

NIEDERSCHRIFT

36. Sitzung des Stadtbezirksrates Linden-Limmer am Mittwoch, 24. Februar 2010,
Freizeitheim Linden, Windheimstr. 4

Beginn: 19.00 Uhr

Ende: 22.10 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

| | | |
|------------------------------------|-------------------------|-------------------|
| (Bezirksbürgermeisterin Knoke) | (SPD) | |
| Stellv. Bezirksbürgermeister Grube | (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) | |
| (Bezirksratsfrau Baumgart) | (SPD) | |
| (Bezirksratsfrau Bolzek) | (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) | |
| Bezirksratsherr Drömer | (SPD) | |
| (Bezirksratsherr Eggers) | (CDU) | |
| Bezirksratsherr Hadasch | (BSG) | |
| Bezirksratsherr Horstmann | (SPD) | |
| Bezirksratsfrau Kleinhüchelkotten | (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) | |
| Bezirksratsherr Knoke | (SPD) | |
| Bezirksratsherr Kuntze | (FDP) | |
| Bezirksratsfrau Lemke | (SPD) | |
| Bezirksratsherr Meyer | (DIE LINKE.) | |
| (Bezirksratsfrau Otte) | (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) | |
| Bezirksratsherr Prehn | (CDU) | |
| Bezirksratsfrau Rose | (DIE LINKE.) | 19.00 - 19.35 Uhr |
| Bezirksratsherr Schimke | (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) | |
| Bezirksratsfrau Schlätel | (SPD) | |
| Bezirksratsfrau Schweingel | (SPD) | |
| Bezirksratsfrau Steingrube | (CDU) | |
| Bezirksratsherr Zielke | (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) | |

Beratende Mitglieder:

| | | |
|----------------------------|-----------------------------|-------------------|
| Beigeordnete Kastning | (SPD) | 19.00 - 21.50 Uhr |
| (Ratsherr List) | (Gruppe Hannoversche Linke) | |
| Ratsherr Mineur | (SPD) | |
| Ratsherr Nikoleit | (Gruppe Hannoversche Linke) | 19.00 - 22.00 Uhr |
| (Beigeordneter Schlieckau) | (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) | |
| (Ratsherr Seidel) | (CDU) | |

Verwaltung:

| | |
|---|-------------------|
| Frau Sufin (Fachbereich Steuerung, Personal und Zentrale Dienste) | |
| Herr Wescher (Fachbereich Steuerung, Personal und Zentrale Dienste) | |
| Frau Hoff (Fachbereich Planen und Stadtentwicklung) | 19.00 - 21.50 Uhr |

Gäste:

| | |
|--|-------------------|
| Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer (Technische Universität Braunschweig) | 19.00 - 21.50 Uhr |
| Herr Kollenberg (Technische Universität Braunschweig) | 19.00 - 21.50 Uhr |
| Herr Middelberg (üstra) | 19.00 - 21.50 Uhr |
| Herr Schmidt (üstra) | 19.00 - 21.50 Uhr |
| Herr Weske (Region Hannover) | 19.00 - 21.50 Uhr |
| Herr Harcke (infra) | 19.00 - 21.50 Uhr |

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. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 27.01.2010
 3. Ökologisches Sonderprogramm
Spielplatz Fortunastraße / Viktoriastraße
Vorstellung der Planung
 4. Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes Hannover - Studie zum Einsatz von Niederflurfahrzeugen
Referenten:
Herr Prof. Dr. Ing. Siefer (TU Braunschweig)
Herr Middelberg (üstra)
Herr Schmidt (üstra)
 - 4.1. Ergänzende Informationen der Region Hannover und der Infra
Referenten:
Herr Weske (Region Hannover)
Herr Harcke (infra)
 5. I N F O R M A T I O N E N
 - 5.1. Bericht aus der Sanierungskommission
 - 5.2. Bericht über die Sitzung des Integrationsbeirates Linden-Limmer am 08.02.2010
 - 5.3. Informationen über Bauvorhaben
 6. V E R W A L T U N G S V O R L A G E N
 - 6.1. Straßenbenennung im Stadtteil Linden-Süd
(Drucks. Nr. 0294/2010 mit 1 Anlage)
 7. A N T R Ä G E
 - 7.1. der SPD-Fraktion
 - 7.1.1. Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Hengstmannstraße
(Drucks. Nr. 15-0334/2010)
 - 7.2. von Bezirksratsherrn Kuntze (FDP)

- 7.2.1. Alternative Konzepte im Winterdienst
(Drucks. Nr. 15-0323/2010)
- 7.3. von Bezirksratsherrn Hadasch (BSG)
- 7.3.1. Gute Schulen
(Drucks. Nr. 15-0353/2010 mit 2 Anlagen)
- 7.4. Interfraktionell
- 7.4.1. Interfraktioneller Dringlichkeitsantrag
Erweiterte Wirtschaftlichkeitsberechnung Niederflurstraßenbahn
(Drucks. Nr. 15-0446/2010 mit 4 Anlagen)
- 8. EIGENE MITTEL des Stadtbezirksrates
(Interfraktionelle bzw. Gemeinsame Anträge)
- 8.1. Gemeinsamer Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE
LINKE. und von Bezirksratsherrn Hadasch (BSG)
Zuwendung aus den Eigenen Mitteln des Stadtbezirksrates Linden-Limmer
(Drucks. Nr. 15-0431/2010)
- 8.2. Interfraktioneller Antrag
Zuwendungen aus den Eigenen Mitteln des Stadtbezirksrats Linden-Limmer
(Drucks. Nr. 15-0432/2010 mit 4 Anlagen)
- 9. A N F R A G E N
- 9.1. der SPD-Fraktion
- 9.1.1. Neuorganisation der Kinder- und Jugendarbeit in Hannover
(Drucks. Nr. 15-0335/2010)
- 9.1.2. Fliegende Wertstoffsäcke
(Drucks. Nr. 15-0336/2010)
- 9.2. von Bezirksratsherrn Kuntze (FDP)
- 9.2.1. Winterdienst und Streupflicht
(Drucks. Nr. 15-0322/2010)
- 10. Bericht des Stadtbezirksmanagements
- 11. EINWOHNER- und EINWOHNERINNENFRAGESTUNDE gegen 20.00 Uhr
nach abschließender Beratung eines Tagesordnungspunktes

I. ÖFFENTLICHER TEIL

TOP 1.

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

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube eröffnete die Sitzung, stellte sich dem Publikum kurz vor und informierte, dass Bezirksbürgermeisterin Knoke aufgrund eines Kuraufenthaltes die heutige Bezirksratssitzung nicht leiten könne und er dies stellvertretend übernehme. Er stellte anschließend die ordnungsgemäße Einberufung und Beschlussfähigkeit fest und fragte nach Wortmeldungen zu der heutigen Tagesordnung.

Bezirksratsherr Meyer brachte einen Interfraktionellen Dringlichkeitsantrag zum Thema „Erweiterte Wirtschaftlichkeitsberechnung Niederflurstraßenbahn“ ein. Die Dringlichkeit begründete **Bezirksratsherr Meyer** damit, dass der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss bereits am 17.02.2010 ein Votum zu diesem Thema abgegeben habe. Da die nächste Bezirksratssitzung erst am 28.04.2010 stattfindet, müsse eine Befassung mit dieser Thematik bereits in der heutigen Bezirksratssitzung erfolgen.

Herr Wescher bestätigte die Beschlusslage und informierte, dass aus diesem Grund auch in der heutigen Bezirksratssitzung keine Vertreterin bzw. kein Vertreter der Fachverwaltung anwesend sei, da zunächst der Auftrag aus der letzten Stadtentwicklungs- und Bauausschusssitzung abgeschlossen werden solle.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube ließ anschließend über die Dringlichkeit des Antrages abstimmen.

Einstimmig wurde der Interfraktionelle Dringlichkeitsantrag als TOP 7.4.1 auf die Tagesordnung genommen.

Die so geänderte Tagesordnung wurde einstimmig bestätigt.

TOP 2.

Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 27.01.2010

Die Niederschrift der Sitzung vom 27.01.2010 wurde einstimmig genehmigt.

TOP 3.

Ökologisches Sonderprogramm Spielplatz Fortunastraße / Viktoriastraße Vorstellung der Planung

Auf eine Vorstellung der Planung zum Ökologischen Sonderprogramm 2009 wurde verzichtet.

Der Bezirksrat stimmte der vorgelegten Planung zu.

TOP 4.

Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes Hannover - Studie zum Einsatz von

Niederflurfahrzeugen

Referenten:

Herr Prof. Dr. Ing. Siefer (TU Braunschweig)

Herr Middelberg (üstra)

Herr Schmidt (üstra)

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube eröffnete den TOP 4.

Bezirksratsherr Meyer beantragte die Nichtbefassung mit den TOP´s 4 und 4.1. Er machte auf die Berichterstattung im Hannoverschen Wochenblatt vom 24.02.2010 aufmerksam, in der über „Das Aus für Niederflursystem“ berichtet wurde. Er bezeichnete diese publizierte Entscheidung als Machtdemonstration der üstra und Respektlosigkeit gegenüber dem Bezirksrat Linden-Limmer und dem Stadtentwicklungs- und Bauausschuss. **Bezirksratsherr Meyer** führte aus, dass aus den Vorgesprächen zur heutigen Bezirksratssitzung deutlich geworden wäre, dass es der ausdrückliche Wunsch der üstra sei, in der heutigen Bezirksratssitzung vorzutragen. Der Bezirksrat sei diesem Wunsch nachgekommen. **Bezirksratsherr Meyer** erwartete, dass die üstra sich an die Verabredung, keine Vorentscheidungen zu treffen, halte. Andernfalls hielt **Bezirksratsherr Meyer** eine Befassung mit dem Thema für unnötig.

Auf Nachfrage von **Bezirksratsherrn Schimke** konkretisierte **Bezirksratsherr Meyer**, dass alle Berichtspunkte zur Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes Hannover – Studie zum Einsatz von Niederflurfahrzeugen - TOP 4 und 4.1 – seinem Antrag nach entfallen sollen.

