenfassend auf alles, was täglich sichtbar war, ausgewirkt.

Sitzungsunterbrechung von 20 Minuten

Ratsherr Emmelmann fragt, ob die Kritik des Veranstalters aufgenommen und umgesetzt wurde und ob es richtig sei, dass die Platzmieten in Hannover extrem hoch sind. Zudem fragt er, wie das Fest zukünftig finanziert werde.

Herr Sonnenberg sagt, die kritische Berichterstattung habe sich auf das Rundteil bezogen und sei mit dem Festleiter besprochen worden. Er sagt, das Rundteil sei ein zentrales Thema, welches für das nächste Jahr bearbeitet werde.

Weiter führt er aus, es sei richtig, dass Hannover bei den SchaustellerInnen das Image habe, hohe Platzmieten auszuweisen. Dennoch müsse man dazu sagen, dass diese seit 15 Jahren nicht erhöht wurden. Ziel sei es, für mehr SchaustellerInnen attraktiv zu wirken, insbesondere für große Fahrgeschäfte. Dies könne mit dem neuen Konzept erreicht werden. Zur Finanzierung merkt er an, dass in diesem Jahr viele einmalige Investitionen nötig gewesen seien. Das biete im kommenden Jahr einen gewissen Spielraum.

Ratsherr Wruck fragt, wie viele Sicherheitsleute (ohne Polizei) eingesetzt wurden, welche Gründe für die Absagen zweier großer Fahrgeschäfte vorgebracht wurden, ob der Zeitpunkt des Schützenfestes geändert werden könne, wenn dieser mit den Absagen zu tun gehabt habe und ob es ein Anliegen der Stadt sei, den Schützenausmarsch zu stärken.

Herr Sonnenberg antwortet, in den Nebenzeiten (etwa nachmittags) seien es 27 Personen, in den Stoßzeiten 46 Sicherheitsdienstmitarbeiterinnen und –mitarbeiter gleichzeitig gewesen. Mit Blick auf 2018 werde mit einem ähnlichen Personalschlüssel gearbeitet (zum Protokoll nachgereicht)

Grund für die Absage sei fehlendes Auf- und Abbau-Personal gewesen. In Berlin habe parallel ein neues Volksfest stattgefunden, für das sich die beiden Beschicker der Fahrgeschäfte entschieden hätten. Er führt aus, das Verschieben des Zeitpunktes des Schützenfestes könne bedeuten, ganz aus dem Schaustellerkalender zu fallen.

Ratsherr Engelke sagt, ihm sei aufgefallen, dass viele beim Eingang bereits freiwillig ihre Tasche gezeigt hätten. Das Rundteil sei ein Ort der Ruhe, selber hätte er aber keine Verbesserungsvorschläge. Weiter merkt er an, der Ausmarsch sei gut gewesen, allerdings habe man des Öfteren große Lücken beobachten können. Er fragt, wie die Besucherzahlen

gemessen werden.

Beigeordneter Machentanz fragt, ob nicht Einnahmen für Übertragungsrechte des Ausmarsches und Sponsorenbeiträge eingenommen werden könnten.

Herr Sonnenberg entgegnet, dass für die Übertragungsrechte kein Geld genommen werden könne. Die Stadt Hannover sei froh, dass der NDR den Ausmarsch übertrage. Der Ausmarsch, insbesondere die entstandenen Lücken in diesem Jahr, stünden ebenfalls auf der Liste der Herausforderungen für das kommende Jahr. Die großen Abstände seien durch Interviews entstanden.

Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor.

Ratsherr Spiegelhauer bedankt sich für den Bericht.

Es wurde berichtet.

TOP 8.

Bericht des Oberbürgermeisters

TOP 8.1.

Sachstand zur Fortschreibung des Luftqualitätsplanes

Herr Oberbürgermeister Schostok berichtet:

"Meine Damen und Herren,

Hannover zählt bekanntlich zu den zahlreichen Städten in Deutschland, die von einer Überschreitung der Grenzwerte für die Luftreinheit betroffen sind. Wir haben kein Problem mehr mit Feinstaub. Das haben wir in den vergangenen Jahren geschafft. Aber wir haben nach wie vor ein Problem mit Stickoxiden. Um auch dieses Problem in den Griff zu bekommen, hat die Verwaltung ein ganzes Bündel von Maßnahmen ausgearbeitet, die den geltenden Luftqualitätsplan ergänzen sollen.

