

## PROTOKOLL

14. Sitzung des Stadtbezirksrates Mitte am Montag, 26. Februar 2018,  
Rathaus, Mosaiksaal

Beginn 18.30 Uhr  
Ende 22.45 Uhr

---

### Anwesend:

(verhindert waren)

Bezirksbürgermeisterin Kupsch	(CDU)	
Stellv. Bezirksbürgermeister Engelke		(FDP) 18.30 - 22.05 Uhr
Bezirksratsherr Albrecht	(CDU)	
Bezirksratsfrau Altunok	(SPD)	
Bezirksratsherr Baathe	(Bündnis 90/ Die Grünen)	18.30 - 22.05 Uhr
Bezirksratsherr Dr. Feil	(Bündnis 90/ Die Grünen)	19.00 - 22.45 Uhr
Bezirksratsherr Hoffmann	(CDU)	
Bezirksratsherr Hogh	(DIE LINKE.)	
Bezirksratsherr Hübner	(SPD)	
Bezirksratsherr Dr. Junghänel	(PIRATEN)	
Bezirksratsfrau Muschter	(Bündnis 90/ Die Grünen)	
Bezirksratsfrau Pollok-Jabbi		
Bezirksratsherr Dr. Ramani	(SPD)	18.30 - 21.05 Uhr
Bezirksratsfrau Rieck-Vogt	(CDU)	
Bezirksratsherr Sandow	(SPD)	
Bezirksratsherr Schmidt	(FDP)	
Bezirksratsfrau Seckin	(SPD)	
(Bezirksratsfrau Dr. Sommer)	(CDU)	
Bezirksratsfrau Stock	(Bündnis 90/ Die Grünen)	

### **Beratende Mitglieder:**

(Ratsherr Döring)	(FDP)
(Ratsfrau Falke)	(LINKE & PIRATEN)
(Ratsherr Gast)	(Bündnis 90/Die Grünen)
(Ratsherr Kreis)	(SPD)

### **Presse:**

Herr Bohnenkamp  
Herr Puskepileitis  
Herr Dr. Schinkel

### **Verwaltung:**

Herr Bär	Fachbereich Gebäudemanagement
Frau Bode	Fachbereich Gebäudemanagement
Herr Bode	Fachbereich Tiefbau
Frau Hublitz	Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Göttler	Stadtbezirksmanagement
Frau Stricks	Bezirksratsbetreuung

### 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. A N H Ö R U N G E N
    - 3.1. Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 (Drucks. Nr. 0002/2018 mit 3 Anlagen)
      - 3.1.1. Änderungsantrag zur Drucks. Nr. 0002/2018 Stellungnahme zum Nahverkehrsplan - 3. Fortschreibung (SPD) (Drucks. Nr. 15-0556/2018)
      - 3.1.2. Änderungsantrag zur Drucks. Nr. 0002/2018 Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 (Drucks. Nr. 15-0554/2018)
    - 3.2. Sanierungsprogramm für Schultoiletten (Drucks. Nr. 0079/2018 mit 2 Anlagen)
      - 3.2.1. Änderungsantrag zu DS 0079/2018 Sanierungsprogramm für Schultoiletten (Drucks. Nr. 15-0363/2018)
    - 8.1.2. Mehrkosten für Sanierung der Südfassade Neues Rathaus (Drucks. Nr. 15-0370/2018)
    - 3.3. Neues Rathaus, Sanierung der Südfassade Mehrkosten infolge höheren Aufwands und zusätzlicher Leistungen (Drucks. Nr. 0096/2018 mit 3 Anlagen)
    - 3.4. Sonderprogramm für Straßenerneuerung – Grunderneuerung im Bestand Erneuerung von Straßen im Stadtbezirk 01, Mitte (Drucks. Nr. 0297/2018 mit 2 Anlagen)
    - 3.5. Veränderungssperre Nr. 100 für den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplans Nr. 639, 1. Änderung - Goethestraße Süd - (Drucks. Nr. 0312/2018 mit 3 Anlagen)

- 3.6. Konzept zur Bürgerbeteiligung Steintorplatz  
(Drucks. Nr. 0313/2018 mit 4 Anlagen)
- 7.4. Interfraktioneller Antrag
- 7.4.1. Unterbringung wohnungs-/obdachloser Frauen und Mädchen  
(Drucks. Nr. 15-0555/2018)
- 4. EIGENE MITTEL
- 4.1. des Stadtbezirksrates
- 4.1.1. Zuwendung für den Caritasverband e.V.  
(Drucks. Nr. 15-0390/2018)
- 4.1.2. Zuwendung für den Theater an der Glocksee e.V.  
(Drucks. Nr. 15-0391/2018)
- 4.2. des Integrationsbeirates
- 4.2.1. Zuschuss des Integrationsbeirates Mitte zum Projekt „Schulanfängerprojekt-  
Fußgängerführerschein“  
(Drucks. Nr. 15-0388/2018)
- 4.2.2. Zuschuss des Integrationsbeirates Mitte zum Projekt „Interkulturelles  
Seniorenprojekt Tandem“  
(Drucks. Nr. 15-0389/2018)
- 5. Mitteilungen  
-der Bezirksbürgermeisterin  
-der Verwaltung
- 6. Bericht des Stadtbezirksmanagements
- 7. A N T R Ä G E
- 7.1. aus der letzten Sitzung
- 7.1.1. Schlafampeln in der Marienstraße  
(Drucks. Nr. 15-0016/2018 N1)
- 7.1.2. Fahrradbügel vor der Ernst-August-Galerie  
(Drucks. Nr. 15-0097/2018)
- 7.1.2.1. Änderungsantrag zur DS 15-0097/2018 Fahrradbügel vor der  
Ernst-August-Galerie  
(Drucks. Nr. 15-0368/2018)
- 7.1.2.2. Fahrradbügel vor der Ernst-August-Galerie  
(Drucks. Nr. 15-0097/2018 N1)
- 7.1.3. LKW-Verbot für die Oeltzenstraße  
(Drucks. Nr. 15-0099/2018)

- 7.1.3.1. Änderungsantrag zur DS 15-0099/2018 LKW-Verbot für Oeltzenstraße  
(Drucks. Nr. 15-0367/2018)
- 7.2. der CDU-Fraktion
- 7.2.1. Reinigung Ständehausstraße  
(Drucks. Nr. 15-0364/2018)
- 7.2.2. Postbank-Hochhaus Goseriede  
(Drucks. Nr. 15-0365/2018)
- 7.2.3. Grenzmarkierung Schiffgraben/Sophienstraße  
(Drucks. Nr. 15-0366/2018)
- 7.3. der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- 7.3.1. Köbelinger Markt - Car Sharing  
(Drucks. Nr. 15-0373/2018)
- 8. A N F R A G E N
- 8.1. der CDU-Fraktion
- 8.1.1. Pflastersteine in der Ständehausstraße  
(Drucks. Nr. 15-0369/2018)
- 8.1.3. Saal für klassische Konzerte  
(Drucks. Nr. 15-0371/2018)
- 8.1.4. Baumfällungen am Hohen Ufer  
(Drucks. Nr. 15-0372/2018)
- 8.2. der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- 8.2.1. Fortschreibung des Kommunalen Schulentwicklungsplans 2017  
(Drucks. Nr. 15-0374/2018)
- 8.2.2. Fahrradbügel und Falschparker in der Kommandanturstraße  
(Drucks. Nr. 15-0375/2018)
- 8.2.3. Fahrradverleihsystem  
(Drucks. Nr. 15-0376/2018)
- 8.2.4. Tempo 30 in der Innenstadt  
(Drucks. Nr. 15-0377/2018)
- 8.3. von Bezirksratsfrau Pollok-Jabbi (Parteilos)
- 8.3.1. Wohnungsbau im Bezirk Hannover Mitte  
(Drucks. Nr. 15-0307/2018)

## II. NICHTÖFFENTLICHER TEIL

9. Vorschlagsliste zur Wahl der Schöffen für die Jahre 2019 bis 2023 (Drucks. Nr. 0337/2018 mit 14 Anlagen)
10. Bericht des Stadtbezirksmanagements
11. Informationen über Bauvorhaben
12. Berichte der Bezirksbürgermeisterin

## I. ÖFFENTLICHER TEIL

### TOP 1.

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

**Bezirksbürgermeisterin Kupsch** eröffnete die 14. Sitzung des Stadtbezirksrates und stellte die ordnungsgemäße Einberufung und Beschlussfähigkeit fest.

**Bezirksbürgermeisterin Kupsch** teilte mit, dass es einen interfraktionellen Dringlichkeitsantrag zur Unterbringung von Obdachlosen gäbe. In der letzten Sitzung sei lange über das Thema diskutiert worden. Es sei eine Drucksache avisiert worden, die eigentlich in der heutigen Sitzung hätte vorliegen sollen, jetzt aber erst in der nächsten Sitzung zur Beschlussfassung vorgelegt werde. Ein Änderungsantrag hätte heute daher nicht eingereicht werden können. Aufgrund der Wetterlage und der in Hannover vorhandenen Obdachlosenzahlen sei aber Eile geboten. Sie habe die Hoffnung gehabt, dass im Stadtbezirk Mitte Frauen untergebracht werden können. Obdachlose Frauen seien häufig nicht so sichtbar wie obdachlose Männer. Häufig suchen sie sich Übernachtungsplätze bei Bekannten, was als Couch Hopping bezeichnet werde. Es handele sich um mehr Frauen, als die Verwaltung an Übernachtungsplätzen zur Verfügung stellen wolle. In der Lammstraße sei eine Flüchtlingsunterkunft leegeräumt worden, um dort, nach dem Wunsch der Verwaltung, obdachlose Männer unterzubringen. Der Bezirksrat Mitte wolle dort eine Unterbringung mit Frauen, auch wenn in unmittelbarer Nähe zur Bezirksratsgrenze eine Unterbringung für Frauen vorgesehen sei. Sie ging davon aus, dass die Unterbringung obdachloser Männer in unmittelbarer Nähe zum Weißekreuzplatz die Problematik dort noch zusätzlich erschweren würde. Sie bat darum, dass die Drucksache des Fachbereichs Soziales zum Thema Obdachlosigkeit auch im Baudezernat Gehör finden und über die Unterbringung von Frauen nochmal nachgedacht werden solle. Sie wies auf den Zeitdruck hin und bat um Zustimmung zur Dringlichkeit des Antrages.

**Bezirksratsherr Sandow** stimmte den Ausführungen zu. Die Dringlichkeit sei aufgrund der zeitlichen Enge gegeben. Es sei nicht akzeptabel, dass der Bezirksrat bei der Entscheidung, wer wo untergebracht werde, umgangen werde. Strukturelle Maßnahmen zu treffen, ohne die Gremien zu beteiligen hielt er für problematisch. Seit vielen Jahren sei es in seiner Fraktion und im Bezirksrat Thema, dass Menschen bezahlbaren Wohnraum brauchen. Es werden jetzt notdürftige Regelungen getroffen. In den letzten Jahren hätten längst strukturell vernünftige Konzepte ausgearbeitet werden sollen, wie Menschen in bezahlbaren Wohnraum untergebracht werden können. Seine Fraktion werde der Dringlichkeit des Antrages zustimmen.

**Der Dringlichkeit des Antrages wurde einstimmig zugestimmt.**

**Bezirksbürgermeisterin Kupsch** merkte an, dass **TOP 8.1.2. vor TOP 3.3. und TOP 7.4., TOP 7.4.1. vor TOP 4. behandelt werden. Eingefügt werde TOP 3.1.1. TOP 7.2.3. werde zurückgezogen. Der so geänderten Tagesordnung wurde einstimmig zugestimmt.**

## **TOP 2.**

### **EINWOHNERINNEN- und EINWOHNERFRAGESTUNDE**

**Ein Einwohner** bezog sich auf die Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015. Er sagte, dass sowohl die Stadt Hannover als auch die Region am 18. Februar 2013 die Planungen zum „Projekt 10/17“ vorgestellt und betont haben, dass es Verkehrsprobleme nicht geben werde. Im Planfeststellungsverfahren sei mitgeteilt worden, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrs ausreichend nachgewiesen worden sei und kein Grund bestehe, an der Richtigkeit des Gutachtens des Büros SHP zu zweifeln. Außerdem sei darauf hingewiesen worden, dass eine Verdichtung oder Änderung des Angebots der Regiobus-Linien durch die Planung nicht vorgesehen sei. Am 22.02.18 sei in der Neuen Presse zu lesen gewesen, dass Verkehrsdezernent Franz und Stadtbaurat Bodemann einen „Kompromiss“ anstreben, ausgerechnet an verkehrsstarken Einkaufstagen, die Busse über Klagesmarkt und Celler Straße umzuleiten. Dezernent Franz verharmloste im Verkehrsausschuss vom 22.02.18 wie gewohnt die zu erwartenden Aufstauungen in der Kurt-Schumacher-Straße als Normalzustand in Großstädten. Nach Meinung von Herrn Pielawa tragen sporadische, nicht im Fahrplan festgelegte Umleitungen jedoch kaum zu einer zuverlässigen ÖPNV-Nutzung bei. Die Region habe in der Drucksache empfohlen, den Regiobus-Umleitungen nicht zu folgen und dennoch selbigen schon zugestimmt. Weitere Zustimmungen würden die Aussagen der Verwaltungsspitzen als Unwahrheiten konterkarieren und den Rückschluss zulassen, dass das SHP-Verkehrsgutachten zu „Projekt 10/17“ falsche Berechnungen vorgenommen habe, die von der Realität überholt und nun hinterrücks korrigiert werden. Er erwartete eine Stellungnahme der Verwaltung.

**Herr Bode** teilte mit, dass es bezüglich des Fahrens der Regio-Sprinter in der Kurt-Schumacher-Straße im Vorfeld eine rege Diskussion zwischen der Stadt und der Region gegeben habe. Es sei der Kompromiss gefunden worden, die Sprinter-Linien an verkehrsstarken Tagen über die Celler Straße zum ZOB umzuleiten. An allen anderen Tagen fahren die Linien wie bisher.

**Der Einwohner** wollte wissen, warum es zu dem Kompromiss gekommen sei und man mit im Fahrplan nicht festgeschriebenen Umleitungen die Fahrgäste ins Ungewisse schicke. Die Fahrgäste werden dann am Einkaufsgeschehen vorbeigeleitet. Er hielt das nicht für eine vernünftige ÖPNV-Planung.

**Herr Bode** antwortete, dass die Fahrgäste selbstverständlich ausreichend vorher über die Umleitungen informiert werden.

**Der Einwohner** sagte zum Konzept zur Bürgerbeteiligung Steintorplatz, dass die im laufenden Bebauungsplanverfahren vorgeschlagene Bebauung des Steintorplatzes zu Gunsten eines ergebnisoffenen Beteiligungsprozesses nicht weiterverfolgt werden solle. Es sei des Weiteren gesagt worden, dass bei den Untersuchungen und Lösungsvorschlägen die Option für einen eventuell zukünftigen Bau eines Stadtbahn-D-Tunnels erhalten bleiben solle. Seines Erachtens nach sei offenbar endlich Einsicht in die Fraktionen von SPD und Grünen gelangt und es bleibe zu hoffen, dass diese Forderungen auch weiterhin nach den kommenden Beschlusslagen Bestand haben werden.

**Bezirksratsherr Sandow** sagte, dass es im Hinblick auf die Kurt-Schumacher-Straße eine strukturelle Fehlplanung gegeben habe. Bis zum Umbau der Kurt-Schumacher-Straße habe

es eine Spur für den Nahverkehr und eine für den Straßenverkehr gegeben. Diese seien teilweise zusammengeführt worden mit der Folge, dass im Falle eines Staus der gesamte Nahverkehr stecken bleibe. Seine Fraktion habe seinerzeit im Bezirksrat angemahnt, den separaten Gleiskörper zu erhalten. Dem wurde leider keine Rechnung getragen.

**Bezirksratsfrau Altunok** wies darauf hin, dass Herr Pielawa nur die Ratsfraktion meinen könne. Die Haltung des Bezirksrates zur D-Linie sei eine andere als die der Ratsfraktion und sei hinlänglich bekannt.

**Der Einwohner** sagte, ihm sei das schriftliche Festhalten der Fraktion an einer möglichen D-Linie wichtig. Die D-Linie könne dann nicht einfach mit einem Bebauungsplan verhindert werden.

**Ein anderer Einwohner** merkte an, dass bereits seit Monaten keine Straßenbahnen mehr durch die Joachimstraße fahren. Er fragte, ob es bereits Planungen dafür gäbe, den mittleren brachliegenden Bereich für andere Verkehrsteilnehmer freizugeben. Sollte es bereits Planungen geben, bat er um Informationen. Sollte es noch keine geben, schlug er vor, eine Linksabbiegespur vom Thielenplatz aus in die Tiefgarage der Galerie Luise einzurichten. Die Tiefgarage kann zurzeit nur aus Richtung Bahnhof angefahren werden.

**Herr Bode** nahm die Anregung auf.

**Ein weiterer Einwohner** hatte eine Frage zum Sonderprogramm Straßenerneuerung. Er fragte, ob im Zuge der Baumaßnahmen daran gedacht worden sei, die Infrastruktur so auszubauen, dass sie die nächsten zehn bis zwanzig Jahre Bestand habe. Zum einen meine er damit den Breitbandausbau in Form von Verlegung von Glasfaserkabeln und zum anderen die Elektromobilität. Er konnte sich vorstellen, dass in zehn Jahren in jeder Garage ein Elektromobil stehe, das nachts aufgeladen werde. Für das Aufladen werde eine hohe Leistung benötigt. Es wäre jetzt die Gelegenheit, die Leistung für die gesamte Straße entsprechend auszubauen. Falls das nicht der Fall sei, wollte er wissen, an wen er sich wenden könne, wenn die Baumaßnahme in die konkrete Umsetzung gehe.

