

P R O T O K O L L

über die Sitzung **des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr** der Stadt Burgdorf am **12.06.2023** im Ratssaal des Schlosses, Spittaplatz 5, 31303 Burgdorf,

19.WP/A-WALV/019

Beginn öffentlicher Teil: 17:00 Uhr
Beginn vertraulicher Teil: Uhr

Ende öffentlicher Teil: 19:41 Uhr
Ende vertraulicher Teil: Uhr

ANWESENHEIT:

Bürgermeister

Pollehn, Armin

Vorsitzender

Braun, Hartmut

Mitglied/Mitglieder

Gawlik, Mario
Paul, Susanne

Anwesend ab 17:29 Uhr, während
TOP 2

Schweer, Cord-Heinrich
Sund, Björn

stellv. Mitglied/Mitglieder

Degro, Johanna
Kicza, Tanja

Vertretung für Herrn Arne Hinz

Vertretung für Frau Ariane
Thieleking

Köneke, Klaus
Thöner, Dagmar

Vertretung für Herrn Robert Apel

Vertretung für Herrn Malte Müller

stellv. Grundmandat

Nijenhof, Rüdiger

Vertretung für Herrn Dirk Bierkamp

Beratende/s Mitglied/er

Auerbach, Stefan
Wackermann, Lutz
Wortmann, Thomas

Verwaltung

Elias, George
Frommelt, Danielle
Heuer, Stefan
Vollmert, Claudia

Gäste:

Herr Alrutz

Büroleiter PGV Alrutz GbR

TAGESORDNUNG

Öffentlicher Teil

1. Feststellung der Anwesenheit, Beschlussfähigkeit und Tagesordnung
2. Einrichtung von Fahrradstraßen "neuer Schul- und Sporthallenstandort, Hallen-/Freibad und Innenstadt"
Bezugsvorlage BV 2022 0299
Vorlage: BV 2023 0479

Einwohnerfragestunde

Öffentlicher Teil

1. Feststellung der Anwesenheit, Beschlussfähigkeit und Tagesordnung

Herr Braun eröffnete die Sitzung und begrüßte die Ausschussmitglieder und die Gäste. Er stellte die Anwesenheit und Beschlussfähigkeit fest. Die Tagesordnung wurde ohne Änderungen **einstimmig** beschlossen.

2. Einrichtung von Fahrradstraßen "neuer Schul- und Sporthallenstandort, Hallen-/Freibad und Innenstadt" Bezugsvorlage BV 2022 0299 Vorlage: BV 2023 0479

Zum Tagesordnungspunkt 2 fand eine gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss für Schulen, Kultur und Sport statt.

Frau Vollmert führte kurz in die Thematik ein und übergab das Wort an **Herrn Alrutz** von der PGV-Alrutz Hannover – dieser führte durch die vorbereitete Präsentation (Anlage 1).

Zu einigen Straßenabschnitten/Folien ergaben sich bereits während der Präsentation Fragen:

Folie 14 – Wallgartenstraße – Kreuzung Gartenstraße

Die Kreuzung Wallgartenstraße/Gartenstraße stellt eine besondere Herausforderung dar, da die Wallgartenstraße aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Gartenstraße nicht generell als Vorfahrtsstraße angelegt werden kann.

Herr Sund (Mitglied Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr, folgend: WALV) nahm Bezug auf die für diese Kreuzung vorgesehene "Dunkelampel" (Anforderungsampel ohne grünes Licht für die Autofahrer, mit ROT und GRÜN für Fußgänger) und erkundigte sich, ob eine Vorfahrtsschaltung für Radfahrer Vorrang vor einer eventuellen Vorfahrtsschaltung für Busse hätte oder umgekehrt. **Herr Alrutz** erklärte, dass steuerungstechnisch beides möglich sei. **Herr Nijenhof** (WALV) erkundigte sich, ob an der Ampel