- Wir arbeiten mit Hochdruck daran, in Hannover eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge aufzubauen.
- Gemeinsam mit Wirtschaft und Wissenschaft arbeiten wir an einem Projekt, das den reibungslosen und emissionsfreien Warenlieferverkehr in der Stadt zum Ziel hat. Ein Projekt, das bundesweit bislang einmalig ist.
- Wir arbeiten daran, den Autoverkehr mit intelligenter Steuerung flüssiger zu machen.
- Wir werden den Radverkehr weiter ausbauen und den städtischen Fuhrpark weiter modernisieren.

Wir haben insgesamt ein Maßnahmenpaket entwickelt, das ich für ausgewogen und ambitioniert halte. Die Einzelheiten werden Ihnen in der nächsten Sitzung des Umweltausschusses präsentiert.

Warum beschließen wir diese Maßnahmen dann nicht einfach?

Die Antwort ist einfach. Das Maßnahmenpaket hat nämlich einen Haken. Alle Bemühungen, die wir als Stadt Hannover unternehmen, wirken nur mittel- bis langfristig. Im Jahre 2030 wären wir spätestens so weit, dass die geltenden Grenzwerte eingehalten werden. Besonders anschaulich wird das Problem bei der Elektromobilität. Selbst wenn wir es schaffen, dass in Deutschland im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge unterwegs sind (und für diese Erwartung braucht man schon sehr viel Zuversicht), brächte das für Hannover nur einen marginalen Fortschritt. Die Stickstoffdioxidbelastung wäre um 0,15 Milligramm pro Kubikmeter geringer. Ein Tropfen auf den heißen Stein.

Dem städtischen Maßnahmenpaket liegt natürlich eine Gewichtung aller in Betracht kommenden Belange zugrunde. Ihnen obliegt es, dieser Bewertung zu folgen oder anders

zu gewichten.

- Sie könnten sagen, dass wir die – zweifelsohne erstrebenswerte - Verflüssigung des Autoverkehrs noch mehr fördern, indem wir den verkehrlichen Vorrang des ÖPNV abschaffen. Sie könnten das entscheiden, obwohl der ÖPNV dann ganz sicher an Attraktivität verlieren würde.
- Sie könnten auch entscheiden, dass der Radverkehr eine dominierende Rolle bekommt. Sie könnten das entscheiden, obwohl der Autoverkehr in der Stadt Hannover für die Menschen eine erhebliche Bedeutung hat, für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt, ihre Gäste und alle Gewerbetreibenden.

Die Stadtverwaltung geht bei ihrer Bewertung davon aus, dass der Verbrennungsmotor nicht von heute auf morgen abgelöst wird. Der Prozess hin zu anderen Antriebsarten und anderen Verkehrskonzepten wird durch die Diesellaffäre beschleunigt. Und er sollte durch den Staat unterstützt werden, und zwar vor allem mit erheblichen Investitionen in die Infrastruktur.

Dieser Prozess sollte aber nicht vom Staat mit aller Gewalt erzwungen werden. Dafür hängt zu viel von der Automobilindustrie ab und dafür ist der Wert zu hoch, den die Automobilität für die meisten von uns hat. Ich plädiere für einen überlegten und behutsamen, aber zugleich auch ehrgeizigen Übergang.

Sie sehen das möglicherweise anders. Das ist schon deshalb nachvollziehbar, weil sich die Ereignisse seit Bekanntwerden der Diesellaffäre überstürzen. Jeden Tag erfahren wir von neuen Dingen, die unsere Bewertung beeinflussen, hören von neuen Verstrickungen in der Diesellaffäre, neuen Beteiligten, neuen Vorgängen und neuen Ermittlungen. Es besteht eine tiefe Verunsicherung auf allen Seiten. Bei der Politik, der Industrie und den Bürgerinnen und Bürgern. Mir erscheint es wichtig, in einer solchen Situation vorsichtig zu agieren. Andernfalls laufen wir Gefahr, das Kind mit dem Bade auszuschütten.

Auch wenn Sie eine andere Bewertung vornehmen und bei den in Betracht kommenden Maßnahmen andere Prioritäten setzen, werden Sie am Ende einräumen müssen, dass Sie möglicherweise schneller, aber nicht schnell genug erreichen, dass die geltenden Grenzwerte für gute Luft überall in der Stadt eingehalten werden. Denn die Gerichte fordern, dass wir **schnellstmöglich** Ergebnisse erzielen. Das bedeutet, dass wir im Zweifel schon nächstes Jahr eine Lösung gefunden haben müssen. Mit Mooswänden werden wir das nicht schaffen.

