Begründung

Bebauungsplan Nr. 1582
mit örtlicher Bauvorschrift
– „Am Marstall“ –

Stadtteil Mitte

Bebauungsplan der Innenentwicklung
gemäß § 13a BauGB

Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich wird im Norden und Süden durch die nördliche bzw. südliche Straßenbegrenzungslinie der Verkehrsflächen der Straße ‚Am Marstall‘, im Westen durch die Straße ‚Am Hohen Ufer‘ und im Osten durch die westliche Kante der Verkehrsfläche der ‚Schmiedestraße‘ begrenzt.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Zweck des Bebauungsplanes 3

1.1 Geltendes Planungsrecht 4

2. Städtebauliche Ziele 6

2.1 Städtebauliche Situation 6

2.2 Bauland 7

2.2.1 Städtebauliches Konzept 7

2.2.2 Festsetzungen westliches und östliches Baugrundstück 8

Art und Maß der baulichen Nutzung
Überbaubare Grundstücksfläche
Notwendige Einstellplätze
Dachbegrünung

2.3 Örtliche Bauvorschrift 12

Notwendige Einstellplätze

2.4 Baudenkmale 13

2.5 Archäologische Funde 13

2.6 Verkehr 14

Erschließung
Öffentlicher Personennahverkehr
Ruhender Verkehr

2.7 Ver- und Entsorgung 16

2.8 Private und öffentliche Infrastruktur 17

3. Umweltverträglichkeit 18

3.1 Lärmschutz 18

Straßenverkehrslärm
Parkplatzlärm
Freizeitlärm Flohmarkt
Freizeitlärm Steintorviertel

3.2 Naturschutz 21

3.3 Klimaschutz 21

3.4 Energieversorgung und Wärmeschutz 22

3.5 Altlasten 23

Östliches Untersuchungsgebiet
Westliches Untersuchungsgebiet
Vorgaben für Erdbaumaßnahmen

3.6 Grundwasser / Versickerung 24

Überschwemmungsgebiet der Leine
Hochwasserrisikogebiet
Leine als Gewässer II. Ordnung
Grundwasser
Einleitung von Niederschlagswasser

3.7 Kampfmittel 25

4. Gutachten 25

5. Kosten für die Stadt 26

1. Zweck des Bebauungsplans

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hatte im Jahr 2006 die Verwaltung beauftragt, in der bis 2011 laufenden Ratsperiode einen Ideenwettbewerb zur Zukunft der hannoverschen Innenstadt durchzuführen, um sich den Herausforderungen und Fragen an die Zukunft der Innenstadtentwicklung der nächsten 10 - 15 Jahre stellen zu können. Unter der zentralen Fragestellung, ob die bestehenden Zielvorstellungen über die zukünftige Rolle, Funktion und Gestaltung der Innenstadt den zukünftigen Anforderungen gerecht werden, sollte die Verwaltung einen interdisziplinären, öffentlich geführten Informations- und Diskussionsprozess über die Zukunft der Innenstadt und einen internationalen Wettbewerb für die Innenstadt durchführen.

Der Informations- und Planungsprozess Hannover City 2020+ begann Ende 2007 und wurde Ende 2010 abgeschlossen. Der zweiphasige, städtebauliche und freiraumplanerische Ideenwettbewerb wurde im Juni 2010 entschieden. Seine Ergebnisse zu den Interventionsorten ‚Klagesmarkt', ‚Köbelinger Markt', ‚Marstall' und ‚Leibnizufer / Hohes Ufer' wurden in das vom Rat am 16.12.2010 beschlossene Innenstadtkonzept eingearbeitet. Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen zeigen Chancen auf, zentrale Bereiche der Innenstadt räumlich und funktional dahingehend weiterzuentwickeln, dass die einzelnen Quartiere gestärkt werden und das Bild der Innenstadt verbessert und geschärft wird, um so den wachsenden Anforderungen an die Innenstadt auch in Zukunft gerecht werden zu können. Das Konzept zeigt Potentiale hinsichtlich einer räumlichen und gestalterischen Neuorientierung der City und zugleich hinsichtlich einer baulichen und funktionalen Weiterentwicklung auf, die in Verbindung mit Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene realistische Möglichkeiten bieten, Hannover in der Konkurrenz zu anderen Standorten deutlich zu stärken.

Gleichzeitig sollen mit der Umgestaltung dieser Interventionsorte neue Bauflächen auf städtischen Liegenschaften geschaffen werden, die die Innenentwicklung der Stadt stärken und in erster Linie Wohnnutzungen, aber auch Handels- und Dienstleistungsfunktionen sowie Büronutzungen ermöglichen.

Von den vier genannten Interventionsorten ist der ‚Marstall' zwischen ‚Leineufer / Hohem Ufer' und der ‚Schmiedestraße' in der nördlichen Altstadt der zweite Baustein zum Erreichen der Wettbewerbsziele, der zeitnah umgesetzt werden soll.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 1582 sollen nunmehr die Voraussetzungen für die Zulässigkeit von Bauvorhaben gemäß § 30 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) auf dem ‚Marstall' geschaffen werden. Das oben beschriebene Innenstadtkonzept ist Grundlage für das erforderliche Bauleitplanverfahren.

Bei dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 1582 handelt es sich um eine klassische Nachverdichtung im Bestand und dient damit als Maßnahme zur Innenentwicklung. Es soll das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt werden. Nach § 13a Abs. 1 BauGB darf das beschleunigte Verfahren unter folgenden Voraussetzungen durchgeführt werden:

- Die nach § 19 Abs. 2 BauNVO festgesetzte Grundfläche muss weniger als 20.000 m² betragen. Das Plangebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 3.000m² und unterschreitet damit deutlich den Grenzwert.
- Durch den Bebauungsplan wird keine Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, vorbereitet.
- Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sind nicht beeinträchtigt.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB gelten die Vorschriften des § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 im beschleunigten Verfahren entsprechend. Nach § 13 Abs. 2 kann das Verfahren durch Straffung oder das Weglassen einzelner Verfahrensschritte verkürzt werden. Dies ist hier nicht beabsichtigt.
Nach § 13 Abs. 3 BauGB wird von der Umweltprüfung, vom Umweltbericht und von der Angabe in der Bekanntmachung zur öffentlichen Auslegung, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB abgesehen.

