

PROTOKOLL

87. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am Mittwoch, 21. September 2016, Rathaus, Hodlersaal

Beginn 15.00 Uhr
Ende 16.10 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

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

Beratende Mitglieder:

(Bezirksbürgermeister Dickneite)
Herr Fahr
Herr Dipl.-Ing. Kleine
Herr Spreng
(Herr Dr. Stölting)
(Herr Weh)
Herr Weske

Grundmandat:

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

Gast:

Herr Menk Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Verwaltung:

Stadtbaurat Bodemann	Dezernat VI
Frau Spreng	PR
Frau Gruber	Dezernat VI
Herr Clausnitzer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Hoff	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Linkersdörfer	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Malkus-Wittenberg	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Schalow	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Dr. Schlesier	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Wydmuch	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Zunft	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Herr Freiwald	Fachbereich Tiefbau
Frau Vespermann	Fachbereich Tiefbau
Frau Strieker	Rechnungsprüfungsamt
Herr Demos	Büro Oberbürgermeister

Tagesordnung:

- I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L
 1. Genehmigung von Protokollen
 - 1.1. Genehmigung des Protokolls über die gemeinsame Sitzung mit dem AAUG und dem ABau am 17.08.2016
 - 1.2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 17.08.2016
 2. Anträge
 - 2.1. Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Radschnellweg Hannover-City-Lehrte (Drucks. Nr. 1934/2016)
 - 2.2. Antrag der Fraktion DIE LINKE. zur Errichtung einer offenen Bühne auf einem geeigneten öffentlichen Platz (Drucks. Nr. 1018/2016)
 - 2.2.1. Änderungsantrag der FDP-Fraktion zu Drucks. Nr.1018/2016: Errichtung einer offenen Bühne auf einem geeigneten öffentlichen Platz (Drucks. Nr. 1767/2016)
 3. Bebauungspläne
 - 3.1. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 741, 2. Änderung – Am Forstkamp / Buchholzer Straße - , Auslegungsbeschluss (Drucks. Nr. 1841/2016 mit 3 Anlagen)
 - 3.2. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1047, 1. Änderung – Angerstraße - Auslegungsbeschluss (Drucks. Nr. 1965/2016 mit 4 Anlagen)

4. Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur Anrechnung von geschaffenen Kindertagesstättenplätzen im Rahmen eines späteren städtebaulichen Vertrags zum zukünftigen Bebauungsplans Nr. 1821 Constantinstraße (Drucks. Nr. 1676/2016 mit 1 Anlage)
5. Bericht der Verwaltung
6. Anfragen und Mitteilungen
- II. NICHT ÖFFENTLICHER TEIL
7. Europaweites Vergabeverfahren der Betriebsführung der Straßenbeleuchtung (Drucks. Nr. 1990/2016 mit 2 Anlagen)
8. Betreibervertrag für die Flüchtlingsunterkunft Büttnerstr. 19 (Drucks. Nr. 1689/2016 mit 4 Anlagen)
9. Bericht der Verwaltung
10. Anfragen und Mitteilungen

I. ÖFFENTLICHER TEIL

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

Die Tagesordnung wurde daraufhin mit folgenden Änderungen einstimmig genehmigt:

TOP 2.2.1.: zurückgezogen

1. Genehmigung von Protokollen

1.1. Genehmigung des Protokolls über die gemeinsame Sitzung mit dem AAUG und dem ABau am 17.08.2016

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Genehmigung des Protokolls mit 9 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen und 1 Enthaltung zu.

1.2. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung am 17.08.2016

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Genehmigung des Protokolls mit 9 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen und 1 Enthaltung zu.

2. Anträge

2.1. Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Radschnellweg Hannover-City-Lehrte (Drucks. Nr. 1934/2016)

Ratsherr Dette begründete den Antrag der beiden Fraktionen.