Es gibt im Grunde nur drei Wege, die uns dafür zur Verfügung stehen:

Der erste Weg: Wir stellen das Ziel infrage. Der Bundesvorsitzende der FDP hat jüngst eine Debatte darüber gefordert, ob die Grenzwerte wirklich verhältnismäßig sind. Mit Medizinern und Ingenieuren sollte nach Lindners Auffassung geklärt werden, ob die Grenzwerte langsamer erreicht werden können. Auch die kommunalen Spitzenverbände fordern eine Verlängerung der Fristen für die Einhaltung der Grenzwerte. Ich habe hier meine Bedenken.

Wie wollen wir den Anwohnern an den betroffenen Straßen nach der ganzen Debatte erklären, dass plötzlich alles doch nicht so schlimm ist und es halt noch ein paar Jahre dauert, bis die Lebensbedingungen in Ordnung sind?

Mit einer neuen wissenschaftlichen Deutung der Gesundheitsgefahren wird man das den betroffenen Menschen nicht mehr vermitteln können. Ich bin auch gegen eine Neubewertung der gesundheitlichen Risiken, weil dies einer Kapitulation gleichkäme. Die deutsche Automobilindustrie ist technisch so aufgestellt, dass sie den Anforderungen an gute Luft gerecht werden kann. Und sie ist wirtschaftlich so aufgestellt, dass sie das enttäuschte Interesse ihrer Kunden angemessen entschädigen kann.

Der zweite Weg sieht so aus, dass die Dieselfahrzeuge, die sich derzeit in Betrieb

befinden, technisch so nachgebessert werden, dass die Luftverschmutzung deutlich sinkt. Ein schlichtes Update der Motor-Software – wie es der Bundesverkehrsminister in seinen Verhandlungen mit der Automobilindustrie abgesprochen hat - reicht dafür nicht aus. Das hat das Umweltbundesamt festgestellt. Und das wurde für Hannover von den zuständigen Landesbehörden bestätigt. Man muss also an das Fahrzeug ran, wenn man wirklich etwas erreichen will. Darin sind sich fast alle einig. Das geht aber schon technisch nicht bei allen Fahrzeugen und ist überdies nicht mal ausgereift, sagt die Automobilindustrie.

Der dritte Weg besteht darin, Dieselfahrzeugverkehr zu verbieten. Dafür wiederum gibt es zwei Möglichkeiten:

- Die Stadt könnte mit Genehmigung des Landes Schilder aufstellen, die die Einfahrt von Dieselfahrzeugen untersagen. Diese Regelung hat den Nachteil, dass sie – was die Dieselfahrzeuge betrifft – sehr undifferenziert ist. Es gibt Dieselfahrzeuge, die die geltenden Grenzwerte erfüllen und mit der geringeren CO₂-Verschmutzung sogar umweltgerechter sind als Benziner. Diesen technischen Unterschieden bei den Dieselmotoren und deren weiteren technischen Entwicklung kann man nicht mit einem einfachen Verkehrsschild gerecht werden. Das gilt erst recht, wenn man diese Schilder nicht auf einzelne Straßen beschränken kann. In Hannover wäre es so, dass sich der Verkehr auf andere Straßen verlagern würde und wir dort dann dasselbe Problem hätten. Wir müssten also den Dieserverkehr großflächig aussperren. Quasi eine Umweltzone mit einem undifferenzierten Dieserverbot. Das kann nicht sein, wenn Sie mich fragen.

Außerdem bleibt die praktische Frage, wie wir das kontrollieren sollen. Sie sehen einem Fahrzeug häufig nicht auf den ersten Blick an, welchen Motor es unter der Haube hat. Sie müssten also mit regelmäßigen Straßenkontrollen anhand der Fahrzeugpapiere prüfen, ob ein Fahrzeug an dem jeweiligen Ort bewegt werden darf. Auch das kann nicht wirklich gewollt sein.

- Bleibt die Blaue Plakette. Sie ermöglicht eine differenzierte Betrachtung der unterschiedlichen Motoren. Benziner und Diesel sind nicht grundsätzlich gut oder schlecht. Es kommt vielmehr darauf an. Bei dem einen wie bei dem anderen. Und die Blaue Plakette ist leicht zu kontrollieren. Sie ist für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt von außen gut sichtbar und nicht erst nach Studium der Fahrzeugpapiere ersichtlich. Die Blaue Plakette – es gibt sie nicht. Der Bund ist es, der sie einführen müsste.