1.1 Geltendes Planungsrecht

Für den überwiegenden Planbereich ‚Am Marstall' existiert der Durchführungsplan Nr. 52, der als Festsetzung ‚für Straßen und Parkfläche vorgesehen' beinhaltet. Eine Teilfläche des östlichen Marstallplatzes ist durch den Bebauungsplan Nr. 926 als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

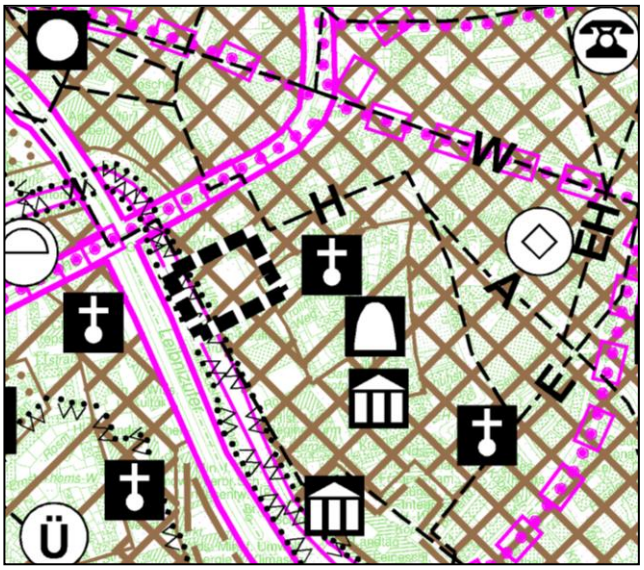
Für die nördlich angrenzende Bebauung ‚Am Marstall' (Steintorviertel) gilt der Bebauungsplan Nr. 1320, der Kerngebiet (MK) mit fünf bis sechs Geschossen festsetzt. Im Osten grenzt die 2. Änderung des Durchführungsplanes Nr. 78 an den Planbereich, der hier kerngebietstypische Nutzungen auf bis zu fünf Geschossen zulässt. Nach Süden grenzt der Bebauungsplan Nr. 363 unmittelbar an den Durchführungsplan Nr. 78. Der Bebauungsplan Nr. 363 setzt unmittelbar an den Marstall grenzend ebenfalls ein Kerngebiet mit drei bis maximal fünfgeschossiger Bebauung fest. Für die südlich des Marstallplatzes angrenzende Bebauung gelten die Durchführungspläne Nr. 6 und Nr. 47, die die Wohnnutzung der Altstadt und des Kreuzkirchenviertels sichern. Die ausgewiesene Geschossigkeit beträgt hier drei- bis fünf. Unmittelbar am Hohen Ufer sind die Baurechte für die südlich des Marstalls gelegenen Flächen durch die Festsetzungen des Durchführungsplanes Nr. 47 bestimmt. Festgesetzt ist auch hier ein Kerngebiet mit Gebäudehöhen von drei bis maximal fünf Geschossen.

Mit dem Bebauungsplane Nr. 1582 werden in Teilen die Festsetzungen des Durchführungsplans Nr. 52 (hier die Festsetzung ‚für Straße und Parkfläche vorgesehen') und des Bebauungsplanes Nr. 926 (hier die Festsetzung öffentliche Verkehrsfläche) ersetzt. Die östliche Geltungsbereichsgrenze ersetzt in geringem Umfang die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 78 (hier die Festsetzung Kerngebiet). Die südliche Geltungsbereichsgrenze des aktuellen Bebauungsplanes Nr. 1582, die sich an der Lage der Fassaden der bestehenden Bebauung orientiert, ersetzt zudem in geringem Umfang die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 363 (hier die Festsetzung Kerngebiet) und des Durchführungsplanes Nr. 47 (hier die Festsetzung Wohnnutzung).

Der Flächennutzungsplan stellt für den Bebauungsplanbereich ‚Am Marstall' gemischte Baufläche (M) dar. Dies entspricht den Flächennutzungsplandarstellungen der angrenzenden Flächen der City und der Altstadt. Einzig das südlich an den Marstall angrenzende Kreuzkirchenviertel ist im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche (W) dargestellt. Das im vorliegenden Bebauungsplan festgesetzte östliche Baufeld, mit der Festsetzung Kerngebiet (MK), lässt sich aus dem Flächennutzungsplan entwickeln. Hingegen lässt sich das westliche Baufeld mit der Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes (WA) nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickeln. Da es sich beim vorliegenden Bebauungsplan 1582 um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13 a BauGB handelt und die städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes nicht beeinträchtigt wird, kann dieser Bebauungsplan vor der Anpassung des Flächennutzungsplans aufgestellt werden. Die Anpassung des Flächennutzungsplans im Hinblick auf die Art der baulichen Nutzung für das westliche Baufeld kann im Wege der Berichtung nach § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB erfolgen, die nach Vorlage des Satzungsbeschlusses entsprechend veranlasst wird. Die künftige Darstellung des Flächennutzungsplanes wird Wohnbaufläche (W). Die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans sind somit aus den zukünftigen Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt.

Den folgenden Abbildungen ist die bisherige und die geplante neue Darstellung des Flächennutzungsplans zu entnehmen.