Ratsfrau Jeschke sagte, dass Ihre Fraktion den Antrag ablehnen werde. Der Radverkehr nehme zu. Ihre Fraktion ziehe daraus jedoch andere Schlüsse. Einzelne Luxusprojekte sollten nicht bezuschusst werden. Das Geld solle vielmehr in das vorhandene und nicht optimale Radverkehrsnetz fließen und die vorhandenen Radwege verbessert werden. Hinzu komme, dass die Nachbargemeinde Lehrte die entsprechende Anbindung auf ihrem Gemeindegebiet abgelehnt habe. Der Luxusradweg würde daher im Nichts enden. Aus den genannten Gründen könne man dem Antrag nicht zustimmen.

Ratsherr Nagel meinte, dass es fahrlässig sei, nur innerhalb der Stadt etwas zu tun und keine zusätzlichen nach außen gerichteten Projekte zu starten. Radschnellwege seien eine Forderung auf der Podiumsdiskussion gewesen, an der auch die Opposition teilgenommen habe. Es gehe darum, Fördergelder einzuwerben und die Möglichkeiten der Radwegeverbindungen in die Nachbargemeinden zu verbessern. An der Verbesserung des Radwegenetzes innerhalb der Stadt werde bereits gearbeitet. Lehrte habe sich nicht gegen den Radweg ausgesprochen, sondern habe lediglich versäumt rechtzeitig Fördermittel einzuwerben. Lehrte könne das jedoch immer noch tun. Er hielt es für fahrlässig, darauf zu warten, dass die Nachbargemeinde aktiv werde. Es sei wichtig, den Grundstein für eine gute Radverkehrsverbindung in das Umland zu legen.

Ratsherr Hillbrecht war der Ansicht, dass der Bau des Radwegs nach Lehrte, weit entfernt vom dem sei, was der Radverkehr in Hannover wirklich benötige. Es sei keinerlei Bezug zur Realität vorhanden. Für die Planung des Radwegs nach Garbsen, der in die Planungen zur Wasserstadt eingeflossen sei, sei ein Zeitrahmen von fünf Jahren prognostiziert worden. Vorher sei mit einem Beginn der Baumaßnahme nicht zu rechnen. Der Radweg nach Lehrte werde auch einen solchen Vorlauf haben, so dass es zweifelhaft sei, ob der neu gewählte Rat überhaupt etwas davon mitbekomme. Fraglich sei außerdem der Nutzen eines solchen angefangenen Radschnellwegs, wenn dieser an den Toren der Stadt ende. Die Probleme des Radverkehrs in Hannover seien einfach zu benennen. Es gäbe keine vernünftig vernetzte Radverkehrsplanung und keine Radwegeplanung, die sich an den Notwendigkeiten orientiere. Erschreckenderweise werde auf bauliche Maßnahmen für den Radverkehr in Hannover verzichtet. Er erinnerte an den City-Radring, der nur aus aufgemalten blauen Punkten bestehe und an die Podbielskistraße, wo der Radverkehr entgegen aller Empfehlungen über sogenannte Schutzstreifen geführt werde.

Ratsfrau Jeschke bezog sich auf die angesprochene Podiumsdiskussion. Die Fahrradlobby in Form des ADFC habe an dem Abend Rot-Grün deutlich darauf hingewiesen, dass das vorhandene Radwegenetz erhebliche Mängel aufweise, die behoben werden müssen. Ihre Fraktion sei der Auffassung, dass in die Pflege des vorhandenen Radwegenetzes eine konsequentere, striktere Linie kommen müsse. Es reiche nicht aus, holprige blaue Markierungen anzubringen. Von einem Radkonzept könne da nicht die Rede sein. Es könne nicht sein, dass stattdessen ein Radweg nach Lehrte gebaut werden solle, den Lehrte gar nicht wolle. Die Aussagen des ADFC auf der Podiumsdiskussion habe sie als klare Kritik an der Rot-Grünen Radpolitik verstanden. Das Wahlergebnis spreche ihres Erachtens nach gegen eine Einbringung des Antrags. Die Mehrheitsfraktionen sollten sich vielmehr daran erinnern, wofür sie gewählt worden seien.

