



Der Radweg am Sahlkamp soll komplett erneuert werden  
Foto: Tobias Woelki

## 25 Millionen Euro für Straßen und Radwege

Großes Sanierungsprogramm nach zehn Jahren immer noch nicht beendet – Liste der Gründe ist lang

**HANNOVER.** 2014 startete die Stadt Hannover ein groß angelegtes Straßensanierungsprogramm, damals noch unter OB Stefan Schostok (SPD). Zehn Jahre später ist dieses immer noch nicht abgeschlossen. Die Liste der Gründe ist lang. Jetzt wird ein kräftiger Nachschlag benötigt.

Das Sonderprogramm für Straßensanierung war 2013 Stefan Schostoks (SPD) wichtigstes Versprechen im OB-Wahlkampf. Mit vereinfachten Verfahren wollte er unter hohem Tempo Kaputte Straßen in Hannover sanieren und dabei Kosten sparen. Doch zehn Jahre später wird deutlich, dass das nur in Teilen klappte. Denn die Stadt benötigt weitere 25 Millionen Euro, um das Programm zu Ende zu bringen. Und es wird wohl noch Jahre dauern, bis dieses tatsächlich abgeschlossen werden kann.

Im zuständigen Ausschuss hat die Bauverwaltung jetzt der Politik ein Papier vorgelegt, in dem sie erklärt, wie es mit Schostoks Sondersanierungsprogramm „Gründerneuerung im Bestand“ weitergehen soll. Wie diese berichtet, wurden von 165 geplanten Vorhaben bisher 123 umgesetzt. Ursprünglich war die Stadt davon ausgegangen, dass 50 Millionen Euro für die Sanierungen ausreichen würden.

Trotz des zusätzlich benötigten Geldes wertet die Bauverwaltung das Programm als Erfolg. Anhand von Stichproben kam sie zu dem Schluss, dass die

im vereinfachten Verfahren umgesetzten Projekte im Schnitt rund 20 Prozent billiger waren als vergleichbare Vorhaben nach dem üblichen Vorgehen. Kernidee des Programms war, auf aufwendige Umplanungen zu verzichten und den bisherigen Querschnitt der Straßen nicht anzutasten. Zudem sollten möglichst mehrere Projekte zusammengefasst und in größeren Losen an Baufirmen vergeben werden, was ebenfalls die Kosten drücken sollte.

Neben der klassischen Straßensanierung wurden dabei auch zahlreiche Radwege saniert. Die Umsetzung von 74 Prozent der geplanten Maßnahmen sei „ein wichtiger Meilenstein, der die Fortschritte und die Wirksamkeit des Sonderprogramms unterstreicht. Es zeigt auch, dass die Landeshauptstadt Hannover kontinuierlich daran arbeitet, die Straßeninfrastruktur für die Zukunft zu verbessern“, wirbt die Bauverwaltung für eine Verlängerung des Programms. Dadurch seien viele positive Effekte erzielt worden wie beispielsweise eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, eine barrierefreie Gestaltung sowie ein verbesserter Fahrkomfort insbesondere für Radfahrende.

Allerdings räumt die Bauverwaltung auch eine ganze Reihe von Problemen ein, die es bei der Umsetzung gab. Zum Teil lagen diese auch in ihren eigenen Reihen. Die Stadt berichtet von Ver-

zögerungen „durch hohe Fluktuationen bei den Mitarbeitenden der Arbeitsgruppe“. Fünf Stellen waren dafür vorgesehen. Diese seien aber nur zu einem Drittel der Zeit vollständig besetzt gewesen.

Ein weiteres Problem sei die allgemeine Steigerung der Baukosten gewesen. Wie die Stadt berichtet, ist der Baupreisindex von 2015 bis 2023 um 58 Prozent gestiegen. Dabei handele es sich um eine externe Größe, auf die die Verwaltung keinen direkten Einfluss habe.

Auch hatte die Stadt den Aufwand des Programms zum Zeitpunkt der Konzeption unterschätzt. In der Praxis habe sich herausgestellt, „dass die Planungszeiten zwar deutlich reduziert werden konnten, aber nicht so sehr, wie anfangs angenommen“. Insbesondere für die Anpassung der Straßentwässerung und für die barrierefreie Gestaltung sei „doch ein erheblicher Aufwand erforderlich“ gewesen. „Zum Teil erhebliche zeitliche Verschiebungen von Projekten“ hätten sich auch wegen des Leitungsbaus im Vorfeld ergeben.