Gartenstraße bereits eine Vorfahrtsschaltung für Busse eingerichtet sei. **Frau Vollmert** konnte dies nicht mit Sicherheit bestätigen. **Herr Köneke** erkundigte sich, ob die Fahrradfahrer bei einer Dunkelampel ebenfalls ein Lichtsignal erhalten würden oder sich ausschließlich an der Fußgängerampel orientieren müssten. **Herr Alrutz** antwortete, dass die Radfahrer kein eigenes Lichtsignal erhalten würden; nach wie vor müssten sie die Vorfahrt achten und sich am Lichtsignal der Fußgängerampel orientieren. **Herr Nijenhof** (WALV) und **Herr Köneke** erfragten, ob man die Ampelschaltung auch so einrichten könne, dass die Fußgängerampel nur dann ROT zeige, wenn auf der Gartenstraße auch Verkehr herrsche, um unnötige Staugefahr zu vermeiden. **Herr Alrutz** bestätigte dies. **Frau Köhler** fragte, ob die Fußgängerampel immer GRÜN zeige, wenn sie für Autofahrer ROT zeige. **Herr Alrutz** bestätigte auch dies und erklärte, dass man alle Schaltungen, vor allem auch die jeweilige Dauer einer Phase, fein abstimmen und durch einen Verkehrsplaner eine signaltechnische Berechnung erstellen lassen müsse.

Folie 16 – Blücherstraße von Heinrichstraße bis Am Nassen Berg

Herr Nijenhof (WALV) wies darauf hin, dass die Blücherstraße in diesem Abschnitt extrem schmal sei und es zwangsläufig zu Problemen kommen werde, wenn hier in beiden Fahrtrichtungen Verkehr herrsche, was aufgrund der Kindertagesstätte am Hallenfreibad sowie der Schule am Wasserwerk vor allem morgens der Fall sei. **Herr Gawlik** stimmte zu und ergänzte, dass er die Strecke bewusst mit dem Fahrrad abgefahren sei und es zur morgendlichen Stoßzeit aufgrund der an- und abfahrenden Eltern und Taxis sehr eng sei. **Herr Alrutz** erklärte, dass man sich dieser Situation bewusst sei und Radfahrende an dieser Stelle auf jeden Fall hintereinanderfahren müssten. Die einzige Alternative, eine Verbreiterung der Straße auf Kosten der vorhandenen Parkbuchten, sei jedoch sehr aufwendig und kostenintensiv. **Herr Köneke** erinnerte daran, dass die Straße samt Parkbuchten erst vor kurzer Zeit und unter finanzieller Beteiligung der Anlieger umgestaltet worden sei, weshalb er einen Rückbau bzw. eine erneute Umgestaltung ausschließe. **Herr Nijenhof** (WALV) brachte eine Einbahnstraßenregelung mit tageszeitbedingtem Richtungswechsel ins Gespräch. **Herr Alrutz** bestätigte, dass diese Möglichkeit in früheren Planungsgesprächen durchaus diskutiert worden sei. Wie andere Punkte sei auch dies eine Möglichkeit, die bei auftretenden Problemen später noch umgesetzt werden könne. **Herr Blumenstein** schlug vor, in einem Gespräch mit den Verantwortlichen der Schule am Wasserwerk anzuregen, morgens eine andere Strecke zu nehmen. Aufgrund des angeführten Aufwands und der hohen Umbaukosten schlug **Herr Alrutz** vor, es zunächst mit der vorgeschlagenen Umsetzung zu probieren und bei Bedarf später nachzusteuern.

Folie 23 – Wasserwerksweg

Herr Nijenhof (WALV) erkundigte sich, ob es bezüglich der Parkplatzproblematik inzwischen eine Lösung mit der Schule am Wasserwerk bzw. der Lebenshilfe gebe. **Frau Vollmert** erklärte, dass man noch abschließend dabei sei festzustellen, welche Flächen in städtischer Hand seien; bezüglich benötigter Privatflächen müsste mit den Privatleuten gesprochen werden, ob diese bereit wären, die Flächen an die Stadt Burgdorf zu verpachten. Dies alles sei viel Aufwand hinsichtlich der Tatsache, dass die Schule am Wasserwerk in absehbarer Zeit ihren Standort wechsele. Ein weiteres Problem stelle der bestehende Baumbestand dar, da es bei der Anlage von Parkplätzen unweigerlich zu Wurzelschäden kommen würde. Von daher werde die Idee eines Ausbaus der fußläufigen Verbindung zum Papenkamp favorisiert,

wo in zumutbarer Entfernung Parkplätze zur Verfügung stehen würden. **Herr Nijenhof** erklärte, dass es seiner Einschätzung nach bis zum Umzug der Schule am Wasserwerk noch mindestens 10 oder mehr Jahre dauern werde. Zudem müssten die geforderten Parkplätze nicht auf Dauer, sondern lediglich mit wassergebundener Decke angelegt werden. Insofern sei die Argumentation der Schule durchaus nachvollziehbar. **Herr Köneke** ergänzte, die provisorischen Parkplätze ließen sich mit Mineralgemisch und entsprechend relativ geringen Mitteln erstellen. **Frau Vollmert** sagte zu, die Thematik mit Augenmerk auf den Baumbestand zu prüfen.