Ratsherr Dette konnte der Argumentation nicht folgen. Er war der Meinung, dass mit dem Antrag durchaus das vorhandene Netz optimiert werde. Der Radweg nach Lehrte werde auf weiten Strecken bereits vorhandene Wege nutzen. Bis zum Ortsteil Ahlten gäbe es keine Diskussion über die Streckenführung. Er verlaufe immer parallel zur Eisenbahn. Einen Weg gäbe es dort bereits, auf dem zurzeit der abgebaute Kies transportiert werde. Es seien keine neuen Wege, sondern die vorhandenen Wege werden optimiert. Ein Radschnellweg sei nicht reserviert für die Bürger die von Lehrte nach Hannover zur Arbeit fahren oder andersrum. Von einem Radschnellweg profitieren sämtliche Stadtteile, die an ihn angrenzen. Es entstehe eine gute Verbindung unter den Stadtteilen und bis in die Innenstadt.

Ratsherr Kelich wies darauf hin, dass der Radverkehrsanteil bei 20 % liege und die Tendenz steigend sei. Der Bau des Radschnellwegs sei eine Investition in den Ausbau der Infrastruktur. Er konnte nicht verstehen, dass das Ganze als Luxusprojekt bezeichnet werde.

Ratsherr Mineur betonte, dass man in zukunftsorientierte Projekte investieren müsse, wenn man es mit der Förderung des Radverkehrs ernst meine. Der Ausbau der vorhandenen Trasse sei eine Chance, es gäbe dafür Fördergelder und es entstehe eine deutlich bessere Nutzbarkeit. Der Nutzen entstehe nicht nur für diejenigen, die von oder nach Lehrte fahren, sondern die begleitenden Stadtteile erfahren eine bessere Erschließung. Zur Förderung des Radverkehrs reiche es nicht aus, das bestehende Netz zu verbessern. Die Zahl derjenigen, die das Rad nutzen, ist deutlich gestiegen. Als Folge darauf müsse investiert werden.

Ratsherr Hillbrecht wies darauf hin, dass gesagt worden sei, dass die vorhandene Infrastruktur für den Radschnellweg genutzt werden solle. Er war der Auffassung, dass das nicht ausreiche. Ziel sei es den Radverkehrsanteil auf 25 % zu steigern. Derzeit liege er bei 20 % und die Radwege seien jetzt bereits voll und zu Stoßzeiten übervoll. Mit der Verbesserung des vorhandenen Netzes werde man nicht weiterkommen. Es seien wesentlich umfangreichere Planungen und ein stadtinterner Dialog notwendig. Plane man einen Radschnellweg entlang einer Bahntrasse, müsse überlegt werden, ob bestimmte neuralgische Punkte zukünftig nicht höhenfrei geführt werden können. Einen solchen Vorschlag habe es bei den neuen Brücken des Südschnellwegs über das Leinetal gegeben. Einer der Architektenentwürfe habe neben dem Schnellweg eine vier Meter breite Radwegbrücke projektiert. Dieser Vorschlag würde tatsächlich mal eine bauliche Verbesserung für den Radverkehr bedeuten. Er sei gespannt, ob die politischen Gremien zustimmen werden.

Ratsfrau Jeschke erklärte, dass ein Radschnellweg vier Meter breit sei, einen Spezialbelag und in der Regel auch Beleuchtung habe. Für sie sei das Luxus. In der Bevölkerung sei es sehr unbeliebt, auf der Straße fahren zu müssen, so wie es auf der Podbielskistraße der Fall sei. In Hannover gäbe es ein Nebeneinander von Shared Space und dem Fahren auf Nebenanlagen. In einigen Fällen gäbe es unterschiedliche graue oder grau-rote Differenzierungen. Sehbehinderte könnten das nicht sehen und hätten wie auch ein Teil der Senioren Probleme zu erkennen, welcher Bereich für Fußgänger und welcher für Radfahrer vorgesehen sei. Solange diese Themen nicht geregelt seien, könne sie dem Bau eines Radwegs nach Lehrte nicht zustimmen, auch wenn es dafür Fördergelder gäbe. Sie hielt auch nichts von der Mentalität, jeden Fördertopf in Anspruch nehmen zu müssen. Sie meinte, dass es in der Stadt genügend Baustellen gäbe. Sie bezog sich zum Beispiel auf den Fahrradweg, der von der Langen Laube über den Steintorplatz zum Schillerdenkmal führe. Der Radweg sei nur farblich abgegrenzt. Es gäbe keine Beschilderung und keine Bodenindikatoren. Solange solche Mängel nicht beseitigt seien, sei ein Radweg nach Lehrte für sie Luxus.