**Herr Bode** antwortete, dass geplant sei, die komplette Infrastruktur zu erneuern. Bei allen Maßnahmen werde vorab eine Leitungs koordinierung durchgeführt. Bei allen Leitungsträgern, die in den Straßen drin seien, werde abgefragt, ob Erneuerungsbedarf bestehe. In dem Zusammenhang werde auch das Thema Glasfaserkabel angeregt. Im Vorfeld sei bereits mit der Telekom gesprochen worden, die auch ohne bereits vorliegende Anträge bereit sei, zumindest Leerrohre zu verlegen. Bei enercity werde ebenfalls darum geworben vorzurüsten. Es handele sich aber um eine unternehmerische Entscheidung von enercity als Netzbetreiber. In diesem Fall wäre es hilfreich, wenn auch von dritter Seite an enercity herangetreten werde.

**Ein weiterer Einwohner** fragte nach, ob er von privater Seite aus vorstellig werden müsse oder ob das aus der politischen Ebene erfolge.

**Herr Bode** antwortete, dass die Verwaltung den Unternehmen die Anregung gäbe. Es unterstütze, wenn Privatleute auch an enercity herantreten würden.

**Ein anderer Einwohner** berichtete, dass die Seitenanlagen des Posttunnels sehr stark durch Vogelkot verschmutzt seien. Er wäre froh, wenn dort mal gereinigt werden würde. Er sagte, dass es vor der Ampel an der Ernst-August-Galerie eine Aufstellfläche für Fahrradfahrer gäbe. Zurzeit sei diese weder durch Farbe noch durch Symbole markiert, so dass die meisten Autofahrer bis vor den vorderen weißen Balken fahren würden. Er fragte, ob eine Markierung geplant sei.

**Herr Bode** antwortete, dass die Markierung der Radverkehrsaufstellfläche vorgenommen werde, wenn die Arbeiten dort abgeschlossen seien. Die Vogelkotproblematik werde weitergegeben.

### **TOP 3. ANHÖRUNGEN**

#### **TOP 3.1.**

#### **Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 (Drucks. Nr. 0002/2018 mit 3 Anlagen)**

##### **Antrag, zu beschließen:**

Die Landeshauptstadt Hannover gibt die als Anlage 3 dieser Drucksache beigefügte Stellungnahme ab.

#### **TOP 3.1.1.**

#### **Änderungsantrag zur Drucks. Nr. 0002/2018 Stellungnahme zum Nahverkehrsplan - 3. Fortschreibung (SPD) (Drucks. Nr. 15-0556/2018)**

##### **Antrag**

##### **Der Bezirksrat möge beschließen:**

Der Drucksache wird mit folgenden Maßgaben/Vorschlägen geändert und ihr dann zugestimmt:

1. Für die sich in Spitzenzeiten ergebenden Verkehrsprobleme auf der Kurt-Schumacher-Straße, bei denen die Straßenbahnen von Seiten des Individualverkehrs ausgebremst werden, wird von Seiten der Nahverkehrsplanung ein Plan B entwickelt, der eine sicheren und zügige Beförderung von Fahrgästen etwa von Limmer in die Innenstadt Hannovers gewährleistet.
2. Zur Verringerung der Schadstoffbelastung in der Innenstadt sollen die Fahrpreise des GVH zumindest im Bereich von Mobilcards im Abo -wie bereits mehrfach vor-geschlagen- auf maximal 365,- €/Jahr gesenkt werden.
3. Von Seiten der Üstra / der GVH wird ein regionsweites öffentliches Fahrradverleihsystem in Zusammenarbeit mit erfahrenen Partnern auf den Weg gebracht, das eine enge Verzahnung mit dem Öffentlichen Nahverkehr sicherstellt, eine engmaschige Pflege und Überwachung des Fahrradbestandes gewährleistet und das berechnigte Interesse der NutzerInnen und Nutzer am Datenschutz achtet.
4. Die Linie 10 wird zumindest regelmäßig zu der bisherigen Trasse abwechselnd über die Humboldtstr. / den Waterlooplatz in den Tunnel geführt mit der Folge, dass für diese Bahnen (10a) ein witterungsfreies Umsteigen etwa in die Linien 3,7,9 unter dem Hauptbahnhof ermöglicht wird.

#### **TOP 3.1.2.**

#### **Änderungsantrag zur Drucks. Nr. 0002/2018 Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 (Bündnis 90/Die Grünen) (Drucks. Nr. 15-0554/2018)**

**Bezirksratsherr Sandow** sagte, dass es um eine Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Region gehe. Er begründete den Antrag seiner Fraktion.

**Stellv. Bezirksbürgermeister Engelke** sagte, dass Punkt 1 des Änderungsantrages nicht schädlich sei, da es diesbezüglich bereits eine Einigung gäbe. In Bezug auf Punkt 2 verwies er auf den bereits vorliegenden Beschluss im Rat. In der Regionsversammlung hätten sich

die Koalitionspartner damit leider nicht auseinandergesetzt und den Vorschlag abgelehnt. Es sei überflüssig, den Vorschlag noch einmal zu unterbreiten. Er merkte an, dass es in der Stadt seit einiger Zeit das O-Bike-System gäbe. Die Befürchtungen, dass die Räder in der Stadt rumliegen und verrotten, hätten sich nicht bestätigt. Von O-Bike sei jemand eingesetzt worden, der die Räderflotte überwache. Ein weiterer Anbieter habe bereits ebenfalls Interesse bekundet, ein Fahrradverleihsystem aufzubauen. Er sah im Moment keinen Grund dafür, mit Steuergeldern ein eigenes System zu schaffen. Er war der Meinung, dass zunächst beobachtet werden müsse, wie die Systeme sich etablieren. Er wies darauf hin, dass es ein solches System nicht umsonst gäbe, auch wenn die üstra es organisiere. Zumal auch eine Senkung der Fahrpreise verlangt werde. Die Finanzierung eines Systems müsste dann über Steuergelder oder über eine Erhöhung der Fahrpreise erfolgen.

**Bezirksratsherr Hogh** bat um getrennte Abstimmung der vier Punkte. Punkt 1 könne er zustimmen. Bezüglich Punkt 2 schlug er eine textliche Änderung vor, um auch eine kostenfreie Nutzung des ÖPNV möglich zu machen. Die aktuellen Diskussionen gehen aufgrund der Erfordernisse durch Umwelt und Gesellschaft in diese Richtung. Er ging davon aus, dass die Antragsteller sicher nicht auf die 365,00 € jährlich bestehen, wenn eine kostenfreie Nutzung möglich sei. Zu Punkt 3 sagte er, dass das gesamte GVH-Gebiet mit Leihfahrrädern abgedeckt werden müsse, um erfolgreich zu sein. Er meinte, dass eine Privatisierung des Verleihsystems in keiner Weise ein Garant für den Erfolg sei. Es werde ein regionsweites öffentliches Fahrradverleihsystem beantragt. Er werde sich enthalten, weil der Bezirksrat den Rat nicht überspringen und sich nicht in die Zuständigkeiten der Regionsversammlung einmischen dürfe. Punkt 4 werde er zustimmen.

**Bezirksratsfrau Stock** sagte, dass sie die Kompromissuche zur Kenntnis genommen habe. Sie fragte, ob es einen aktuellen Stand zu der Einigung gäbe, der hier noch eingebracht werden könne. Sollte es Neuigkeiten geben, müssen diese hier in die Diskussion und Entscheidungsfindung einfließen.

**Herr Bode** antwortete, dass es die Einigung gäbe, zu verkehrstarken Zeiten, die Busse über die Celler Straße zum ZOB fahren zu lassen. Eine Umleitung über den City-Ring sei nicht mehr geplant. Der Kompromiss mit der Celler Straße müsse noch durch die Gremien beschlossen werden. Zu der Drucksache gäbe es Änderungsanträge aus den Stadtbezirken. Für die Beratung im Rat werde es eine N1 geben, in die die beschlossenen Änderungsanträge und der Kompromiss eingehen werden. Die N1 werde dem Stadtbezirksrat zur Kenntnis gegeben.

**Bezirksratsfrau Stock** begrüßte das 365-Euro-Ticket. In der Regionsversammlung sei das auch vorgeschlagen worden. Es handele sich um ein gutes Instrument den ÖPNV für alle zugänglich zu machen. Sie freute sich, dass die Anhörung zum Thema Fahrradverleihsystem so gut angekommen sei. Sie meinte, dass mit der vorliegenden Drucksache das Prinzip der Vorrangschaltung für den ÖPNV in Hannover umgangen werde. Es werden Überlegungen angestellt, welches Verkehrsmittel ausgeschlossen werde, wenn die Kurt-Schumacher-Straße an bestimmten Tagen ein Verkehrsproblem habe. Es sei nicht richtig, die Buslinien aus der Innenstadt herauszunehmen. Das widerspreche dem Vorranggebot des ÖPNV.

**Bezirksratsherr Schmidt** beantragte ebenfalls Einzelabstimmung.

**Bezirksratsherr Albrecht** meinte, dass anhand des Änderungsantrages die Fehlplanung für die Kurt-Schumacher-Straße erkennbar sei. Der Baudezernent sei immer noch der Auffassung, dass die Kurt-Schumacher-Straße funktioniere und es nur am 2. Adventssamstag ein Problem gegeben habe. Zumindest auf Bezirksratsebene sei die SPD aber nunmehr einsichtig geworden. Sowohl die vorgeschlagene Lösung als auch der

Kompromiss zwischen Region und Stadt seien sehr vage. Es werde nicht benannt, wann die Maßnahmen greifen sollen. Der Begriff „Verkehrsstarke Tage“ sei nicht definiert worden. Einen Antrag auf witterungsfreien Umstieg zu stellen, fand er bemerkenswert. Einen solchen Umstieg habe Rot-Grün auf Stadtebene abgelehnt. Mit Ausbau des D-Tunnels wäre das möglich gewesen und es hätte in der Kurt-Schumacher-Straße weniger Verkehrsprobleme gegeben. Er verwies ebenfalls auf den bereits vorhandenen Vorschlag auf Ratsebene zum 365-Euro-Ticket. Es erneut im Bezirksrat zu beantragen sei überflüssig. Er meinte, es gehe um Mitnahmeeffekte. Es sei fraglich, ob sich durch das günstige Ticket die gewünschten Effekte einstellen. Der Preis alleine mache nicht die gesamte Qualität eines Nahverkehrssystems aus. Er war der Auffassung, dass man in Hannover weitere Verbesserungen vornehmen müsse. Eine Absenkung des Preises führe dazu, dass die Mindereinnahmen der üstra in anderer Form gedeckt werden müssten. Er war nicht der Meinung, dass ein Fahrradverleihsystem durch die öffentliche Hand aufgebaut werden müsse. Ein privates Unternehmen könne das genauso gut, wenn genügend Mittel zur Verfügung gestellt werden. Den Vorschlag hielt er nicht für zielführend. Das Hamburger Modell könne nach zehn Jahren nicht einfach auf Hannover übertragen werden, weil bereits andere Anbieter am Markt vorhanden seien. Seine Fraktion lehne die Drucksache insgesamt ab.

**Bezirksratsherr Dr. Junghänel** sagte, dass er die Drucksache ablehnen werde. Die Sprinter-Linien seien ein Erfolgsmodell und beliebt bei den Fahrgästen. Es sei nicht einsehbar, dass die Sprinter-Linien, wenn auch nur an einigen Tagen, zur Disposition gezogen werden sollen. Es gäbe den Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs und der müsse bleiben. Er wies darauf hin, dass die SPD-Fraktion im Bezirksrat für die Tunnel-Lösung gestimmt habe. Die SPD-Ratsfraktion habe sich gegen den Tunnel entschieden. Er hielt es nicht für richtig, dass Streitigkeiten, die auf Ratsebene zu führen wären, im Bezirksrat ausgefochten werden. Der Stadtbezirksrat Mitte habe Haltung bewiesen und sich für den Tunnel ausgesprochen.

**Bezirksratsfrau Stock** sagte, dass ihre Fraktion einen Änderungsantrag einbringen wolle. Der Änderungsantrag beinhalte, dass der Vorrangschaltung des ÖPNV Rechnung getragen werden müsse und die Buslinien nicht aus der Kurt-Schumacher-Straße verschwinden dürfen.

**Bezirksratsfrau Pollok-Jabbi** fehlte ein zukunftsorientiertes Verkehrskonzept. Kleinteilige Regelungen würden nicht ausreichen. Der Fahrradverkehr in der Stadt müsse gefördert werden. Die vorhandenen Fahrradverleihsysteme stellen kein attraktives Angebot dar. An Hamburg und Paris könne man erkennen, wie gut Fahrradverleihsysteme funktionieren, wenn öffentliche Träger beteiligt seien. Der Einsatz von Steuergeldern stelle keinen Hinderungsgrund dar. Sie schlug vor, einen Vergleich zwischen dem Einsatz von Steuergeldern für die Infrastruktur von Autos und für die Infrastruktur für Fahrräder zu ziehen. Es müsse eine grundsätzliche Entscheidung getroffen werden. Sie sprach sich für eine öffentliche Trägerschaft aus. Sie sagte, dass sie dem Antrag zustimmen werde, auch wenn die kostengünstige Mobilcard hinfällig sei. Es sei richtig, wenn der Bezirksrat Mitte eine eigene Position vertrete und sich von den Entscheidungen im Rat und in der Region distanzieren.

**Bezirksratsherr Sandow** verwies auf die zu den Fahrradverleihsystemen durchgeführte Anhörung. Prof. Dr. Monheim habe dringend angeraten, einen öffentlichen Träger als Betreiber zu gewinnen. Vorrangig seien die Verkehrsbetriebe dafür geeignet, da die Abstimmung zwischen Taktung und Linien des ÖPNV und dem Fahrradverleihsystem einfacher wäre. Ein funktionierendes Fahrradverleihsystem entlaste die Stadt vom Autoverkehr und außerdem in weiteren Umweltfragen. Er sagte, dass ein 365-Euro-Ticket im Rahmen der Werbung ins Spiel gebracht werde. Das Ticket mache den ÖPNV

attraktiver. Im Änderungsantrag habe man geschrieben, dass das Ticket maximal 365 Euro kosten solle. Seine Fraktion würde selbstverständlich auch ein günstigeres Angebot befürworten und wünsche sich, dass Hannover Modellstadt für das europäische Modellprojekt der kostenfreien Nutzung des Nahverkehrs werde. Seine Fraktion habe frühzeitig darauf hingewiesen, dass der Tunnel langfristig möglich bleiben müsse. Er bat um Zustimmung.

**Bezirksratsfrau Stock** teilte mit, dass ihre Fraktion dem Antrag zustimmen werde. Es müsse die Möglichkeit wahrgenommen werden, ein Zeichen zu setzen. Das Thema Fahrradverleihsystem werde in die Region getragen, wo es richtig verortet sei. Der Anschluss an den ÖPNV sei sinnvoll. Richtig sei außerdem die Einführung eines 1-Euro-Tickets. Sie warb noch einmal für den eigenen Antrag. Der Vorrangschaltung des ÖPNV werde treu geblieben und ein attraktives innerstädtisches Angebot für die Region Hannover geschaffen.

**Bezirksratsherr Hogh** fragte, ob der Änderungsantrag der Grünen Punkt 1 des SPD-Antrages ändern solle.

**Bezirksratsfrau Stock** antwortete, dass es sich um einen eigenständigen Antrag handele.

#### **Antrag**

Dem Vorrangnetz ÖPNV muss in Hannover Rechnung getragen werden. Damit sollen die Buslinien aus der Kurt-Schumacher-Straße nicht verbannt werden.

**Es folgte die Abstimmung zu Drucks. Nr. 15-0554/2018:  
12 Stimmen dafür, 6 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen**

**Es folgte die Abstimmung zu Drucks. Nr. 15-0556/2018:  
Pkt. 1 13 Stimmen dafür, 4 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung  
Pkt. 2 12 Stimmen dafür, 4 Stimmen dagegen, 2 Enthaltungen  
Pkt. 3 10 Stimmen dafür, 7 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung  
Pkt. 4 12 Stimmen dafür, 4 Stimmen dagegen, 2 Enthaltungen**

**Es folgte die Abstimmung zu Drucks. Nr. 0002/2018  
12 Stimmen dafür, 6 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen**

#### **TOP 3.2.**

##### **Sanierungsprogramm für Schultoiletten (Drucks. Nr. 0079/2018 mit 2 Anlagen)**

#### **Antrag,**

1. das mit dieser Drucksache vorgelegte Sanierungsprogramm für Toiletten in hannoverschen Schulliegenschaften mit einem geschätzten Gesamtvolumen von rd. 24,3 Mio. € zu beschließen,
2. die Verwaltung zu beauftragen, die Umsetzung der konkreten Maßnahmen an den jeweiligen Schulen ohne weitere Einzeldrucksache zur Freigabe im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel durchzuführen und jährlich über den Stand der Umsetzung zu berichten,
3. die Verwaltung zu beauftragen, umgehend mit der Planung und der Umsetzung der Maßnahmen zu beginnen, sowie
4. weitere organisatorische Maßnahmen zur Erhaltung des Zustandes sanierter bzw. neu errichteter WC-Anlagen zu prüfen, z.B. Verkürzung der Reinigungsintervalle.

#### **TOP 3.2.1.**

## **Änderungsantrag zu DS 0079/2018 Sanierungsprogramm für Schultoiletten (Drucks. Nr. 15-0363/2018)**

**Bezirksratsherr Hoffmann** begründete den Änderungsantrag seiner Fraktion.

**Bezirksratsherr Hogh** sagte, dass er dem Antrag vollumfänglich zustimmen werde.

**Bezirksratsherr Hübner** fragte, ob die Sanierung der Toiletten auch vorgezogen werden solle, wenn zum Beispiel ein Ersatzneubau in 15 Monaten geplant sei.