Folie 29 – Am Nassen Berg von Scharnhorststraße bis Blücherstraße

Herr Nijenhof (WALV) ging auf die Parkplatzsituation am Hallenfreibad Burgdorf ein und erkundigte sich, ob die alten Sommerumkleiden am Hallenfreibad unter Denkmalschutz stehen würden. **Herr Kugel** sagte die Beantwortung über Protokoll zu (über Protokoll: Am 14.06.2023 fand ein Ortstermin zur Überprüfung der Denkmalseigenschaft statt – die Sommerumkleide fällt nicht in den Geltungsbereich der Erhaltungssatzung, sprich: es besteht kein Denkmalschutz.). **Herr Bierkamp** erklärte, dass die Parkplatzsituation beim Hallenfreibad bei gutem Wetter schon jetzt als chaotisch zu bezeichnen sei, von daher sei die Anlage weiterer Parkplätze zu forcieren.

Folie 31 – Anbindung Am Nassen Berg an Läuferweg

Frau Thöner sprach sich dafür aus, den vorgesehenen Geh- und Radweg wie in der Planung aufzubereiten, ihn jedoch nicht zu versiegeln.

Frau Kicza erklärte, dass der am Fuße der Bahnbrücke geplante Geh- und Radweg aus ihrer Sicht mit getauschten Seiten ausgeführt werden sollte, so dass sich der Gehweg direkt am Zugang zum vorhandenen Kinderspielplatz befinden würde. Zudem sprach sie sich dafür aus, das vorhandene Drängelgitter bei der Einmündung des Fahrradweges in die Straße Am Güterbahnhof zu belassen und nicht zu entfernen, da die auf dieser Straße stadtauswärts in Richtung Otze fahrenden Autos erfahrungsgemäß oftmals deutlich schneller als erlaubt fahren würden. **Frau Vollmert** stimmte insofern zu, als dass es tatsächlich zu wenig sei, die Gitter lediglich zu entfernen, wenn nicht zeitgleich andere Maßnahmen zur Reduzierung der Gefahr für Radfahrende getroffen würden. **Herr Wackermann** (WALV) sprach sich dafür aus, bei diesem Punkt in anderer Richtung zu denken: Natürlich gehe es um den Schutz der Radfahrerinnen und Radfahrer, dieser müsse jedoch in erster Linie durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, die den Autoverkehr einschränken oder reduzieren und dafür sorgen würden, dass sich die Autofahrer verantwortungsbewusster verhalten würden. **Frau Thieleking** plädierte dafür, eventuelle bauliche Maßnahmen zur Entschleunigung des Verkehrs auf der Straße am Güterbahnhof zu prüfen. **Frau Paul** regte an, im Bereich der Einmündung über eine Aufpflasterung nachzudenken. **Herr Köneke** stellte eine Aufpflasterung in Frage, da die Straße in nicht geringem Maße durch landwirtschaftliche Fahrzeuge genutzt werde, für die Aufpflasterungen nicht geeignet seien.

Frau Thieleking erkundigte sich, ob die Planung eines sichereren Radweges auch über die Abfahrt der Bahnbrücke in Richtung Westen hinausgehe. **Herr Alrutz** erklärte, dass die bisherigen Planungen mit dem kombinierten Geh- und Radweg am Läuferweg enden würden. **Frau Vollmert** ergänzte, dass die Vorfahrtsregelung bei der Einmündung in den Marris-Mühlenweg in den

vorliegenden Plänen eindeutig geregelt sei.