Ratsherr Dette meinte, dass man darüber streiten könne, ob ein beleuchteter Radweg Luxus sei. Er erinnerte an die Diskussion im Stadtbezirk List-Vahrenwald, als die Straßenverkehrsbehörde gesagt habe, dass die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer auf den parallel im Wald verlaufenden Radweg gehören und auf der Podbielskistraße nichts zu suchen hätten. Im Hinblick darauf, dass es im Winter bereits um 16:30 Uhr dunkel werde, hielt er es für keinen Luxus, wenn Menschen mit einem subjektiven Angstgefühl gerne auf einer beleuchteten Straße fahren. Straßenbeleuchtung dürfe nicht unter dem Gesichtspunkt Luxus dargestellt werden. Radfahrer seien genauso Verkehrsteilnehmer wie alle anderen auch. Er wies darauf hin, dass es eine höhenfreie Querung über den Messeschnellweg in der Nähe der ehemaligen Pferdeturmkreuzung bereits gäbe. Es gehe nun darum, den Radweg nach Lehrte auf den Standard eines Radschnellwegs zu bringen. Seine Einstellung sei, dass die Kleefelder auch im Winter beleuchtet Richtung Innenstadt fahren können sollen, ohne die Hans-Böckler-Allee fahren zu müssen. Er appellierte, den Schnellweg nicht als Luxus abzutun oder auf das vorhandene Netz hinzuweisen. Er wiederholte, dass es sich bei der Strecke um eine bereits vorhandene Strecke handele.

Ratsherr Engelke sagte, dass er keine Förderung kenne, die die Kosten zu 100 % abdecke. Es handele sich immer um eine Teilförderung. Die Mehrheitsfraktionen hätten in anderen Fällen immer argumentiert, dass es sich um einen haushaltsrelevanten Antrag handele, der in die Haushaltsplanberatungen eingebracht werden müsse und hätten die Anträge deshalb abgelehnt. Mit diesem Antrag müsste das entsprechend gemacht werden und zunächst Geld im Haushalt dafür zur Verfügung gestellt werden.

Ratsherr Nagel meinte, dass der Verwaltung zunächst ein Planungsauftrag durch den Rat erteilt werden solle, damit dem Rat Eckdaten zur Verfügung gestellt werden können. Der Ausbau der vorhandenen Infrastruktur koste zweifelsfrei Geld. Es sei müßig, ständig zu wiederholen, dass die Infrastruktur schlecht sei. Er verwies darauf, dass Hannover im Ranking des ADFC Fahrradklimatests 2014 auf Platz vier unter den Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern liege. Von schlechter Infrastruktur könne daher keine Rede sein. Vielmehr verderbe man durch die Behauptungen das Klima.

Ratsherr Dette betonte, dass im Antrag nichts von planen, Fördermittel beantragen und bauen stehe. Um Fördermittel beantragen zu können, benötige man eine Kostenschätzung. In diesem Antrag gehe es um die Planung und die Einwerbung von Fördermitteln.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 1934/2016 mit 7 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.

2.2. Antrag der Fraktion DIE LINKE. zur Errichtung einer offenen Bühne auf einem geeigneten öffentlichen Platz (Drucks. Nr. 1018/2016)

Ratsherr Engelke sagte, dass die Bühne laut Antrag für Veranstaltungen kultureller und politischer Art gedacht sei. Im Hinblick auf die Wahlergebnisse, ging er davon aus, dass es mit den Hannoveranern, der AFD und anderen politischen Gruppierungen starke Nutzer dieser Bühne geben würde. Er habe seinen Antrag zurückgezogen und empfahl den Antrag der Linken abzulehnen. Der Auf- und Abbau der Bühne müsse organisiert und durchgeführt werden. Die Einlagerung müsse geregelt werden. Genehmigungen müssen eingeholt werden. Auch versicherungsrechtliche Fragestellungen müssen geklärt werden. Er ging davon aus, dass man mindestens eine halbe Stelle dafür benötige. Die Idee finde er immer noch sehr gut. Er sah jedoch erhebliche Probleme bei der praktischen Umsetzung. Er vermutete, dass die Verwaltung bei einer Prüfung auf die gleichen Problemlagen stoßen würde. Er konnte sich gut vorstellen, dass die Verwaltung bei der Umgestaltung von Plätzen