Bezirksratsherr Horstmann sprach sich für die Durchführung der Berichterstattung aus und meinte, dass der Bezirksrat weiterhin an Fakten und Informationen interessiert sei. Trotz der Empörung über den benannten Artikel wolle er dem Gremium nicht die Chance nehmen, sich heute durch die anwesenden Referenten informieren zu lassen.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube machte deutlich, dass sich damit Bezirksratsherr Horstmann gegen den Antrag auf Nichtbefassung aussprechen würde. Dies wurde von **Bezirksratsherrn Horstmann** daraufhin nochmals bestätigt.

Im Folgenden schloss sich **Bezirksratsfrau Kleinhüchelkotten** dem Wortbeitrag von Bezirksratsherrn Horstmann an.

Bezirksratsherr Meyer äußerte, dass er die Argumente von Bezirksratsherrn Horstmann akzeptiere. Aus Respekt vor den geladenen Sachverständigen und den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern zog er daraufhin seinen Antrag auf Nichtbefassung zurück.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube begrüßte die anwesenden Referenten und bat Prof. Dr.-Ing. Siefer und Herrn Kollenberg von der Technischen Universität Braunschweig mit dem Vortrag zu beginnen.

Prof. Dr.-Ing. Siefer bedankte sich für die Möglichkeit der Vorstellung des Gutachtens in diesem Gremium und informierte, dass dieses bisher zwei Mal präsentiert aber noch nicht veröffentlicht worden sei. Das Gutachten sei unter der Vorgabe erstellt worden, dass für das bestehende Stadtbahnnetz eine Weiterentwicklung mit Niederflurtechnik auf kostenmäßige Aspekte untersucht werden sollte. Bewusst sei auf eine Verknüpfung mit weiteren Linien bzw. eine generelle Verknüpfung des Stadtbahnnetzes verzichtet worden.

Unter dieser Voraussetzung könne nicht der Vorwurf erhoben werden, dass andere als die zu untersuchenden Aspekte in das Ergebnis eingeflossen seien.

Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer sowie **Herr Kollenberg** stellten anschließend die Ergebnisse der Studie zur „Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes Hannover – Studie zum Einsatz von Niederflurfahrzeugen“ entsprechend der Anlage zur Niederschrift vor.

Ratsherr Nikoleit war der Ansicht, dass das Gutachten auf die Stadt Hannover nicht anwendbar sei und damit auch die Kosten für die Studie überflüssigerweise entstanden seien. Er zeigte sich enttäuscht, dass im Rahmen der Studie Vergleiche mit nicht in Hannover anwendbaren und gewünschten Systemen beschrieben wurden. **Ratsherr Nikoleit** sagte ferner, dass im Fall des Ankaufs von Niederflurstraßenbahnen auch die komplette Wartung für ca. 30 Jahre bei dem Hersteller mit eingekauft werden müsse.

Bezirksratsherr Knoke meinte in Bezug auf die in Dortmund eingesetzten kurzen Bahnsteige, dass die Fahrgäste bei einem Einstieg an der vorderen Tür auch dort wieder aussteigen würden. Diese Notwendigkeit wurde von **Bezirksratsherrn Knoke** nicht als Nachteil des Systems angesehen. Er kritisierte weiter, dass bei den Vorstellungen der Untersuchungen auch in vorangegangenen Sitzungen Widersprüche im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen bei dem Einsatz verschiedener Fahrzeugtypen durch die Referenten kommuniziert wurden.

Auch **Bezirksratsherr Schimke** zeigte sich enttäuscht von dem vorgestellten Gutachten. Er habe den Wunsch gehabt, dass gemeinsam nach einer barrierefreien Lösung gesucht werde, ohne neue Barrieren aufzubauen bzw. Gründe zu finden, die eine Niederflurtechnik ausschließen würden. Insbesondere bleibe im Rahmen der Studie offen, womit sich die angeblichen Mehrkosten des Niederflursystems begründen lassen. Er nahm auf die im Rahmen der Studie angeführten Städte Bezug und empfahl, aus den Fehlern anderer Städte zu lernen und diese nicht als Nachteil des Systems zu beschreiben. Im Folgenden machte **Bezirksratsherr Schimke** anhand mehrerer von den Referenten vorgelegten Folien deutlich, dass er sich mit den Berechnungsvarianten nicht einverstanden erklären könne und diese auch im Hinblick auf die Situation in Hannover nicht zielführend seien. Es blieb für **Bezirksratsherrn Schimke** ferner unverständlich, warum die Studie Kosten für Niederflurstraßenbahnen anführe, die bei einem Hochflurbetrieb ebenfalls entstehen würden.

Herr Kollenberg informierte, dass die Studie die Auswirkungen untersuche, die im Fall der Umstellung der Linien 9 und 10 auf Niederflurstraßenbahnen entstehen. Ferner werde bei der Studie angenommen, dass das Angebot an keiner Stelle des Stadtbahnnetzes eingestellt werden könne. Sollte somit die Linie 9 Richtung Lahe entfallen, müsse Ersatz geschaffen werden. **Herr Kollenberg** schilderte, dass diese Vorgabe nur mit sechs zusätzlichen Fahrzeugen gewährleistet werden könne.

Bezirksratsherr Schimke bat um Auskunft zur Anzahl der Haltestellen in Kurvenbereichen und ob sich das daraus entstehende Problem auch bei Hochbahnsteigen ergäbe.

Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer erläuterte die technischen Voraussetzungen und Abstände zur Barrierefreiheit und bezeichnete Haltestellen in Kurvenbereichen als generelles Problem.

Bezirksratsherr Kuntze hatte den Eindruck, dass einige Bezirksratsmitglieder enttäuscht seien, dass die Referenten kein Konzept zur Einführung eines Niederflursystems vorgestellt haben. Er bat die Referenten noch einmal um Bekanntgabe des Auftrages.

Bezirksratsherr Meyer nahm u.a. auf die Vorträge in den vorangegangenen Bezirksratssitzungen Bezug und meinte, dass die Gutachten mit bestimmten Zielsetzungen beauftragt worden seien. Er habe den Eindruck, dass die heute vorgestellte Studie, welche

von der üstra beauftragt wurde, zum Ziel habe, das Niederflursystem schlecht darzustellen. **Bezirksratsherr Meyer** war nicht der Meinung von Herrn Prof. Dr.-Ing. Siefer, dass Hochbahnsteige größere Flexibilität bringen würden. Er machte darauf aufmerksam, dass sowohl das Hanomag-Gelände als auch das Conti-Limmer-Gelände mit dem ÖPNV erschlossen werden müssen. Mit der Einführung von Niederflurstraßenbahnen, so **Bezirksratsherr Meyer**, wäre der Anschluss dieser neuen Baugebiete an das ÖPNV-Netz leichter zu erreichen, denn der Bau von Hochbahnsteigen würde mehrere Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Er bat um Auskunft, ob sich die Referenten auch mit den schriftlich formulierten Empfehlungen des Deutschen Behindertenrates beschäftigt haben, welcher einen stufenlosen bzw. einen nahezu schwellenlosen Zugang für alle Fahrgäste und den zwingenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen fordere. Er kritisierte, dass diese Empfehlungen missachtet werden und die Forderungen des Bezirkrates als „weltfremd“ dargestellt würden. **Bezirksratsherr Meyer** sagte, dass im Dezember 2009 die üstra erklärt habe, dass ein Fahrzeug mit Niederflurtechnik 2 Mio. Euro kosten werde. Er bat die Vortragenden um Auskunft, warum nach dem heutigen Vortrag ein Niederflurfahrzeug nunmehr 2,9 Mio. Euro koste. Kapitalkosten würden nicht nur bei der Anschaffung von Niederflurfahrzeugen, sondern auch bei der Anschaffung anderer Fahrzeugtypen entstehen. Dies sei für **Bezirksratsherr Meyer** kein Argument, welches gegen die Einführung von Niederflurbahnen spreche.

Herr Kollenberg fügte an, dass ein Niederflurfahrzeug 2,4 Mio. Euro koste.

Bezirksratsherr Meyer bat um Erklärung der um 15 % höher angenommenen Kosten für einen Fahrweg mit einer Niederflurstraßenbahn im Vergleich zu einer Hochflurstraßenbahn. Er sagte, dass die Vortragenden von den jetzt existierenden Linien ausgegangen seien. Die Linie 9 könnte aber von Empelde in die Südstadt und die Linie 10 von Ahlem in die Südstadt führen. Dieses würde für die Rentabilität des Systems sprechen. **Bezirksratsherr Meyer** fragte die Fachleute, ob der Hochbahnsteig am Aegidientorplatz wieder verwendbar und dieses bei den Kosten berücksichtigt worden sei. Er trug weiter vor, dass der Hochbahnsteig Brunnenstraße sowieso aufgrund des Baus der Schleuse verlegt werden müsse. Die Referenten hätten berechnet, dass der Bau von Niederflurbahnsteigen 24 bis 25 Mio. Euro kosten werde. Es sei für ihn unverständlich, dass die Bahnsteige für Niederflurstraßenbahnen, welche lediglich kleinere Aufpflasterungen notwendig machen, ebenso teuer sein sollen wie der Bau von kompletten Hochbahnsteigen. **Bezirksratsherr Meyer** kritisierte die Studie auch dahingehend, dass keine Städte die ausschließlich Niederflurtechnik im Einsatz haben, vorgestellt wurden. Es wäre zudem von Interesse, wie sich ein generelles Niederflursystem im Vergleich zu den heute vorgestellten Planungen rechne.

Bezirksratsfrau Steingrube bedankte sich bei den Gutachtern für den Vortrag und stellte noch einmal heraus, dass die Fachleute einen bestimmten Auftrag erfüllt hätten. Sie sagte, dass die absolute Barrierefreiheit nur bei Hochbahnsteigen zu erreichen sei. Sie schloss jedoch aus städtebaulichen Gründen im Folgenden Hochbahnsteige für den Stadtteil Linden und Teile Limmers aus. Ihrer Ansicht nach müsse aus diesem Grund das angedachte Konzept überarbeitet werden. **Bezirksratsfrau Steingrube** sprach sich für die Verlängerung der Linie 10 über die Sallstraße bis zum Bismarckbahnhof in der Südstadt aus. Sie machte jedoch deutlich, dass eine solche Untersuchung nicht Auftrag der Referenten gewesen wäre. Vielmehr müsse der Bezirksrat über einen solchen Gutachtenauftrag nachdenken.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube bat Herrn Middelberg von der üstra um Darstellung des konkreten Auftrages.