Sie werden fragen, wie ich diese drei Wege bewerte. Es geht um eine Interessenabwägung, antworte ich Ihnen. Vor allem sind für mich vier Interessen betroffen, die zum Teil Schutz von Verfassungsrang beanspruchen:

- Es geht um den Gesundheitsschutz. Wir wissen, dass eine Vielzahl von Menschen wegen einer zu hohen Stickoxid-Belastung vorzeitig stirbt. Atemwegserkrankungen, Herz- Kreislaufkrankungen, Allergien. Die Folgen sind bekannt.
- Es geht um die Automobilwirtschaft. Aushängeschild der deutschen Wirtschaft schlechthin. Hunderttausende von Arbeitsplätzen hängen von ihr ab.
- Es geht um die Besitzer von Dieselfahrzeugen. Unzählige Menschen, die in ein Produkt vertraut haben. Vertraut darauf, dass es – wie von den Herstellern angegeben – umweltfreundlich und zukunftsfähig ist.
- Und es geht um das Leben in den Städten. Wenn wir Verkehre ausschließen, laufen wir Gefahr, die Städte lahmzulegen.

Wenn ich diese unterschiedlichen Interessen gegeneinander abwäge, komme ich zu folgendem Ergebnis:

Erstens: Ich plädiere dafür, dass wir die geltenden Grenzwerte unangetastet lassen und schnellstmöglich ihre Einhaltung gewährleisten.

Zweitens: Ich plädiere dafür, dass die Automobilindustrie den Erwartungen der enttäuschten Kunden Rechnung trägt. Neue Software und eine Kaufprämie reichen dafür nicht. Denjenigen, die in gutem Vertrauen ein Dieselfahrzeug gekauft haben, muss die Automobilindustrie ungeachtet der zivilrechtlichen Ansprüche entgegenkommen. Sie muss diese Autos gegen Erstattung eines angemessenen Preises zurücknehmen oder sie – wenn möglich – technisch umrüsten oder eine angemessene Entschädigung für die Gebrauchsbeeinträchtigung zahlen. Das ist nötig, um das Vertrauen in die deutsche Automobilindustrie zurückzugewinnen. Und das ist auch leistbar, wenn man sich die Mühe macht, eine ausgewogene Ausgleichsregelung zu finden. Das Kanzleramt muss die Konditionen im Einzelnen mit der Automobilindustrie aushandeln. Welcher Autokäufer beansprucht Schutz seines Vertrauens? Und welche Leistung darf er von der Automobilindustrie beanspruchen?

Drittens: Der Staat – also der Bund, die Länder und die Kommunen – sollten gemeinsam alles tun, um die Verkehre umweltfreundlich zu gestalten. Übergangsweise muss der Staat mit der Blauen Plakette die Luftverschmutzung meiner Ansicht nach so regulieren, dass sie sich in den Grenzen hält. Der Bund muss dieses Instrument einführen, die Kommunen müssen es mit verträglichen Ausnahmeregelungen zumutbar ausgestalten.

Im Ergebnis schlage ich Folgendes vor:

Der Staat bemüht sich mit aller Kraft, das Land auf eine neue Form der Verkehre vorzubereiten. Er tut dies im besten Fall mit Vorsicht und Weitsicht, auch was die Automobilindustrie angeht. Die Automobilindustrie zahlt den Preis für ihre Schummelei. Und „Schummelei“ ist ein Begriff, der das, was da passiert ist, noch sehr freundlich umschreibt.

Wie geht es jetzt weiter?

Wir befinden uns momentan in einem Spannungsfeld zwischen Staat und Wirtschaft. Die Wirtschaft lässt den Respekt vor dem Staat vermissen, der Staat möglicherweise die gebotene Distanz zur Wirtschaft. Wir befinden uns außerdem in einem Spannungsfeld zwischen den Staatsgewalten. Wir haben eine Gesetzeslage, die der Rechtsprechung eindeutige Vorgaben für die Bewertung macht. Wir haben eine Bundespolitik, die sich weg duckt, weil sie befürchtet, Anstoß zu nehmen. Und wir haben eine Verwaltung, die zwischen Politik und Rechtsprechung das alltägliche Leben organisiert und für die Funktionsfähigkeit der Städte verantwortlich ist.

Augenblicklich scheint der Ball im Feld der Rechtsprechung zu liegen. Das Bundesverwaltungsgericht wird demnächst entscheiden, was die Städte nach geltender Rechtslage zu tun haben. Alle warten gespannt auf die Ansage. Offengestanden: das missfällt mir. Wahrscheinlich ebenso wie den Richtern in Leipzig. Es ist in Fällen wie diesen nicht Aufgabe der Rechtsprechung, politische Entscheidungen zu legitimieren oder zu ersetzen. Die Politik muss handeln, um einer solchen Entscheidung der Rechtsprechung zuvorzukommen. Genauer gesagt: das Bundeskanzleramt muss handeln.