Bisherige Darstellung



BEREICH DER ANPASSUNG

ART DER NUTZUNG

BAUFLÄCHEN

WOHNBAUFLÄCHE

GEMISCHTE BAUFLÄCHE

GEWERBLICHE BAUFLÄCHE

SONDERGEBIET

Nähere Zweckbestimmung von Sonderbauflächen durch Text:

Für Zwecke der Landesverwaltung — REGIERUNGSVIERTEL

FLÄCHE FÜR DEN GEMEINBEDARF

GRÜN - UND WASSERFLÄCHEN

ALLGEMEINE GRÜNFLÄCHE

WASSERFLÄCHE

VERKEHRSFLÄCHEN

HAUPTVERKEHRSSTRASSE

FLÄCHE FÜR DIE EISENBAHN — MIT HALTEPUNKT

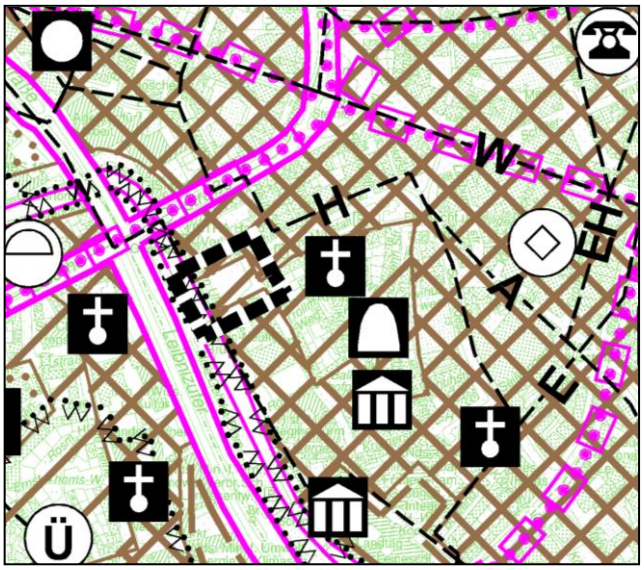
STADTBAHN — MIT TUNNELSTATION

U - BAHN

SONSTIGE DARSTELLUNGEN

ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIET (GENERALISIERTE ÜBERNAHME)

Neue Darstellung



EINRICHTUNGEN FÜR DEN GEMEINBEDARF

AUSBILDUNG

SCHULE-ALLGEMEINBILDEND

SCHULE-BERUFSBILDEND

SOZIALES UND GESUNDHEIT

KINDERTAGESSTÄTTE

JUGENDHEIM

ALTENEINRICHTUNG

KRANKENHAUS

KULTUR UND FREIZEIT

KIRCHLICHES GEMEINDEZENTRUM

VERSORGUNGSEINRICHTUNGEN UND LEITUNGEN

UMSPANNWERK

STÄDTISCHER WERKHOF

FERNSPRECHVERMITTLUNGSSTELLE

HUBSCHRAUBERLANDEPLATZ

LEITUNGEN : ELEKTRIZITÄT ---E---

FERNHEIZUNG ---H---

GAS ---G---

WASSER ---W---

ABWASSER ---A---

2. Städtebauliche Ziele

2.1 Städtebauliche Situation

Die heutige Platzfläche ‚Am Marstall' war bis zum zweiten Weltkrieg nahezu flächendeckend mit Bürgerbauten und Gebäuden des ehemaligen Marstallkomplexes (Stallanlagen) bis an das heutige ‚Hohe Ufer' bebaut. Mitten durch den heutigen Platz verlief die historische Stadtmauer, an die die damalige Bebauung beidseitig angrenzte. Südlich angrenzend befanden sich die Bürgerbauten und nördlich der Marstallkomplex. Die heutigen Straßenverläufe entsprechen im Wesentlichen den damaligen Straßen ‚Schillerstraße' (heute nördliche Straße ‚Am Marstall') und ‚Marstallstraße' (heute südliche Straße ‚Am Marstall'). Die damalige ‚Marstallstraße' erschloss die Bebauung innerhalb der Stadtmauer, die ‚Schillerstraße' erschloss den vor der Mauer liegenden Marstallkomplex und die ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dort entstandenen Wohn- und Geschäftshäuser. Im zweiten Weltkrieg wurde die Bebauung rund um den ‚Marstall' vollständig zerstört. Die kleinteilige Parzellenstruktur wurde aufgelöst, das Gebiet völlig neu geordnet und aufgeteilt. Angrenzend an den ‚Marstall' entstand nach dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt das Kreuzkirchenviertel. Der ‚Marstall' wurde im Zuge der Aufbauplanungen aufgrund des Grundgedankens einer ‚Entdichtung' der Altstadt und den damaligen Verkehrsbedürfnissen nach umfangreichen ebenerdigen Stellplatzanlagen nicht wieder bebaut. Er befindet sich komplett im städtischen Besitz. Die Fläche ist abgesehen von den vorhandenen Baumstandorten vollständig versiegelt und wird derzeit zum größten Teil als öffentlich bewirtschafteter Parkplatz (rund 193 Stellplätze) genutzt. Die Verkehrsfläche ‚Am Marstall' bietet in den Seitenanlagen (Nord- und Südseite) rund 65 weitere Stellplätze. Darüber hinaus stehen auf dem westlichen Bereich des Platzes zusätzlich rund 65 bewirtschaftete Stellplätze als Dauerparkplätze zur Verfügung.

Im Rahmen des Stadtentwicklungsprozesses ‚Hannover City 2020+' soll die zurzeit als Parkplatz genutzte Fläche in Teilen einer neuen höherwertigen Nutzung zugeführt und damit ein Beitrag zur nachhaltigen Belebung der Innenstadt geleistet werden. Auf dem zentral gelegenen Areal sollen an den jeweiligen Kopfenden des Platzes Gebäude entstehen, die die bisher nicht aus dem Stadtgebilde erkennbare Platzfläche als solche fassen und gleichzeitig einen bislang wenig attraktiven und untergenutzten städtischen Raum aufwerten.

Die Bebauung des ‚Marstalls' in den Grenzen dieses Bebauungsplans ist städtebaulich sinnvoll, da die derzeitige Nutzung als öffentliche Stellplatzfläche angesichts der Lage zur Innenstadt sowie Altstadt und vor dem Hintergrund mangelnder innerstädtischer Entwicklungsflächen städtebaulich nicht mehr angemessen ist, funktionale und gestalterische Mängel aufweist und über keine Aufenthaltsqualität verfügt.

Insgesamt soll mit der vorliegenden Planung die Umsetzung einer besonderen städtebaulichen Idee für den ‚Marstall' unter Berücksichtigung der besonderen einzigartigen Lage des Bereichs zwischen City, Leineufer, Kreuzkirchenviertel und Altstadt ermöglicht werden. Ziel ist es durch attraktive ergänzende Nutzungen aus dem Bereich Wohnen, Büro, Dienstleistung und Einzelhandel den Standort insgesamt aufzuwerten und damit zu stabilisieren.