Herr Middelberg berichtete, dass der Auftrag an die Gutachter die Erstellung von Betriebskonzepten beim Einsatz von Niederflurfahrzeugen in Hannover gewesen sei. Eingeschlossen sei auch ein Vergleich der Kosten für den Fall der Komplettierung des

Hochbahnsteigsystem, insbesondere auf der Linie 10. Mit der soeben vorgestellten Studie wäre diesem Auftrag entsprochen worden. **Herr Middelberg** sagte in Bezug auf die eingangs kritisierte Presseberichterstattung, dass in allen Vorgesprächen der Ablauf der Reihenfolge der Veröffentlichung der Studie erläutert worden sei. Er bat um Verständnis, dass die üstra ihrem Aufsichtsrat und dem Aufgabenträger gegenüber verpflichtet sei, zunächst das Gutachten zu präsentieren. **Herr Middelberg** widersprach Bezirksratsherrn Meyer, dass die Berichterstattung die Pressemitteilung der üstra zu diesem Thema gewesen sei. Es werde nunmehr nach Vorlage des Gutachtens in Zusammenarbeit mit der Region Hannover, der Infra und der üstra eine verwaltungsseitige Meinungsbildung geben. Zu diesem Thema bat **Herr Middelberg** auch Herrn Weske von der Region Hannover um Stellungnahme. **Herr Middelberg** ergänzte seinen Wortbeitrag, indem er äußerte, dass die Beteiligten ergebnisoffen in die Prüfung gegangen seien. Dennoch beruhe die Studie auf bestimmten Rahmensituationen, die wiederum mit dem Aufgabenträger und der infra auf der Basis des Nahverkehrsplans und damit auf der Basis politischer Beschlüsse abgestimmt worden seien. Insgesamt sei der Auftrag wissenschaftlich neutral und ergebnisoffen vergeben worden. **Herr Middelberg** gab den Vorrednern insoweit Recht, dass es über den Prüfungsansatz des Gutachtens hinaus, sicherlich noch die Möglichkeit der Prüfung einer Vielzahl von Varianten gäbe. Er machte deutlich, dass sich bei einer Studie über die komplette Einführung eines Niederflurstraßenbahnnetzes in Hannover nicht die Möglichkeit eröffne, in absehbarer Zeit ein Ergebnis zu präsentieren. Ferner müsse die Anzahl der Varianten auch für den Gutachter beherrschbar bleiben. **Herr Middelberg** stellte die Frage, wie viel Zeit und Geld investiert werden solle, bis eine Verbesserung in Bezug auf die Barrierefreiheit im ÖPNV eintrete.

Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer sagte Bezug nehmend auf den Wortbeitrag von Ratsherrn Nikoleit, dass die meisten Nahverkehrsbetriebe Fahrzeuge bei der Herstellerfirma kaufen und die Instandhaltung selbst übernehmen würden. Es gäbe die ersten Ansätze im Bereich der Eisenbahnbaubetriebsordnung, dass Unternehmen Fahrzeuge in Vollleasing übernehmen und die Instandhaltung durch die Herstellerfirmen sichergestellt werde. Im Stadtbahnbereich sei ein solches Verfahren sehr unüblich. Dies wäre darin begründet, dass die Stadtbahnen ausschließlich im Stadtgebiet verblieben und nicht im gesamten Bundesgebiet eingesetzt würden.

Ratsherr Nikoleit machte den Vorschlag, dass die Stadt Hannover als eine der ersten Städte beginnen könne, die Wartungsarbeiten an die Herstellerfirma zu binden.

Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer gab zu bedenken, dass für einen solchen Fall ganz andere Fahrzeugkosten angesetzt werden müssten. Die Firmen, die Fahrzeuge im Vollleasing vergeben, würden voraussichtlich auch die neu zu errichtenden Instandhaltungsanlagen in die Leasingraten einrechnen. Er machte im Weiteren darauf aufmerksam, dass es bei der geführten Diskussion um eine Linie ginge, die in das Gesamtsystem integriert werden müsse.

Ratsherr Nikoleit machte nachdrücklich nochmals deutlich, dass es Bereiche gäbe, in denen keinesfalls Hochbahnsteige gewollt seien. Unter dieser Voraussetzung forderte er die Verantwortlichen auf, eine Lösung zu finden.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube meinte, dass man Herrn Prof. Dr.-Ing. Siefer keinen Vorwurf machen dürfe, da er einem Auftrag gefolgt sei.

Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer stellte fest, dass der von Ratsherrn Nikoleit formulierte Antrag ein gänzlich anderer sei, als der Auftrag, der bearbeitet wurde. Man habe sich bewusst auf das bestehende Liniennetz beschränkt und untersucht, welche Auswirkungen der Einsatz von

Niederflurfahrzeugen im bestehenden Netz auf bestimmten Strecken habe. **Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer** sagte zu dem Wortbeitrag von Bezirksratsherrn Meyer, dass die Kostendifferenz, die im Rahmen der Studie bei den beiden Fahrzeugtypen unterstellt wurde, bei 20.000 Euro pro Fahrzeug liege. Das Niederflurfahrzeug werde im Gutachten mit 2,4 Mio. Euro und das Hochflurfahrzeug mit 2,38 Mio. Euro angegeben.

Es wurde aus den Reihen des Bezirkrates eingeworfen, dass unter der Voraussetzung die gezeigten Folien nicht korrekt seien.

Bezirksratsherr Knoke sagte, dass in Dortmund noch keine Barrierefreiheit an allen Haltestellen erreicht wurde, da auch diese Stadt sukzessive Bahnsteige bauen würde.

In Bezug auf die Frage, warum Niederflurfahrzeuge höhere Hochbaukosten verursachen, konnte **Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer** berichten, dass Niederflurfahrzeuge nicht mit Drehgestellen ausgestattet seien und somit die Räder weniger effektiv laufen würden. Das mache sich beim Fahren auf der Geraden als auch beim Anfahren in Kurven bemerkbar, da sich das Fahrzeug erst mit Verzögerung einstellen könne. Beim Niederflurfahrzeug seien zudem kleinere Räder im Einsatz, welche bedingen, dass die Kontaktfläche zwischen Rad und Schiene kleiner sei und somit ein höherer Verschleiß an der Schiene angenommen werden müsse. Kapitalkosten wären im Rahmen der Studie für beide Fahrzeugtypen angesetzt worden. Die erhöhten Kapitalkosten bei dem Einsatz von Niederflurtechnik würden sich durch den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen auf der Linie 10 ergeben. Für den Störfall könne somit der Einsatz von mindestens zwei Fahrzeugen sichergestellt werden. Damit seien vier Niederflurfahrzeuge geplant, folglich ein Fahrzeug mehr, als im Hochflurbetrieb.

Herr Kollenberg ergänzte, dass sich die Mehrkosten berechnen aus den Anschaffungskosten eines zusätzlichen Fahrzeuges i.H.v. 2,4 Mio. Euro zuzüglich der angenommenen Differenz aus der Kostensteigerung von 20.000 Euro multipliziert mit der Fahrzeuganzahl. Der Kostenanteil der Region Hannover, bei der Annahme von 4 % Förderung, betrage 1,45 Mio. Euro. Voraussetzung sei, dass die Förderung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft bestätigt werde. Die Studie würde dies annehmen, obwohl diese Förderung noch nicht zugesichert sei.

Bezirksratsherr Zielke meinte, dass man nicht ausschließlich das Gutachten in den Mittelpunkt stellen solle. Seiner Ansicht nach habe die Region Hannover auch den Auftrag, die Belange auf der Limmerstraße zu berücksichtigen. Er bat um Auskunft, wer die Verantwortung für eine eventuelle Schließung von Geschäften aufgrund der Existenz eines Hochbahnsteigs trage. **Bezirksratsherr Zielke** sprach noch einmal die Lebensqualität auf der Limmerstraße an und machte auf die Leute, die in der Limmerstraße wohnen, aufmerksam. Bei den Gutachtern würden ausschließlich die Fahrgäste des ÖPNV im Focus stehen, nicht aber die Situation vor Ort. Seinem persönlichen Eindruck nach, würden 70 % der Personen, die sich im Bereich Am Küchengarten aufhielten, Einkäufe erledigen bzw. die Gastronomie besuchen. Ein wesentlich geringerer Anteil der Passanten würde den Bereich aufgrund des ÖPNV-Angebots aufsuchen. **Bezirksratsherr Zielke** kritisierte, dass Gegenstand der Diskussion ausschließlich die Fahrgäste des ÖPNV seien. Er sagte, dass von Barrierefreiheit in den Bahnen gesprochen werde und dafür auf der Limmerstraße drei Barrieren mit einer Länge von jeweils ca. 100 Metern in Kauf genommen würden.

Beigeordnete Kastning machte darauf aufmerksam, dass es zum einen darum ginge, sich unter bestimmten Fragestellungen durch die Referenten informieren zu lassen und zum anderen die politische Abwägung erfolgen müsse. Sie sei an den Informationen der Referenten interessiert und wünschte sich eine Trennung der Bewertung durch den

Bezirksrat. **Beigeordnete Kastning** äußerte, dass sie an den Informationen der Referenten interessiert sei, um diese in den Prozess der Diskussion und Bewertung mitzunehmen.

TOP 11.

EINWOHNER- und EINWOHNERINNENFRAGESTUNDE gegen 20.00 Uhr nach abschließender Beratung eines Tagesordnungspunktes

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube eröffnete die Einwohner- und Einwohnerinnenfragestunde um 20.40 Uhr.