**Bezirksratsherr Hoffmann** sagte, dass es nicht hinnehmbar sei, wenn Schülerinnen und Schüler mehrere Jahre auf eine Sanierung der Toiletten warten müssen. Aus diesem Grund habe man die zwölf Monate im Antrag aufgenommen.

**Bezirksratsfrau Altunok** wollte wissen, ob eine Toilette erneut saniert werde, wenn später eine Sanierung der Schule anstehe.

**Herr Bär** sagte, dass für das Sanierungsprogramm ein Zeitrahmen von vier Jahren vorgesehen sei. Neben den Schulen, die in der Drucksache benannt seien, seien einige Schulen bereits saniert worden. Bei einigen Schulen sei bei den umfangreichen Begehungen kein Sanierungsbedarf festgestellt worden oder den politischen Gremien sei die Planung der nächsten Jahre schon vorgestellt worden. Im Rahmen des Investitionsprogramms 500+ seien Schulen benannt worden, die in den nächsten zehn Jahren saniert werden sollen. Er betonte, dass die Verwaltung ebenfalls nicht wolle, dass Schulen lange auf eine Toilettensanierung warten müssen. Aus diesem Grund ist in die Drucksache aufgenommen worden, dass bei Schulen, in denen die Sanierung nicht umgehend erfolge, die Grundreinigung intensiviert werde und technische Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Im Rahmen der baulichen Unterhaltung werden selbstverständlich defekte Leitungen und Sanitärgegenstände ersetzt. Die Schultoiletten werden bis zur tatsächlichen Sanierung in einen Zustand versetzt, der eine vernünftige Nutzung ermögliche. Er riet von vorgezogenen Sanierungen ab. Insbesondere was die technische Installation angehe, dürfe eine Toilettenanlage nicht isoliert betrachtet werden. Stelle man im Rahmen der späteren Gesamtanierung der Schule fest, dass die technische Infrastruktur rund um die Toilettenanlage marode sei und erneuert werden müsse, könne das dazu führen, dass auch Teile der Toilettenanlage erneut saniert werden müssen. Er wies darauf hin, dass einige Toilettenanlagen räumlich erweitert oder verändert werden müssen, weil zum Beispiel behindertengerechte Toiletten eingebaut werden sollen. Eine Einbindung in ein Gesamtkonzept sei daher notwendig. Er sagte, dass eine Beschädigung einer gerade sanierten Toilettenanlage im Zusammenhang mit einer späteren Gesamtanierung der Schule im Zuge der Bauarbeiten vermieden werden müsse. Bei größeren Sanierungen sei das nicht auszuschließen. Aus Sicht der Verwaltung sei es sinnvoll, die Sanierung insgesamt vorzunehmen und bis dahin durch verstärkte Reinigung, technische Maßnahmen und Bauunterhaltung zu überbrücken. Er erläuterte, dass die Verwaltung die Maßnahmen aufgrund des hohen Kostenvolumens bündeln wolle. Aus seiner Sicht sei es nicht möglich, für jede Maßnahme eine eigene Drucksache zu erstellen und innerhalb der vier für die Sanierungen vorgesehenen Jahre allen Gremien zur Beratung vorzulegen und beraten zu lassen. In Analogie zum Konjunkturprogramm II schlage die Verwaltung daher vor, einen Grundsatzbeschluss in den politischen Gremien zu erwirken. Die Maßnahmen können dann bezirksübergreifend je nach Konfiguration der Anlage gebündelt und in größeren Blöcken umgesetzt werden. Die noch nicht ertüchtigte Jungentoilette in der Sporthalle des Kaiser-Wilhelm-Rats-Gymnasiums werden im notwendigen Umfang saniert.

**Bezirksratsfrau Muschter** sagte, dass ihre Fraktion dem Änderungsantrag eigentlich

zustimmen wollte. Der Vortrag der Verwaltung sei aber überzeugend und plausibel gewesen. Sie fragte, ob der Antrag aufrecht erhalten bleiben solle.

**Bezirksratsherr Hoffmann** wollte, dass der Antrag auch weiterhin zur Abstimmung gestellt werde. Den Aussagen der Verwaltung könne nicht immer getraut werden.

**Bezirksratsherr Hübner** beantragte getrennte Abstimmung.

**Bezirksratsfrau Pollok-Jabbi** berichtete aus der Zeit ihrer Ratstätigkeit. Es sei von der Verwaltung immer wieder gesagt worden, dass die Schultoiletten sauber und in Ordnung seien. Sie war froh, dass es jetzt zu Toilettensanierungen komme. Laut Drucksache solle es zu einer Verkürzung der Reinigungsintervalle kommen. Sie fragte, ob das für die Zukunft oder bis zum Abschluss der Sanierung geplant sei. Sie wollte wissen, ob erzieherische Maßnahmen für den Umgang mit den Toiletten nicht eher eine Aufgabe der Eltern als die der Schule sei.

**Herr Bär** antwortete, dass die Organisation der Reinigung für die Zukunft und in Abstimmung mit der städtischen Gebäudereinigung aufgrund der hohen Investition einen Erhalt der guten Nutzbarkeit gewährleisten solle. Bei den Begehungen der Schultoiletten habe man Toiletten gesehen, die bereits 40 Jahre alt seien, mit denen die Schülerinnen und Schüler aber offenbar sehr pfleglich umgegangen und diese in einem guten Zustand gewesen seien. Bei einigen Anlagen seien nach zehn Jahren schon kaputte Türen und Graffiti vorgefunden worden. Des Öfteren mussten auch Klorollen aus den Abflussrohren geholt werden. Der Umgang mit den Objekten sei sehr unterschiedlich, daher müsse mit den Schulleitungen über die Nutzung der Toiletten gesprochen werden. Die Verwaltung werde vorschlagen, die Schülerinnen und Schüler innerhalb von Projekten an der Gestaltung der Toiletten zu beteiligen. Die Beteiligung habe sich an anderer Stelle als Erfolgsmodell erwiesen. Die Akzeptanz der Nutzer, die Anlage pfleglich zu behandeln, sei höher. Ziel sei es, Wege zu finden, die Investition dauerhaft und nachhaltig nutzbar zu machen.

**Bezirksratsherr Dr. Junghänel** sagte, dass ihn der Vortrag der Verwaltung überzeugt habe und er dem Änderungsantrag daher nicht zustimmen werde.

**Bezirksratsherr Albrecht** meinte, dass das Problem der Sanierung der Schultoiletten ein Problem sei, auf das seine Ratsfraktion bereits seit Jahren hinweise. Die Verwaltung habe immer wieder behauptet, dass alles in Ordnung sei und kein Sanierungsbedarf bestehe. Nach der Begehung habe die Verwaltung endlich eingesehen, dass erheblicher Handlungsbedarf bestehe. Da es kein neues Problem sei, müsse schneller gehandelt werden. Die neuen Toilettenanlagen sollen nicht erst in einigen Jahren fertig sein. Vor dem Hintergrund, dass Schulneubauten oder –ersatzbauten häufig nicht in dem zunächst angesetzten Zeitrahmen realisiert werden, müssen die Toiletten in kürzerer Zeit saniert werden. Ob eine sanierte Toilette bei einer Schulsanierung wieder mitsaniert werden müsse, sei im Einzelfall zu prüfen. Er ging davon aus, dass eine pauschale Antwort diesbezüglich nicht möglich und ein Erhalt der sanierten Toiletten durchaus möglich sei. Es gehe jetzt darum einen Zustand herzustellen, der für die Schülerinnen und Schüler annehmbar sei. Eine gebündelte Ausschreibung hindere die Verwaltung nicht daran, die Einzelmaßnahmen den Bezirksräten vorzustellen. Er wies darauf hin, dass zum Kaiser-Wilhelm-Rats-Gymnasium noch nicht viel gesagt wurde. Es gäbe eine zweite Turnhalle mit erheblichem Sanierungsbedarf der Toiletten, von der in der Drucksache nichts stehe.

**Bezirksratsherr Schmidt** bemerkte, dass seine Fraktion die Ausführungen der Verwaltung

überzeugend fand und dem Änderungsantrag nicht zustimmen werde.

**Bezirksratsfrau Rieck-Vogt** begrüßte die Erhöhung des Reinigungsintervalls. Sie wies darauf hin, dass die Nutzung der Schultoiletten durch die Veränderungen im Schulbetrieb anders seien als früher. Es handele sich hauptsächlich um Ganztagschulen. Sie fragte, ob präventiv über eine Erhöhung der Präsenzkräfte während des Schulbetriebs nachgedacht worden sei.

**Herr Bär** antwortete, dass die Kontrolle der Toiletten der Zuständigkeit der Schulen unterliege. Der Fachbereich Gebäudemanagement habe aber mit der Schulverwaltung über Möglichkeiten zur Verbesserung der Toilettennutzung gesprochen. Sein Fachbereich habe nur begrenzte Einflussmöglichkeiten. Es sei momentan nicht möglich, neben den Schulverwaltungskräften und dem Schulhausmeister zusätzliches Personal einzusetzen. Man sei mit der Schulverwaltung aber im Gespräch, ob der Hausmeister Kontrollen vornehmen könne, um möglichst frühzeitig Missstände festzustellen. Dem Verfestigen der Missstände könne dadurch eher entgegengewirkt werden. Das Thema Präsenzkräfte werde er in die Gespräche mit der Schulverwaltung mitnehmen.

**Bezirksratsfrau Rieck-Vogt** sagte, dass es Präsenzkräfte in anderen Bundesländern gäbe und das Modell erfolgreich sei.

**Stellv. Bezirksbürgermeister Engelke** berichtete, dass im Rahmen von Pimp Your Town die Schüler ebenfalls Toilettenpersonal vorgeschlagen haben. Die finanzielle Umsetzbarkeit sah er kritisch. Er fragte, wer für die Reinigung der Toiletten zuständig sei. Er unterstütze die Idee, die Schülerinnen und Schüler an der Ausgestaltung der Toiletten zu beteiligen. Dort, wo Schülerinnen und Schüler beteiligt worden seien, werde pfleglicher mit den Toiletten umgegangen. Sie fühlen sich dadurch verantwortlicher. Er fragte, was mit einer Vorlage jeder Einzelmaßnahme erreicht werden solle.

**Bezirksratsherr Sandow** bedankte sich bei der Stadtverwaltung für die Auflegung des Programms. Die Höhe der Investition sei ein Bekenntnis zugunsten der Schulqualität. Der Betrag entspreche dem Maß an Gewerbesteuererhöhung, den die CDU im Rat abgelehnt habe. Notwendigen Investitionen müsse auch eine Finanzierungsmöglichkeit gegenüberstehen. Man könne nicht das eine wollen und das andere ablehnen. Er hielt das Konzept für richtig und sinnvoll und werde zustimmen. Dem Änderungsantrag der CDU werde seine Fraktion nur in den Punkten 2 und 3 folgen.

**Bezirksratsherr Albrecht** merkte an, dass es um reine Information zu den einzelnen Maßnahmen gehe.

**Herr Bär** erläuterte, dass das Gebäudemanagement das Gebäude zur Verfügung stelle. Die Schule selbst sei Nutzerin des Gebäudes. Die Schulverwaltung wiederum beauftrage die städtische Gebäudereinigung mit der Reinigung der Objekte. Die städtische Gebäudereinigung verfüge nicht über ausreichend eigene Putzkräfte, so dass ein Großteil der Aufgaben durch Aufträge an Dritte vergeben werden. Es handele sich um einen Teil des Problems, dass es aus wirtschaftlichen Aspekten wechselndes Reinigungspersonal in den Toiletten gäbe. Er erklärte, dass nicht jedes Reinigungsmittel für jeden Sanitärgegenstand verwendet werden dürfe. Es sei daher wichtig, dass die Reinigungskräfte richtig eingewiesen und geschult seien. Mit der städtischen Gebäudereinigung werde thematisiert, wie die Reinigung zukünftig gestaltet werden könne, um bessere Erfolge zu erzielen.

**Bezirksratsherr Albrecht** fragte, inwieweit die Arbeit der Reinigungsfirmen kontrolliert werde.

**Herr Bär** antwortete, dass eine Überwachung der Qualität der Leistungen stattfinden. Bei Mängeln werde darauf hingewiesen und zu besseren Leistungen aufgefordert. Der Schulhausmeister sei permanent präsent und verschaffe sich ebenfalls einen Überblick.

### **Antrag**

#### **Der Bezirksrat möge beschließen:**

Der Drucksache wird mit folgender Maßgabe zugestimmt:

1. Sofern die Sanierung oder der Ersatzneubau der entsprechenden Schule nicht innerhalb der nächsten zwölf Monaten beginnt, sind die betreffenden Schultoiletten vorrangig zu sanieren.
2. Entgegen Antragspunkt 2 der DS 0079/2018 ist für jede Einzelmaßnahme eine Drucksache vorzulegen.
3. Auch die Schultoiletten der Turnhalle des Kaiser-Wilhelm-und Ratsgymnasiums sind in das Sanierungsprogramm einzubeziehen.

#### **Es folgte die Abstimmung zu Drucks. Nr. 15-0363/2018:**

**Pkt. 1 5 Stimmen dafür, 13 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen**

**Pkt. 2 12 Stimmen dafür, 5 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung**

**Pkt. 3 11 Stimmen dafür, 7 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen**

#### **Es folgte die Abstimmung zu Drucks. Nr. 0079/2018:**

**16 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 2 Enthaltungen**

### **TOP 8.1.2.**

#### **Mehrkosten für Sanierung der Südfassade Neues Rathaus (Drucks. Nr. 15-0370/2018)**

**Frau Göttler** verlas die Antwort der Verwaltung. Die Auftragsvergabe zur Erstellung des Gutachtens erfolgte am 15.10.2014 auf Grundlage eines Angebots des Büros Marx Krontal GmbH Beratende Ingenieure Hannover in einer Arbeitsgemeinschaft mit dem Ingenieurbüro für Bauwerkserhaltung Weimar GmbH. Eine Ausschreibung sei nicht erforderlich gewesen, da es sich um eine Vergabe freiberuflicher Leistung deutlich unterhalb des Schwellenwerts handelte. Die Bewertung der Fachkunde und Leistungsfähigkeit des Gutachters erfolgte insbesondere durch Prüfung und Wertung der Referenzen. Ergänzend hatte das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege in Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde der LHH die Empfehlung zur Beauftragung des Büros Marx Krontal gegeben. Die Projektleitung für die Natursteininstandsetzung/Natursteinrestaurierung des Neuen Rathauses wurde innerhalb der Arbeitsgemeinschaft dem Ingenieurbüro für Bauwerkserhaltung Weimar GmbH übertragen. Dieses Büro arbeite seit über 20 Jahren als Fachplaner und Fachberater an der Instandsetzung hochwertiger denkmalgeschützter Bausubstanz. Darüber hinaus bestehe eine Mitgliedschaft in der Wissenschaftlich-Technischen Arbeitsgemeinschaft für Bauwerkserhaltung und Denkmalpflege e.V. – WTA. Die Bestätigung der Fachkunde, als auch die erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege ließen auf eine sehr gute Leistungsfähigkeit schließen. Aufgrund der exzellenten Referenzen insbesondere im Umgang mit denkmalgeschützter Bausubstanz vergleichbarer Objekte sei der Auftrag nach Prüfung des eingereichten Angebotes an das Büro Marx Krontal vergeben worden. Projektreferenzen für Natursteininstandsetzung/Natursteinrestaurierung denkmalgeschützter Bauwerke des beauftragten Büros Marx Krontal in Kooperation mit dem Ingenieurbüro für Bauwerkserhaltung Weimar GmbH seien das Deutsche Historische Museum Berlin - Zeughaus, Unter den Linden, der Deutsche Dom Berlin, die Oper Leipzig, der Van de Velde Bau, Bauhaus Weimar, das Pergamonmuseum Berlin, das Völkerschlachtdenkmal Leipzig, das Landesverwaltungsamt Weimar, das Schloss Freudenstein Freiberg – Mineraliensammlung, Wuppertal - Rathaus Barmen, das

Residenzschloss Weimar, das Bundessozialgericht Kassel, das Bundesverwaltungsgericht Leipzig, Potsdam - Sanssouci, Neues Palais, die Bezirksregierung Düsseldorf, das Hauptgebäude der Universität Hamburg, Edmund-Siemers-Allee 1, das Hauptgebäude des Sparkassenverbandes Niedersachsen - Hannover, Schiffgraben 6-8 und das Historische Museum Hannover. Bei dem geschlossenen Vertrag handele es sich um einen Werkvertrag nach BGB, in dem der Auftragnehmer den werkvertraglichen Erfolg schulde. Die Leistung des Ingenieurbüros Marx Krontal sei fachlich, insbesondere was die Qualitätssicherung der Sanierungsarbeiten und die Einhaltung von Fristen, als auch Präsenz vor Ort angehe, nicht zu beanstanden. Eine etwaige Schlechtleistung aufgrund mangelhafter Beratung des Bauherrn hinsichtlich der zu erwartenden Sanierungskosten sei aus Sicht der Verwaltung nicht zu erkennen. Die Fassade wurde vom Gutachter nach Auftragserteilung mittels eines Hubsteigers soweit als möglich detailliert untersucht, darüber hinaus wurden Bohrkerne entnommen und analysiert. Die mit dem seinerzeit verfügbaren Hubsteiger nicht anfahrbaren höheren und verdeckten Fassadenpartien wurden anhand bereits gewonnener Untersuchungsergebnisse entsprechend hochgerechnet. Die Ergebnisse der Untersuchungen dienten als Grundlage einer plausiblen und nachvollziehbaren Kostenschätzung. Der Umfang der Sanierungsarbeiten sei auf Basis der bis dato vorliegenden Erkenntnisse schlüssig gewesen. Der tatsächliche Sanierungsbedarf konnte jedoch erst im Verlauf der Arbeiten vor Ort festgestellt werden. Das Büro Marx Krontal habe kontinuierlich die Sanierungsarbeiten vor Ort begleitet und musste das Sanierungskonzept daher auch an die neu gewonnenen Erkenntnisse anpassen. Durch diese fachliche Auseinandersetzung mit der Bausubstanz wurde und werde die Fassade insgesamt nachhaltig und tiefgreifend instandgesetzt. Ein Schaden sei der LHH hierdurch nicht entstanden; Schadenersatzansprüche seien daher nicht gegeben.