Das tut es leider nicht. Wir hatten einen Diesel-Gipfel, der – vom Umweltbundesamt nachgewiesen – keinen Erfolg gebracht hat. Wir haben einen federführenden Bundesverkehrsminister, der in dieser Sache keinen Plan zu haben scheint. Und wir haben ein Kanzleramt, das sich im Wahlkampf befindet. Das habe ich letzte Woche sehr eindringlich erlebt. Das Kanzleramt hatte kurzfristig Oberbürgermeister aus der ganzen Republik eingeladen, um das Problem der reinen Luft in den Kommunen zu besprechen. Der Bund will sich hier mehr einbringen. Vor allem finanziell. Das ist schön, löst aber das aktuelle Problem nicht. Wir müssen kurzfristig eine Lösung finden, die reine Luft schafft. Und dafür müsste das Bundeskanzleramt klare Botschaften an die Automobilindustrie senden. Ich habe noch gut vor Augen, wie ein Konzernchef nach dem Diesel-Gipfel im

August hochmütig vor die Kameras trat. Hier muss man wohl deutlichere Worte finden, denke ich. Das ist die Aufgabe des Bundes. Die eigentliche Herausforderung für das Kanzleramt und den Verkehrsminister besteht darin, der Automobilindustrie zu vermitteln, dass man aus diesem Desaster nicht billig herauskommt. Und hier schwächelt das Kanzleramt. Der Bundesverkehrsminister agiert hilflos und unbeholfen. Das Kanzleramt lässt ihn gewähren und betreibt allenfalls Kosmetik.

Für die Stadt Hannover bedeutet das: Wir müssen abwarten. Abwarten, ob das Bundeskanzleramt den Knoten durchschlagen kann oder das Bundesverwaltungsgericht vorgibt, wo die Reise hingehet. Sie merken, dass ich an das Kanzleramt eine Erwartung habe, die bislang nicht erfüllt ist. Wir werden die Bundestagswahl abwarten müssen und hoffen, dass dieses Problem dann konsequenter angegangen wird. Im schlimmsten Fall wurschtelt das Bundesverkehrsministerium weiter so wie bisher. Dann wird sich die Bundespolitik weiter den Vorwurf gefallen lassen müssen, in einer ganz wesentlichen Angelegenheit handlungsunfähig zu sein. In Kürze wissen wir mehr.

Wohlgemerkt: wir warten ab, sind aber nicht tatenlos. Wir setzen die Maßnahmen, die wir als Stadt zur Luftreinhaltung beitragen können, um. Sie wissen das. Der Verkehrsrechner, der zur intelligenten Verkehrssteuerung angeschafft wurde, ist in Betrieb, das Projekt zu den städtischen Lieferverkehren läuft und die Vergabe von Ladesäulenstandplätzen wird gerade vorbereitet. Um nur einige Beispiele zu nennen. Aber Sie müssen auch wissen, dass all diese Maßnahmen nicht ausreichen, um die Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Für einen Luftqualitätsplan, der diesen Erfolg verspricht, muss eine Regelung für Dieselfahrzeuge gefunden werden. Erst dann wird aus den einzelnen Maßnahmen ein funktionierender Plan. Was mich angeht: Ich möchte Ihnen keine „Fortschreibung der Luftqualitätsplanung“ vorlegen, die den wesentlichen Punkt ausspart: Wie gehen wir mit den Dieselfahrzeugen um?

Meine Damen und Herren,

ich will hier heute keine Debatte über Luftverschmutzung und Diesellaffäre auslösen. Wir säßen wahrscheinlich noch um Mitternacht hier. Diese Diskussion soll geführt werden, aber sie gehört in den Umweltausschuss. Ich möchte Ihnen heute verdeutlichen, wo wir stehen und wie wir meiner Ansicht nach am besten weiterkommen. Bei Ihren weiteren Überlegungen bitte ich zu berücksichtigen, dass wir in Hannover schon sehr viel für die Luftreinheit leisten. Hannover ist beim Stadtgrün Vorreiter. Hannover wird in unabhängigen Studien für seinen Fahrradverkehr gelobt, der ÖPNV ist gut aufgestellt und in der Frage der Nachhaltigkeit werden wir allseits gelobt. Wir können in allem noch besser werden. Keine Frage. Aber wir müssen uns wirklich nicht verstecken. Ich hoffe, darin sind wir uns alle einig.“