Zurzeit liege der Fokus des Programms auf Sanierungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, die vom Land mit bis zu 60 Prozent gefördert werden, teilt die Stadt mit. Im Bauausschuss gab es zuletzt allerdings noch kein grünes Licht für eine Verlängerung. Die Grünen vertagten die Entscheidung.

## Wie die Staus in Hannover entstehen

Wohin bewegt sich der Ausweichverkehr, wenn in Hannover eine Straße gesperrt wird? Ein neues **3-D-MODELL** der Firma „Stadtbewegung“ erlaubt Einblicke

**HANNOVER.** Wie von Geisterhand fahren Autos als kleine Leuchtpunkte durch Hannovers Innenstadtmodell. Sie rollen mit Tempo 50 über die Raschplatz-Hochstraße oder suchen sich Ausweichschleichwege durch Seitenstraßen. Wo sich Verkehr drängt, wird es rot, wo er flüssig fließt, bleibt es grün. Zuweilen färbt sich die Straße auch mal gelb, wenn es hakelt. In Hannovers Zentrum aber ist grad mal wieder vieles rot in dieser Simulation. „Erstmals können wir Verkehrsbewegungen in Echtzeit auf einem dreidimensionalen Stadtmodell zeigen“, sagt Medieninformatiker Nico Schulz.

Noch steht das Modell in einer Büroecke am Rande der Südstadt – aber inzwischen haben sich mehrere potenzielle Investoren und auch schon fast alle entscheidenden Verkehrspolitiker der Stadt Hannover das Projekt angeschaut.

Zwei Firmen haben ihr Wissen zusammengeworfen. Einerseits Graphmasters von Sebastian Heise aus Marienwerder, die die mehrfach ausgezeichnete Navigationssoftware Nunav entwickelt hat, mit der unter anderem Hermes bundesweit Pakete ausliefert und mit der der Apothekenpediteur Pralle und die Köln-Messe ihre Logistik planen. Privatleute können Nunav gratis nutzen. Dazu das 2021 in Hannover gegründete Modellbauunternehmen Kubitur, das mit 3-D-Druckern Stadt- und Architekturmodelle realisiert.

Entstanden ist eine nach Angaben der Macher bislang einmalige Simulationswelt. Hannovers Kernstadt zwischen dem Lindener Heizkraftwerk im Westen und dem Kuppelsaal im Osten liegt den Betrachtenden im Modellformat 1:2000 gewissermaßen zu Füßen. Auf die Fläche lassen sich in Leuchtfarben Grafiken projizieren. Die Lärmdaten etwa, die die Krachausdehnung in Hannover zeigen. Die Heizkarte mit Hannovers Luftschneisen und Wärme-Hotspots. Perspektivisch auch eine Hochwasserkarte, die je nach Wasserstand die Überflutungsgebiete variiert. Und eben die Verkehrsdaten.

Weil in einer Stadt fast alle Handys und Navigationsapps Bewegungsdaten an die Computerserver zurückspeichern, verfügen Firmen wie Graphmasters über riesi-



Nico Schulz (von links) und Jascha Baumgardt von Kubitur sowie Sebastian Heise von Graphmasters präsentieren digitale Projektion im realen Modell: Ihre Firma Stadtbewegung macht Verkehr, Lärm, Hitze und mehr in seinem Modell anschaulich - und erlaubt darin auch Simulationen. Foto: Conrad von Meding

ge anonymisierte Geodaten, um ein realistisches Abbild der Realität darzustellen.

Auto für Auto lässt sich so nachvollziehen, wie beim Schnelldurchlauf eines typischen Werktags die Kernstadt Hannovers morgens immer voller wird, wie Autos irgendwann mehr stehen als fahren und die Menschen hinterm Steuer dann beginnen, sich Ausweichrouten zu suchen. Genau diese Schleichwege durch die Innenstadt sind es, die die Stadtspitze mit ihrem Projekt der autoarmen Innenstadt vermeiden will.

Die Physik führt dazu, dass beim Verstopfen von mehrspurigen Straßen die Ausweichrouten noch viel schneller verstopfen. Wer es in der Theorie nicht versteht, sieht es eindrucksvoll am virtuellen Modell: Wenn sechs-spurige Straßen wie der Friedrichswall plötzlich nicht mehr passierbar sind, sind einspurige Ausweichstrecken durch Oster- und Karmarschstraße erst recht überfordert. „Wir sind sicher: Wäre dieses Modell vor ein bis zwei Jahren verfügbar gewesen, dann hätte es den Koalitionskrach im Rathaus nicht gegeben“, sagt Technik-Projektchef Schulz.