Der **1. Sprecher** sagte, dass der Vorschlag, die Stadtbahnlinie bis in die Südstadt zu verlängern, für ihn unvorstellbar sei. Sein Wunsch an den ÖPNV wäre ein schneller und sicherer Transport. Ein Transport mit einer Geschwindigkeit von nur 18 km/h wäre unter Zeitaspekten nicht tragbar. Er nahm Bezug auf eine bereits vor 1 ½ Jahren geführte Diskussion zu den Planungen eines Hochbahnsteiges im Bereich Schwarzer Bär. Er erinnerte daran, dass sich die SPD-Fraktion und die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für den Bau eines Hochbahnsteiges in dem Bereich eingesetzt hätten, obwohl sich viele Anwohnerinnen und Anwohner sowie Fahrgäste gegen den Bau eines Hochbahnsteigs ausgesprochen haben, da die Haltestelle als falsch positioniert angesehen wurde. Der **Sprecher** bat um Auskunft, wie die unterschiedliche Behandlung von Linden-Nord und Linden-Mitte durch den Bezirksrat gerechtfertigt werde. Er fragte, ob bei der Entscheidung für den Hochbahnsteig im Bereich Benno-Ohnesorg-Brücke dem Bezirksrat nicht bewusst gewesen sei, dass mit jedem zusätzlichen Hochbahnsteig dieses System auch präjudiziert werde.

Beigeordnete Kastning sagte, dass es zwar bei einigen politischen VertreterInnen bereits eine Festlegung auf ein System gegeben habe, die SPD jedoch noch im Diskussionsprozess sei und man derzeit versuche, eine sachliche Grundlage zu bekommen.

Bezirksratsherr Zielke äußerte, dass man an dem heutigen Standort der Haltestelle im Bereich Schwarzer Bär auch keinen Hochbahnsteig errichten könne. Bei der in der Vergangenheit geführten Diskussion zum Hochbahnsteig Schwarzer Bär sei man davon ausgegangen, dass es ausschließlich Hochbahnsteige im Stadtgebiet geben werde.

Bezirksratsherr Knoke ergänzte die Diskussion, indem er äußerte, dass eine Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung festgestellt habe, dass im Bereich Schwarzer Bär ein anderer Standort für die Haltestelle als im Bereich der Brücke nicht möglich sei. Gesetzlich vorgeschrieben sei jedoch ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen.

Bezirksratsherr Knoke erläuterte, dass sich durch Unterschriftenlisten genauso viele Bürgerinnen und Bürger für wie auch gegen einen Hochbahnsteig in dem eben genannten Bereich ausgesprochen hätten. Der Ansicht von **Bezirksratsherrn Knoke** nach, könne man es nicht allen Betroffenen Recht machen.

Bezirksratsfrau Steingrube führte aus, dass die Entscheidung für den Bau eines Hochbahnsteigs im Bereich auf der Benno-Ohnesorg-Brücke nicht richtig gewesen sei. Sie gab dem 1. Sprecher jedoch Recht, dass einige Bezirksratsmitglieder, die sich damals für einen Hochbahnsteig im Bereich Benno-Ohnesorg-Brücke ausgesprochen hätten, heute keinen Hochbahnsteig im Bereich der Limmerstraße wünschen.

Die CDU-Fraktion habe - entgegen ihrer Empfehlung - für den Hochbahnsteig auf der Benno-Ohnesorg-Brücke gestimmt. Jedoch hätten die Stimmen der CDU-Fraktion nicht den Ausschlag zum Bau gegeben. **Bezirksratsfrau Steingrube** bat darum, sich gemeinsam für den Einsatz der Niederflurtechnik einzusetzen. Dazu würde ihrer Ansicht nach auch eine

Verlängerung der Linie 10 bis zum Bismarckbahnhof gehören. Eine andere Lösung sah sie nicht als Erfolg versprechend an.

Bezirksratsherr Kuntze sagte in Bezug auf den Wortbeitrag von Bezirksratsherrn Knoke, dass es keine Unterschriftenliste für die Errichtung eines Hochbahnsteiges im Bereich Benno-Ohnesorg-Brücke gäbe.

Der **2. Sprecher** stellte sich als Mitglied der Bürgerinitiative Umweltschutz vor und fragte, wann das Gutachten veröffentlicht werde und somit die Möglichkeit auch für Bürgerinnen und Bürger bestehe, dieses einzusehen.

Herr Middelberg antwortete, dass er diesen Wunsch verstehen könne und dieser bereits im Verkehrsausschuss geäußert wurde. Der üstra würde ein Entwurf der Langfassung vorliegen und es werde in Abstimmung mit der Region Hannover entschieden, wann diese Langfassung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werde.

Der **2. Sprecher** ergänzte, dass es schwierig sei, über ein Gutachten zu sprechen, von dem man nur ca. 50 Folien kenne. Wünschenswert wäre eine Übersendung des Gutachtens im Vorfeld der Bezirksratssitzung gewesen, um detailliert und tief greifend in die Diskussion einzusteigen. Der **Sprecher** meinte in Bezug auf den Haltestellenbau, dass die Errichtung eines Hochbahnsteigs sehr kostenintensiv sei und hinzukäme, dass in der Limmerstraße ein „Mittelbahnsteig“ errichtet werden müsse, welcher auch durch die Verlegung der Schienen noch höhere Kosten verursachen werde. Er fragte, ob auch bei der Niederflurtechnik im Bereich Limmerstraße die Berechnungen von einem Mittelbahnsteig ausgehen würden.

Herr Prof. Dr.-Ing Siefer erklärte, dass von einem Mittelwert zwischen Mittel- und Seitenbahnsteig ausgegangen worden sei.

Der **2. Sprecher** meinte, dass die Kosten für jede Haltestelle genau berechnet werden müssten. Er zeigte bei einer Bordhöhe von 25 cm bis 30 cm die Möglichkeit auf, dass bei dem Niederflursystem auch Seitenbahnsteige in der Limmerstraße errichtet werden könnten. Ferner zeigte der **Sprecher** kein Verständnis dafür, dass Kosten im achtstelligen Bereich für die verbleibenden elf Haltestellen angenommen wurden. Er meinte, dass die Aufpflasterung von Fußwegen keinesfalls ebensoviel kosten könne wie der Bau von kompletten Hochbahnsteigen. Der **Sprecher** prognostizierte, dass es bei einer Entscheidung für Hochbahnsteige 20 bis 30 Jahre dauern werde, bis das gesamte Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut sei. Der **Sprecher** war der Ansicht, dass sich aufgrund der geringeren Kosten eine Umsetzung der Barrierefreiheit mit Niederflurtechnik wesentlich schneller realisieren lasse.

Der **3. Sprecher** sagte, dass er bei Niederflurtechnik von einer Bahnsteighöhe von 25 cm und einer Einstiegshöhe von 30 cm ausginge. Er bat um Auskunft, ob unter dieser Voraussetzung die Leitungen verlegt werden müssten. Sofern keine Verlegung der Leitungen und der Gleise notwendig werden, habe man ein Kostenverhältnis bei den Haltestellen von 1:3 bzw. 1:10. Damit würde sich eine völlig andere Wirtschaftlichkeitsberechnung ergeben.

Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer widersprach dem 3. Sprecher, dass ausschließlich Kosten für die Aufpflasterungen im Haltestellenbereich entstehen werden.

Er sagte, dass an den Haltestellen auch die Infrastruktur, wie zum Beispiel die Fahrzielanzeige u.ä. notwendig werde. **Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer** bot dem 3. Sprecher an, in einem gesonderten Gespräch sich im Detail darüber auszutauschen.

Der **3. Sprecher** ergänzte, dass das Niederflursystem Standard sei.

Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer widersprach dieser Darstellung und trug vor, dass nach wie vor eine Vielzahl von Hochflurstraßenbahnen produziert würden. Die Produktion eines Hochflurfahrzeuges sei insgesamt einfacher, da die Anordnung der Technik im Bodenbereich leichter zu erstellen und damit kostengünstiger sei.

Der **4. Sprecher** fragte, zu welchem Zeitpunkt der heutige Stand der Barrierefreiheit bei einer Entscheidung für den Rückbau von Hochbahnsteigen und der Einführung von Niederflurstraßenbahnen wieder erreicht werde und wie eine Beförderung von in der Mobilität eingeschränkten Personen in der Zwischenzeit angedacht sei.

Herr Harcke antwortete, dass die Niederflurstraßenbahnen breiter seien als die Hochflurstraßenbahnen und somit diese Fahrzeuge keinen Hochbahnsteig passieren könnten, so dass vor dem Einsatz eines Niederflurfahrzeuges zunächst vorhandene Hochbahnsteige abgerissen und Niederflurbahnsteige errichtet werden müssten. Das Fahrzeugbeschaffungsprogramm sehe bis 2016 die Anschaffung von ca. 40 Hochflurstraßenbahnen vor. In der darauf folgenden Bestellphase könnten auch Niederflurfahrzeuge angeschafft werden. Der Einsatz des ersten Niederflurfahrzeugs setze voraus, dass im Jahr 2015 der vorhandene Hochbahnsteig abgerissen werde und für die Umbauzeit von voraussichtlich Frühjahr bis Herbst 2015 eine Ersatzhaltestelle eingerichtet werde, die wiederum nicht behindertengerecht ausgestaltet sei. Bis die gesamte Strecke von Hochbahnsteigen befreit sei, müssten weiter die „alten“ Straßenbahnen fahren und auch an den dann bereits vorhandenen Niederflurhaltestellen halten. Ab 2016 würde sukzessive mit dem Einsatz jedes neuen Niederflurfahrzeuges eine Behindertengerechtigkeit hergestellt. Im Laufe des ersten Jahres 2016 würde dies bis zu 50 % und im Jahr 2017 sukzessive bis zu 100 % Barrierefreiheit bedeuten. Von 2015 bis 2017 würde sich eine Einschränkung der Barrierefreiheit an den Haltestellen ergeben.

Bezirksratsherr Schimke bezeichnete die Ausführungen von Herrn Harcke als manipulativ.

Herr Harcke meinte, dass die Frage sehr konkret gestellt wurde und ergänzte, dass in Ahlem bisher drei und am Aegidientorplatz ein weiterer Hochbahnsteig auf der Linie existieren. Bei einem Einsatz von Niederflurstraßenbahnen auf der Linie 10 müssten folglich zunächst vier Hochbahnsteige zurückgebaut werden.

Auf erneute Nachfrage des **4. Sprechers** antwortete **Herr Harcke**, dass der Umbau der Linie 10 von einem Hochflursystem zu einem Niederflursystem drei Jahre dauern werde. Danach werde man den heutigen Stand der Barrierefreiheit erreicht haben.