Ratsherr Drenke bedankt sich für den Vortrag und sagt, die Grünen-Ratsfraktion sei bisher zufrieden. Die Luft mache nachweislich krank. Gegen die Bundesrepublik würden bereits zwei Verfahren laufen, die notwendig seien, da Gesundheitsgefahr entstehe. Aufgrund der Untätigkeit der Bundesrepublik habe man in Hannover bereits selbst gehandelt. Er nennt die Umweltzone, den umfangreichen ÖPNV sowie das gute Radverkehrsnetz. Dennoch könne sich Hannover nicht auf diesen Erfolgen ausruhen. Er fordere, dass die Autoindustrie in die Nachrüstung investiere. Wenn nichts getan werde, würden alle verlieren. Weiter fordere er, ab 2030 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zuzulassen. Eine Umstellung und Umrüstung innerhalb von 13 Jahren sei möglich. Vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung kurzfristig wirksame Maßnahmen verschleppt habe, sei es wichtig, jetzt zu handeln. In Hannover werde Engagement gezeigt. Dies habe auch das klare Bekenntnis des Oberbürgermeisters deutlich gemacht. Er sagt, die Grünen-Ratsfraktion unterstütze das Engagement des Oberbürgermeisters und der Ersten Stadträtin.

Ratsherr Emmelmann merkt an, die Ausführungen des Oberbürgermeisters hätten einer Regierungserklärung mit bundespolitischen Zielen gähnelt. Er fragt, was konkret in

Hannover umgesetzt werden solle. Man könne nicht nur betonen, was alles versäumt wurde, ohne Lösungswege aufzuzeigen. Er fragt nach konkreten Vorschlägen, wie die Grenzwerte in Hannover eingehalten werden könnten und ob auch der städtische Fuhrpark betrachtet werde.

Beigeordnete Kastning führt aus, es müsse was passieren, dennoch müsse man erkennen, was in den eigenen Handlungsrahmen falle. Die hannoversche Verkehrspolitik leiste beispielsweise mit dem modal split schon sehr viel. Ebenso wichtig sei das Thema E-Mobilität. Die Stadt prüfe zudem aktuell, wie die Voraussetzungen geschaffen werden, dass Hannover vorbildlich werde. Das Einführen einer Blauen Plakette sei vorstellbar, dennoch seien dafür klare Rahmenbedingungen nötig, die nicht die Landeshauptstadt aufstelle. Sie wünsche sich von der Bundesregierung, dass die Mahnung und der Druck, die Diskussion mehr in die Öffentlichkeit zu bringen, angekommen sei. Die Autoindustrie müsse in die Pflicht genommen werden.

Beigeordneter Machentanz sagt, die Ausführungen klangen wie eine Wahlkampfreden mit Textbausteinen aus der Automobilindustrie. Er fragt, warum der Radverkehr nicht ähnlich zu dem in Kopenhagen ausgebaut werden könne.

Ratsherr Wruck sagt, die Ausführungen des Oberbürgermeisters empfinde er als positiven Versuch, die allgemeine Panik zurückzudrängen und um zu vernünftigen Abwägungen der Gefahren zu kommen. Es sei beruhigend, dennoch stimme er nicht in allen Punkten zu. Die DieselfahrerInnen hätten sich aus Gründen wie Langlebigkeit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit für ein solches Fahrzeug entschieden. Er sagt, die Enttäuschung der KundInnen sei völlig verfehlt. Die Stickstoffemission hätte sich in den letzten 30-40 Jahren halbiert. Zudem sei Diesel insgesamt wesentlich gesünder als Benzin. Die Feinstaub-Diskussion laufe in die falsche Richtung. Die Gefahr entstehe eher durch die Rollemmissionen, nicht durch die Motoren. Er unterstütze Herrn Lindner (FDP) mit dem Anliegen, die Grenzwerte auf Effektivität und Sinnhaftigkeit zu untersuchen. Die Dieselmogelei rühre da her, dass diejenigen Grenzwerte festsetzen, die nicht wüssten, was sie festsetzen. Im Gegensatz zum Oberbürgermeister führt er aus, dass nicht die gesamte Autoindustrie gemogelt hätte, sondern im Wesentlichen ein „Riese“ aus Niedersachsen. Es sei richtig, die E-Mobilität voranzutreiben. Aber diese sei in der Herstellung ungesund.

Ratsherr Drenkse stellt fest, es gebe drei Auffassungen. Zum einen, dass man der EU beweisen müsse, dass keine Gefahr bestehe. Zum anderen die Auffassung, dass etwas getan werden müsse, ohne Vorschläge zu unterbreiten, außer Fahrverbote. Und drittens diejenigen, die sich ernsthaft Gedanken machen und Vorschläge unterbreiten würden.