Ergänzend zur geplanten Bebauung ist eine funktionale und gestalterische Aufwertung des gesamten Platzbereiches vorgesehen. In diesem Zusammenhang wurde im Jahr 2013 ein freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt, der neben der Neugestaltung des Marstallplatzes auch den Umbau der Verkehrsfläche Schmiedestraße vorsieht (1. Preis: Atelier LOIDL, Berlin). Die Umgestaltung des Marstallplatzes gemäß Wettbewerbsentwurf ist innerhalb der in diesem Bebauungsplanentwurf festgesetzten „öffentlichen Verkehrsfläche" möglich. Das konkrete Plankonzept für den Umbau ist jedoch nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern wird den politischen Gremien zu ggb. Zeit mit gesonderten Drucksachen zur Beschlussfassung vorgelegt.

Des Weiteren wirkt sich der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnlinien 10 und 17 (oberirdisch verlaufend) – die sogenannte D-Linie – im Bereich Steintor unmittelbar auf das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 1582 aus. In Folge der D-Linienplanung wird die Schmiedestraße künftig nicht mehr parallel zur ‚Georgstraße' auf die Münzstraße geführt werden können. Folglich wird zwangsläufig eine Verlagerung der Verkehre von der ‚Schmiedestraße' auf die Straße ‚Am Marstall' und die weitere Durchwegung des Gebiets über die ‚Scholvin- und die Reuterstraße' erforderlich (siehe hierzu auch Kapitel 2.6). Das geänderte Verkehrskonzept in Folge der D-Linienplanung ist innerhalb der in diesem Bebauungsplanentwurf festgesetzten „öffentlichen Verkehrsflächen" möglich. Das konkrete Plankonzept für den Umbau der Verkehrsflächen ist jedoch nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern setzt ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren voraus.

2.2 Bauland

2.2.1 Städtebauliches Konzept

Städtebauliches Ziel für den Bereich ‚Am Marstall' ist die Einfassung des Platzes mit jeweils einem Solitärbaukörper an den westlichen und östlichen Platzenden. Diese beiden Kopfbauten begrenzen die bisher offene Platzfläche so, dass neu proportionierte kleinteiligere Stadträume entstehen, die ihrer Funktion als Stadtplatz besser gerecht werden können.

Die gewählte Baustruktur schafft mit angemessener urbaner Dichte, verschiedene räumliche Qualitäten, Durchblicke und Blickbeziehungen sowie durch das Fassen des Straßenraumes und des Marstallplatzes eine verbesserte Orientierung in diesem Bereich. Mit dem geplanten westlichen Baukörper wird zudem in Richtung Leine die historische Stadtkante entlang der Straße ‚Am Hohen Ufer' geschlossen. Durch die Gebäude wird die Platzfläche neu definiert und gleichzeitig eine neue Identität für den Ort geschaffen. Die geplanten Neubauten korrespondieren in ihrer Höhe mit den Bestandsbauten in der Umgebung.

Mit den Beschlüssen zur D-Linienplanung ist eine Änderung der Verkehrsführung ‚Am Marstall' vorgesehen, so dass ein Umfahren des Marstalls nicht mehr möglich sein wird (vgl. Kapitel 2.6). Im Zusammenspiel mit der geplanten Bebauung und der Reduzierung der Stellplätze auf dem Marstallplatz wird sich der Parkplatzsuchverkehr im Bereich Marstall reduzieren, was zu einer zusätzlichen Aufwertung des gesamten Areals führen wird. Mit der geplanten Umgestaltung der eigentlichen Platzfläche bleiben jedoch auch weiterhin Stellplätze erhalten.

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung, der Stärkung des Innenbereichs und der Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich sowie der Umstrukturierung einer funktional und gestalterisch defizitären Platzfläche wird nach sorgfältiger Abwägung der Bebauung des Marstallplatzes ein höheres Gewicht beigemessen, als dem kompletten Erhalt der Stellplätze. Zudem stehen in den nahegelegenen Parkhäusern umfangreiche alternative Stellplatzangebote für Anlieger und Citybesucher zur Verfügung (vgl. Kapitel 2.6).

Die Bebaubarkeit für die beiden Grundstücke wurde, aufbauend auf dem Innenstadtkonzept, in einer detaillierten Machbarkeitsstudie durch das Büro ahrens grabenhorst architekten BDA aus Hannover geprüft. Die Machbarkeitsstudie diente dem Zweck sich den städtebaulichen Kenndaten für die geplante Bebauung zu nähern. Hierbei wurden unterschiedliche Gebäudehöhen und Baukörperabmessungen untersucht. Die hieraus entwickelten Ideen für die Bebauung des Marstalls wurden unter Berücksichtigung der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen, hier insbesondere dem Thema Abstandsrecht, weiter konkretisiert. Die nachfolgende Abbildung zeigt die aus stadtplanerischer Sicht sinnvollen Vorgaben als Grundlage für die Abgrenzung der im Bebauungsplanentwurf festgesetzten Baufelder.

(Auszug Machbarkeitsstudie ahrens grabenhorst, 2012)

2.2.2 Festsetzungen westliches und östliches Baugrundstück

Art der baulichen Nutzung
Wesentliches Planungsziel des Konzeptes ‚Hannover City 2020+' ist die Belebung der Altstadt sowie die Förderung der Altstadt als innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier. Mit dem vorliegenden Planungsrecht werden innerstädtische Wohn-, Geschäfts- und Büroangebote geschaffen. Dies trägt zu einer Belebung des historischen Leineufers bei und stärkt die gesamte Altstadt. Insbesondere der geplante westliche Baukörper als Wohnstandort in exklusiver Lage an der Leine trägt zur Stärkung der umgebende Wohnnutzungen in der Altstadt (Kreuzkirchenviertel und südlich angrenzende Wohnnutzungen in der Burgstraße) bei. Das geplante östliche Gebäude mit überwiegender Büro, Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzung stärkt zudem die umgebende Geschäftsbereiche (nördlich und östlich) der Innenstadt.