Der **5. Sprecher** fragte, ob die neu zu beschaffenden Niederflurfahrzeuge zwingend 2,65 Meter breit sein müssen. Er meinte, dass bei einer geringeren Breite von zum Beispiel 2,45 Metern das eben benannte Problem der nicht Passierbarkeit von Hochbahnsteigen ausgeschlossen werden könne. Unter dieser Voraussetzung könnte während der Umbauzeit ein Parallelverkehr erfolgen.

Herr Prof. Dr.-Ing Siefer antwortete, dass es dann ein Fahrzeug gäbe, welches zwar an den Hochbahnsteigen vorbeifahren, aber nicht halten könne. Die letzten drei Stationen der Linie 10 könnten dann nicht erreicht werden. Weiterer Nachteil wäre, dass es weniger Sitzplätze gäbe.

Der **6. Sprecher** stellte sich als Geschäftsmann auf der Limmerstraße vor. Er sprach sich gegen den Bau von Hochbahnsteigen in diesem Bereich aus und stellte die sich ergebenden Nachteile für die Limmerstraße dar.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube schloss daraufhin die Einwohner- und

Einwohnerinnenfragestunde um 21.05 Uhr.

TOP 4.1.

Ergänzende Informationen der Region Hannover und der Infra

Referenten:

Herr Weske (Region Hannover)

Herr Harcke (Infra)

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube begrüßte Herrn Weske und Herrn Harcke zu dem TOP 4.1.

Bezirksratsherr Meyer bat noch informieren zu dürfen, dass die Region Hannover davon ausgehe, dass der Bau von Hochbahnsteigen erst 2050 abgeschlossen, der Bau von Niederflurhaltestellen aber bereits 2017 fertig gestellt sein könne. Dieses Argument spreche eindeutig für die Errichtung von Niederflurhaltestellen. Er kritisierte den Auftraggeber der Studie dahingehend, dass die Studie auf Hannover ausgelegt sei, es jedoch vorrangig um die Interessen des Stadtbezirks Linden-Limmer gehe. Sofern es um die Zukunft Hannovers ginge, müsse das Gutachten auch zwingend Niederflurkonzepte für Hannover berücksichtigen und nicht nur Niederflurtechnik für den Stadtbezirk Linden-Limmer. Die Fraktion DIE LINKE. würde sich seit zehn Jahren für die Einführung von Niederflurtechnik aussprechen. **Bezirksratsherr Meyer** meinte in Bezug auf den Wortbeitrag des 1. Sprechers der Einwohner- und Einwohnerinnenfragestunde, dass es keinen Unterschied in Bezug auf die Geschwindigkeit ausmache, welches System zum Einsatz komme. Die Straßenbahnen werden in der Limmerstraße immer langsam fahren und eine Tunnelvariante schloss **Bezirksratsherr Meyer** aus Kostengründen aus. Er sagte weiter, dass die üstra auch für die Hochflurstraßenbahnen keine Drehgestelle angeschafft habe. Er bat um Auskunft, warum diese Systemvoraussetzung bei den Niederflurstraßenbahnen als zwingend angenommen werde. Ferner kritisierte er, dass die Fachleute die Energierückgewinnung nicht thematisieren würden. **Bezirksratsherr Meyer** prognostizierte, dass die nachfolgenden Generationen Niederflurtechnik mit Energierückgewinnung einsetzen werden. Er bat hierzu nochmals um Information.

Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer öffnete erneut das Chart auf Seite 25 des auch der Niederschrift anliegenden Vortrages und zeigte die Bereiche auf, in denen es Sinn bringend sein könnte, Niederflurfahrzeuge einzusetzen. Die Linien 9 und 10 seien näher betrachtet worden und würden sich für einen Niederflurbetrieb anbieten, obwohl es an den Strecken schon einige Hochbahnsteige gäbe. Prozentual wäre jedoch bei diesen Linien die Anzahl der Hochbahnsteige geringer als auf anderen Streckenabschnitten. Dieses sei nach Aussage von **Herr Prof. Dr.-Ing. Siefer** der Grund, warum der Blick in die Zukunft auf die Linien 9, 10 und 17 reduziert worden sei. Er stellte dar, dass alle heute im Einsatz befindlichen Fahrzeuge der üstra mit Drehgestellen ausgestattet seien.

Herr Middelberg sagte zu dem Thema Energierückgewinnung, dass es diesbezüglich keinen Unterschied zwischen Hochflur- und Niederflurtechnik gäbe, da schon heute bei allen Fahrzeugen Energierückgewinnung durch das Zurückspeisen der Bremsenergie ins Netz praktiziert werde. Der im Rahmen der Studie errechnete höhere Energieverbrauch lasse sich vielmehr damit erklären, dass bei der Variante, bei der die Linie 17 bis zum Fasanenkrug fahre, eine höhere Fahrzeuganzahl erforderlich werde. Mehr Fahrzeuge würden auch mehr Energie benötigen. **Herr Middelberg** führte aus, dass es für die üstra als Verkehrsunternehmen selbstverständlich sei, dass die Linien bedient werden, für die eine Verkehrsleistung bestellt und für welche ein auskömmlicher Preis bezahlt werde. Das würde seinen Ausführungen nach bedeuten, dass bei einer politischen Entscheidung für ein Niederflursystem im gesamten Stadtgebiet, die üstra dieses umsetzen

werde. So eine Entscheidung müsse nur „sehenden Auges“ getroffen werden. Man müsse ergründen, welcher Preis gezahlt werden müsse, für das Erreichen des heutigen Standes mit einem anderen System.

Herr Weske sagte, dass die Region Hannover als Aufgabenträger an einer schnellen Barrierefreiheit in Bezug auf den ÖPNV, insbesondere für die Limmerstraße, interessiert sei. Er informierte, dass es elf Haltestellen gäbe, die auf der Strecke Brunnenstraße bis Aegidientorplatz durchgehend nicht barrierefrei erreichbar seien. Aus diesem Grund sei diese Strecke auch im Nahverkehrsplan aufgenommen worden. Die Planungen für den Bereich Am Küchengarten bzw. Leinaustraße seien ausgesetzt worden, um das heute vorgestellte Gutachten zunächst abzuwarten. Da die Region Hannover starke finanzielle Engpässe habe, müsse überlegt werden, was vor diesem Hintergrund machbar sei. Grundlage des Gutachtens seien das bestehende Netz sowie der Nahverkehrsplan gewesen, an den die Region Hannover gebunden sei. In dem Nahverkehrsplan sei u.a. festgelegt, dass im kommenden Jahrzehnt die Verlängerungen der Strecken Misburg, Hemmingen und Garbsen-Mitte erfolgen sollen. Dieser Auftrag, so **Herr Weske**, müsse zunächst abgearbeitet werden. Dennoch wolle die Region Hannover die Barrierefreiheit weiter forcieren. Derzeit sei unklar, ob am Ende des Jahrzehnts Geld für weitere Strecken speziell im Innenstadtbereich zur Verfügung stehe. Das Ergebnis des Gutachtens würde belegen, dass der Einsatz von Niederflurstraßenbahnen im bestehenden Netz teurer als der Bau von Hochbahnsteigen sei. Dieses System koste die Region Hannover jährlich 900.000 Euro mehr. Dazu kämen die Initialkosten von 7 Mio. Euro, um heutigen Stand für Ahlem und Limmer wieder zu erreichen. Diese Mittel könnten aus der Sicht der Region Hannover auch für den weiteren Bau von Hochbahnsteigen eingesetzt werden. Es würde sich bei einer Entscheidung für das Niederflurssystem ein Verzug zur Erreichung der Barrierefreiheit von mehreren Jahren ergeben. **Herr Weske** stimmte den Wortbeiträgen zu, dass Niederflurbahnsteige städtebauliche Vorteile mit sich bringen würden. Dennoch müssten auch für dieses System Bahnsteige errichtet werden. Neben dem wirtschaftlichen Nachteil bei einer Einführung von Niederflurstraßenbahnen sei auch die nicht behindertengerechte Ausstattung der Haltestellen während der Übergangszeit vor allem im Stadtbezirk Ahlem als Nachteil des Systems zu nennen. Weiter würde sich eine fehlende Flexibilität im gesamten Netz ergeben. Zusammenfassend sei die Regionsverwaltung aufgrund des Gutachtens zu der Einschätzung gelangt, dass es sinnvoll sei, am bestehenden Netz festzuhalten und dieses weiter barrierefrei auszubauen. **Herr Weske** sagte, dass auch die Region Hannover die Bedenken der Bürgerinnen und Bürger auf der Limmerstraße und im gesamten Stadtbezirk Linden-Limmer vernommen habe und berücksichtigen möchte. Ziel des weiteren Vorgehens sei die Findung einer Lösung, welche einen breiten Konsens erzielen kann. Die Region Hannover schlage aus diesem Grund ein moderiertes Beteiligungsverfahren vor, in dem alle Interessensgruppen ihre Wünsche und Anregungen einbringen könnten. **Herr Weske** bat Herrn Harcke von der infra, das angedachte Beteiligungsverfahren zu beschreiben.