Ratsherr Emmelmann entgegnet, dies sei völlig absurd. Die CDU-Fraktion warte seit längerer Zeit auf einen konkreten Plan. Man habe eine Auflistung mit dem, was die Stadt unternimmt, um die Grenzwerte zu erreichen, eingefordert. Es werde kein Fahrverbot gefordert. Im Bereich der E-Mobilität sei er unter den Ratsleuten Vorreiter gewesen und bei der Forderung, die Ladeinfrastruktur auszubauen, habe es bislang nur Kopfschütteln gegeben. Der Ausbau sei zwar nicht die Lösung des Problems, aber einer der vielen Bausteine. Er bittet um Nennung konkreter Maßnahmen, die der Oberbürgermeister umsetzen könne.

Herr Oberbürgermeister Schostok betont, mit dem Luftqualitätsplan der Landeshauptstadt erreiche man nur mittel - bis langfristig die Einhaltung der Grenzwerte. Die Forderung der CDU sei eine politische Falle. Ohne die Lösung der Dieselpolitik könne keine erfolgreiche Lösung der Grenzwerteinhalten erreicht werden. In der Sitzung des Umweltausschusses am 16. Oktober würden alle Maßnahmen aufgezählt werden. Um den Dieselverkehr aus der Innenstadt komplett rauszuhalten, fehle der Stadt die rechtliche Möglichkeit. Zudem sei die Kontrolle, dass kein entsprechendes Fahrzeug im Innenstadtbereich fahre, unrealistisch. Die Blaue Plakette sei eine mittelfristige Möglichkeit. Dennoch würden die Kommunen allein gelassen. Auch das Projekt "useful" im Rahmen des Projektes Urbane Logistik sei mittelfristig. Der Bund müsse Rahmengesetze für einen emissionsfreien Verkehr schaffen. Um handlungsfähig zu sein, brauche es die nächsten fünf Jahre jeweils fünf Mrd. Euro, aber auch dies sei nur mittelfristig. Oberbürgermeister

Schostok betont, es sei ernst und die Kommunen bräuchten die Unterstützung des Bundes. **Ratsherr Engelke** sagt, die Diesellaffäre sei umfangreich. Hannover könne nicht das Weltklima retten. Dennoch habe man die Bundesregierung aufgefordert, tätig zu werden. Die Städte hingegen seien allein gelassen worden. Weiter sagt er, er habe es ebenfalls so interpretiert, dass die CDU Fahrverbote fordere. Aussperren sei leicht gesagt. Dennoch sei zu bedenken, dass rund 19 % der Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe Dieselfahrzeuge fahren. Ein Lastenfahrrad sei keine Alternative. Zudem sei Hannover umgeben von Autobahnen, aus denen man keine Fußgängerzonen machen könne. Auch den Mittellandkanal könne man nicht zuschütten. Die FDP habe im Bezirksrat einen Dringlichkeitsantrag zur Infrastruktur der Ladesäulen gestellt. Die Dringlichkeit sei abgelehnt worden. Man benötige einen stärkeren modal split. Der ÖPNV und der Radverkehr müssten gestärkt und die Verkehrslenkung verbessert werden. Letztendlich sei jedoch der Bund gefragt, eine bundeseinheitliche Lösung zu entwickeln.

Ratsherr Dr. Gardemin merkt an, die Situation sei ernst und die Diskussion notwendig. Das Vertrauen in die Automobilindustrie sei gestört. Der Ausbau der Elektromobilität bis 2020 sei noch kein Erfolg. Weiter merkt er an, nicht die Autobahnen seien das Problem in der Stadt Hannover, sondern die Schnellwege.

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Ratsherr Spiegelhauer bedankt sich für den Bericht.

Es wurde berichtet.

TOP 8.2.

Museum Niki de Saint Phalle

Herr Oberbürgermeister Schostok berichtet:

"Meine Damen und Herren,

der zweite Punkt, über den ich heute berichten möchte, ist hoffentlich erfreulicher für Sie. Es geht um das Museum Schloss Herrenhausen. Die Räume und das Ausstellungsmobiliar sind in die Jahre gekommen. Und die Ausstellung selbst könnte auch eine Veränderung vertragen, damit das Museum interessant und attraktiv bleibt. Ich habe deshalb eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Frage befasst, wie es mit dem Museum Schloss Herrenhausen weitergehen soll.

Herausgekommen ist eine ganze Zahl von Ideen. Beispielsweise sollte das Museum aus Sicht der Gartenverwaltung noch mehr an den Themen Gartenkultur und Gartengeschichte ausgerichtet werden, weil sich die Herrenhäuser Gärten nicht von selbst erklären. Eine solche Ausstellung ist sicher naheliegend, bietet aber keine eigenständige Attraktion neben den Gärten. Eine andere Idee bestand darin, in dem Museum ein „House of Music“ einzurichten. Einen Ort, der Musik in all ihren Facetten multimedial und interaktiv erlebbar macht. Für diese Idee spricht, dass sie der Auszeichnung Hannovers als "UNESCO City of Music" Rechnung trägt. Dagegen spricht, dass dieses Thema keinen unmittelbaren Zusammenhang zu den Gärten aufweist.