**Stellv. Bezirksbürgermeister Engelke** meinte, dass bei Sanierungen nicht immer alles voraussehbar sei. Er fragte, ob es mehrere Anbieter gegeben habe. Er wollte wissen, ob der preiswerteste Anbieter oder der mit den besten Referenzen genommen worden sei. Es sei gesagt worden, dass das Gutachten nicht zu beanstanden sei. Er fand, dass der Unterschied zwischen den im Gutachten angesetzten und den jetzigen Kosten gravierend sei. Das Gerüst am Rathaus stehe bereits seit über einem Jahr. Spätestens mit Aufbau des Gerüsts hätte er von dem Gutachter erwartet, dass er das Gutachten überprüfe. Es sei nicht nachvollziehbar, dass die Drucksache erst jetzt vorgelegt werde.

**Herr Bär** antwortete, dass im Vorfeld sehr intensiv darüber beraten wurde, welcher Gutachter genommen werden solle. für die Kostensteigerung gäbe es eine Reihe von Ursachen. Der Natursteingutachter sei einer von vielen Beteiligten des Verfahrens. Er habe für seinen Bereich entsprechende Erkenntnisse gewonnen. Der Natursteingutachter sei auf Grundlage der Beratungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege und der unteren Denkmalschutzbehörde ausgewählt worden. Bei einem Bauvorhaben wie der Sanierung des Rathauses werde auf die Qualitäten von Akteuren sehr geachtet. Die gewählten Akteure haben eine Reihe von erstklassigen Referenzen im deutschen Raum aufzuweisen. Er erläuterte, dass die Verwaltung Ausschreibungen vornehmen müsse, wenn die Vergaberichtlinien dieses fordern. Mit dem Honorar liege man weit unter dem Vergabeschwellenwert, so dass eine Ausschreibung nicht erfolgte. Insbesondere das Landesamt für Denkmalschutz habe das Büro mit dem großen Erfahrungshintergrund als das bestmögliche Büro dargestellt. Er erläuterte, dass jetzt im Nachgang im Bereich auf die Natursteinarbeiten neue Sachverhalte erkannt worden seien, die zur Kostensteigerung führen. Es handele sich sowohl für die Verwaltung als auch für das Büro um einen unangenehmen Vorgang. Er betonte, dass es die Verwaltung bevorzugt hätte, wenn der gesamte Kostenrahmen von Beginn an bekannt gewesen wäre. Gerade in den oberen Bereichen der Fassade, die mit dem Hubsteiger nicht geprüft worden seien, würden die Bohrkerne den Zustand der Fassade nicht repräsentativ darstellen. Der an der Fassade verbaute Ettringer Tuffstein sei vor 100 Jahren ein Modematerial gewesen. Aufgrund der

nicht ausreichenden Korrosions- bzw. Erosionsfähigkeit weise der Zerfallerscheinungen auf. Als Gebäudeeigentümer müsse die Stadt permanent dagegen arbeiten, damit sich die Zustände nicht verschlechtern. Der Ettringer Tuff sei in den verschiedenen Bereichen unterschiedlich eingebracht worden. Teilweise wurde er mit dem Hintermauerwerk verzahnt, indem große Blöcke ins statisch stabile Hintermauerwerk mit eingebaut wurden. Teilweise sei der Tuffstein als Schicht vor das Hintermauerwerk gesetzt und teilweise mit diesem fest verankert. Vom Hubsteiger aus sei das nicht sichtbar und mittels der Bohrkernne könne eine Analyse des Gesamtbauwerks nicht erfolgen. Das könne erst festgestellt werden, wenn die Steine abgenommen werden. Selbst eine Probesanierung hätte die Gesamtumstände nicht geklärt. Der Untergrund an der Fassade am Gartensaal sei zum Beispiel ganz anders als der an den Schweißgiebeln Ost und West. Der Posten Natursteinarbeiten sei ein großer Posten innerhalb der Mehrkosten. Ein weiterer großer Posten sei das Gerüst mit einer vom Statiker geprüften Ausprägung. Es werden drei Gerüstlagen benötigt, um die gesamten Vor- und Rücksprünge zu überbrücken und aus statischer Hinsicht die Lasten aus dem Gerüst so umzulenken, dass die Terrasse des Gartensaals in der Lage sei, die Last auch aufzunehmen. Im Bereich unterhalb der Terrasse haben Abstützungen vorgenommen werden müssen. Die Abstützungen hätten, nachdem der Statiker das Gewicht des Gerüsts berechnet hatte, umfangreicher realisiert werden müssen. Hinzugekommen seien Bauverzögerungen, die u.a. durch Ratssitzungen hervorgerufen worden seien. In der Anlage sei die Reihe der Faktoren, die zu den Mehrkosten geführt haben, dargestellt worden. Die Arbeiten sollen so umgesetzt werden, dass die Oper nicht mehr durch ein Gerüst gestört werde. Die Fassadenseiten sollen im Anschluss an die Sanierung der Südseite eingerüstet werden. Allen erlangten Erkenntnissen soll mit einem entsprechenden Posten Rechnung getragen werden, in einer Größenordnung, die auch Unwägbarkeiten abdecke.

**Bezirksratsfrau Pollok-Jabbi** fragte, ob die Innenhöfe auch saniert werden sollen.

**Herr Bär** antwortete, dass die Verwaltung dabei sei, ein Modernisierungskonzept für das gesamte Rathaus aufzustellen. Dazu gehören auch Maßnahmen im Innenbereich und die gesperrten Balkone inklusive der Fassadenpartien der Innenhöfe.

**Bezirksratsherr Dr. Junghänel** berichtete, dass er in seiner Zeit als Parlamentarier mit zwei Sanierungen konfrontiert worden sei. Die eine sei der Pavillon gewesen und die andere das Rathaus. Er stellte die Frage, warum Gutachten überhaupt erstellt werden, wenn es trotzdem zu enormen Kostensteigerungen kommen könne. Es wäre vielleicht einfacher, wenn man ein Gerüst aufstelle und einfach tätig werde.

**Herr Bär** antwortete, dass es ein guter Grundsatz des Planens und Bauens sei, zunächst den Gegenstand der Bearbeitung zu betrachten. Sowohl die Verwaltung als auch der Gutachter seien davon ausgegangen, dass das Gutachten die ganzen Fragestellungen im Bereich der Fassade beinhalte. Leider sei man in diesem Fall später zu Erkenntnissen gelangt, die eine neue Drucksache erforderlich gemacht haben. Ohne ein Gutachten könne man ein solches Vorhaben nie beginnen, da es einer Grundlage für die Ausschreibung bedarf. Ohne Gutachter, Architekten und Statiker wäre eine Maßnahme nicht so zu beschreiben sein, dass den politisch zuständigen Gremien ein entsprechender Vorschlag unterbreitet werden könne. Die Sanierung der Südfassade sei aus heutiger Sicht nicht mit ausreichenden finanziellen Mitteln hinterlegt gewesen. Die erlangten Erkenntnisse werden in zukünftige Ausschreibungen einfließen. Die Verwaltung wolle vermeiden, dass es zukünftig wieder zu Überraschungen komme.

**Bezirksratsherr Albrecht** fragte, ob sich die zwei Unternehmen für die Begutachtung zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengetan haben oder ob diese erst im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen als Arbeitsgemeinschaft agiert haben. Abgesehen vom

Schadensbild an der Fassade hätte der Aufwand für das Gerüst unabhängig davon bereits festgestellt werden können. Er meinte, dass nach der Berichterstattung die Stadt Hannover dem NDR wohl ein gerüstfreies Rathaus garantiert habe. Er war erstaunt, dass solche Verträge eingegangen werden, da nicht sicher gewesen sei, wie lange das Gerüst dort stehe. Er fragte, ob die Verwaltung so optimistisch gewesen sei. Er wollte wissen, ob die Gutachter in Bezug auf den Ettringer Tuff nicht auf bereits bei anderen Gebäuden gewonnenen Erkenntnisse hätten zurückgreifen können. Er fragte, ob es alte Pläne gäbe, aus denen man die Befestigung der Fassade hätte entnehmen können. Er merkte an, dass Ratssitzungen nur einmal im Monat stattfinden und kein Argument für Bauverzögerungen darstellen würden.

**Herr Bär** antwortete, dass er die Ratssitzungen als Sinnbild der Sitzungen der politischen Gremien und anderer Gruppen verstanden wissen wolle. Nicht nur die Nutzung des Ratssaales, sondern auch die der anderen Säle rufen gewisse Einschränkungen hervor. Der Bauverlauf müsse Rücksicht auf diese Veranstaltungen nehmen. Er erläuterte, dass das Büro Marx Krontal der Auftragnehmer der Stadt sei. Das Büro habe sich im Bereich der Natursteine für Brücken und konstruktive Elemente einen Namen gemacht. In der Arbeitsgemeinschaft mit dem Ingenieurbüro Bauwerkserhaltung Weimar GmbH habe das Büro verschiedene Projekte durchgeführt. Er verwies auf die Referenzliste. Das Büro Marx Krontal habe das Büro Bauwerkserhaltung Weimar GmbH mit der Projektleitung beauftragt. Die Arbeitsgemeinschaft sei für die Stadt Hannover auch unter Berücksichtigung der Empfehlung des Landesamtes für Denkmalpflege für dieses Bauvorhaben der am besten geeignete Partner gewesen. Er teilte mit, dass die Verwaltung nach dem Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Ausschreibung davon ausgegangen sei, dass das Gerüst im Sommer 2017 abgebaut werden könne. Nach dem ursprünglichen Zeitplan wäre die Fassade für die Oper dann frei gewesen. Das habe nicht geklappt, weil in den oberen Bereichen der Ettringer Tuff anders als erwartet eingesetzt worden sei. Die verfügbaren Pläne seien vorab von der Verwaltung und dem Büro eingesehen worden. In den Plänen war in keiner Weise die Art der Verankerung des Ettringer Tuffs enthalten. Tatsächlich feststellbar sei die Verankerung erst durch Abnahme der Steine. Von ein oder zwei Sachverhalten könne nicht auf den Rest des Gebäudes geschlossen werden. Er erläuterte, dass der Ettringer Tuffstein komplett erforscht und das Korrosions- und Erosionsverhalten bekannt sei. Durch das Hydrophobieren der Tuffsteine in der 80er Jahren nehme der Tuffstein kein Wasser mehr auf. Das Wasser, das unter der hydrophobierten Schicht eindringe, rufe eine Dauerfeuchte hervor. Diese fördere Kristallisationsprozesse des Steins und das könne dazu führen, dass Schalen absprengen. Aus heutiger Sicht sei der Ettringer Tuffstein nicht ideal geeignet für die Verarbeitung in Fassaden. Aus denkmalfachlichen Gründen gäbe es keine Alternative, als den Stein wieder einzubauen. Bei der Oberflächenbehandlung werde darauf geachtet, dass das Material einen längeren Unterhaltungs- und Instandhaltungszyklus habe. Er berichtete, dass das Rathaus in regelmäßigen Abständen überprüft werde. Das Sicherungsnetz am Zentralturm werde wieder angebracht. In den Fassadenpartien werden jetzt Anschlagpunkte vorgesehen, damit in Abständen von fünf Jahren mit Fassadenkletterern die komplette Fassade begangen werden könne, ohne ein Gerüst zu benötigen. Dabei werden lose Steine aus dem Altbestand entfernt, damit keine Probleme mit der Verkehrssicherungspflicht entstehen.

**Bezirksratsherr Sandow** wies darauf hin, dass die Kostensteigerung über 150 % betrage. Er fragte, wer der zuständige Dezernent für die untere Denkmalschutzbehörde sei. Außerdem wollte er wissen, ob es innerhalb der Behörde eine Sachkompetenz zur Beurteilung solcher technischer Sachfragen und von Kostenschätzungen gäbe. Er fragte, ob eine Kostenschätzung mittels einer Drohne erfolgt sei. Er sagte, dass die Sanierung Millionen koste. Er fragte, was es für eine Ausschreibung gegeben habe. Er habe um den Ausschreibungs- und Vertragstext gebeten. Er forderte dazu auf, diese Unterlagen nachzureichen. Er wollte außerdem wissen, wer der Auftraggeber für die Firma sei, die die

Fassadensanierung vornehme. Des Weiteren fragte er, wer die jetzige Kostenschätzung abgegeben habe und ob sie gegengeprüft wurde. Es sei gesagt worden, dass es sich um einen Werkvertrag nach dem BGB handle. Normalerweise beauftrage der Besteller den Unternehmer und der Unternehmer hafte dafür, dass das Werk vertragsgemäß erbracht werde. Der Unternehmer trage das Risiko für etwaige Kostensteigerungen. Er fragte, wie es dazu kommen konnte, dass die Stadt die Mehrkosten tragen müsse.

**Herr Bär** antwortete, dass Stadtbaurat Bodemann der zuständige Dezernent der unteren Denkmalschutzbehörde sei. Das Landesamt für Denkmalpflege sei eine Landesinstitution. Im Vorfeld der Sanierung habe eine Zusammenarbeit aller stattgefunden. Es sei abgestimmt worden, welche Art von Umsetzung für dieses Baudenkmal ersten Ranges insbesondere aus Sicht der Aufsichtsinstanzen für sinnvoll gehalten werde. Er teilte mit, dass die Stadtverwaltung eigene Kompetenzen vorhalte. Diese beziehe sich nicht auf eine Kompetenz für die Natursteinuntersuchung. Es gäbe Begutachtungen durch Architekten, deren Erkenntnisse im Zuge der Planungen mit der Verwaltung besprochen werden. Im Rahmen der vielen Planungsgespräche werde festgestellt, ob die von Gutachtern und Architekten gemachten Vorschläge konsistent und als Ausführungsgrundlage geeignet seien. Er erläuterte, dass hier, wie bei anderen Bauvorhaben auch, Teile der Leistungen von Dritten eingekauft werden. Er berichtete, dass Drohnen eingesetzt worden seien. Die Drohnen können jedoch nicht hinter die Steine schauen. Feststellbar seien durch Drohnen nur Verwitterungen, Abplatzungen und kaputte Fugen. Der Einsatz der Drohnen sei als nicht zielführend erachtet worden. Die Abtragung von Steinen habe dazu beigetragen, dass in der vorliegenden Kostenschätzung alle Erkenntnisse verarbeitet seien und sie fundiert sei. Das Gutachten habe unter dem Vergabeschwellenwert gelegen. Die Leistungen aller anderen Beteiligten, wie Architekt, Ingenieur und Statiker, seien entsprechend des Vergaberechts beauftragt worden. Die Verträge, die insbesondere mit den Planungsbeteiligten abgeschlossen worden seien, unterliegen der Kontrolle des Rechnungsprüfungsamtes und seien nicht beanstandet worden. Er wies darauf hin, dass ein Gutachter nicht den Erfolg schulde, dass das Bauwerk zu dem von ihm geschätzten Kosten hergestellt werden könne. Der Gutachter gäbe eine Prognose aufgrund der ihm zum Zeitpunkt der Begutachtung vorliegenden Erkenntnisse ab. Aufgrund des Gutachtens erstelle der Architekt zusammen mit den anderen Planungsbeteiligten ein Sanierungskonzept. Die Leistung, die sich daraus ergäbe, werde ausgeschrieben. Bei einem Volumen von über 5,2 Millionen Euro netto erfolge eine europaweite Ausschreibung. Im vorliegenden Fall sei diese Schwelle bei der ersten Kostenschätzung nicht überschritten gewesen, so dass eine deutschlandweite Ausschreibung erfolgte. Die Angebote seien abgegeben und geprüft worden. Unter Kontrolle des Rechnungsprüfungsamtes habe das wirtschaftlichste Angebot den Zuschlag erhalten. Mit der Vergabe sei man auch in der extra dafür gegründeten Vergabekommission gewesen, da es sich aufgrund des Volumens nicht um ein Geschäft der laufenden Verwaltung handle. Die jetzige Kostenschätzung sei unter Berücksichtigung aller gewonnenen Erkenntnisse erstellt worden. Auch die Verwaltung sei über die Größenordnung der Kostensteigerung überrascht gewesen. In der Regel überschreiten Zusatzbedarfe nicht die für neue Drucksachen erforderliche Kostensteigerung von 15 %. Den gewonnenen Erkenntnissen müsse aber Rechnung getragen werden. Die Arbeiten sollen so umgesetzt werden, dass das Ergebnis auch nachhaltig sei. Er sagte, dass von einem Intervall von 30 Jahren bis zur nächsten umfangreichen Sanierung auszugehen sei.

**Bezirksratsherr Sandow** fragte, ob europaweit hätte ausgeschrieben werden müssen, wenn der tatsächliche Kostenrahmen von vornherein bekannt gewesen wäre. Es sei gesagt worden, dass das Gerüst im April 2018 abgebaut werde. Er fragte, ob hier über Kosten gesprochen werde, die bereits angefallen seien. Er wollte wissen, wer der Generalunternehmer sei, dem die Haftung für die Sanierung obliege.