Herr Harcke bezeichnete es als politischen Wunsch, dass das einzusetzende Geld zu einer Verbesserung der Situation führen müsse. Es müsse abgewogen werden zwischen den städtebaulichen Interessen und den Interessen des Nahverkehrs. **Herr Harcke** räumte einen anfänglichen Fehler der infra ein. Entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans sei eine Machbarkeitsstudie mit Hochbahnsteigen für die bestehenden Standorte erstellt worden. Nach der Vorstellung der Planung sei starker Widerstand aufgekommen, welchen die infra hätte vorhersehen müssen. Zudem habe man versäumt, die Bürgerinnen und Bürger in den Diskussionsprozess einzubinden. Ferner sei die Variantenvielfalt nicht so weit ausgedehnt worden, wie es jetzt in der Diskussion als notwendig erscheine. **Herr Harcke** erläuterte, dass die infra einer vorangegangenen Einladung des Bezirksrates Linden-Limmer nicht gefolgt sei, da zu diesem Zeitpunkt völlig unklar gewesen sei, wie sich die Beteiligten positionieren. Auch dieses Verhalten wurde von **Herrn Harcke** als falsch beschrieben, da der Eindruck

entstanden sei, dass die Verwaltung etwas plane und den Willen der Bürgerinnen und Bürger nicht berücksichtige. Damit sei der Meinung von **Herrn Harcke** nach auch die Spannung in der heutigen Diskussion zu erklären. Es sei nunmehr überlegt worden, einen neutralen Moderator, der in einem offenen Diskussionsprozess alle Varianten ernsthaft prüfe und Lösungsvorschläge erarbeite, zu beauftragen. **Herr Harcke** informierte weiter, dass das Büro für kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung (KoRis) beauftragt worden sei, noch vor Ostern in den Prozess einzusteigen, um im Stadtbezirk die Meinungsbildung zu erfassen. Dieses Büro werde mit dem Bezirksrat, mit InteressenvertreterInnen von Kaufleuten, BehindertenvertreterInnen und Verkehrsinitiativen ins Gespräch kommen. Die Ergebnisse sollen in einem gemeinsamen Treffen vorgestellt werden und es solle versucht werden, einen Diskussionsprozess in Gang zu setzen, in dem sich die jeweiligen Gruppen einbringen könnten. Die infra werde Informationen als Input geben, vorrangig sollen jedoch die Ideen der BürgerInnen aufgenommen und bewertet werden. Ob ein Konsens erreicht werden kann im bestehenden Hochflursystem eine Verbesserung für Mobilitätseingeschränkte, die immerhin 25% der Bevölkerung ausmachen, zu erzielen sei derzeit völlig unklar. **Herr Harcke** sagte, dass über andere Varianten nachgedacht werden müsse für den Fall, dass keine Lösung gefunden werden könne. Dazu würde auch schlechtestenfalls gehören, die Linien im heutigen Stand zu belassen. **Herr Harcke** bat den Bezirksrat, sich an dem Diskussionsprozess zu beteiligen und aus der Kenntnis des Stadtbezirk heraus mitzuteilen, wer Sprachrohr für Interessengruppen im Stadtbezirk sein könne.

Bezirksratsherr Schimke hatte den Eindruck, dass man über alle Vorschläge sprechen könne, nur nicht über die Niederflurtechnik.

Ratsherr Nikoleit unterstützte die Idee, ein Beteiligungsverfahren zu organisieren und meinte, dass dieses Verfahren seit langem gefordert werde. Er schlug vor, die Probleme aufzulisten um anschließend Lösungen zu finden. **Ratsherr Nikoleit** meinte, dass eine Diskussion um einen Vergleich von Hochflurstraßenbahnen und Niederflurstraßenbahnen überflüssig sei, denn Hochbahnsteige seien seiner Ansicht nach auf der Limmerstraße und im Bereich der Haltestelle Nieschlagstraße keinesfalls machbar. Unter dieser Vorgabe müsse nach einer Lösung gesucht werden, wie trotzdem eine Barrierefreiheit erreicht werden könne. Es wäre unüberlegt gewesen, in Ahlem Hochbahnsteige zu bauen ohne über eine Lösung für die anderen Bezirke nachzudenken.

Bezirksratsherr Knoke sprach die von Herrn Harcke ins Gespräch gebrachte „Nullvariante“ an und meinte, dass die Regionsversammlung im Rahmen des Nahverkehrsplan darüber entscheiden werde und dies keine Entscheidung der infra sei. Er sprach den Hochbahnsteig im Bereich An der Stadionbrücke an, welcher nunmehr 10 Jahre nach der Errichtung grundlegend umgebaut werden müsse und fragte nach den Kosten.

Herr Harcke sagte, dass lediglich der Belag ausgetauscht werde.

Bezirksratsherr Zielke sagte, dass in den 70er Jahren im Hauptbahnhof auch ein Tunnel gebaut worden sei, um Optionen zu schaffen. Er machte den Vorschlag, auch die Niederflurtechnik als Option zu betrachten. **Bezirksratsherr Zielke** machte zudem auf die Buslinien aufmerksam und ergänzte, dass die Linie 700 parallel zur Linie 10 fahren würde. Er bat um Auskunft, warum die Busse nicht barrierefrei ausgestattet werden.

Bezirksratsfrau Schweingel warf ein, dass man dieses schon vor Jahren gefordert und die Auskunft erhalten habe, dass keine anderen Busse einsetzbar wären.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube sagte, dass die Region Hannover darüber beraten habe, Bus-Boards zu bauen für die Zeit, in der es auf der Limmerstraße noch keine Hochbahnsteige gäbe.

Bezirksratsherr Meyer machte darauf aufmerksam, dass jedes Mal wenn der Bezirksrat über dieses Thema berate, auch die Bürgerinnen und Bürger anwesend seien und sich beteiligen würden. Er kritisierte, dass nunmehr angedachte Beteiligungsverfahren der Region Hannover als zu spät kommend und bezeichnete es als "Überzeugungswerkzeug". Er vermutete, dass diejenigen Bürgerinnen und Bürger, die für die Einführung von Niederflurstraßenbahnen seien, von der Notwendigkeit der Anschaffung von Hochbahnsteigen überzeugt werden sollen. Einen Entscheidungsspielraum der Bürgerinnen und Bürger sah **Bezirksratsherr Meyer** nur noch bei der Frage des Standortes des Hochbahnsteiges.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube bezeichnete es als erschwerend für die Diskussion, dass dem Kreis der Anwesenden das Gutachten nicht in voller Länge bekannt sei.

Beigeordnete Kastning bezeichnete die Diskussion des Bezirksrates als widersprüchlich. Es werde zum einen kritisiert, dass die direkt Betroffenen nicht in ausreichendem Maße in die Entscheidungsfindung einbezogen worden seien. Nunmehr plane die infra ein Beteiligungsverfahren und erneut werde diese Maßnahme kritisiert. **Beigeordnete Kastning** befürwortete das Beteiligungsverfahren und würde sich freuen, wenn die unterschiedlichen Interessengruppen sich an der Diskussion der infra beteiligen würden.

TOP 11.

EINWOHNER- und EINWOHNERINNENFRAGESTUNDE gegen 20.00 Uhr nach abschließender Beratung eines Tagesordnungspunktes

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube eröffnete erneut die Einwohner- und Einwohnerinnenfragestunde um 21.45 Uhr.

Der **2. Sprecher** begrüßte die Ankündigung einer Diskussionsveranstaltung. Er forderte jedoch die infra auf, diese Veranstaltung ergebnisoffen durchzuführen. Eine generelle Ablehnung des Niederflursystems würde seiner Meinung nach dem Verfahren widersprechen.

Herr Harcke sagte, dass das Büro KoRis beauftragt worden sei, einen Diskussionsprozess zu begleiten und ergebnisoffen auszuloten, ob es mehrheitsfähig Lösungen im bestehenden System gäbe. **Herr Harcke** stellte dar, dass die infra ein Ingenieurbüro sei und das plane, was die Region Hannover vorgebe. Sein Auftrag sei, einigungsfähige Lösungen zu erarbeiten, die durch die Gremien der Region Hannover hinsichtlich der Umsetzung beschlossen werden können. Die infra habe gelernt, dass es nur nach einer bereits anfänglichen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu einer Einigung kommen könne und keineswegs die zur Abstimmung vorgelegte Planerstellung durch die infra ausreiche. Dieses Verfahren werde zukünftig umgesetzt.

Bezirksratsfrau Kleinhüchelkotten fragte, in welchem Zeitraum die Bürgerbeteiligung erfolge.

Bezirksratsherr Schimke sagte, dass es von Bedeutung sei, dass das Beteiligungsverfahren noch vor den Kommunalwahlen abgeschlossen werde. Er habe den Eindruck, die Diskussionsrunde solle über die Wahlen hinweghelfen.

Herr Harcke trug vor, dass das Büro KoRis den Auftrag habe, unverzüglich tätig zu werden. Bereits im April oder Mai dieses Jahres sei die 1. Diskussionsrunde geplant. Von den Ergebnissen der Recherche hänge ab, wie umfangreich das Spektrum sei, welches

abgearbeitet werden müsse. Die ehrgeizige Zielsetzung sei, dieses Verfahren im Herbst 2010 beenden zu können.

Bezirksratsherr Hadasch fragte, ob ernsthaft an eine Mitarbeit geglaubt werde, wenn nur über die Ausgestaltung des Hochbahnsteigs entschieden werden dürfe. Dieses sei für ihn unvorstellbar.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube sagte, dass die nächste Bezirksratssitzung am 28.04.2010 stattfinden werde. Wenn das vollständige Gutachten bis zu diesem Zeitpunkt veröffentlicht sei, werde es in dem Gremium eine Meinungsbildung geben. **Stellv. Bezirksbürgermeister Grube** fragte nach der Möglichkeit einer Ausschreibung und Beauftragung eines anderen Verkehrsunternehmens zum Betrieb eines Niederflersystems auf dem bestehenden Netz für den Fall, dass die üstra die Leistung nicht zu einem bestimmten Preis erbringen könne.

Herr Weske sagte, dass das derzeit nicht möglich sei. Es gäbe Verträge mit der üstra, mit denen man sich gerne gebunden habe. Seine Einschätzung sei, dass ein solches Verfahren, wie von Stellv. Bezirksbürgermeister Grube vorgeschlagen, zu wesentlich höheren Kosten für die Region Hannover führen werde.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube schloss die Einwohner- und Einwohnerinnenfragestunde um 21.47 Uhr.

Es folgte eine Sitzungspause von 21.47 bis 21.55 Uhr.

TOP 5. I N F O R M A T I O N E N

TOP 5.1. Bericht aus der Sanierungskommission

Ein Bericht aus der Sanierungskommission wurde nicht gegeben.

TOP 5.2. Bericht über die Sitzung des Integrationsbeirates Linden-Limmer am 08.02.2010

Ein Bericht aus der Sitzung des Integrationsbeirates Linden-Limmer vom 08.02.2010 wurde nicht gegeben und dieser Berichtspunkt vertagt auf die 37. Sitzung am 28.04.2010.

TOP 5.3. Informationen über Bauvorhaben

Informationen über Bauvorhaben wurden nicht gegeben.

TOP 6. V E R W A L T U N G S V O R L A G E N

TOP 6.1. Straßenbenennung im Stadtteil Linden-Süd (Drucks. Nr. 0294/2010 mit 1 Anlage)

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube stellte die Drucksache kurz vor.

Antrag,

folgende Straßenbenennung zu beschließen:

Der von der Hanomagstraße abgehende private Erschließungsweg, welcher in östliche Richtung auf das ehemalige Hanomag-Gelände führt, erhält den Namen **Hanomaghof**.