einen Bereich für Veranstaltungen einplane, der beispielsweise farblich oder durch einen anderen Untergrund gekennzeichnet sei. Der Antrag der Linken sei nicht zu Ende gedacht worden und daher abzulehnen.

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss lehnte die Drucksache Nr. 1018/2016 mit 0 Stimmen dafür, 10 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen ab.

2.2.1. Änderungsantrag der FDP-Fraktion zu Drucks. Nr.1018/2016: Errichtung einer offenen Bühne auf einem geeigneten öffentlichen Platz (Drucks. Nr. 1767/2016)

-zurückgezogen-

3. Bebauungspläne

3.1. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 741, 2. Änderung – Am Forstkamp / Buchholzer Straße - , Auslegungsbeschluss (Drucks. Nr. 1841/2016 mit 3 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 1841/2016 mit 7 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.

3.2. Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1047, 1. Änderung – Angerstraße - Auslegungsbeschluss (Drucks. Nr. 1965/2016 mit 4 Anlagen)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 1965/2016 mit 7 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen zu.

4. Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur Anrechnung von geschaffenen Kindertagesstättenplätzen im Rahmen eines späteren städtebaulichen Vertrags zum zukünftigen Bebauungsplans Nr. 1821 Constantinstraße (Drucks. Nr. 1676/2016 mit 1 Anlage)

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Drucksache Nr. 1676/2016 einstimmig zu.

5. Bericht der Verwaltung

Stadtbaurat Bodemann teilte mit, dass zum einen Herr Meng von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr anwesend sei und über den Neubau der Brücke des Südschnellwegs über den Mittellandkanal berichten wolle. Er bedankte sich bei Herrn Meng und seinen Kollegen für die konstruktive Zusammenarbeit. Mit dem Neubau füge man sich ein in die Brückenerneuerungen über den Mittellandkanal, die mit der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Stadt im Rahmen der Expo gemeinsam geplant worden seien.

Außerdem werde ein kurzer Sachstand zur Flüchtlingslage in Hannover gegeben.