Herr Blumenstein erfragte, ob baurechtliche Gründe dafür vorlägen, dass die Bahnbrücke nicht befahren werden dürfe und man sein Rad über die Brücke schieben müsse. **Frau Vollmert** bestätigte dies und verwies auf den rechten Winkel bei der Auffahrt auf Seiten des Hallenfreibades, der beim Befahren eine echte Gefahr darstelle. **Herr Gawlik** betonte, dass es von großer Bedeutung sei, die Bahnbrücke in absehbarer Zeit für den Radverkehr zu erneuern.

Folie 41 – Hannoversche Neustadt von Feldstraße bis Bahnhofstraße

Herr Pollehn lobte den hier ersichtlichen Willen, auch die querverlaufenden und zu relevanten Punkten wie dem Stadtmuseum oder dem Brandende führenden kleineren Straßen und Wege mit in die Planungen einzubeziehen.

Herr Auerbach (WALV) begrüßte den vorgesehenen Zebrastreifen; die Verlässlichkeit eines Zebrastreifens sei höher als andere Maßnahmen. **Herr Köneke** äußerte sich skeptisch, auch zu anderen Zebrastreifen wie etwa dem am Rathaus I – grundsätzlich müsse es möglich sein, Straßen überall zu queren. **Herr Sund** (WALV) erklärte, dass er den geplanten Zebrastreifen über die Hannoversche Neustadt aufgrund der in direkter Nähe befindlichen Senioreneinrichtungen befürworte. **Herr Gawlik** gab zu bedenken, dass Marktstraße und Hannoversche Neustadt aufgrund unterschiedlich hohen Verkehrsaufkommens nur schwerlich miteinander zu vergleichen seien. Die Umgestaltung der Hannoverschen Neustadt biete seiner Ansicht nach eine gute Gelegenheit, ein neues, auf farblichen Markierungen basierendes Konzept zu erproben. **Herr Nijenhof** (WALV) erklärte, dass die Umgestaltung der Hannoverschen Neustadt zur Fahrradstraße aller Wahrscheinlichkeit nach zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen werde – insofern sei er hier für einen Zebrastreifen. **Frau Thieleking** plädierte dafür, für die Hannoversche Neustadt ein ganzheitliches Gestaltungskonzept im Auge zu haben und dementsprechend nicht nur an bauliche Maßnahmen zu denken. Einen Zebrastreifen bezeichnete sie als trügerische Sicherheit – langfristiges Ziel müsse es sein, Autofahrende zu einem verantwortungsvollen Fahren zu erziehen.

Folie 42 – Bahnhofstraße – Anbindung Hannoversche Neustadt

Herr Nijenhof (WALV) erklärte, dass bei Anbindung der Bahnhofstraße an die Hannoversche Neustadt auch die Fahrradstraße in südlicher Richtung mit in die Planungen einbezogen werden müsse. Zudem betonte er abermals die Bedeutung der Bahnbrücke, um die Bahnhofstraße um den aus westlicher Richtung kommenden Fahrradverkehr zu entlasten. **Herr Sund** (WALV) erklärte, dass die Fahrradstraße für einige Schüler aus der Weststadt und Südstadt einen weiteren Weg bedeuten würde, als wenn sie über Bahnhofstraße, Theodorstraße und Raiffeisenstraße an der Bahn entlangfahren würden; von daher sei abzuwarten, wie die Fahrradstraße von den Schülerinnen und Schülern angenommen werde. Es sei also wichtig, die Streckenführung über die Hannoversche Neustadt so attraktiv wie möglich zu gestalten. Auch er sehe die Einmündung der Bahnhofstraße in die Hannoversche Neustadt als Achillesverse – die hier vorgelegten Planungen seien noch nicht überzeugend. **Herr Gawlik** schloss sich den Bedenken an, die Schülerinnen und Schüler könnten die Fahrradstraße ignorieren und den kürzesten Weg wählen und über die Raiffeisenstraße bzw. die Straße Vor dem Celler Tor zur RBG fahren.

Frau Vollmert betonte, dass es das vorrangige Ziel sei, durch den Beschluss den Planungsauftrag erteilen zu können, um in der 1. Umsetzungsstufe den Ausbau der als Nord-Süd-Achse angelegten Fahrradstraße weiterverfolgen zu können. Anbindung und Ausbau der Hannoverschen Neustadt seien etwas nachrangig zu betrachten und im Rahmen des Städtebauförderprogramms ganzheitlich zu überdenken, weshalb die Neugestaltung der Hannoverschen Neustadt für die 2. Umsetzungsstufe vorgesehen sei. In diesem Zuge könne auch die Anbindung an die Bahnhofstraße nochmals geprüft und insbesondere im Zusammenhang mit den Planungen zum Bahnhofsumfeld konkretisiert werden.