Einstimmig

In die Ratsgremien

(Bezirksratsfrau Lemke, Bezirksratsfrau Schweingel sowie Bezirksratsherr Zielke waren bei der Abstimmung nicht anwesend)

TOP 7.

A N T R Ä G E

TOP 7.1.

der SPD-Fraktion

TOP 7.1.1.

**Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Hengstmannstraße
(Drucks. Nr. 15-0334/2010)**

Bezirksratsherr Horstmann trug den Antrag vor.

Antrag,

die Verwaltung wird gebeten, mit besserer Beschilderung, Markierungen auf der Fahrbahn oder Schwellen die Verkehrssicherheit der Fußgänger in der Hengstmannstraße zu erhöhen.

12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung

In die Verwaltung (66)

(Bezirksratsfrau Lemke und Bezirksratsherr Zielke waren bei der Abstimmung nicht anwesend)

TOP 7.2.

von Bezirksratsherrn Kuntze (FDP)

TOP 7.2.1.

**Alternative Konzepte im Winterdienst
(Drucks. Nr. 15-0323/2010)**

Bezirksratsherr Kuntze stellte den Antrag vor.

Antrag,

der Bezirksrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, für den Stadtbezirk Linden - Limmer oder einige seiner Straßenzüge einen Modellversuch zu entwickeln, um alternative Konzepte für den Winterdienst zu erproben. Als Beispiel sollten hier z.B. der Einsatz von Zucker als abstumpfendes Mittel geprüft werden, neuartige Abtaumittel oder das Festwalzen des Schnees auf den Gehwegen als alternative zum Räumen.

12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen
In die Verwaltung (67, aha)
(Bezirksratsfrau Lemke war bei der Abstimmung nicht anwesend)

TOP 7.3.
von Bezirksratsherrn Hadasch (BSG)

TOP 7.3.1.
Gute Schulen
(Drucks. Nr. 15-0353/2010 mit 2 Anlagen)

Bezirksratsherr Hadasch verlas den Antrag.

Antrag,
der Bezirksrat möge beschließen:
Der Bezirksrat Linden-Limmer spricht sich dafür aus, dass

- der Weg zum Abitur an Gymnasien und Gesamtschulen im Regelfall wieder 13 Jahre dauern soll und das verpflichtende Turbo-Abitur zurückgenommen wird. Lediglich leistungsstarken Schülerinnen und Schülern sollte ein schnellerer Weg vorbehalten bleiben;
- Neugründungen von Gesamtschulen durch eine Absenkung der Mindestgröße von fünf auf vier Parallelklassen erleichtert werden;
- die gut mit Lehrerstunden versorgten Vollen Halbtagschulen (Grundschulen) erhalten bleiben.
- Der Bezirksrat Linden-Limmer begrüßt das „Volksbegehren für gute Schulen in Niedersachsen“ und empfiehlt den wahlberechtigten Bewohner/innen des Stadtbezirkes die Forderungen durch ihre Unterschrift zu unterstützen.

Bezirksratsherr Kuntze bat die Verwaltung um kommunalrechtliche Bewertung des von Bezirksratsherrn Hadasch eingebrachten Antrages.

Herr Wescher informierte, dass der Antrag von Bezirksratsherrn Hadasch den Charakter einer Resolution habe. Ähnliche Anträge habe es bereits in der Vergangenheit gegeben. Als Beispiele nannte **Herr Wescher** die Anträge zu „Bunt statt Braun“ oder die Unterstützung von Radio flora. **Herr Wescher** machte deutlich, dass für den Fall des Beschlusses über die Drucks.-Nr.15-0353/2010 dieser Antrag nicht die Vier-Monatsfrist gemäß § 55c Abs. 5 NGO auslöse.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube ließ daraufhin über den Antrag abstimmen.

12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen

TOP 7.4.
Interfraktionell

TOP 7.4.1.
Interfraktioneller Dringlichkeitsantrag
Erweiterte Wirtschaftlichkeitsberechnung Niederflurstraßenbahn
(Drucks. Nr. 15-0446/2010 mit 4 Anlagen)

Bezirksratsherr Meyer trug den Interfraktionellen Dringlichkeitsantrag vor.

Antrag,

der Stadtbezirksrat Linden-Limmer möge beschließen:

Die Verwaltung möge die Region bitten den Antrag der CDU-Ratsfraktion zum Ausbau der Linie 10 / D-Süd (DS. Nr. 0125/2010 -siehe Anlage), analog der D-Linienvarianten zum Raschplatz, nach dem bundesweit anerkannten standardisierten Verfahren zu beurteilen, um so eine Vergleichbarkeit mit dem schon vorhandenen Gutachten zur D-/Tunnellinie herzustellen.

Einstimmig

In die Verwaltung (66)

TOP 8.

EIGENE MITTEL des Stadtbezirksrates

(Interfraktionelle bzw. Gemeinsame Anträge)

TOP 8.1.

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE. und von Bezirksratsherrn Hadasch (BSG)

**Zuwendung aus den Eigenen Mitteln des Stadtbezirksrates Linden-Limmer
(Drucks. Nr. 15-0431/2010)**

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube stellte den gemeinsamen Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE. und von Bezirksratsherrn Hadasch (BSG) kurz vor.

Antrag,

der Bezirksrat möge beschließen:

Der Stadtbezirksrat bewilligt aus seinen Haushaltsmitteln die nachfolgende Zuwendung:

Empfänger: Hebebühne

Zuwendungsbetrag: 1.000,00 €, vorbehaltlich des Nachweises der gesicherten
Gesamtfinanzierung

Verwendungszweck: Projekt „tunnelklangtunnel“

12 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen

In die Verwaltung (18.62.10)

TOP 8.2.

Interfraktioneller Antrag

**Zuwendungen aus den Eigenen Mitteln des Stadtbezirksrates Linden-Limmer
(Drucks. Nr. 15-0432/2010 mit 4 Anlagen)**

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube stellte den Interfraktionellen Antrag kurz vor.

Antrag,

die nachstehenden Zuwendungen zu beschließen:

- Empfänger: AWO Region Hannover e.V. / Kita Kirschstraße
- Zuwendungsbetrag: **max. 3.000 € (100 € pro Kind)**
- Verwendungszweck: Hortfreizeit
(Anlage 1)

- Empfänger: hilcura-treff e.V.
- Zuwendungsbetrag: **358,24 €**
- Verwendungszweck: Bastelmaterialien
(Anlage 2)

- Empfänger: Die Plinke
- Zuwendungsbetrag: **4.000 €**
- Verwendungszweck: Umbau und Ausstattung des Mädchenraums
(Anlage 3)

- Initiative des Bezirksrates
- Zuwendungsbetrag: **800 €**
- Verwendungszweck: Baktisch für den Spielplatz Fortunastraße/ Viktoriastraße
(Anlage 4)

Einstimmig
In die Verwaltung (18.62.10)

TOP 9. ANFRAGEN

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit entschied der Bezirksrat einvernehmlich, dass die Anfragen durch die Verwaltung in schriftlicher Form beantwortet werden.

TOP 9.1. der SPD-Fraktion

TOP 9.1.1. Neuorganisation der Kinder- und Jugendarbeit in Hannover (Drucks. Nr. 15-0335/2010)

Mit der Drucksache 0027/2010 legt die Verwaltung das von der Universität Hildesheim erarbeitete Rahmenkonzept zur Durchführung der Erprobung der Neuorganisation der Kinder- und Jugendarbeit in Hannover vor, in welchem auch der Stadtbezirk Linden – Limmer als einer von drei Modellstadtteilen genannt wird.

Wir fragen dazu die Verwaltung:

1. Welches waren die Kriterien, nach denen die Stadtbezirke Herrenhausen – Stöcken, Südstadt – Bult und Linden – Limmer für die Erprobungsphase ausgewählt wurden?
2. In welche Stadtteilverbünde sind die vier Stadtteile des Stadtbezirks Linden – Limmer eingebunden?
3. Wie könnte darauf reagiert werden, wenn sich erkennen ließe, dass „Sozialräume“ sich nicht an politischen Grenzen von Stadtteilen oder Stadtbezirken orientieren.

Antwort erfolgt schriftlich

Zu 1.:

Ein wesentliches Entscheidungskriterium war es, möglichst unterschiedliche Stadtteile bzw. Stadtteilverbünde in Bezug auf die infrastrukturelle Ausstattung an Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit auszuwählen. Die ausgewählten Stadtteile bzw. Stadtteilverbünde sollten zudem unterschiedliche Sozialstrukturdaten aufweisen.

Weitere Kriterien für die Auswahl waren:

- a. Bestehende und funktionsfähige Netzwerkstrukturen mit einer guten Infrastruktur und unterschiedlichen Trägern,
- b. steigende Zahlen von Kindern und Jugendlichen in einem Stadtbezirk ohne differenzierte Infrastruktur für Kinder und Jugendliche und ohne ein spezielles Netzwerk für Kinder- und Jugendarbeit,
- c. mindestens ein Erprobungsfeld, in dem sich ein Stadtteil bzw. Gebiet aus dem Programm „Soziale Stadt“ befindet.

Das Kriterium

- a. trifft auf den Stadtbezirk Linden-Limmer zu,
- b. auf den Stadtbezirk Südstadt-Bult und
- c. auf den Stadtbezirk Herrenhausen-Stöcken.

Die Verschiedenheit der Stadtbezirke ermöglicht aus der Erprobungsphase heraus größere Erkenntnisse zur Entwicklung eines abschließenden Konzepts der Neuorganisation der Kinder- und Jugendarbeit in Hannover. Damit werden Transferüberlegungen für andere Stadtteile bzw. Stadtbezirke auf eine solide Basis gestellt.

Zu 2.:

Der so genannte Stadtteilverbund ist in diesem Fall identisch mit dem Stadtbezirk. Alle vier Stadtteile sind hierin integriert. Linden-Limmer wurde anhand infrastruktureller und fachlicher Zusammenhänge ausgewählt. Der Stadtbezirk verfügt über eine Vielzahl von Angeboten bei unterschiedlichen Trägern, wie auch über eine intensive Netzwerkstruktur. Die von der Landeshauptstadt geförderten Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit bilden für die Erprobungsphase den Kern der im Rahmenkonzept zur „Neuorganisation der Kinder- und Jugendarbeit“ vorgesehenen sozialräumlichen Koordinierungsrunde.