**Herr Bär** antwortete, dass sich die Haftungsfrage nicht stelle. Es gäbe einen Bedarf für die

Sanierung der Fassade, der wesentlich höher sei als zunächst nach bestem Wissen angenommen. Die zusätzlichen notwendigen Ausführungen seien das Ergebnis aus den Erkenntnissen aus dem ersten Bauabschnitt in der Mittelfassade. Die Verwaltung schlage vor, zusätzliches Geld zur Verfügung zu stellen, um die Fassade in einen Zustand zu versetzen, der nachhaltig sei und den Verkehrssicherungspflichten genüge. Die Haftungsfrage stelle sich nicht, weil kein Schaden entstanden sei. Hätte die Verwaltung die tatsächlichen Kosten von Beginn an gekannt, wäre eine entsprechende Drucksache vorgelegt worden. Ein Gebäude wie das Neue Rathaus koste viel Geld in der Unterhaltung und sei mit einem modernen Bürogebäude nicht zu vergleichen. Jedes verwendete Material müsse mit dem Denkmalschutz abgestimmt und genehmigt werden. Er erläuterte, dass bei Kenntnis der tatsächlichen Kosten geprüft worden wäre, ob eine europaweite Ausschreibung erfolgen müsse, was pauschal nicht beantwortet werden könne. Die Ausschreibungen seien deutschlandweit erfolgt. Ob sich bei einer europaweiten Ausschreibung Firmen aus anderen Ländern beworben hätten sei Theorie. Bei dem Schwellenwert von 5,2 Millionen handele es sich um einen Nettowert. Die Umsatzsteuer sei hinzuzurechnen und die Baunebenkosten abzurechnen. Bei den europaweiten Ausschreibungen habe man die Erfahrung gemacht, dass sich ausländische Firmen nicht bewerben. Der Gerüstabbau im Mittelteil werde in den nächsten Tagen erfolgen. Das Gerüst, für das das zusätzliche Geld benötigt werde, werde ausgeschrieben und im Sommer an den beiden Seitenpartien aufgebaut. Der Blick auf die frisch sanierte Südfassade werde nicht verstellt sein.

**Bezirksratsherr Albrecht** fragte, wer das Generalunternehmen für die Fassadensanierung an sich sei. Die Frage der Gewährleistung stelle sich vielleicht doch.

**Herr Bär** antwortete, dass die Firma Kaufhold Naturstein GmbH aus Hannover den Zuschlag erhalten habe. Es gäbe ein gewisses Leistungsniveau, was die Firma angeboten habe. Die Leistung, die auszuführen sei, sei aber eine andere als man ursprünglich angeboten habe. Die Situation vor Ort habe sich anders dargestellt als man ursprünglich angenommen habe. Es sei ein Anrecht der Firma zusätzliche Leistungen, die jetzt erforderlich seien, auch vergütet zu bekommen.

**Stellv. Bezirksbürgermeister Engelke** merkte an, dass die Vorwürfe in Richtung Gutachter zu verstehen seien. Die Fassadenkletterer sollen alle fünf Jahre die Fassade überprüfen. Er fragte, ob das bedeute, dass jetzt alle fünf Jahre irgendwo Gerüste stehen, um möglicherweise lose Steinen runterzuholen. Er fragte, wie sichergestellt werden könne, dass das nicht passiere. Er fragte nochmal nach, warum die Drucksache erst jetzt nach 1 1/2 Jahren vorgelegt werde.

**Herr Bär** antwortete, dass die Fassadenkletterer für eine Sichtkontrolle der Oberfläche eingesetzt werden sollen. Lose Schalen sollen abgenommen werden. Hierfür werden die entsprechenden Bereiche gesperrt. Sollte festgestellt werden, dass große Brocken innerhalb der Fassade gefährdet seien, weil zum Beispiel die vor 100 Jahren verwandten Anker Korrosionserscheinungen aufweisen, müsse ein Gerüst aufgestellt werden, um den Schaden zu beseitigen. Die Erkenntnisse, die zu der vorliegenden Drucksache geführt haben, haben sich im Laufe der Zeit weiterentwickelt. Die Verwaltung habe vor Vorlage einer Drucksache sicher sein wollen, dass die neue Kostenschätzung auch fundiert sei.

### **TOP 3.3.**

#### **Neues Rathaus, Sanierung der Südfassade**

#### **Mehrkosten infolge höheren Aufwands und zusätzlicher Leistungen (Drucks. Nr. 0096/2018 mit 3 Anlagen)**

**Antrag,**

1. der ergänzenden Haushaltsunterlage Bau gem. § 12 GemHKVO zur abschließenden Sanierung der Südfassade des Neuen Rathauses in Höhe von insgesamt 4.230.000 € sowie
2. der Mittelfreigabe und dem sofortigen Baubeginn zuzustimmen.

**13 Stimmen dafür, 0 Stimmen dagegen, 5 Enthaltungen**

**TOP 3.4.****Sonderprogramm für Straßenerneuerung – Grunderneuerung im Bestand  
Erneuerung von Straßen im Stadtbezirk 01, Mitte  
(Drucks. Nr. 0297/2018 mit 2 Anlagen)**

**Bezirksratsherr Hoffmann** teilte mit, dass seine Fraktion noch Beratungsbedarf habe und zog die Drucksache in die Fraktion.

**Bezirksratsherr Sandow** sagte, dass seine Fraktion ebenfalls noch Beratungsbedarf habe und er noch Fragen zum Umfang des Schadensbildes habe. In Bezug auf die Rumannstraße falle anhand der Fotos auf, dass es im westlichen und östlichen Bereich deutliche Qualitätsunterscheide gäbe. Aus der Drucksache gehe das nicht hervor. Vor dem Hintergrund, dass im östlichen Teil bereits saniert worden sei, bedürfe es weiterer Informationen. Er fragte, warum nach Ansicht der Verwaltung eine Erneuerung der Deckschicht nicht ausreichend sei. Die Leitungen in der westlichen Rumannstraße seien vor zwei bis drei Jahren erneuert worden. Er wollte wissen, ob die Leitungen im östlichen Bereich der Rumannstraße ihre Lebensdauer auch erreicht haben. Es stellte sich außerdem die Frage, welche Kosten der Leitungsträger zu übernehmen habe, da nach den Arbeiten im westlichen Teil die Wiederherstellung der Straße nur notdürftig erfolgte.

**Herr Bode** antwortete, dass sich der Zustand des östlichen und des westlichen Teils der Rumannstraße aus Sicht der Verwaltung nur graduell unterscheide. Der östliche Teil sei nur im Bereich Eichstraße bis zum Kindergarten erneuert worden. Es gehe hier um 80 Meter. Der restliche Bereich sei nicht erneuert worden. Im westlichen Teil der Rumannstraße bestehe noch der Leitungsaufbruch. Laut Konzessionsvertrag mit den Stadtwerken sei vereinbart, dass eine endgültige Wiederherstellung innerhalb von drei Jahren erfolgen müsse. Für die Rumannstraße sei das 2018. Die Regelung mit den drei Jahren gelte mit Ausnahme der Stadtentwässerung generell. Er wies darauf hin, dass Leitungsträger nicht für die Wiederherstellungskosten des Oberbaus herangezogen werden können, wenn die Verwaltung ohnehin eine Sanierung durchführe. Die Leitungsträger seien in diesem Fall nur für den Graben und die Verfüllung des Grabens zuständig. Kosten für die Wiederherstellung der Straße müsse ein Leitungsträger nur dann zahlen, wenn er allein dort Maßnahmen vornehme. Er merkte an, dass vor Erneuerung einer Straße eine Koordinierung mit den Leitungsträgern erfolge, um hinterher das fünfjährige Aufgrabungsverbot auch durchsetzen zu können.

**Bezirksratsherr Hübner** fragte nach, ob enercity in 2018 die Straße noch wiederherstellen oder ob enercity zu den Kosten herangezogen werde, weil die Wiederherstellung in 2019 im Rahmen der Sanierung durch die Verwaltung erfolge.

**Herr Bode** merkte an, dass die Verpflichtung für die Wiederherstellung für den Leitungsgraben bestehe, nicht aber für die gesamte Straße. In den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen Teil A (ZTV A) gäbe es Richtlinien in Bezug auf die Wiederherstellungsverpflichtung und -qualität. Aufgrund des Konzessionsvertrages sei enercity verpflichtet, eine Wiederherstellung bis 2018 vorzunehmen. Sollte in Bezug auf die Sanierung der Rumannstraße ein Beschluss erfolgen, wird die Stadt mit enercity in Verhandlung treten, ob diese ihren Teil der Wiederherstellung zahlen und auf eine eigene

Herstellung in 2018 verzichten. Der Vertrag sehe das so aber nicht vor.

**Bezirksratsfrau Altunok** sagte, dass es so wirke, als wenn die Kosten auf die Anwohner abgewälzt werden, wenn bei einer Sanierung einer Straße die Leitungsträger nur für die Kosten für die Verfüllung des Grabens zuständig seien, nicht aber für die Wiederherstellung der Decke. Sie fragte, wie die Verwaltung sich dazu positioniere.

**Herr Bode** antwortete, dass es sich um zwei verschiedene Fälle handele. Nehmen Leitungsträger Leitungsarbeiten vor, seien sie verpflichtet auch die Deckschicht der Straße wiederherzustellen. Plane die Stadtverwaltung eine Straßenerneuerung und die Leitungsträger nehmen die Leitungsarbeiten in diesem Zusammenhang vor, bestehe keine Kostenbeteiligungspflicht.

**Bezirksratsfrau Stock** fragte, ob es in Bezug auf die Enge der Kommandanturstraße nicht sinnvoll wäre, sie komplett neu zu machen. Ihre Fraktion habe dazu eine Anfrage gestellt, die sich aber nur auf die Fahrradbügel beziehe und fragte, ob die Antwort vorgelesen werden könne.

**Herr Bode** teilte mit, dass es sich bei dem abgebauten Fahrradbügel um einen privaten Fahrradbügel gehandelt habe. Die Gründe für den Abbau seien der Verwaltung nicht bekannt. In der Kommandanturstraße gäbe es einen relativ engen Straßenraum. Es werde halbhoch geparkt. Neben den geparkten Fahrzeugen verbleibe ungefähr 1,50 Meter Gehweg. In dem gesamten Bereich bestehe ein extrem hoher Parkdruck. Die Möglichkeit Fahrradbügel in unmittelbarer Nähe des Leibniztheaters aufzustellen, bestehen in geringem Umfang höchstens in der Molthanstraße. Durch die Bebauung des Parkplatzes in der Adolfstraße und der damit verbundenen Neugestaltung der Nebenanlagen, könnten dort Fahrradbügel vorgesehen werden.

**Bezirksratsherr Sandow** fragte, ob Leitungsträger an die Stadt herantreten würden, wenn Leitungen ihre Lebensleistung erreicht haben und ausgetauscht werden müssen. Die Stadt stimme dem Vorhaben zu und innerhalb von drei Jahren nach Durchführung der Leitungsarbeiten stelle der Leitungsträger die Straße auf eigene Kosten wieder her. Werde eine Straßensanierung durchgeführt, werden die Kosten nicht dem Leitungsträger, sondern über die Straßenausbaubeitragssatzung den Anliegern auferlegt. Er wollte wissen, ob dem so sei.

**Herr Bode** bejahte die Frage.

**Bezirksratsherr Sandow** fragte, inwiefern es zwischen enercity und der Verwaltung Kontakte zu der Frage der Fälligkeit von Leitungsarbeiten im Vorgriff der jetzigen Auflistung der Straßen für die Grunderneuerung im Bestand gegeben habe.

**Herr Bode** antwortete, dass es keine Kontakte gegeben habe. Erst wenn ein Straßenbauprojekt beschlossen werde, erfolge eine Koordinierung mit den Leitungsträgern.

**Bezirksratsherr Sandow** wollte wissen, ob enecity ihrerseits nachgefragt hätte, welche Sanierungsmaßnahmen gegebenenfalls anstehen würden.

**Herr Bode** wies die Unterstellung, dass die Verwaltung zu Lasten der Anlieger Absprachen treffe, entschieden zurück. Die Verwaltung schlage Straßen aufgrund ihres baulichen Zustandes zur Sanierung vor und nicht wegen irgendwelcher Leitungen. Die Einbindung der Leitungsträger erfolge erst in einem zweiten Schritt. Sollte eine Leitungsbaumaßnahme noch nicht abgeschlossen sein, wenn eine Sanierung beschlossen und begonnen werde, fließe noch nicht abgeflossenes Geld des Leitungsträgers für die Wiederherstellung der

Decke in die Sanierungsmaßnahme ein. In diesem Fall reduzieren sich die Gesamtkosten um den Betrag.

**Bezirksratsherr Dr. Feil** sagte, dass die Leitungsträger durch die Koordinierung zu Lasten der Anwohner Kosten sparen würden. Er fragte, welche Vorschrift abgeändert werden müsse, um diesen Effekt abzustellen und wer dafür die Befugnis habe.

**Herr Bode** antwortete, dass es abhängig davon sei, ob es eine Verpflichtung für den Leitungsträger gäbe. Erneure ein Leitungsträger seine Leitungen im Rahmen der Straßensanierung nicht, trete das Problem gar nicht auf. Erneure der Leitungsträger die Leitungen nach Ablauf des fünfjährigen Aufbruchsverbots, sei er für die komplette Herstellung des Aufbruchs zuständig. Es handele sich um ein Übereinkommen, damit die Maßnahmen gebündelt durchgeführt werden können, so dass insgesamt eine wirtschaftliche und zeitnahe Erneuerung der Infrastruktur statfinde.

**Bezirksratsherr Dr. Feil** hatte es so verstanden, dass die Gelder für die Wiederherstellung von den Leitungsträgern nicht unbedingt eingetrieben werden können und dadurch eine Entlastung der Anwohner nicht eintrete. Er wollte wissen, wo das festgehalten sei.

**Herr Bode** antwortete, dass in Bezug auf die Rumannstraße eine Verpflichtung der Wiederherstellung von enercity bis 2018 bestehe. Die Straße werde erst in 2019 erneuert. Es werde aber mit enercity gesprochen, ob die Gelder für die Wiederherstellung in die Sanierung einfließen können. Es bestehe aber keine Verpflichtung für enercity, sich darauf einzulassen, weil die Verträge anderslautend seien.

**Stellv. Bezirksbürgermeister Engelke** sagte, dass der Anteil, den enercity zahlen müsste, im Verhältnis zu den Kosten der Gesamtmaßnahme gering sei. Er war der Auffassung, dass die Stadt als Eigentümer von enercity und der Stadtentwässerung mal über die Verträge nachdenken müsse. Mit anderen Vertragspartner müsse dann ebenfalls gesprochen werden. Sollte Landes- oder Bundesrecht betroffen sein, könnte das problematisch werden. Verwaltung und Rat sollten zu Gunsten der Anlieger ernsthaft überlegen, ob bei den eigenen Firmen nicht eine andere Handhabung erfolgen sollte.

**Herr Bode** merkte an, dass die Stadtentwässerung ein Eigenbetrieb der Stadt, also wie eine eigene Dienststelle zu betrachten sei. Bei der Stadtentwässerung gäbe es die Drei-Jahres-Frist nicht. Von der Stadtentwässerung könne das Geld auch nach einer späteren Wiederherstellung eingefordert werden und das werde auch regelmäßig gemacht.

**Bezirksratsfrau Muschter** berichtete, dass die Wiederherstellungstätigkeiten der Leitungsträger häufig nicht zufriedenstellend seien. Ihr stellte sich die Frage, ob es nicht besser sei, wenn die Stadt die Aufträge vergebe und die Leitungsträger die Ablöse zahlen. Die Vorgehensweise sei nach ihrem Erachten für Interesse für die Qualität von Bürgersteigen und Radwegen.

**Herr Bode** antwortete, dass diese Problemlage durch die Konzessionsverträge, die vor zwei Jahren abgeschlossen worden seien, ausgeräumt worden sei. Die Zuständigkeit für die verschiedenen Aufgaben sei in den Konzessionsverträgen genau beschrieben. Die Verwaltung habe für sich entschieden, eine verstärkte Qualitätskontrolle anhand der ZTV A durchzuführen und habe zusätzliche Stellen dafür eingerichtet. Er merkte an, dass bei der Wiederherstellung nicht mehr Qualität verlangt werden könne, als vorher vorhanden war.

**Bezirksratsherr Sandow** fragte, ob es nicht sinnvoll sei, die Wiederherstellungsarbeiten durch die Leitungsträger, die bis Ende 2018 fällig werden, abzuwarten und dann zu gucken, ob die Straße noch sanierungsbedürftig sei. Nach Ablauf der Lebensdauer von Leitungen

müsse der Leitungsträger aktiv werden und dürfe nicht auf das nächste Straßensanierungsprogramm warten. Im Bereich der Oststadt und gerade bei den Kopfsteinpflasterstraßen sei es häufiger zu massiven Leitungsschäden gekommen, weil offenbar zu lange abgewartet worden sei.

**Herr Bode** antwortete, dass jeder gehalten sei, seine Anlagen in Ordnung zu halten und bei Bedarf zu erneuern. Für das Thema Straße entscheide die Verwaltung das sektoral. Für das Thema Leitung könne die Verwaltung die Entscheidung unzuständigkeitshalber nicht treffen. Befinde die Verwaltung eine Straße als erneuerungsbedürftig, werde die Maßnahme auch durchgeführt.

**Bezirksratsherr Sandow** fragte, ob abwarten und dann gucken keine Variante sei.

**Herr Bode** verneinte die Frage. Entweder sei eine Straße abgängig oder nicht. Sei sie abgängig, werde ein entsprechender Vorschlag gemacht. Bei GIB gehe es nur um Straßen, die abgängig seien. Es gäbe auch Straßen, die abgängig seien und umgestaltet werden müssen. Ein Abwarten auf Tätigkeiten des jeweils anderen sei bereits im Hinblick auf Verkehrssicherungspflichten nicht möglich.