Für das westliche Baugrundstück wird ein allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Hier sind zur Stärkung der geplanten Wohnnutzung und mit Blick auf die besondere Lage sowie zur Vermeidung von erhöhten Verkehrsmengen, die nach Baunutzungsverordnung ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) nicht zulässig. Weiterhin wird geregelt, dass ab dem ersten Obergeschoss ausschließlich Wohnnutzungen zulässig sind. Mit dieser Festsetzung sind auch die üblicherweise in allgemeinen Wohngebieten zulässigen Räume für freie Berufe gemäß § 13 BauNVO in den Obergeschossen unzulässig. Die in allgemeinen Wohngebieten zulässigen Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen (die der Versorgung dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke) sind in den Erdgeschossen zulässig. Eine Wohnnutzung wird im Erdgeschoss ausgeschlossen, da die Erdgeschosszonen durch attraktive Nutzungen belebt werden sollen. Die Erdgeschossebene in Richtung Leine kann z.B. durch eine gastronomische Einrichtung belebt werden. Weiter südlich existieren bereits ähnliche Nutzungen am Hohen Ufer, die beispielgebend sind. Weitere Einrichtungen am Hohen Ufer, mit denen ähnliche Planungsziele verfolgt werden, wie z.B. der neue VHS-Standort, sind nördlich des historischen Museums derzeit im Bau bzw. in Planung. Die Erdgeschosse sind im Hinblick auf diese Nutzungen mit einer lichten Höhe von mindestens 4,00 m ab Fußbodenoberkante auszuführen. Durch diese Geschosshöhen wird zusätzlich eine optische Unterscheidung zu den oberen Wohngeschossen geschaffen.

Für das östliche Baufeld wird ein Kerngebiet (MK) festgesetzt, in dem zur Vermeidung von erhöhten Verkehrsmengen und Lärmemissionen sowie zum Schutz der angrenzenden Nutzungen Tankstellen aller Art ausgeschlossen werden. Die ausnahmsweise zulässige Nutzung von Wohnungen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 6 und 7 BauNVO fallen, ist Bestandteil des Bebauungsplanes. Diese Wohnnutzung ist jedoch erst ab dem dritten Vollgeschoss ausnahmsweise zulässig, da somit die Verträglichkeit der Wohnnutzung mit dem nördlich angrenzenden Vergnügungsviertel sichergestellt werden kann. Die Erdgeschosse sind mit einer lichten Höhe von mindestens 4,00 m ab Fußbodenoberkante auszuführen, um entsprechende gewerbliche Nutzungen aufnehmen zu können. Zum Schutz der vorhandenen und geplanten Wohnnutzungen, aber auch, um eine Ausweitung des angrenzenden Vergnügungsviertels zu unterbinden und die Attraktivität des Standortes nicht zu beeinflussen, sind innerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes Vergnügungsstätten aller Art, Bordelle und bordellartige Betriebe unzulässig (s. hierzu auch Kapitel 3.1 Lärmschutz).

Hierzu sind folgende Aspekte auszuführen:
Im nördlich angrenzenden Steintorviertel (Vergnügungsviertel) befinden sich mehrere Vergnügungsstätten (Spielhallen, mehrere Gaststätten mit Spielgeräten, Diskotheken, Tanzlokale etc.) und Bordelle sowie bordellartige Betriebe.

Vergnügungsstätten sind im Kerngebiet regelzulässige Nutzungen. Diese können allerdings vielfältige Störpotenziale verursachen, so dass diese nicht spannungslos mit Wohnnutzungen vereinbar sind. Aufgrund der langen Öffnungszeiten sind z.B. Lärmkonflikte nicht auszuschließen. Weiterhin führen diese Nutzungen oftmals zu einem Verdrängungswettbewerb mit Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben sowie anderen Nutzungen, wodurch es zu einer Einschränkung der Angebotsvielfalt und zu einem Imageverlust kommt.

Bordelle bzw. bordellartige Betriebe sind als gewerbliche Betriebe in Kerngebieten generell zulässig. Zu bordellartigen Betrieben zählen alle Einrichtungen, die gewerblich auf sexuelle Handlungen ausgerichtet sind bzw. in denen sexuelle Handlungen angeboten werden, also auch sogenannte ‚Sauna- bzw. FKK-Clubs' und Wohnungsprostitution. Diese gewerblichen Betriebe, die der Befriedigung sexueller Bedürfnisse dienen, können das Image des Gebietes nachhaltig beeinflussen und möglicherweise zu einer Umstrukturierung führen, die sich sowohl für das Plangebiet und auch auf die Umgebung (hier: Altstadt, Kreuzkirchenviertel) städtebaulich negativ auswirken könnte und nicht gewollt ist. Daher ist es wichtig, die Ansiedlung dieser Einrichtungen zu steuern.

Ziel ist es, die Ausweitung dieser gewerblichen Betriebe und der Vergnügungsstätten des angrenzenden Steintorviertels zu unterbinden, um die vorhandene und neugeplante Wohnnutzung zu schützen, einen Trading-Down-Effekt zu verhindern, eine Angebotsvielfalt zu ermöglichen und somit die Attraktivität des Standortes zu erhöhen.

Maß der baulichen Nutzung
Für beide Baufelder sind gestaffelte Höhenentwicklungen und maximale Geschossigkeiten mit einem Höchstmaß (Oberkante) der baulichen Anlage über der Straßenverkehrsfläche der Straße ‚Am Marstall' (55,3 m über NN) festgesetzt. Das westliche Baufeld weist für den Bereich in Richtung Leineufer maximal fünf Vollgeschosse mit einer maximalen Oberkante (OK) von 20 m und für den Bereich in Richtung Marstallplatz maximal vier Vollgeschosse mit einer maximalen Höhe von 17 m aus. Mit der Festsetzung von maximal fünf Vollgeschossen soll ein angemessener städtebaulicher Akzent innerhalb der Stadtkante am östlichen Leineufer gesetzt werden. Die Höchstgrenze (Oberkante) der baulichen Anlage kann ausnahmsweise durch technische Aufbauten, wie z.B. Oberlichter für Treppenhäuser, Entrauchungen für Aufzugsanlagen und Treppenhäuser, um bis zu 1,40 m Höhe m überschritten werden.