Zu 3.:

Grundsätzlich lassen sich Sozial- und Lebensräume insbesondere von Kindern und Jugendlichen nicht allein nach politischen Stadtteil- bzw. Stadtbezirksgrenzen zuordnen. Deshalb ist die Erprobungsphase besonders in dieser Fragestellung darauf angelegt, entsprechende Antworten für sinnvolle sozialräumliche Konzepte zu bekommen. Dementsprechend können die sozialräumlichen Koordinierungsrunden in den ausgewählten Stadtbezirken bzw. Stadtteilverbänden sinnvolle Erweiterungen bzw. Ergänzungen im Prozess vornehmen.

TOP 9.1.2.

Fliegende Wertstoffsäcke (Drucks. Nr. 15-0336/2010)

Wertstoffsäcke, häufig zur Unzeit aufgestellt, werden für viele Bürgerinnen und Bürger zum Ärgernis, wenn sie vom Wind getrieben durch die Straßen irren und dann nicht selten unter die Räder kommen und ihren Inhalt verteilen. Aber auch zur rechten Zeit ordentlich für die Abfuhr bereit gestellte Säcke gehen manchmal auf Tour, wenn ein Auto, der Wind oder ein unbedachter Passant sie erfasst. Das ist ein Problem, das vom Zweckverband Abfallwirtschaft – aha - noch nicht gelöst worden ist, obwohl die Abfuhr von Wertstoffsäcken und Papiermüll deshalb kostenlos für die Bürgerin und den Bürger geleistet wird, weil die

gesammelten Stoffe profitabel vermarktet werden können.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Welche Vorgaben bezüglich der Sauberhaltung des Straßenbildes haben die Mitarbeiter von aha beim Einsammeln von Wertstoffen und Altpapier einzuhalten?
2. Kann aha durch Vereinbarungen mit Hauseigentümern oder z.B. der Einrichtung von eingezäunten Sammelstellen für mehr Sauberkeit in den Straßen sorgen? Sind über das Einsammeln der Wertstoffe hinausgehende Maßnahmen in dieser Hinsicht schon unternommen worden?
3. Wie hoch sind die jährlichen Einnahmen aus dem Verkauf von Wertstoffen?

Antwort erfolgt schriftlich

Die Verwaltung hat die Anfrage zuständigkeithalber an den Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover (aha) abgegeben. Aha beantwortet die aufgeworfenen Fragen zu 1. und 2. zusammenfassend wie folgt:

Die Sammlung von Leichtverpackungen liegt im Verantwortungsbereich des Dualen Systems Deutschland (DSD). DSD bedient sich zur Erfüllung dieser Aufgabe verschiedener Entsorgungsunternehmen, die ihre Sammelleistung im Rahmen einer Ausschreibung anbieten müssen. Als Leistungsverzeichnis dient eine Systembeschreibung, die Grundlage der Kalkulation ist. In dieser vom Auftraggeber vorgegebenen Systembeschreibung wird die vorrangige Sammlung in Wertstoffsäcken und 14-tägliche Abholung vorgeschrieben. Lediglich in Wohnanlagen mit einer Vielzahl von Haushalten ist die Aufstellung von DSD-Sammelbehältern möglich; aber auch diese Anzahl der Behälter ist zunächst durch die Systembeschreibung vorgegeben. Darüber hinaus ist ein geeigneter Behälterstandplatz auf dem jeweiligen Grundstück zwingend erforderlich. Eine Aufstellung weiterer Behälter im öffentlichen Straßenverkehrsraum ist von Seiten der Stadt Hannover nicht erwünscht und nur in begründeten Ausnahmefällen möglich. In einigen Stadtteilen von Hannover gelang es dem Zweckverband in Gesprächen mit DSD die wöchentliche Abfuhr einzufordern. Dazu gehört auch Linden-Mitte. Für die Masse der Sammelgebiete bleibt es jedoch entgegen der Forderung von aha bei der 14-täglichen Abfuhr. Grundsätzlich ist zunächst jeder Grundstückseigentümer selbst verantwortlich, wo er ggf. auf seinem Grundstück eine geeignete Sammelstelle einrichten kann und möchte. Aha hat diesbezüglich lediglich in Gesprächen mit einigen Großwohnanlagen dafür sorgen können, dass Einzäunungen gebaut wurden, in denen die Wertstoffsäcke gesammelt werden. Darüber hinaus bietet aha aber für jeden Grundstückseigentümer kostenlos an, ihn bei der Errichtung und Ausgestaltung von Stand- bzw. Sammelplätzen zu unterstützen. Die Mitarbeiter von aha sind angewiesen, alle bereitgestellten Wertstoffsäcke auf den Inhalt zu überprüfen und mitzunehmen. Fehlbefüllte Säcke können jedoch nicht mitgenommen werden, da ansonsten die möglichst reine Sammelfraktion durch Restabfälle verschmutzt wird und nur noch einen geringen Verwertungswert hat.

Diese Säcke werden durch die Mitarbeiter von aha markiert und sind von dem jeweiligen Bereitsteller zurückzunehmen und zu sortieren. Darüber hinaus nehmen die Mitarbeiter Wertstoffe mit, die entgegen den Satzungsbestimmungen nicht in Säcken verpackt sind, sondern als lose Ware oder Bündel beigelegt werden (zumindest Pappen und Kartons). Verunreinigungen, die durch defekte oder zerrissene Säcke entstanden sind, werden durch die Sammelmitarbeiter beseitigt, sofern diese die Verursacher der Verunreinigung sind. Weitergehende Reinigungen werden zwar auch durchgeführt, sind aber aufgrund der Leistungsvorgaben nur in einem begrenzten Umfang und im Rahmen der Möglichkeiten zu gewährleisten. Diese Reinigung bzw. Beseitigung ist durch den Reinigungspflichtigen zu erledigen. In den meisten Fällen sind hierbei für die Fahrbahn die Stadtreinigung und für die Gehwege die anliegenden Grundstückseigentümer verantwortlich. Da auch dem Zweckverband die Problematik der nicht zeitgerechten Bereitstellung von Wertstoffsäcken

bekannt ist, hat aha weitere Möglichkeiten zur Abgabe von Wertstoffsäcken geschaffen. So kann jeder Kunde, der nicht bereit ist, seinen gefüllten Wertstoffsack bis zur nächsten Abholung zu lagern, diesen auf einem der in der Nähe liegenden Wertstoffhöfe zu den bekannten und im Abfallplaner und im Internet veröffentlichten Öffnungszeiten abgeben.

Zu 3.:

Wie hoch die jährlichen Einnahmen aus dem Verkauf von Wertstoffen sind, kann durch aha nicht mitgeteilt werden. Den Auftrag der Sammlung hat aha an DSD abgegeben. Zu ermitteln, welche Einnahmen aus den Verkäufen von Wertstoffen durch DSD erzielt werden, ist nicht Bestandteil des Auftrages.

**TOP 9.2.
von Bezirksratsherrn Kuntze (FDP)**

**TOP 9.2.1.
Winterdienst und Streupflicht
(Drucks. Nr. 15-0322/2010)**

Auf der Homepage der Stadt Hannover, kann man unter der Rubrik „Winterdienst und Streupflicht“ lesen [...] *Die Gewege müssen frei von Eis und Schnee gehalten werden. Diese Reinigungspflicht besteht werktags von 7 bis 22 Uhr sowie sonn- und feiertags von 8 bis 22 Uhr nach jedem Schneefall und bei Glätte* [...]. Hierzu habe ich die folgenden Fragen an die Verwaltung:

1. Wenn schon die Verwaltung nicht in der Lage ist ihre eigenen Vorgaben umzusetzen, wie kann sie dann solches vom Bürger verlangen dem doch weitaus bescheidenere Mittel zur Verfügung stehen ?
2. Die Betriebsleitung aha kann bei Bedarf beantragen das strikte Streusalzverbot der LHH aufzuheben, ist diese Möglichkeit auch einem Grundstückseigentümer gegeben und wenn nicht, warum nicht ?
3. Was unternimmt die LHH, wenn ein Bürger trotz Streusalzverbots dieses einsetzt, weil er ansonsten weder personell noch finanziell in der Lage wäre der Reinigungspflicht anderswertig nachzukommen?

Antwort erfolgt schriftlich

Zu 1.:

Die Straßenreinigungssatzung und die Straßenreinigungsverordnung gelten für Firmen, den Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover und Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen.

Dabei ist zu beachten, dass aha Gehwege vor Privatgrundstücken nicht räumt. Daher besteht die Räumspflicht auch für Bürgerinnen und Bürger. Die Gehwege sind bei Schnee und Schnee- und Eisglätte begehbar zu halten. Hierfür sind abstumpfende Mittel einzusetzen.

Zu 2.:

Nicht die Betriebsleitung von aha entscheidet über die Salzfregabe sondern der Oberbürgermeister. Der Oberbürgermeister tut dies aufgrund einer Empfehlung des Zweckverbandes aha. Ein Grundstückseigentümer kann das Streusalzverbot nicht aufheben. Er ist an die Vorgaben der Straßenreinigungssatzung gebunden.

Zu 3.:

Abfallfahnder und weitere Mitarbeiter sind im Stadtgebiet unterwegs, um die

Hauseigentümer mündlich auf ihre Pflichten hinzuweisen. Bei Verstößen gegen die Verpflichtungen im Rahmen des Winterdienstes können gegen Grundstückseigentümer Bußgelder festgesetzt werden. Dies gilt auch für Verstöße gegen das Verbot, Salz zu streuen.

TOP 10.
Bericht des Stadtbezirksmanagements

Ein Bericht wurde nicht gegeben.

Abschließend wies **Stellv. Bezirksbürgermeister Grube** auf die Stolpersteinsetzung zu Ehren von Franz Nause am 22.03.2010 um ca. 15.45 Uhr an der Kesselstraße hin.

Stellv. Bezirksbürgermeister Grube schloss daraufhin die Sitzung um 22.10 Uhr.

Für die Niederschrift:

Grube
Stellv. Bezirksbürgermeister

Sufin
Bezirksratsbetreuerin