### 1200 STUNDEN DRUCKZEIT

Digitale Ansichten, die den motorisierten Individualverkehr weitgehend in Echtzeit abbilden, gibt es bereits mehrere. Die Besonderheit des neuen Modelltyps, den

die Hannoveraner unter der Marke Stadtbewegung europaweit verkaufen wollen, ist das Zusammenführen dieser digitalen Bewegungsdaten mit Simulationen zum Ausweichverkehr – und das alles vereint in einem dreidimensionalen, anfassbaren Modell.

Denn je digitaler die Welt werde, desto wichtiger seien haptische Modelle, sagt der studierte Architekt und Modellbauspezialist Jascha Baumgardt von Kubitur. Der Aufwand allerdings ist enorm. 1200 Stunden Druckzeit seien allein für das rund zwei Quadratmeter große Hannover-Modell benötigt worden.

„Das Modell bereitet Digitaldaten auf, realisiert sie in analoger Drucktechnik und ist dann Projektionsfläche für digitale Bewegungsdaten“, fasst Baumgardt den komplexen Prozess zusammen. Gerade dieses Zusammenspiel mache den Reiz aus. „Wir haben die Möglichkeit, Stadtplanung erlebbar zu machen“, sagt Nico Schulz von Kubitur.

Zahlreiche Bau- und Verkehrspolitiker des Rates sollen sich die Simulationen bereits angeschaut haben. In Kürze wird auch die Spitze des Baudezernats zur Präsentation erwartet. Ihre Heimatstadt Hannover wollen die Macher zur Pilotstadt ausrufen. „Man kann Diskussionen über konkrete Fragen von Straßensperrungen viel zielgerichteter führen, wenn man den Menschen zeigen kann, wo Ausweichver-

kehr entstehen und was sie für Belastungen erzeugen“, sagt Innenstadthändler Jörg Stichnoth. Der Goldschmied unterstützt den Aufbau der Firma Stadtbewegung als einer der Investoren.

Das Unternehmen will eine mehrjährige Zusammenarbeit mit Hannover, um Verkehrsmodelle zu berechnen, und würde sich dafür am liebsten auch die Daten von den Verkehrsrechnern der Stadt wünschen, die mit Sensoren an etlichen Kreuzungen Einblicke in die Entwicklung von Verkehrsmengen erlauben. Später soll es auch Variationen etwa für Radverkehr und Fußgänger geben.

### DATEN AUF KNOPFDRECK

Was das die Stadt kosten würde? „Das hängt davon ab, wie ganz konkret der Untersuchungsauftrag lautet“, sagt Stichnoth. Natürlich werde man von der Heimatstadt Hannover weniger nehmen als von Berlin oder Paris. Der Vorteil liege aber auf der Hand. Mit der neuen Technik ließen sich Bewegungen auf Knopfdruck für beliebige Zeitspannen abfragen, zudem könne man die Auswirkungen von Eingriffen viel größerer räumiger beobachten.

„Und das Ergebnis lässt sich an einem dreidimensionalen Modell viel leichter begreifen“, ist Schulz' Erfahrung. „Wer hier zu uns hereinkommt, sagt erst mal: wow.“

**Ernstings family**  
Von fröhlichen Familien empfohlen.

**20% AUF ALLES\* AM ERÖFFNUNGSTAG!**

**SHOPPING-SPASS IN NEUEN RÄUMEN!**

Wir ziehen für Sie um. Besuchen Sie uns ...

**ab Freitag, 15.03.2024 wieder in 30629 Hannover-Misburg, an Meiers Garten**

Erleben Sie uns außerdem in 1.915 Filialen und auf [www.ernstings-family.com](http://www.ernstings-family.com)

\*Der Rabatt ist einlösbar in der genannten Filiale und gilt nur im Aktionszeitraum. Nicht gültig für Gutscheine, preisgebundene Bücher und Versandkosten. Internetpakete können nicht nachträglich in der Filiale rabattiert werden. Nicht kombinierbar mit anderen (Aktions-)Rabatten.

## Zahlungsunfähig: Ecovillage stellt Insolvenzantrag

Amtsgericht bestellt Insolvenzverwalter – 800 Mitglieder fürchten um Einlagen

**HANNOVER.** Das hannoversche Öko-Wohnprojekt Ecovillage auf dem Kronsberg im Stadtteil Bemerode ist am Ende: Wegen Zahlungsunfähigkeit hat der Vorstand der Wohnungsgenossenschaft beim Amtsgericht Hannover einen Antrag auf Insolvenz gestellt. Ein vom Gericht noch zu bestellender Insolvenzverwalter hat dann die Aufgabe, das Vermögen der Ecovillage eG abzuwickeln und Gläubigerforderungen zu erfüllen. Rund 800 Mitglieder haben Genossenschaftsanteile von 1000 Euro bis zu 25.000 Euro in das Projekt gesteckt. Dazu gibt es Forderungen von Banken und Architekten. Was aus dem Grundstück wird, auf dem Ecovillage errichtet werden sollte, ist offen. Die etwa 18.000 Quadratmeter können an die Stadt zurückgehen – ob sie diese Option einfordert, ist aktuell offen.