Frau Thieleking erinnerte daran, dass die Grundschule Burgdorf durch die Neueinteilung der Schuleinzugsbezirke zum übernächsten Schuljahr mit mehr Schülerinnen und Schülern zu rechnen habe und fragte, ob man die eigentlich für die 2. Umsetzungsstufe vorgesehene Elternhaltestelle (Folie 35) schon im Zuge der 1. Umsetzungsstufe mit umsetzen könnte. **Frau Vollmert** erklärte, dass die Einrichtung der Elternhaltestelle mit nur geringem Aufwand verbunden sei, insofern ließe sie sich sicher schon in 2024 einrichten. Der in diesem Bereich geplante Ersatz des Natursteinpflasters durch bituminösen Belag könne jedoch erst später erfolgen, da ansonsten geflossene Fördergelder zurückgezahlt werden müssten.

Herr Köneke erklärte, dass er bereits an vielen Planungsrounds zum Thema Fahrradstraße teilgenommen habe, allerdings sei der Titel, auch der der heutigen Präsentation, seiner Ansicht nach irreführend. Eine Anbindung der RBG aus Richtung Westen sei nach wie vor nicht ersichtlich. Die Fahrradstraße beginne mitten in der Stadt, von Schülerinnen und Schülern aus westlicher Richtung sei sie kaum nutzbar, was sehr unbefriedigend sei. Er sehe nicht, dass dieses Konzept die RBG fahrradfreundlich anbinde, zudem bedeute es einen erheblichen Wegfall von Parkplätzen für Anliegerinnen und Anlieger sowie Käuferinnen und Käufer im Innenstadtbereich. Die CDU-Fraktion tue sich deshalb sehr schwer, der Vorlage zuzustimmen. **Frau Thöner** erfragte, warum der Beschlussvorschlag im 1. Schritt auch die Bahnhofstraße beinhalte, wenn deren Umsetzung erst für den 2. Schritt vorgesehen sei. **Frau Vollmert** erklärte, dass die Berücksichtigung der Bahnhofstraße im Beschlussvorschlag festlege, dass auch sie in die Planungen für die Umgestaltung mit aufgenommen werden solle. **Herr Wackermann** (WALV) stimmte zu, dass die Umsetzung einer derart umfangreichen Umgestaltung nur schrittweise erfolgen könne. Die Hannoversche Neustadt sei Bestandteil des Schulwegekonzeptes und sollte daher so früh wie möglich zur Planung beschlossen werden. Auch er plädiere dafür, die Bahnhofstraße zurückzustellen und zunächst aus dem Beschlussvorschlag auszuklammern. **Herr Sund** (WALV) stimmte dem zu und unterstrich, dass es wichtig sei, schnellstmöglich in Umsetzung zu kommen, da die neue RBG bereits im nächsten Sommer ihren Betrieb aufnehmen werde.

Herr Pollehn erklärte, dass es wichtig sei zu erkennen, welche Wege die Schülerinnen und Schüler letztendlich tatsächlich als Schulweg nutzen würden. Das problematischste Nadelöhr sei sicherlich die Bahnbrücke. Für die hier erarbeitete Vorlage sei es aus städtischer Sicht die vorrangige Aufgabe gewesen, einen sicheren Fahrradweg zum neuen Standort der RBG anzubieten; ob dieser dann auch genutzt werde, ließe sich schwer vorhersagen. **Herr Nijenhof** (WALV) betonte, dass davon abgesehen jede Fahrradstraße einen Gewinn für die Stadt und jede Radfahlerin/jeden Radfahrer darstelle. **Herr Köneke** erklärte nochmals, dass die vorgelegte Planung keinen Weg mit dem Fahrrad aus Richtung Westen und auch keine Entlastung für die Straße Vor dem Celler Tor biete – von daher erachte er es als falsch, am heutigen Tage Planungsaufträge zu beschließen. **Herr Gawlik** erklärte, dass es sinnvoller