Das Bebauungskonzept des östlichen Baugrundstückes sieht ebenfalls einen gestaffelten Solitärbaukörper vor (vier bis fünf Geschosse), der sich an den umgebenden Gebäudehöhen orientiert und sich somit in die vorhandenen Nachbarschaften einfügt. Für den Bereich in

Richtung Schmiedestraße sind maximal fünf Vollgeschosse mit einer maximalen Gebäudeoberkante von 20,5 m und für den westlichen Teil in Richtung Marstallplatz sind maximal vier Vollgeschosse mit einer maximalen Gebäudehöhe von 17 m ausgewiesen. Insbesondere in Richtung Schmiedestraße soll mit maximal fünf Vollgeschossen zudem ein angemessener städtebaulicher Akzent gesetzt werden. Die Höchstgrenze (Oberkante) der baulichen Anlage kann ausnahmsweise durch technische Aufbauten, wie z.B. Oberlichter für Treppenhäuser, Entrauchungen für Aufzugsanlagen und Treppenhäuser, um bis zu 1,40 m Höhe m überschritten werden.

Durch die maximal festgesetzten Vollgeschosse und die maximalen Oberkanten der baulichen Anlagen bleibt Spielraum für die Ausbildung der jeweiligen Geschosshöhen, die abhängig vom Nutzungskonzept und der gewählten Gebäudekonstruktion variieren können.
Die Grundflächenzahl (GRZ), nach der sich der Grad der Versiegelung des Grundstücks bemisst, wird für beide Baugrundstücke mit 1,0 festgesetzt. Die GRZ des allgemeinen Wohngebietes liegt damit oberhalb der in § 17 Abs. 1 BauNVO genannten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung, die für allgemeine Wohngebiete eine GRZ von maximal 0,4 vorsieht.

Die Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO liegt für Kerngebiete bei 1,0. Somit liegt die Grundflächenzahl des Kerngebietes innerhalb der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung.

Zur Festlegung des Maßes der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan die beschriebene Grundflächenzahl, maximale Vollgeschosszahlen und das Höchstmaß (Oberkante) der baulichen Anlage über der Straßenverkehrsfläche der Straße ‚Am Marstall' (55,3 m über NN) fest. Auf die Festsetzung einer Geschoßflächenzahl (GFZ) kann gemäß § 16 Abs. 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) verzichtet werden, da dies aufgrund der oben genannten Festsetzungen nicht erforderlich ist. Im Hinblick auf diese Festsetzungen wird jedoch im allgemeinen Wohngebiet und im Kerngebiet bewirkt, dass eine höhere GFZ als nach § 17 Abs. 1 BauNVO grundsätzlich zulässig ist, ermöglicht wird. § 17 Abs. 1 BauNVO lässt für allgemeine Wohngebiete als Obergrenze eine GFZ von 1,2 zu und für Kerngebiete als Obergrenze eine GFZ von 3,0 zu. Im vorliegenden Fall kann bei voller Ausnutzung der festgesetzten maximalen Geschosse im allgemeinen Wohngebiet eine GFZ von maximal 4,4 und im Kerngebiet eine GFZ von maximal 4,5 erreicht werden.

Die Überschreitungen der Obergrenzen (GRZ und GFZ) des § 17 Abs. 1 BauNVO sind unter Bezug auf § 17 Abs. 2 BauNVO zulässig, wenn städtebauliche Gründe vorliegen und die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

<u>Hierzu sind folgende Aspekte auszuführen:</u>

- Wesentliches Planungsziel des Konzeptes ‚Hannover City 2020+' ist die Belebung der Altstadt sowie die Förderung der Altstadt als innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier. Mit dem vorliegenden Planungsrecht werden innerstädtische Wohn- und Geschäftsangebote geschaffen. Dies trägt zu einer Belebung des historischen Leineufers bei und stärkt die gesamte Altstadt. Insbesondere die Platzierung des Solitärbaukörpers am Hohen Ufer führt zu einer Fassung des Leineufers im Sinne des historischen Stadtgrundrisses und zur Einfassung des Marstallplatzes. Die Schaffung einer Stadtkante am östlichen Leineufer als Gegenüber zum westlichen unbebauten Leinefreiraum und damit die städtebauliche Aufwertung des Hohen Ufers gilt als Baustein des Konzeptes ‚Hannover City 2020+'. Gleichzeitig erfüllt diese geplante Baustruktur die Anforderungen einer innerstädtischen Dichte und die zusätzliche Flächenneuinanspruchnahme im Außenbereich wird vermieden.

- Ziel ist es, durch die neue Bebauung innerstädtisches Wohnen und besondere urbane Wohnformen sowie Handels-, Dienstleistungs- und Büronutzungen zu fördern, die sich in den vielfältig gestalteten Stadtraum Marstall und in die Altstadt einfügen und ein besonderes Wohnungssegment bedienen können. Die bisher als Parkplatz untergenutzte Fläche kann als Platz im Stadtraum wiedergewonnen und der Stadtzusammenhang zwischen Steintor und Altstadt verbessert werden.
- Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nicht beeinträchtigt. Die Einhaltung der erforderlichen Mindestabstände gemäß Niedersächsischer Bauordnung ist gewährleistet. Ein Gutachten zu dem Themenkomplex ‚Frischluftversorgung' hat gezeigt, dass durch die Bebauung keine nachteiligen Auswirkungen entstehen. Hierzu wird auf die ‚Ergebnisse der Klimamodellierung' (Kap. 3.3) verwiesen.
  Durch den verbleibenden Freiraum auf der Marstallplatzfläche und dem Freiraum Am Hohen Ufer einschließlich der Leine und dem Leinerand besteht ein Ausgleich. Ferner besteht auch ein Ausgleich durch den Maschpark sowie den Maschsee.
- Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten. Hierzu wird auf Abschnitt 3 ‚Umweltverträglichkeit' verwiesen.