„Wir müssen Euch heute mit großem Bedauern mitteilen, dass unser letzter Versuch, die Ecovillage Hannover eG doch noch zu retten, gescheitert ist“, schreiben Gerd Nord vom Vorstand und Hans Mönninghoff für den Aufsichtsrat in einem Newsletter, den sie an die Mitglieder verschickt haben. Ecovill-

lage hatte in der vergangenen Woche versucht, die landeseigene Wohnungsgenossenschaft WohnRaum Niedersachsen GmbH (WRN) ins Boot zu holen – doch die WRN startet erst am 1. Mai. Zu spät, denn die Ecovillage-Genossenschaftseinleger können die monatlichen Raten von rund 34.200 Euro für einen KfW-Kredit nicht mehr aufbringen. Die Rücklagen sind aufgebraucht.

„Es war ein tolles Projekt. In einem autofreien Stadtteil zu leben, der zudem unter ökologischen Gesichtspunkten gebaut ist, hätte uns gereizt.“

Ralf Ludewig,  
Ecovillage-Mitglied

### BAUGESSELLSCHAFT STARTET ZU SPÄT

Das Projekt Ecovillage war in finanzielle Schieflage geraten, nachdem die GLS-Bank im Sommer 2023 ihre Kreditzusage zurückgezogen hatten, wodurch eine Deckungslücke von rund 3 Millionen Euro entstanden war. Ecovillage ging in Insolvenz in

Eigenverantwortung, heißt: ohne externen Insolvenzverwalter, aber mit enger Kontrolle. Das Ziel des Sanierungsprogramms war die Kooperation mit einer anderen Genossenschaft. Die Ostland Wohnungsgenossenschaft eG erklärte sich zu diesem Schritt zunächst bereit, zog sich vor Kurzem dann aber auch zurück. Danach kam die WRN ins Spiel.

Laut dem Land beginnt im Mai 2024 eine Ausschreibung für Bauprojekte, an der sich auch das Öko-dorf beteiligen kann. Ein Förderentscheid fällt jedoch nicht vor Herbst – die Monatsraten bis dahin von zusammen rund 270.000 Euro können die Genossenschaftsmitglieder aber nicht stemmen. Dass die WRN diese Raten bis zu einer Entscheidung übernimmt, „ist bei einer Firma im Insolvenzverfahren beihilferechtlich nicht zulässig“, so Vorstandssprecher Gerd Nord. Auch eine Bürgschaft käme nicht infrage.

Zu den Chancen einer Rückzahlung der Darlehen und Einlagen der Ecovillage-Mitglieder kann der Vorstand aktuell nichts sagen. „Das hängt vom Insolvenzverfahren ab“, so Gerd Nord. 18.000 Euro haben etwa

Ralf Ludewig und seine Frau aus Hannover ins Wohnprojekt gesteckt. Sie wollten dafür in einer Wohngruppe mit Gemeinschaftsküche in zwei 30-Quadratmeter großen Wohnungen ihren Lebensabend verbringen. „Es war ein tolles Projekt. In einem autofreien Stadtteil zu leben, das zudem unter ökologischen Gesichtspunkten gebaut ist, hätte uns gereizt“, sagt Ludewig, der als freier Mitarbeiter auch für die HAZ tätig ist. Hoffnung, die 18.000 Euro wiederzubekommen, hat der 61-Jährige nicht. Dazu gebe es zu viele

Gläubiger mit größeren Forderungen.

Schuld am geplatzten Traum gibt Ludewig allenfalls der GLS-Bank, die einen zugesagten Kredit überraschend zurückgezogen hatte, weshalb die Finanzierung des Gesamtprojektes zusammengebrochen sei. Spätestens zum Zeitpunkt, als die Ostland verkündet hatte, nicht beim Ecovillage-Projekt einzusteigen, sei ihm klar gewesen, dass das Projekt scheitere. Das heißt also: Was die Wohnsituation von Ralf Ludewig und seiner Frau betrifft, bleibt nun doch alles beim Alten.



Insolvent: Das hannoversche Öko-Wohnprojekt Ecovillage auf dem Kronsberg im Stadtteil Bemerode ist am Ende. Foto: Tobias Woelki