**Bezirksratsherr Sandow** fragte, ob die Leistungsverträge zwischen enercity und Stadt zu Protokoll gegeben werden können.

**Herr Bode** antwortete, dass das nach seinem Kenntnisstand nicht möglich sei. Er verwies an die Ratsfraktionen, denen die Verträge vorliegen, da im Rat auch darüber entschieden worden sei.

**Bezirksratsherr Sandow** bat um Prüfung, ob es eine Möglichkeit gäbe.

**Bezirksratsherr Albrecht** fragte, ob es in der Mars-La-Tour-Straße eine noch nicht behobene Leitungsarbeit gäbe und ob der Leitungsträger nach Sanierung der Straße einen Beitrag leisten müsse.

**Herr Bode** bejahte die Frage. Es handele sich um ca. 50 Meter. Bei einer Breite von zwei Metern komme man auf 100 Quadratmeter. Angesetzt werden ca. 40 bis 50 € pro Quadratmeter, da nur der Oberbau gezahlt werden müsse. Die Beträge seien also relativ gering, werden aber von der Verwaltung abgeschöpft und die Kosten für die Anlieger reduziert.

### **Auf Wunsch der CDU in die Fraktionen gezogen**

*Protokollantwort: Die Verträge können im SIM in den Anlagen zur Drucksache 2145/2013 eingesehen werden.*

### **TOP 3.5.**

#### **Veränderungssperre Nr. 100 für den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplans Nr. 639, 1. Änderung - Goethestraße Süd - (Drucks. Nr. 0312/2018 mit 3 Anlagen)**

#### **Antrag,**

für den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplans Nr. 639, 1. Änderung nach den §§ 14 und 16 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 10 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) die Veränderungssperre Nr. 100 - Anlage 2 und 3 - als Satzung zu beschließen.

**Einstimmig**

**TOP 3.6.**

**Konzept zur Bürgerbeteiligung Steintorplatz  
(Drucks. Nr. 0313/2018 mit 4 Anlagen)**

**Bezirksratsfrau Altunok** zog die Drucksache in die Fraktion.

**Bezirksratsherr Sandow** bezog sich auf die Drucksache Nr. 1423/2016 zur Bebauung des Steintorplatzes aus dem Jahr 2016. Der Bezirksrat habe die Drucksache mehrheitlich abgelehnt. Der Rat habe sich darüber hinweggesetzt und mehrheitlich zugestimmt. Er fragte, ob der Bebauungsplan vor Beginn des offenen Beteiligungsverfahrens aufgehoben wurde.

**Frau Hublitz** antwortete, dass der Bebauungsplan nicht aufgehoben wurde, weil er nicht als Satzung beschlossen worden sei. Mit der Drucksache Nr. 1423/2016 sei die öffentliche Auslage beschlossen worden, die auch durchgeführt wurde. Im folgenden Schritt müsste, um zu einem Baurecht zu kommen, ein Satzungsbeschluss gefasst werden. Die Verwaltung hätte diesbezüglich eine Drucksache vorlegen müssen, was nicht erfolgte. Da es keinen Satzungsbeschluss gäbe, müsse auch kein Bebauungsplan aufgehoben werden. Mit dem vorliegenden Antrag, der mit dem Haushalt 2017/2018 beschlossen wurde, habe die Verwaltung den Auftrag bekommen, einen ergebnisoffenen Beteiligungsprozess durchzuführen.

**Bezirksratsherr Albrecht** meinte, dass es üblich sei, einen Bebauungsplan nach Durchführung der öffentlichen Auslage innerhalb eines bestimmten Zeitraums ins Verfahren zu geben. Er fragte, ob die Verwaltung das in diesem Fall nicht getan habe und aus welchen Gründen. Es sei unüblich, das Verfahren nach der öffentlichen Auslage nicht fortzuführen.

**Frau Hublitz** antwortete, dass das Verfahren nicht weiterverfolgt wurde, weil die Verwaltung im Januar 2017 einen geänderten Auftrag erhalten habe. Mit dem Antrag zum Haushalt sei die Verwaltung aufgefordert worden, das Bebauungsplanverfahren nicht weiterzuverfolgen, sondern eine ergebnisoffene Bürgerbeteiligung zur Umgestaltung des Platzes durchzuführen. Der Änderungsantrag zum Haushalt sei der Drucksache beigelegt.

**Bezirksratsfrau Pollok-Jabbi** fragte, was das Wort „ergebnisoffen“ im Kontext des Steintorplatzes bedeuten würde. Ihrer Meinung nach bedeute es, dass alle Möglichkeiten offenstehen. Die Kommunalwahl habe aber gezeigt, dass die Bürger eine Bebauung nicht wollen. Es wäre richtiger gewesen, die Drucksache als eine Bürgerbeteiligung für die Gestaltung des Platzes zu benennen. Ergebnisoffen könne am Ende auch eine Bebauung beinhalten.

**Frau Hublitz** verwies auf die Anlage 1 der Drucksache. Die Verwaltung habe den Text aus dem vom Rat beschlossenen Antrag im Original übernommen. Sie wies die Unterstellung, dass die Verwaltung über die Formulierung eine Bebauung durch die Hintertür herbeiführen wolle, zurück. Sie erinnerte daran, dass eine Bebauung nur mit einem rechtsgültigen Bebauungsplan möglich sei. Dafür bedürfe es eines Satzungsbeschlusses durch den Rat der Stadt Hannover.

**Bezirksratsfrau Pollok-Jabbi** sagte, dass sie im Rat und im Kommunalen Kriminalpräventionsrat (KKP) gesessen habe. Bei den Vorschlägen zur Bebauung habe es sich um einen skurrilen Prozess gehandelt. Sie meinte, dass in der Stadtgesellschaft eine bestimmte Skepsis, was den Steintorplatz anbelange, bestehe und auch weiterhin eine

Bebauung befürchtet werde. Der Bezirksrat sei die Vertretung der Stadtgesellschaft. Aus diesem Grund gäbe sie die Bedenken weiter.

**Frau Hublitz** wiederholte, dass der Rat darüber entscheide, ob ein Platz bebaut werde oder nicht. In diesem Fall gäbe es ein klares Votum dafür, was nicht erfolgen solle. Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung und die Frage, wie damit umgegangen werde, werde dem Bezirksrat, dem Bauausschuss und dem Rat zur Entscheidung vorgelegt. Sie hielt die Formulierung „ergebnisoffen“ für richtig. Jeder Bürger sei aufgefordert, seine Meinung zur Gestaltung des Steintorplatzes darzulegen.

**Stellv. Bezirksbürgermeister Engelke** wies darauf hin, dass fast alle gegen eine Bebauung und für einen Stopp des Verfahrens gewesen seien. Mit dem neuen Beschluss des Ampelbündnisses sei das geschehen. Die Skepsis konnte er nicht nachvollziehen. Bisher seien immer mehrere Pläne vorgelegt worden und die Bürger hätten sich zwischen den Plänen entscheiden dürfen. Für ihn handele es sich dabei um eine Bürgerinformation und nicht um eine Bürgerbeteiligung. Aus diesem Grund heiße es im Antrag „ergebnisoffen“. Es werde ein sehr gutes externes Büro mit der Bürgerbeteiligung beauftragt. Alles werde genau protokolliert und man werde sehen, welches Ergebnis die Bürgerbeteiligung haben werde. Die Bürgerbefragung erfolge nicht nur am Tag sondern auch in der Nacht. Es werde ein Container aufgestellt, in dem Pläne eingesehen werden können. In den Arbeitskreisen seien Verwaltung, Politik, Anlieger und Bürger beteiligt. „Ergebnisoffen“ bedeute, dass mit den Überlegungen zum Steintorplatz von vorn begonnen werde. Er meinte, dass er nur dann ein Problem bekomme, wenn die Bürger sich für eine Bebauung entscheiden, weil es mit ihm keine Bebauung geben werde.

**Bezirksratsfrau Stock** freute sich über die Bürgerbeteiligung. Sie fand eine Dokumentation über den gesamten Zeitraum sehr wichtig. Sie fragte, ob das auch über die Fertigstellung hinaus vorgesehen sei. Sie wollte wissen, wo die Dokumentation anfangen und wo sie aufhören.

**Frau Hublitz** antwortete, dass eine Dokumentation des gesamten Beteiligungsprozesses sowohl über einen Online-Dialog als auch über Hand-Outs vorgesehen sei. Eine Dokumentation über den Zeitraum nach dem Umbau sei nicht vorgesehen und auch nicht üblich.

**Bezirksratsfrau Stock** stellte klar, dass sie einen Zeitraum nicht weit über dem der Fertigstellung des Platzes meinte. Sie sagte, dass mindestens das Ergebnis mitdokumentiert werden müsse. Sowohl die Platzgestaltung als auch die Umsetzung müsse Inhalt der Dokumentation sein. Sie hielt es für wichtig, dass die Geschäftsleute eingebunden und gut informiert werden.

**Bezirksratsherr Sandow** merkte an, dass Herr Bodemann in der Bezirksratssitzung am 12.10.2015 zum Thema Steintorplatzbebauung persönlich anwesend gewesen sei. Er habe von urbanem und kleinteiligem Wohnen für Studierende in den sechsstöckigen Gebäuden gesprochen. Die Befürworter der Bebauung haben damit geworben. Im Anschluss habe es dann den Auslegungsbeschluss gegeben, der nicht eine einzige Wohnung vorgeschrieben habe. Wohnraum sei nicht im Interesse des Investors gewesen. Er hatte den Eindruck, als wenn die Verwaltung sich die Zustimmung zur Bebauung habe erschleichen wollen. Dafür stehe der Bezirksrat nicht zur Verfügung. Im Februar 2016 habe es eine öffentliche Diskussion gegeben. Es seien fast nur Befürworter der Bebauung anwesend gewesen. So etwas schaffe ein hohes Maß an Misstrauen. Es komme darauf an, dass eine Bürgerbeteiligung redlich durchgeführt werde. Dazu gehöre nicht, dass die Interessen der Investoren von außen eingeschleust werden, indem Gesprächsrunden entsprechend

gesteuert werden. Eine Bauverwaltung müsse frei sein von eigenen Interessen. Es stelle sich die Frage, ob der Investor noch Interesse an einer Bebauung des Steintorplatzes habe.

**Frau Hublitz** sagte, dass nach ihrem Kenntnisstand von einer vollumfänglichen Wohnbebauung der beiden Baukörper nie die Rede gewesen sei. Für das Planungsgebiet sei Kerngebiet vorgesehen gewesen. In einem Kerngebiet seien ca. 25 % Wohnbebauung zulässig. Ein Widerspruch sei nicht erkennbar. Das planungsrechtliche Spektrum sei dadurch für diese Fläche in der zentralen Lage geöffnet worden. Dem Investor sei mitgeteilt worden, dass das Grundstück nicht mehr zur Veräußerung stehe. Sie meinte, dass eine Skepsis gegenüber dem Begriff „ergebnisoffen“ nicht gerechtfertigt sei. Wolle man eine redliche Bürgerbeteiligung, könne das nur durch einen solchen Begriff begleitet werden.

**Bezirksratsfrau Rieck-Vogt** meinte, dass es sich so anhöre, als wenn auf dem Steintorplatz nicht gebaut werden solle. Sie fragte, warum dann 500.000 Euro dafür aufgewendet werden. Sie hielt das nicht für verhältnismäßig.

**Frau Hublitz** stellte klar, dass der Beteiligungsprozess keine 500.000 Euro koste. In dem politischen Antrag stehe, dass die Bürgerbeteiligung der erste Schritt sei. Im Anschluss an die Beteiligung werde es ein Wettbewerbsverfahren geben, welches auch transparenter sein soll als die bisherigen Verfahren. Bei der Fläche des Platzes können für den Wettbewerb Kosten von ca. 150.000 Euro entstehen. Es handele sich um ein gestaffeltes Verfahren. Bei der Bürgerbeteiligung zum Andreas-Hermes-Platz/Weißekreuzplatz handele es sich um eine klassische Form der Beteiligung. Es habe eine Auftaktveranstaltung gegeben und es seien Arbeitsgruppen gebildet worden. Zu Beginn seien immer viele Leute dabei: Im Laufe des Verfahrens werden es dann immer weniger. In diesem Fall wolle man anders an das Thema rangehen. Aufgrund der Diskussion in der Öffentlichkeit und der Politik habe die Verwaltung mitgenommen, dass an dem Platz ein über den Bezirk Mitte hinausgehendes Interesse bestehe. Der Platz habe außerdem ein Tag- und ein Nachtleben. Für die Bürgerbeteiligung benötige man einen anderen Ansatz mit einem höheren Aufwand. Aufgrund der Lage und der Struktur des Platzes sei es auch schwieriger die Anlieger mitzunehmen.

## **Auf Wunsch der SPD in die Fraktionen gezogen**

### **TOP 7.4.**

#### **Interfraktioneller Antrag**

##### **TOP 7.4.1.**

#### **Unterbringung wohnungs-/obdachloser Frauen und Mädchen (Drucks. Nr. 15-0555/2018)**

#### **Antrag**

##### **Der Bezirksrat möge beschließen:**

Die Verwaltung wird aufgefordert, das Gebäude in der Lammstraße 3 nach Umnutzung für die Belegung mit wohnungs-/obdachlosen Frauen und Mädchen zu nutzen.

#### **Einstimmig**

### **TOP 4.**

#### **EIGENE MITTEL**

##### **TOP 4.1.**

#### **des Stadtbezirksrates**

**TOP 4.1.1.**

**Zuwendung für den Caritasverband e.V.  
(Drucks. Nr. 15-0390/2018)**

**Antrag**

**Der Bezirksrat möge beschließen:**

Der Caritasverband Hannover e.V. erhält für das Projekt „Lastenfahrrad für den Tagestreff für Wohnungslose“ eine Zuwendung in Höhe von 950,00 €.

**Einstimmig**

**TOP 4.1.2.**

**Zuwendung für den Theater an der Glocksee e.V.  
(Drucks. Nr. 15-0391/2018)**

**Antrag**

Der Theater an der Glocksee e.V. erhält für das Projekt „Bielefelder Königinnen“ eine Zuwendung in Höhe von 1.000,00 €.

**Einstimmig**

**TOP 4.2.**

**des Integrationsbeirates**

**TOP 4.2.1.**

**Zuschuss des Integrationsbeirates Mitte zum Projekt „Schulanfängerprojekt-Fußgängerführerschein“  
(Drucks. Nr. 15-0388/2018)**

**Antrag,**

Aus den Mitteln des Integrationsbeirates Mitte werden der Kindertagesstätte St. Josefina 350,00 € für das Projekt „Schulanfängerprojekt-Fußgängerführerschein“ als Restfinanzierung zur Verfügung gestellt.  
Grundlage ist der Antrag vom 30.11.2017.

**Einstimmig**

**TOP 4.2.2.**

**Zuschuss des Integrationsbeirates Mitte zum Projekt „Interkulturelles Seniorenprojekt Tandem“  
(Drucks. Nr. 15-0389/2018)**

**Antrag,**

Aus den Mitteln des Integrationsbeirates Mitte werden der Katholischen Fabi 1.775,00 € für das Projekt " Interkulturelles Seniorenprojekt Tandem " als Restfinanzierung zur Verfügung gestellt.  
Grundlage ist der Antrag vom 27.11.2017.

**Einstimmig**

## **TOP 5.**

### **Mitteilungen**

**-der Bezirksbürgermeisterin**

**-der Verwaltung**

**Bezirksbürgermeisterin Kupsch** wies noch mal auf die Sondersitzung am 01.03.2018 in der VHS hin, in der Stadtkämmerer Dr. von der Ohe in erster Linie den Bürgerinnen und Bürgern für Fragen zum Thema „Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum“ zur Verfügung stehen werde.

**Frau Hublitz** stellte die Planungen zum Brunnen am Marstall Ost anhand einer Präsentation vor. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt)* Der Brunnen werde Ausmaße von sechs mal sechs Metern haben. Es handele sich um eine begehbare Oberfläche. Insgesamt werde es 90 Düsen geben, die unterschiedlich bespielt werden können. Die Höhe der Wasserstrahlen sei variabel und computergesteuert. Ein Windsensor Sorge bei zu viel Wind für eine automatische Abstellung des Brunnens. Die LED-Beleuchtung soll überwiegend weiß sein, könne aber auch farbig sein. Das Investitionsvolumen betrage ca. 300.000 Euro, die in den Platzumbaukosten bereits enthalten seien. Insgesamt handele es sich um eine Qualitätssteigerung des Platzes.

## **TOP 6.**

### **Bericht des Stadtbezirksmanagements**

**Frau Göttler** berichtete, dass es rund um die Zentrale Beratungsstelle eine umfassende Beschwerdelage gäbe. Es sei eine temporäre Arbeitsgruppe eingerichtet worden. Insbesondere gäbe es ein bis zwei Personen, die in dem Bereich dauerhaft mit mehreren gefüllten Einkaufswagen unterwegs seien. Sie sagte, dass sie weiter berichten werde. Sie wies außerdem auf die Einladung der SeWo zum Tag der offenen Tür hin, der am 20.03.2018 von 12 Uhr bis 15 Uhr im Volgersweg stattfinden werde.

## **TOP 7.**

### **A N T R Ä G E**

#### **TOP 7.1.**

**aus der letzten Sitzung**

##### **TOP 7.1.1.**

**Schlafampeln in der Marienstraße  
(Drucks. Nr. 15-0016/2018 N1)**

#### **Antrag**

##### **Antrag zu beschließen:**

Es erfolgt die Anpassung der Lichtsignalsteuerung auf dem Streckenabschnitt zwischen Aegidientorplatz und Sallstraße durch Umrüstung der dort vorhandenen Fußgängerbedarfsampeln in Dunkel-Dunkel-Ampeln (sogenannte Schlafampeln).