- **Neubau der MLK-Brücke in Hannover Buchholz**

Herr Meng berichtete anhand einer Präsentation über den aktuellen Planungsstand für die Mittellandkanalbrücke in Hannover-Buchholz. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)* Die Brücke liege im Zuge des Messeschnellweges. Es handele sich um eine stark befahrene Straße mit einem durchschnittlichen Verkehr von über 60.000 Fahrzeugen pro Tag. Bei der vorhandenen Brücke handele es sich um eine Spannbetonbrücke aus dem Jahr 1967. Die Brücke bestehe aus drei Feldern mit untergehängten Geh- und Radwegen. Seinerzeit wurde sogenannter spannungsrissskorrosionsgefährdeter Spannstahl verbaut, der in der Nachrechnung Defizite aufweise. Dieser Stahl könne theoretisch ohne Ankündungsverhalten versagen. Die Brücke befinde sich daher unter dauernder optischer Beobachtung. Würden sich Setzungen oder Verformungen ergeben, würde die Brücke sofort für den Verkehr gesperrt. Daraus ergeben sich die Relevanz und der zeitliche Druck für einen Brückenneubau. Die Planungen für die neue Brücke seien intensiv mit der Stadt abgestimmt worden. Es soll eine Bogenbrücke entstehen, die sich in die Familie der Bogenbrücken über den Mittellandkanal einfüge. Die Brücke bestehe aus vier Teilbauwerken. Außen an die Bögen angehängt, entstehen die neuen Geh- und Radwegbrücken mit je vier Metern Breite. Innenliegend gäbe es die Fahrbahnen, die je Richtungsfahrbahn ein Teilbauwerk darstellen. Die lichte Weite betrage 105 Meter und die Breite 32 Meter. Durch die aufgeweitete lichte Weite könne der Radverkehr frei geführt werden. Vom Messeschnellweg könne man den Kanal zukünftig wahrnehmen. Die Bögen seien nach innen leicht geneigt, um die Sichtbarkeit trotz des notwendigen Lärmschutzes zu ermöglichen. Als Qualitäts- und Sicherheitsgewinn habe die neue Brücke einen durchlaufenden Standstreifen für den KFZ-Verkehr. Sämtliche jetzt vorhandene Geh- und Radwegebeziehungen werden wiederhergestellt. Die Baumaßnahme soll unter ständiger Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs durchgeführt werden. In einem ersten Schritt werde das erste Teilbauwerk vormontiert und über provisorische Widerlager über den Kanal eingeschoben. Danach werde ein provisorischer Damm angeschüttet, um die Verkehrsumlegung auf das erste Teilbauwerk in Behelfslage durchführen zu können. Das Bauwerk sei dann frei und die Brücke könne abgerissen werden. Nachdem das erfolgt sei, werde das zweite Teilbauwerk im Endzustand errichtet. Nach Fertigstellung könne der Verkehr auf das zweite Teilbauwerk zurückgelegt werden. Die provisorischen Anschlüsse können dann zurückgebaut werden. Das erste Teilbauwerk müsse dann in die endgültige Lage verschoben werden. Zu diesem Zeitpunkt könne gegebenenfalls bereits eine Verkehrsfreigabe erfolgen. Auf der östlichen Seite erfolge dann eine Fertigstellung der Geh- und Radwegebeziehungen. Die Verkehrsführung über die Behelfslage werde voraussichtlich zwei Jahre erfolgen. Zu Beginn der Baumaßnahme werde eine Sperrung der Radwegverbindung erforderlich sein. In diesem Zeitraum könne aber die Querung auf dem alten Bauwerk genutzt werden. In der Parallellage zum Mittellandkanal werde es Unterbrechungen geben, weil der Geh- und Radverkehr nicht durch eine Baustelle geführt werden könne. Die Kosten für das Bauwerk inklusive der Radwegebrücken seien mit 9 Millionen Euro taxiert worden. Die Anpassung der Straße sei in Höhe von 7,6 Millionen Euro beziffert worden. Die Gesamtkosten belaufen sich somit auf 16,6 Millionen Euro. Ende dieses Jahres soll die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Zuständig sei die Region Hannover. Gehe man davon aus, dass der Beschluss Ende 2017 oder Anfang 2018 vorliege, könne man mit der Ausführungsplanung beginnen. Für Ende 2018 sei dann die Eröffnung des Vergabeverfahrens möglich. Es sei von einem europaweiten Vergabeverfahren auszugehen, dass mehr Zeit beanspruchen werde. Als frühestmöglicher Baubeginn sei von Herbst 2019 auszugehen.

Ratsherr Engelke sagte, dass ihm nicht klar sei, wo Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, da es sich um eine Kanalbrücke handele. Er verwies auf die Brückensanierung auf der Straße Am Listholze und in der Hebbelstraße. Eine Sanierung im fließenden Verkehr habe dort nicht realisiert werden können. Er hoffte, dass es auf dem

Messeschnellweg besser laufen werde. Es handele sich um eine Bundesstraße. Er fragte, ob die Kosten zu 100 % vom Land getragen oder ob auch auf die Stadt Kosten zukommen werden. Es sei gesagt worden, dass das Provisorium zwei Jahre genutzt werden müsse. Es sei außerdem gesagt worden, dass die Brücke ohne Ankündigungsverhalten versagen könne. Er wollte wissen, ob man davon ausgehen könne, dass die Brücke bis Herbst 2019 sicher sei.