Überbaubare Grundstücksfläche
Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gemäß der Machbarkeitsstudie entlang der öffentlichen Flächen mit Baugrenzen festgesetzt. Einzig das westliche Baufeld wird in Richtung Leine durch eine Baulinie begrenzt, um die historische Stadtkante entlang der Straße ‚Am Hohen Ufer' aufzunehmen. Die Baufelder orientieren sich in ihrer nördlichen und südlichen Ausrichtung an der Straße ‚Am Marstall' und werden soweit wie möglich an die Verkehrstrasse herangeführt, um so den Straßenraum deutlicher als bisher zu begrenzen. Dadurch werden die für die Altstadt typischen Straßenbreiten durch die Neubebauung eingehalten. Die östliche Seite des westlichen Baufeldes orientiert sich an der Straße ‚Am Marstall' bzw. an der vorhandenen östlichen Grenze der Parkplatzfläche. Das östliche Baufeld schafft mit seiner östlichen und westlichen Ausrichtung einerseits eine angemessene Platzdimension zwischen den Bauten selbst und andererseits im östlichen Bereich angrenzend an die Schmiedestraße ebenfalls einen angenehm dimensionierten Platz, der durch gewerbliche Nutzungen (z.B. Außengastronomie im Erdgeschoss) eine neue Belebung des Stadtraums ermöglicht.

Die unterschiedlichen festgesetzten Vollgeschosse innerhalb der Baufelder werden ebenfalls durch Baugrenzen begrenzt. Durch diese Festsetzungen können bauliche Spielräume in Abhängigkeit zu konkreten Gebäudeentwürfen und Grundrissgestaltungen ermöglicht werden.

Darüber hinaus wird durch die Festsetzung von Baugrenzen den gesetzlich geforderten Grenzabständen nach Niedersächsischer Bauordnung (i. d. Fassung vom 03.04.2012) Rechnung getragen.

Notwendige Einstellplätze
Die notwendigen Stellplätze für die geplanten Nutzungen gemäß § 7 der Textlichen Festsetzungen sind in Tiefgaragen unterzubringen. Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage des westlichen Baukörpers erfolgt nördlich über die Straße ‚Am Hohen Ufer' oder östlich über die Straße ‚Am Marstall'.

Durch die Planungen der D-Linie der Stadtbahn sieht die Verkehrsführung ‚Am Marstall' (vgl. hierzu Kapitel 2.6) eine neue Verkehrsverbindung ‚Marstall – Am Hohen Ufer – Goethestraße` nördlich des geplanten Gebäudes vor. Daran anknüpfend ist geplant, die Verkehrsflächen westlich und südlich des Baugrundstückes an der Leine mittelfristig zu einem Fußgängerzonenbereich umzugestalten.

Der von der üstra im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingebrachte Wunsch, die Tiefgarageneinfahrt des geplanten westlichen Baukörpers auf der Nordseite auszuschließen, wird nicht nachgekommen. Eine Beeinträchtigung durch die Lage des neuen Garagengeschosses im nördlichen Bereich des Baukörpers wird als gering eingestuft, da durch die geplanten Wohneinheiten (ca. 25) und die anderen Nutzungen im Erdgeschoss keine wesentlichen neuen Verkehre entstehen. Eine Kollision mit bereits vorhandenen Verkehren der Ein- und Ausfahrten der üstra wird demnach nicht gesehen. Darüber hinaus wird die öffentliche Verkehrsfläche so dimensioniert, dass bei Ein- und Ausfahrten auf die Grundstücke keine gegenseitigen Beeinträchtigungen erfolgen können.

Für den östlichen Baukörper erfolgt in Bezug auf die Lage der Tiefgarageneinfahrt keine Einschränkung, da er dauerhaft von allen Seiten anfahrbar bleibt.

Dachbegrünung
Untersuchungen zu klimatischen Auswirkungen zeigen u.a. den positiven Einfluss von begrünten Oberflächen (Ökostandards der Landeshauptstadt Hannover). Die Begrünung von Flachdächern oder flach geneigten Dächer bildet gerade im verdichteten Stadtgebiet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt. Daher wird die Verpflichtung zur dauerhaften und flächendeckenden Begrünung von Dachflächen von Gebäuden mit einer Dachneigung von weniger als 20 ° im Plangebiet festgesetzt. Ausnahmen von der Dachbegrünungspflicht können zugelassen werden, wenn diese im Widerspruch zum Nutzungszweck steht (z.B. bei Dachflächen für Belichtungszwecken, Installation technischer Anlagen, Terrassen) (siehe hierzu Kapitel 3.3 Klimaschutz und § 6 Textlichen Festsetzungen).

2.3 Örtliche Bauvorschrift

Notwendige Einstellplätze
Auf Grundlage des § 84 Abs. 1 Nr. 2 NBauO müssen nur 50% der notwendigen Stellplätze gem. § 47 errichtet werden. Ausgenommen sind die notwendigen Stellplätze nach § 49 Abs. 2 Satz 2 NBauO.

Der Standort ‚Marstall' ist durch seine zentrale Lage hervorragend an den ÖPNV angeschlossen. Die Stadtbahnlinien 10 und 17 (Haltestelle ‚Clevertor') sowie 4, 5, 6 und 11 (Haltestelle ‚Steintor') sind von der westlichen Baufläche aus gesehen fußläufig ca. 250 - 300 m (5 - 10 Minuten) entfernt. Die östliche Baufläche ist fußläufig ca. 250 m (rund 5 Minuten) von der Haltestelle ‚Steintor' entfernt. Im Zuge der Neuplanung der D-Linie wird die heutige Haltstelle ‚Steintor' in die ‚Münzstraße' verlagert, die dann von beiden Baufeldern nur noch ca. 200 m entfernt ist und somit fußläufig in weniger als 3 Minuten erreichbar sein wird. Damit sind die idealen Voraussetzungen gegeben, die Grundstücke mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen.

Darüber hinaus ist in vertretbarer Entfernung das öffentliche Parkhaus Schmiedestraße ebenfalls fußläufig gut erreichbar. Auch der Marstallplatz selbst wird weiterhin öffentliche Stellplätze anbieten. Somit stehen Besucherinnen und Besuchern der geplanten Nutzungen beider Gebäude neben dem ÖPNV ausreichend alternative Stellplatzmöglichkeiten zur Verfügung. Dies gilt ebenso für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in den Gebäuden zukünftig tätig sein werden.

Die innenstadtnahe Lage ist in Bezug auf das Wohnen zudem geeignet, insbesondere die Nutzergruppen anzusprechen, die bewusst auf ein eigenes Automobil verzichten wollen und sich hier alternativer Angebote wie Carsharing, Teilauto o.ä. bedienen.