**7 Stimmen dafür, 8 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen**

##### **TOP 7.1.2.**

**Fahrradbügel vor der Ernst-August-Galerie  
(Drucks. Nr. 15-0097/2018)**

#### **Neufassung**

#### **TOP 7.1.2.1.**

##### **Änderungsantrag zur DS 15-0097/2018 Fahrradbügel vor der Ernst-August-Galerie (Drucks. Nr. 15-0368/2018)**

**Bezirksratsherr Hübner** wies darauf hin, dass es um die Fahrradbügel vor der Zahnklinik am Eingang des Posttunnels gehe. Es seien dort andere hingesetzt worden als vor dem Umbau dort gestanden hätten. Er bat daher darum, den Antrag der CDU abzulehnen und dem Antrag der SPD zuzustimmen.

**Bezirksratsherr Hoffmann** sagte, dass seine Fraktion nicht generell gegen Fahrradbügel sei. Seine Fraktion sei davon ausgegangen, dass auf dem Ernst-August-Platz weitere Fahrradbügel aufgestellt werden sollen. Er war der Meinung, dass man den Antrag der SPD konkretisieren solle. Den Antrag seiner Fraktion würde er dann zurückziehen.

**Bezirksratsfrau Altunok** ergänzte die genaue Adresse.

**Bezirksbürgermeisterin Kupsch** las den geänderten Antragstext vor.

**Zurückgezogen**

#### **TOP 7.1.2.2.**

##### **Fahrradbügel vor der Ernst-August-Galerie (Drucks. Nr. 15-0097/2018 N1)**

###### **Antrag**

###### **Der Bezirksrat möge beschließen:**

Die Landeshauptstadt Hannover wird aufgefordert, die Anzahl der Fahrradbügel vor der Ernst-August-Galerie am Ernst-August-Platz **2** deutlich zu erhöhen und die bereits aufgestellten wie zuvor durch Doppelbügel zu ersetzen.

**Einstimmig**

#### **TOP 7.1.3.**

##### **LKW-Verbot für die Oeltzenstraße (Drucks. Nr. 15-0099/2018)**

###### **Antrag**

###### **Der Bezirksrat möge beschließen:**

Die Landeshauptstadt Hannover wird aufgefordert, für die Oeltzenstraße ein Verbot für die Nutzung durch Lkw zu verhängen.

#### **TOP 7.1.3.1.**

##### **Änderungsantrag zur DS 15-0099/2018 LKW-Verbot für Oeltzenstraße (Drucks. Nr. 15-0367/2018)**

###### **Antrag**

###### **Der Bezirksrat möge beschließen:**

Der Antragstext wird gestrichen und durch Folgenden ersetzt:

Die Verwaltung wird aufgefordert, an der Einmündung der Oeltzenstraße Ecke Brühlstraße das Verkehrszeichen Z 253 „Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen“ gemäß Anlage 2 zu § 41 StVO aufzustellen.

**Bezirksratsherr Hoffmann** begründete den Änderungsantrag seiner Fraktion.

**Es folgt die Abstimmung zu Drucks. Nr. 15-0367/2018:  
Einstimmig**

**Es folgt die Abstimmung zu Drucks. Nr. 15-0099/2018:  
Einstimmig**

**TOP 7.2.  
der CDU-Fraktion**

**TOP 7.2.1.  
Reinigung Ständehausstraße  
(Drucks. Nr. 15-0364/2018)**

**Antrag**

**Es wird empfohlen zu beschließen:**

Die Verwaltung wird aufgefordert, zu gewährleisten, dass die Reinigung der öffentlichen Flächen in der Innenstadt, insbesondere im Bereich Ständehausstraße und Kröpcke, vollständig durchgeführt wird.

**12 Stimmen dafür, 2 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung**

**TOP 7.2.2.  
Postbank-Hochhaus Goseriade  
(Drucks. Nr. 15-0365/2018)**

**Bezirksratsherr Hoffmann** begründete den Antrag seiner Fraktion.

**Bezirksratsfrau Altunok** zog den Antrag in die Fraktion.

**Bezirksratsfrau Muschter** fragte, ob es nicht selbstverständlich sei, dass die Verwaltung ein Verkehrskonzept erstelle. Sie hielt eine Antragstellung nicht für erforderlich.

**Bezirksbürgermeisterin Kupsch** sagte, dass die Verwaltung am Köbelinger Markt bewiesen hätte, dass diesbezügliche Anträge notwendig seien.

**Auf Wunsch der SPD in die Fraktionen gezogen**

**TOP 7.2.3.  
Grenzmarkierung Schiffgraben/Sophienstraße  
(Drucks. Nr. 15-0366/2018)**

**Zurückgezogen**

**TOP 7.3.  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**TOP 7.3.1.  
Köbelinger Markt - Car Sharing  
(Drucks. Nr. 15-0373/2018)**

**Antrag**

**Der Bezirksrat möge beschließen:**

Wenn Tiefgaragen am Köbelinger Markt gebaut werden, dann soll für die Stellplätze ein geeignetes Konzept entwickelt werden welches Car-Sharing vorsieht. Dieses sollte

hausinterne Strategien sowohl als auch für den öffentlichen Betrieb vorgesehene Konzepte für diverse Anbieter berücksichtigen. Sollte der Stellplatzschlüssel durch diese Maßnahmen gesenkt werden können, ist der Bezirksrat davon zu unterrichten.

**Bezirksbürgermeisterin Kupsch** fragte, ob tatsächlich Car-Sharing in einer Tiefgarage gemeint sei. Die Tiefgarage sei nicht öffentlich zugänglich. Sie hielt das bei Car-Sharing aber für erforderlich.

**Bezirksratsfrau Stock** begründete den Antrag ihrer Fraktion.

**Stellv. Bezirksbürgermeister Engelke** erteilte **Bezirksbürgermeisterin Kupsch** das Wort.

**Bezirksbürgermeisterin Kupsch** teilte die Meinung prinzipiell. Sie meinte aber, dass es eines Betreibers bedürfe, der nur der Hausgemeinschaft das Auto zur Verfügung stelle. Sie zweifelte an, dass sich der Car-Sharing-Platz in der Tiefgarage befinden müsse. Ein Car-Sharing-Platz sollte sich besser im öffentlichen Raum befinden, damit alle Zugang haben.

**Bezirksratsherr Albrecht** meinte, dass Car-Sharing in einer Tiefgarage nur funktionieren, wenn es sich um eine öffentliche Tiefgarage handele. Bei einer privaten Tiefgarage sei die Nutzung auf die Bewohner des Hauses beschränkt. Die Hausgemeinschaft sei zu klein, um das Car-Sharing tragfähig zu machen. Es bedürfe eines größeren Bauvolumens. Es müsse außerdem in Betracht gezogen werden, welche Wohnungen dort entstehen. Bei einem Teil handele es sich um geförderten Wohnraum. Darüber hinaus werde es sich um höherwertigen Wohnraum handeln. Vor diesem Hintergrund bezweifelte er, dass dort viele Menschen ohne eigenes Auto wohnen werden. In Hamburg in der Hafen-City habe man auch versucht, Einstellplätze sowohl für die einzelnen Gebäude auf den Grundstücken als auch im öffentlichen Raum einzusparen. Das Ergebnis sei, dass Besucher kaum Möglichkeiten haben, einen Parkplatz im öffentlichen Raum zu finden. Das Konzept werde nicht funktionieren. Seine Fraktion werde den Antrag daher ablehnen.

**Bezirksratsherr Dr. Junghänel** meinte, dass sich Car-Sharing am Markt bewähren müsse. Als Investor würde er einen Platz für das Car-Sharing vorhalten, um den Auftrag zu bekommen. Er ging davon aus, dass das nicht funktionieren werde. Car-Sharing gehöre in den öffentlichen Raum.

**Frau Göttler** wies darauf hin, dass sich in direkter Nachbarschaft das Parkhaus Röselerstraße befinde. Dort könne ausgetestet werden, ob Car-Sharing angenommen werde. Sie berichtete außerdem, dass die Häuser an der Roßmühle ohne Tiefgarage und Balkone für hohe Mieten mittlerweile zur Vermietung stehen. Sie ging nicht davon aus, dass dort jemand auf sein Auto verzichte. In dem Gutachten stehe, dass der Lärm von der Markthallenanlieferung ausgehen werde. Der Baubeginn sei bereits verschoben worden. Sie ging davon aus, dass das Gebäude frühestens in fünf Jahren errichtet sein werde. Bis dahin könne Car-Sharing im Parkhaus in der Röselerstraße getestet werden.

**Bezirksratsfrau Stock** antwortete, dass es sich beim Parkhaus um einen anderen Ort und ein anderes Konzept handeln würde. Es gehe hier um die Tiefgarage. Es soll ein Konzept entstehen, wie Car-Sharing dort umgesetzt werden könne. Es gäbe hausinterne Konzepte, die angewendet werden können. Die Antragstellung sei ergebnisoffen. Ihre Fraktion habe sich im Vorfeld mit potentiellen Investoren unterhalten. Die Investoren begrüßen den Bau von Wohnraum auch ohne Stellplätze, da die Baukosten enorm gesenkt werden. Der Bezirksrat müsse sich darüber keine Gedanken machen. Vielmehr sollte sich der Bezirksrat darüber Gedanken machen, wen man als Mieter dort gewinnen wolle.

**Bezirksratsherr Dr. Feil** sagte, dass Car-Sharing nicht nur von sozial schwachen Menschen genutzt werde. Es gäbe viele gut situierte Menschen, die kein eigenes Auto haben würden. Es handele sich um eine bewusste Entscheidung, auf ein Auto zu verzichten und die ökologischen Vorteile zu nutzen. Seine Fraktion schlage vor, ein entsprechendes Konzept zu entwickeln. Das Argument, dass es sich um eine private Tiefgarage handele, sei nicht plausibel. Eigentümer eines Tiefgaragenplatzes können diesen auch weitervermieten. Er ging davon aus, dass es zukünftig auch innovativere Modelle des Car-Sharings gäbe, als sie heute bekannt seien. Bei den Stellflächen handele es sich um wertvolle Flächen, die verbaut werden und die eingespart werden könnten.

**Bezirksratsherr Hoffmann** stellte den Antrag zur Geschäftsordnung auf Ende der Debatte.

**Bezirksratsfrau Pollok-Jabbi** stellte klar, dass die Menschen ökonomisch schwach seien. Sozial schwach habe eine ganz andere Bedeutung. Zum Beispiel seien das Menschen, die Steuern hinterziehen.

**Bezirksratsherr Sandow** sagte, dass es öffentliches Eigentum nur im Bundesland Hamburg gäbe. Alle Straßen, die öffentlich genutzt werden, seien Privateigentum. Es sei eine Frage der öffentlichen Widmung. Auch dort, wo Flächen im Privateigentum stehen, gäbe es rechtliche Möglichkeiten der Öffentlichkeit den Zutritt zu gewähren. Die Details, wie das geregelt werden könne, müsse aus dem vorliegenden Antrag nicht hervorgehen. Es gehe um die Frage, ob man das politisch möchte oder nicht.

**Bezirksratsfrau Stock** meinte, dass der Bezirksrat nicht dafür zuständig sei, die Details zu klären. Zum Beispiel sei es mit einer Karte beim Car-Sharing möglich, das Auto zu öffnen. So sei es auch möglich, damit eine Garage zu öffnen. Dadurch sei auch nachweisbar, wer Zutritt hatte.

**8 Stimmen dafür, 6 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung**

## **TOP 8. ANFRAGEN**

### **TOP 8.1. der CDU-Fraktion**

#### **TOP 8.1.1. Pflastersteine in der Ständehausstraße (Drucks. Nr. 15-0369/2018)**

In der Ständehausstraße sind diverse Pflastersteine der Pflasterung locker bzw. schief. **Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:**

- 1) Worin liegt die Ursache für diese Mängel begründet?
- 2) Hat die Verwaltung mit der seinerzeit ausführenden Firma Gespräche hinsichtlich einer Mängelbeseitigung aufgenommen und falls nein, warum nicht?
- 3) Sind seitens der Stadt eventuelle Regressforderungen an die ausführende Firma gestellt worden und falls nein, warum nicht?

#### **Schriftlich beantwortet**

- 1) Von der Verwaltung wird die Ursache in mangelnder Ausführung gesehen.
- 2) Die Verwaltung hat diesbezüglich bereits Kontakt sowohl in schriftlicher als auch

mündlicher Art mit der ausführenden Firma aufgenommen.

- 3) Bisher wurden noch keine Regressforderungen an die Firma gestellt, da der Firma zunächst die Möglichkeit der Mangelbeseitigung eingeräumt werden muss.

### **TOP 8.1.3.**

#### **Saal für klassische Konzerte (Drucks. Nr. 15-0371/2018)**

Laut Presse hat der derzeitige Oberbürgermeister in seinem Entwurf für den Bau eines zentral gelegenen Saals für klassische Konzerte das Hohe Ufer ins Auge gefasst.

#### **Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:**

Welche Fläche ist hierfür konkret vorgesehen?

#### **Schriftlich beantwortet**

Die Verwaltung hat einen Arbeitsentwurf für eine Beschlussdrucksache über die Bewerbung um den Titel zur Kulturhauptstadt 2025 erarbeitet. Darin sind verschiedene Ideen enthalten, wie die Bewerbung um den Kulturhauptstadttitel mit Maßnahmen flankiert und positiv besetzt werden könnte. Unter anderem wird in dem Entwurf die Idee der Errichtung eines Konzertsaals thematisiert. Gemeint ist ein Gebäude, ein Raum, in dem das Thema Musik im Vordergrund steht – für Aufführungen, Proben, kreativen Austausch. Ein Ort, der die Bedeutung der Musik für die Stadt veranschaulicht. Aus einem bereits erfolgten Architektenwettbewerb liegen Visionen für ein entsprechendes Gebäude auf dem Parkplatz am Hohen Ufer vor, die als Grundlage für die Idee dienen;

[https://www.xella.com/de/docs/xella\\_studentswettbewerb\\_2012\\_13\\_Dokumentation.de](https://www.xella.com/de/docs/xella_studentswettbewerb_2012_13_Dokumentation.de)

Der Verwaltungsentwurf wurde nicht in die politischen Gremien eingebracht.

### **TOP 8.1.4.**

#### **Baumfällungen am Hohen Ufer (Drucks. Nr. 15-0372/2018)**

Am Leineufer, im Bereich der Uestra und der Volkshochschule, sind im Januar 2018 sämtliche Bäume am Ufer gefällt worden.

#### **Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:**

- 1) Wie viele Bäume und Sträucher wurden entfernt und warum?
- 2) Wohin kommt die Ausgleichspflanzung?
- 3) Welche Kosten sind entstanden bzw. entstehen noch und wer muss dafür aufkommen?

#### **Schriftlich beantwortet**

Zu 1.) Es wurden 17 Bäume auf der Uferböschung plus zwei Straßenbäume geräumt. Der flächige Gehölzaufwuchs auf der Böschung (ca. 700m<sup>2</sup>) aus Jungbäumen und Sträuchern wurde komplett geräumt.

Die Umgestaltung des Hohen Ufers ist Teil des Projekts Hannover City 2020+ und wurde vom Rat mit der Beschlusssache 0691/2016 genehmigt. Im II. Bauabschnitt (BA) zwischen der Martin-Neuffer-Brücke und Goethestraße entstehen eine neue Ufermauer, Stufenanlagen und eine mit Kastenplatanen überstellte Promenade (Verlängerung aus dem I.BA).

Zu 2.) Vor Ort am Hohen Ufer werden 34 neue Bäume (Kastenplatanen und Straßenbäume) im Herbst /Winter 2018/19 gepflanzt.

Zu 3.) Für die Räumung des Vegetationsbestands sowie die Pflanzung der geplanten Bäume sind im städtischen Haushalt Mittel in Höhe von ca. 180.000 € veranschlagt.

### **TOP 8.2.**

## der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### TOP 8.2.1.

#### **Fortschreibung des Kommunalen Schulentwicklungsplans 2017 (Drucks. Nr. 15-0374/2018)**

Steigende Schülerzahlen im Bezirk Mitte und deren Auswirkung auf Neubauten und dem Ausbau der Ganztagsbetreuung.

#### **Wir fragen die Verwaltung vor diesem Hintergrund:**

1. Grundschule Goetheplatz - die Gesamtzahl der Schüler\*innen steigt. Momentan scheinen die Kapazitäten noch auszureichen. Aber wird das auch in Zukunft so sein, wenn die Schule eine Ganztagsbetreuung plant?
2. Die Johanna-Friesen-Schule ist eine 3-zügige Grundschule hat aber eine steigende Schüler\*innenzahl. Ist auch für mehr Kinder ausreichend Platz in der Schule und lässt sich hier zukünftig eine Ganztagsbetreuung einrichten. Kann man schon Tendenzen aus der letzten Änderung der Schulbezirksgrenzen erkennen?
3. Die Sophienschule wird neu gebaut, das KWRG saniert. Für die Aufnahme von Schüler\*innen mit Förderbedarf braucht eine Schule eine zusätzliche Ausstattung mit Räumen (Fachräume, Differenzier- und Pflegeräume). Wird dies beim Bau ausreichend bedacht?