Letztlich ist eine Idee herausgekommen, die mir persönlich sehr gut gefällt. Wir richten in Herrenhausen ein Museum ein, das sich voll und ganz der Künstlerin Niki de Saint Phalle widmet. Diese Künstlerin hatte zu Hannover eine ganz besondere Beziehung. Für die Hannoveranerinnen und Hannoveraner ist sie nicht mehr wegzudenken. Warum also widmen wir dieser Künstlerin nicht ein eigenes kleines Museum, um die wunderbaren Werke, die sie uns vermacht hat, auszustellen?

Für diesen Gedanken spricht, dass sich Niki de Saint Phalle mit der Grotte in den Herrenhäuser Gärten verewigt hat, ein solches Museum also örtlichen Bezug hätte. Für diese Idee spricht auch, dass Museen, die sich einem berühmten Künstler der Stadt

widmen, vielerorts sehr erfolgreich sind.

Wenn wir diesen Gedanken weiterverfolgen, müssten wir ein Ausstellungskonzept entwickeln, bauliche Veränderungen an den Räumen erwägen, die Kosten für Herrichtung und Betrieb ermitteln und die Finanzierung klären. Wir müssten prüfen, wie der Betrieb des Museums vom Historischen Museum auf das Sprengel Museum übergeht. Wir müssten uns natürlich um Sponsoren bemühen. Und wir müssten vor allem mit dem Land Niedersachsen eine Verständigung finden. Wie Sie wissen, ist das Land bei beiden Museen Partner der Stadt: beim Sprengel Museum und beim Museum Schloss Herrenhausen.

Meine Damen und Herren,

wir stehen noch ganz am Anfang. Und bevor wir weitermachen und Arbeit in diese Idee investieren, möchte ich mich mit Ihnen austauschen. Machen Sie sich bitte Gedanken, wie Ihnen diese Idee gefällt, sprechen Sie andere an und berichten mir. Es geht hier um eine Entscheidung, die wir offen diskutieren sollten. Vielleicht haben Sie eine bessere Idee? Vielleicht fallen Ihnen Dinge ein, die wir noch nicht bedacht haben. Über jede Rückmeldung würde ich mich freuen."

Beigeordneter Seidel sagt, die Idee sei inhaltlich gut. Dennoch sei er verwundert, dass zum jetzigen Zeitpunkt über das Schloss-Museum diskutiert werde. Er fragt, wie die Besucherzahlen aussehen und ob sie der Ausgangspunkt für ein neues Konzept seien.

Ratsherr Dr. Gardemin hat den Bericht mit Interesse zur Kenntnis genommen. Es sei erfreulich, dass das Thema in die Debatte komme. Im Sprengel Museum sei nicht ausreichend Platz.

Ratsherr Engelke merkt an, aufgrund der Tagesordnung habe man vermuten können, dass ein neues Museum gebaut werden solle. Es sei gut, sich öffentlich Gedanken darüber zu machen, was zukünftig mit dem Museum Schloss Herrenhausen passiere. Eine schöne Idee wäre, dazu Leute "auf der Straße" einfach mal zu fragen, was sie sich von dem Museum wünschen würden.

Herr Oberbürgermeister Schostok sagt, dass in einer vergangenen Sitzung über die Zahlen berichtet worden sei. Herrenhausen sei ein kultureller Leuchtturm, der bereits mehrfach in den Fokus gestellt wurde. Der Maßstab der Überlegungen sei, das Museum eigenständiger und unabhängiger von den Gärten zu machen. Dennoch müsse ein neues Konzept einen Bezug zu den Herrenhäuser Gärten haben. Dies sei in diesem Fall mit der Grotte gegeben. Mit dem Bericht sei die Anregung für eine öffentliche Diskussion gegeben.

Beigeordnete Kastning sagt, Hannover könne stolz sein, auf zwei so berühmte Persönlichkeiten, Gottfried Wilhelm Leibniz und Niki de Saint Phalle, zu blicken. Hannover sei ohne die Nanas nicht mehr vorzustellen.

Ratsherr Emmelmann bittet, für die öffentliche Diskussion die Motive präziser aufzuführen. Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Ratsherr Spiegelhauer bedankt sich für den Bericht.

Es wurde berichtet.

Ratsherr Spiegelhauer schließt die Sitzung um 18:10 Uhr.

Schostok
Oberbürgermeister

Hager
Schriftführerin



Anlage präsentation_schuetzenfest.pdf