Herr Meng antwortete, dass es in unmittelbarer Nähe der Brücke Wohnbebauung gäbe. Lärmschutz sei aus diesen Gründen notwendig. Lärmschutzmaßnahmen werden durchgängig vorgenommen. Er ging davon aus, dass der Verkehr während der Bauzeit möglichst störungsfrei funktioniere. Es könne die sogenannte 4+0-Verkehrsführung abgewickelt werden. Die Querschnitte der Teilbauwerke seien mit zwölf Metern so breit gewählt, dass zweistreifig je Richtung gefahren werden könne. Er erläuterte, dass die Kosten für die gesamte Maßnahme vom Bund getragen werden. Insgesamt sei von einer Bauzeit von vier Jahren auszugehen. Der Bauwischenzustand mache einen Zeitraum von zwei Jahren aus. Man benötige Zeit für den Vorlauf, den Rückbau und die Wiederherstellung des heutigen Zustandes. Es könne nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass die Brücke nicht schon vorher gesperrt werden müsse. Man gehe jedoch davon aus, dass die Brücke funktionsfähig bleibe. Verstärkungsmaßnahmen seien nicht geplant.

Ratsherr Dette fragte, ob auch der Radweg zusammen mit der Brücke abgerissen werde und ob es auch für den Radverkehr ein Provisorium gäbe.

Herr Meng antwortete, dass es technisch möglich sei, Radverkehr an dem Provisorium zu realisieren. Die Möglichkeit sei jedoch mit Nachteilen verbunden. Man befinde sich dann mit der Behelfslage auf gleicher Höhe. Das würde bedeuten, dass der Damm für das Provisorium höher geschüttet werden müsse. Dadurch entstehe ein stärkerer Anlieferverkehr und somit eine größere Betroffenheit im Wohngebiet.

Ratsherr Dette meinte, dass es möglich gemacht werden müsse, ein Provisorium für den Radverkehr zu schaffen. Der Radverkehr sei umleitungssensibler. Auf dem Plan würde die Breite der Fuß- und Radwege zwischen 2,50 und 4 Metern variieren. Er fragte, ob das tatsächlich so vorgesehen sei.

Herr Meng antwortete, dass es sich nur um eine schematische Darstellung handele. Die Fuß- und Radwege seien durchgängig mit vier Metern geplant.

- **Flüchtlingslage in Hannover**

Herr Schalow berichtete, dass aktuell 4.282 Personen in Hannover untergebracht seien. Die Restquote betrage immer noch 5.500 Personen. Die Neufestsetzung der Quote werde erwartet. Sie liege aber noch nicht vor. Letzte Woche habe der Tag der offenen Tür in der neuen Modulanlage an der Wülferoder Straße stattgefunden. Inzwischen seien knapp 40 Personen eingezogen. Für Morgen werden weitere 25 Personen erwartet. Die Modulanlage sei ein weiterer Baustein in dem Programm der Qualifizierung der Unterkünfte, Abbau der Notunterkünfte und Inbetriebnahme der regulären Unterkünfte entsprechend des beschlossenen Drei-Säulen-Konzeptes. Er sei zuversichtlich, dass das gesetzte Ziel der Auflösung der Notunterkünfte so schnell wie möglich umgesetzt werden könne.

Ratsfrau Jeschke fragte wie viele Menschen momentan im Maritim untergebracht seien.

Herr Schalow antwortete, dass im Moment knapp 400 Personen im Maritim untergebracht seien. Wie bereits berichtet, habe es im Maritim Frisch- und Abwasserschäden gegeben. Der Frischwasserschaden sei inzwischen behoben. Die Räume können Anfang der nächsten Woche entsprechend belegt werden. Der Abwasserschaden werde noch behoben. Die Räumlichkeiten werden in Kürze verfügbar sein.

Ratsfrau Jeschke wollte wissen, ob es einen Zeitplan für die Mitteilung der neuen Quote gäbe.

Herr Schalow antwortete, dass der Stadt kein Zeitpunkt bekannt sei. Die Quote werde vom Land festgesetzt. Eine Ankündigung, wann Quoten mitgeteilt werden, nehme das Land jedoch nicht vor.

6. Anfragen und Mitteilungen

Es gab keine Anfragen oder Mitteilungen.

Ratsherr Küßner schloss den öffentlichen Teil der Sitzung.

Ratsherr Küßner schloss die Sitzung um 16:10 Uhr.

Bodemann
Stadtbaurat

Stricks
Schriftführerin