gewesen wäre, zunächst das Mobilitätskonzept zu beschließen. Aufgrund der zeitlichen Knappheit stehe nun aber die Aufgabe im Mittelpunkt, bis zum Schuljahresbeginn 2024/2025 eine sichere Alternative für alle Schülerinnen und Schüler anbieten zu können. **Frau Thöner** erkundigte sich, ob sich negative Auswirkungen auf Finanzierung oder Fördergelder ergeben würden, wenn man die Bahnhofstraße zunächst vom Beschluss ausspare. **Frau Vollmert** erklärte, dass dies nicht der Fall sei, zumal die Umsetzung ja etwas später über die 2. Umsetzungsstufe erfolgen solle/werde. **Herr Pollehn** bat um Zustimmung zur Vorlage, um zumindest die Fahrradstraße baldmöglichst planerisch umsetzen zu können. **Herr Wortmann** (WALV) erklärte, dass es seiner Erfahrung nach besser sei, bei größeren Projekten immer mit der Lösung des größten Problems zu beginnen; dies sei hier die Anbindung der Bahnhofstraße. **Herr Wackermann** (WALV) sprach sich dafür aus, stattdessen mit leicht umzusetzenden Punkten zu beginnen, da ansonsten erfahrungsgemäß lange gar nichts geschehe. Und wichtiger als die Bahnhofstraße sei die Bahnbrücke, deren Ertüchtigung schnellstmöglich angegangen werden müsse. **Herr Gawlik** regte an, über den nach Stand der Diskussion leicht veränderten Beschlussvorschlag abzustimmen.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr fasste **einstimmig** folgenden empfehlenden

Beschluss:

1. Der Ausbau der Fahrradstraßen sowie des Läuferwegs soll wie im Schlussbericht erfolgen und ist Grundlage für die weiteren Planungsleistungen.
2. Der wassergebundene Weg zwischen Wasserwerksweg und Im Stillen Winkel soll wie in der Vorlage dargestellt ausgebaut werden.
3. Der Ausbau der Fahrradstraßen erfolgt in zwei Bauabschnitten.
 1. BA: (Wallgartenstraße, Blücherstraße, Am Nassen Berg, Wasserwerksweg).
 2. BA: (Hannoversche Neustadt).
4. Die weiteren Planungsleistungen für den ersten Bauabschnitt sollen kurzfristig vergeben werden.
5. Die fehlenden Haushaltsmittel für den ersten Bauabschnitt in Höhe von ca. 659.000 € sowie die Planungskosten für den zweiten Bauabschnitt in Höhe von rd. 175.000 € werden durch Deckung aus den Sachkonten 53810.787261 (Kanal Birkenweg), 54100.787209 (Straßenausbau Birkenweg) und 54200.787201 (Straßenausbau Vor dem Celler Tor) bereitgestellt.
6. Die Hannoversche Neustadt und die Bahnhofstraße sollen in das Programmjahr 2024 für die Städtebauförderung aufgenommen werden.
7. Es soll eine Überplanung der Hannoverschen Neustadt unter Einbeziehung des südlichen Gehweges zwischen Feldstraße und Wallgartenstraße erfolgen.
8. Die folgenden Anregungen und Hinweise sollen im weiteren Verlauf der Planung geprüft werden:
 - Im Läuferweg soll geprüft werden, ob der Radweg auf der vorhandenen Gehwegtrasse geführt und ein zusätzlicher neuer wassergebundener Weg als Gehweg angelegt werden kann.
 - Die Entfernung der Drängelgitter am Läuferweg soll zurückgestellt werden bis verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Straße am Güterbahnhof erfolgen können.
 - Die Führung der Radfahrer in der Einmündung Läuferweg/Marris-Mühlenweg sowie in der Verlängerung Marris-Mühlenweg in Richtung Norden soll geprüft und nach Möglichkeit für die Radfahrer verbessert

werden.

- Vor der Realisierung des zweiten Abschnitts der Fahrradstraße (Hannoversche Neustadt) sollen am Wall bereits Halteplätze für Elterntaxis eingerichtet werden.

Einwohnerfragestunde

K E I N E

Herr Braun schloss um 19.41 Uhr die Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr und verabschiedete deren Mitglieder und Herrn Alrutz.

Geschlossen:

Bürgermeister

Ausschussvorsitzender

Protokollführerin