#### **Schriftlich beantwortet**

Zu 1. Die Grundschule Goetheplatz ist als 2-zügige Grundschule ausgelegt und führt im aktuellen Schuljahr 2017/18 insgesamt 6 Klassen mit 107 Schülerinnen und Schülern. Sie ist somit – wie in den vergangenen Jahren – nicht durchgängig 2-zügig besucht und hat noch freie Aufnahmekapazitäten. Die weitere Entwicklung der Schülerzahlen wird im Rahmen des jährlichen fortgeschriebenen Schulentwicklungsplans im Blick behalten. Hinsichtlich eines möglichen Ausbaus der Grundschule Goetheplatz zur Ganztagsgrundschule verweist die Verwaltung auf die Informationsdrucksache Nr. 0669/2017 N1, in der die Grundlagen für die Planungen für den weiteren Ausbau von Grundschulen zu Ganztagsgrundschulen dargestellt werden. Die Grundschule Goetheplatz ist hier voraussichtlich ab dem Schuljahr 2020/21 für eine Umwandlung zur Ganztagsgrundschule vorgesehen.

Zu 2. Die GS Johanna-Friesen-Schule konnte im Schuljahr 2017/18 erstmalig wieder 3 Klassen im 1. Jahrgang aufnehmen und führt somit aktuell 9 Klassen. Insgesamt ist die Schule aufgrund der vorhandenen Raumkapazitäten 3-zügig ausgelegt. Der Ganztagsbetrieb ergänzt den schulischen Unterricht zu einem ganztägigen Unterrichts-, Förder- und Freizeitangebot. Neben einer Vielfalt an Nachmittagsangeboten, einer qualifizierten Hausaufgabenhilfe, dem Angebot von Arbeits- und Übungsstunden, individuellen Fördermaßnahmen, sowie Projekten an außerschulischen Lernorten, ergänzt das Mittagessenangebot den Ganztagsbetrieb zu einem ganzheitlichen Modell. Hierzu bedarf es in erster Linie ausreichender Flächen für Nachmittagsangebote. Zur Mittagessenversorgung, als ein Teilaspekt im Ganztagsbetrieb, werden darüber hinaus Mensa- und Küchenflächen benötigt. Diese notwendigen Flächen stehen derzeit an der GS Johanna-Friesen-Schule nicht zur Verfügung und müssten durch umfangreiche bauliche Maßnahmen geschaffen werden.

Inwieweit die letzte Schulbezirksänderung zu dauerhaften Veränderungen der Aufnahmezahlen führt, wird sich erst in den kommenden Schuljahren zeigen. Auch die GS Johanna-Friesen-Schule hat ihr Interesse bekundet, eine Ganztagsgrundschulbetreuung einzurichten und ist ebenfalls Bestandteil des Ausbauprogrammes ab dem Schuljahr 2020/21 (vergl. Informationsdrucksache Nr. 0669/2017 N1). Die konkrete zeitliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel und in Abstimmung mit der Schulleitung.

Zu 3.:Das Standardraumprogramm beinhaltet sowohl Räume für Kinder mit Förderbedarf, als auch die erforderlichen schulischen Fach- und Unterrichtsräume sowie allgemeine Schulflächen. Die letzte Aktualisierung erfolgte im Zuge der Rückkehr zu G9 und den sich anschließenden Überplanungen der Bestandsgebäude. Das Raumprogramm ist – ergänzt durch die baulichen und fachlichen Standards - Grundlage für Neubauten und dient als Orientierungsrahmen bei Sanierungen.

Sowohl der Neubau des Gymnasiums Sophienschule als auch die Sanierung des Kaiser-Wilhelm- und Ratsgymnasiums erfolgen auf dieser Basis.

#### **TOP 8.2.2.**

##### **Fahrradbügel und Falschparker in der Kommandanturstraße (Drucks. Nr. 15-0375/2018)**

Beschwerden aus der Anwohnerschaft zufolge wurde kürzlich einer der wenigen in der Kommandanturstraße vorhandenen Fahrradbügel entfernt. Die Folge sei, dass nun noch mehr Bürgersteige durch Autos zugeparkt würden. Zudem gäbe es in der ganzen Kommandanturstraße fast keine Möglichkeiten, ein Fahrrad fest anzuschließen. Dies sei täglich, aber insbesondere während der Vorstellungen in dem neuen Leibniztheater problematisch, da dort viele Menschen mit dem Fahrrad hinfahren würden.

##### **Wir fragen die Verwaltung vor diesem Hintergrund:**

1. Warum wurde der Fahrradbügel kürzlich entfernt?
2. Welche Möglichkeiten gibt es in der Kommandanturstraße, insbesondere Ecke Molthanstraße, Fahrräder geordnet und sicher anzuschließen?
3. Kann die Verwaltung bei dem vor Ort herrschenden bedarf Abhilfe schaffen und neue/zusätzliche Fahrradbügel installieren, insbesondere in Höhe des Theaters und auch, um damit eine bessere Freihaltung der wichtigen Sicht- und Querungssituation an den Kreuzungen im Wohngebiet kurzfristig herzustellen?

##### **Schriftlich beantwortet**

Zu 1. Nach Ermittlungen der Verwaltung befand sich an der Einmündung Kommandanturstraße, Ecke Molthanstraße ein privater Fahrradständer (blaues Kreuz auf Anlage 1). Dieser wurde jedoch nicht durch die Verwaltung entfernt.

Zu 2 + 3. Die Verwaltung sieht derzeit keine Möglichkeiten in der Kommandanturstraße Fahrradbügel unterzubringen. Die durch das halbhohe Parken verbleibende Gehwegbreite von ca. 1,50 m lässt keinen Spielraum für den Einbau von Fahrradbügeln zu. Im Rahmen der Bebauung des Parkplatzes können jedoch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder berücksichtigt werden.

#### **TOP 8.2.3.**

##### **Fahrradverleihsystem (Drucks. Nr. 15-0376/2018)**

Im Rahmen der Anhörung zu Fahrradverleihsystemen in der Sitzung der Bezirksrats Mitte am 29.01.2018 wurde überzeugend dargestellt, welche Vorteile städtische Fahrradmietsysteme für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und für Umweltaspekte einer Großstadt haben.

##### **Wir fragen die Verwaltung vor diesem Hintergrund:**

Frage 1: Wie bewertet die Stadtverwaltung die Erfahrungen aus Hamburg über das dort etablierte Fahrradverleihsystem StadtRAD Hamburg?

Frage 2: Welche Planungen der Stadtverwaltung gibt es, ein öffentlich unterstütztes Fahrradverleihsystem in Hannover einzuführen?

##### **Schriftlich beantwortet**

Die Verwaltung der Landeshauptstadt Hannover steht mit der Hansestadt Hamburg und weiteren Städten mit öffentlichen Fahrradverleihsystemen in engem Austausch, um Erfahrungen zu teilen. Die dargelegten Informationen zum Betrieb (u.a. Aufwand und Ertrag) des Systems und zur Nutzung des Angebotes (u.a. Nutzergruppen und Nutzungsdauer) stimmen mit dem Erkenntnisstand der Verwaltung und den bekannten Erfahrungen anderer Kommunen und vergleichbarer Betreibermodell in hohem Maße überein. Mit StadtRAD ist es in Hamburg gelungen ein System zu etablieren, welches in hohem Maße akzeptiert wird. Das öffentliche Fahrradverleihsystem ist zu einem festen Bestandteil der lokalen Mobilität geworden. Die im System erbrachte Verkehrsleistung bleibt dabei im Vergleich zu gesamten Verkehrsgeschehen sehr gering.

Im Leitbild Radverkehr (Drucksache Nr. 0400/2010) ist der Ausbau an Serviceangeboten für Fahrradfahrer\*Innen als Ziel formuliert. In der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am 5.4.2017 hatte die Verwaltung anlässlich der Beratung über den Antrag der CDU-Ratsfraktion „Konzept Fahrradverleihsystem“, Drucksache Nr. 0716/2017, einen Überblick über die Fahrradverleihangebote in Hannover gegeben. Die Verwaltung hatte berichtet, dass an der Einführung eines städtischen Fahrradverleihsystems inhaltlich gearbeitet werde. Mit der Antwort der Verwaltung auf die Ratsanfrage der Ratsfraktion Die Fraktion (Drucksache Nr. 2869/2017) sind die bereits vorhandenen Verleihangebote im Stadtgebiet nochmals dargestellt und erläutert worden. Hierzu gehören das Angebot der Radstationen am Hauptbahnhof (STEP e.V.), PedsBlitz, Hannah-Lastenrad, Call-a-bike (DB) und die Angebote lokaler Zweiradhändler sowie der Firma OBG Germany GmbH (oBike). Die beschriebenen Verleihsysteme zeigen, dass es bereits verschiedene Möglichkeiten zum Ausleihen z.T. unterschiedlichster Fahrräder gibt.

Unternehmen aus Asien haben neue Fahrradverleihsysteme in mehreren deutschen Städten eingeführt worden. Weitere Unternehmen haben ihr Interesse bekundet, einen Fahrradverleih in Hannover anzubieten. Da der Markt an Fahrradverleihsystemen in Bewegung ist, bleibt abzuwarten, wie sich neue Systeme etablieren und sich deren Nachfrage entwickelt.

Aus Sicht der Verwaltung kann eine Ausweitung des Fahrradverleihangebotes bzw. der Aufbau eines stadtweit verfügbaren Systems eine sinnvolle Ergänzung des vorhandenen Mobilitätsangebotes sein, insbesondere auch in Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten (z.B. ÖPNV, Car-Sharing). Ein wichtiges Kriterium bei der Planung eines Fahrradverleihsystems ist die Finanzierung der Investitions- und Betriebskosten. Wie für Hamburg beispielhaft dargestellt, kommen kommunale Fahrradverleihsysteme in anderen Städten nicht ohne Zuschüsse aus, insbesondere für den Betrieb. Es ist davon auszugehen, dass das auch für ein städtisches Verleihsystem in Hannover zutreffen wird. Vor dem Hintergrund des wachsenden Interesses eigenwirtschaftlicher Anbieter empfiehlt die Verwaltung, die weitere Entwicklung mit Blick auf die entstehenden Kosten eines eigenen Systems für die LHH sowie der Herausarbeitung und Abstimmung eines geeigneten Systems weiterhin zu beobachten. Neben der grundsätzlichen Frage zum Engagement der Stadt für ein Verleihsystem, ist die Frage der sinnvollen Ergänzung der bereits vorhandenen Fahrradverleihangebote und das Zusammenwirken des gesamten Mobilitätsangebotes in Stadt und auch Region Hannover zu prüfen.

#### **TOP 8.2.4.**

##### **Tempo 30 in der Innenstadt (Drucks. Nr. 15-0377/2018)**

Vor einiger Zeit wurden mit der Informationsdrucksache 0030-2015 Planungen von Tempo-30-Zonen für die Innenstadt bekannt gegeben. Tempo-30-Zonen sind in der Umgebung der Fußgängerzone in vielerlei Hinsicht zu begrüßen. Sie wirken sich positiv auf die Aufenthaltsqualität, die Lärmbelastung, die Schadstoffbelastung und Verkehrssicherheit der Innenstadt aus.

### Wir fragen die Verwaltung vor diesem Hintergrund:

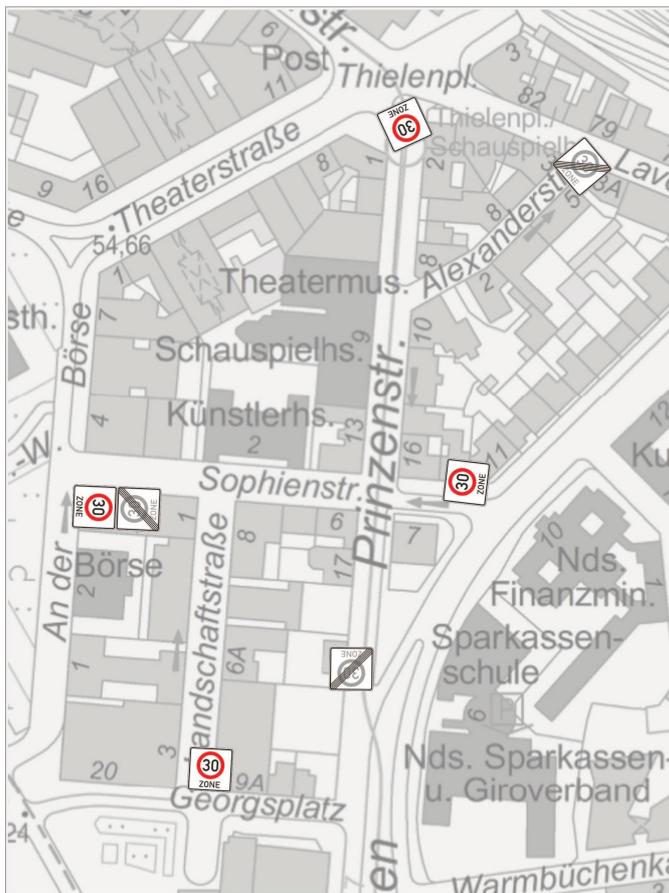
1. Wie ist der Stand der Planung und Umsetzung der angegebenen Zonen?
2. Was spricht gegen eine Tempo 30 Zone der gesamten markierten Innenstadt?

### Schriftlich beantwortet

Zu 1. Die in der Informationsdrucksache 0030-2015 geplanten Tempo-30-Zonen (siehe Anlage) sind umgesetzt. Im Bereich Am Marstall muss baustellenbedingt noch ein Schild wieder aufgestellt werden.

Zusätzlich ist am 26.10.2017 das Quartier

Prinzenstraße-Alexanderstraße-Sophienstraße-Landschaftsstraße nach Stilllegung der Stadtbahnstrecke in diesem Bereich als Tempo-30-Zone ausgewiesen worden:



Zu 2. Gemäß § 45 StVO und den dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften soll die Anordnung von Tempo 30-Zonen auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtsstraßennetz sicherzustellen.

Zudem kommt eine Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dient vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Radfahrer.

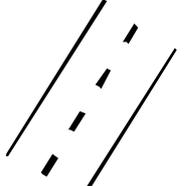
#### § 45 Abs. 1 c StVO

Die Zonen-Anordnung darf sich nicht auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken.

Es muss grundsätzlich die Vorfahrtregel „rechts vor links“ gelten (an einzelnen Kreuzungen kann aus Gründen der Verkehrssicherheit abweichend von der Grundregel „rechts vor links“ die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden).

Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen umfassen (Ausnahme: in **vor dem 01.11.2000** angeordneten Tempo 30-Zonen bleiben Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig)

Sie darf nur Straßen umfassen, auf denen keine Leitlinien (Zeichen 340) angebracht sind. Sie darf nur Straßen umfassen, an denen keine benutzungspflichtigen Radwege angelegt sind (z.B. Schmiedestr. – zw. Heiligerstr. und Georgstr., Georgstr. – zw. An der Börse und Ständehausstr.)

				
Zeichen 274.1 StVO Beginn der Zone mit zulässiger Höchstgeschwin- digkeit 30 km/h	Zeichen 274.2 StVO Ende der Zone mit zulässiger Höchstgeschwin- digkeit 30 km/h	Zeichen 306 StVO Vorfahrtsstraß- e	Zeichen 301 StVO Vorfahrt	Zeichen 340 StVO Leitlinie

### TOP 8.3. von Bezirksratsfrau Pollok-Jabbi (Parteilos)

#### TOP 8.3.1. Wohnungsbau im Bezirk Hannover Mitte (Drucks. Nr. 15-0307/2018)

In Hannover gibt es vielfältige Bautätigkeiten, auch im Bereich Hannover Mitte. Von der Stadt wurde 2013 ein kommunales Wohnraumprogramm aufgelegt. Dabei war die Zielsetzung über 1000 Wohnungen als geförderte Wohnungen dem Markt zur Verfügung zu stellen. Die Zahl der Menschen, die von Armut betroffen sind, steigt weiterhin. Alle Menschen die Leistungen nach SGB II und Grundsicherung und weiteren Transfairleistungen, beziehen müssen eine Wohnung finden, die den Quadratmeterpreis von 5.60€ kalt nicht übersteigt.

Die Stadtplanung versucht, nach eigener Angabe, eine gute Mischung unterschiedlicher Menschen in den einzelnen Quartieren zu ermöglichen, siehe hier die Aufgabe der Belegrechte in Hannover Hainholz.

#### **Vor diesem Hintergrund frage ich die Verwaltung:**

1. Wie viele Belegrechte wurden in Hannover Mitte in den letzten 5 Jahren aufgegeben?
2. Wie viele Wohnungen wurden mit öffentlicher Förderung in den letzten 5 Jahren gebaut davon wie viele zu einem Quadratmeterpreis von 5.60€ kalt?
3. Wie viele Wohnungen sind im Bereich Hannover Mitte mit öffentlicher Förderung in Planung?

Schriftlich beantwortet

1. Die Belegrechte haben sich im Stadtbezirk Mitte wie folgt entwickelt:

2013	2014	2015	2016	2017
402 WE	407 WE	424 WE	440 WE	441 WE

Soweit Belegrechte weggefallen sind, lag dies in der Regel am Auslauf der Förderung.

2. Bisher wurden im Stadtbezirk Mitte 105 geförderte Wohnungen fertiggestellt. Für 32 davon beträgt die Eingangsmiete 5,40 € je Quadratmeter monatlich.

3. Konkrete Planungen für zur Förderung vorgesehene Wohnungen im Stadtbezirk Mitte sind der Verwaltung zurzeit für ca. 84 Neubauwohnungen bekannt, bei ca. 30 davon ist eine Eingangsmiete von 5,60 € geplant.

Bisher angekündigt sind weitere ca. 50-70 zukünftig zu fördernde Wohnungen im Stadtbezirk.

**Bezirksbürgermeisterin Kupsch** schloss den öffentlichen Teil der Sitzung.

**Bezirksbürgermeisterin Kupsch** schloss die Sitzung um 22:45 Uhr.

Kupsch  
Bezirksbürgermeisterin

Stricks  
Schriftführerin



713\_MARSTALL\_3\_20180220-Wasserspiel-A3.pdf