In diesem Zusammenhang wird angestrebt, mit dem Umbau der Platzfläche Am Marstall gesonderte Parkplatzflächen gerade für diese alternativen Angebote im öffentlichen Straßenraum anzubieten.

2.4 Baudenkmale

Das vorliegende Plangebiet ‚Am Marstall' ist eng mit der Stadtgeschichte verbunden, da es sich im Bereich des ältesten Siedlungskerns der Stadt Hannover befindet. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich das Einzelkulturdenkmal ‚Am Hohen Ufer 3a', eine ehemalige Reithalle. Die Martin-Neuffer-Brücke sowie das Leineufer sind ebenfalls Denkmäler in unmittelbarer Nähe. Weitere wichtige Baudenkmale in der Nähe des Bebauungsplans sind das Kreuzkirchenviertel mit 56 Denkmalen und die Kreuzkirche als Einzeldenkmal. Die Gebäudegruppen Am Marstall 1-23 (ungerade) des Kreuzkirchenviertels grenzen unmittelbar an den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans an. Ein weiteres direkt nördlich an den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans angrenzendes Denkmal ist Gebäude der üstra – hannoversche Verkehrsbetriebe AG ‚Am Hohen Ufer 6'. Darüber hinaus befinden sich in der Reitwallstraße nördlich des Geltungsbereichs sechs weitere Denkmäler, die Bestandteil einer Gruppe sind.

Von den genannten Baudenkmalen und von der geschützten Stadtlandschaft entlang der Leine wird der im Denkmalschutz vorgesehene Umgebungsschutz ausgelöst. In § 8 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) heißt es entsprechend: „In der Umgebung von Denkmalen dürfen Anlagen nicht errichtet, geändert oder beseitigt werden, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigt wird. Bauliche Anlagen in der Umgebung des Baudenkmals sind so zu gestalten (…), dass eine solche Beeinträchtigung nicht eintritt. (…)". Die Bestimmung des NDSchG müssen im weiteren Verfahren beachtet und der Umgebungsschutz berücksichtigt werden. Die gem. § 10 NDSchG erforderliche Denkmalschutzrechtliche Genehmigung wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahren geregelt. Mit den vorab beschriebenen Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung ist gewährleistet, dass diese Vorgaben des NDSchG berücksichtigt werden. Die tatsächlichen hochbaulichen Baukörper werden zudem über einen Architektenwettbewerb bestimmt. Damit ist, gesichert über die Grundstückskaufverträge, ein entsprechender Qualitätsanspruch gewährleistet.

2.5 Archäologische Funde

Die überplante Fläche liegt im Nordbereich der historischen Altstadt und war flächendeckend mit Wohn- und Geschäftshäusern, Gebäuden des ehemaligen Marstalls bebaut und von Straßen durchzogen. Die heutigen Straßenverlaufe entsprechen im Wesentlichen den historischen Straßen ‚Schillerstraße' und ‚Marstallstraße' (siehe hierzu Abschnitt 2.1 Städtebauliche Situation). Daher ist bei Bodeneingriffen, die tiefer als ca. 0,5 m unter heutige Geländeoberkante reichen, mit archäologischen Befunden und Funden zurechnen. Baumaßnahmen bedürfen einer denkmalrechtlichen Genehmigung (§ 10 i.V. m § 13 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)), die im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens geregelt wird. Auf den beiden Baugrundstücken wird vor geplantem Baubeginn eine fachgerechte archäologische Untersuchung für alle Bereiche und Eingriffstiefen, die von Bebauung zerstört werden, durchgeführt. Alle Erdarbeiten im weiteren Bereich sind mindestens vier Wochen vor Baubeginn der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalschutz schriftlich anzuzeigen, damit eine Beobachtung durch Mitarbeiter der archäologische Denkmalpflege stattfinden kann. Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde gemacht werden, müssen diese der Stadtdenkmalpflege Hannover oder dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalschutz unverzüglich gemeldet werden. Bodenfunde und Fundstellen sind bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen und vor Zerstörung zu schützen (§14 NDSchG).

2.6 Verkehr

Erschließung
Das gesamte Plangebiet wird heute über die Straßen ‚Am Hohen Ufer', ‚Am Marstall', ‚Schmiedestraße' und ‚Burgstraße' erschlossen. Über die Verbindungen ‚Am Hohen Ufer', ‚Goethestraße' und ‚Schmiedestraße' ist der Anschluss an den Cityring und damit an das übergeordnete Straßennetz sichergestellt.

Der Platzraum wird weitgehend im Einrichtungsverkehr umfahren. In Höhe der ‚Scholvinstraße' ist die Querung des Platzes in beiden Richtungen möglich. Die Erschließung der innen liegenden Stellplätze erfolgt durch eine Mittelachse ebenfalls im Einrichtungsverkehr.
Für 2016 – 2018 ist in Zusammenhang mit der sogenannten D-Linienplanung der Stadtbahn in Hannover eine Neuordnung der Verkehrserschließung im Bereich des Marstalls geplant. Die Verlagerung der Stadtbahnhaltestelle ‚Steintor' in die ‚Münzstraße' erfordert zwangsläufig eine Verlagerung der Verkehre von der ‚Schmiedestraße' auf die Straße ‚Am Marstall', da mit dem Bau des Hochbahnsteigs ‚Steintor' die heutige ‚Schmiedestraße' nicht mehr auf die ‚Münzstraße' geführt werden kann. Die ‚Schmiedestraße' wird in diesem Teil nicht mehr befahrbar sein. Die Durchwegung des Gebiets wird über die ‚Scholvin- und die Reuterstraße' ermöglicht. Diese Festlegung ist für das Bebauungskonzept des Bebauungsplanes jedoch nicht relevant, da dieser Bereich außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplanes liegt.
Weiterhin ist es Ziel, die vorhandene Verkehrsfläche in Verlängerung der Martin-Neuffer-Brücke, zu einer Fußgängerzone umzugestalten. Gleiches gilt für den Flächenabschnitt der Straße ‚Am Hohen Ufer' unmittelbar zwischen dem geplanten neuen westlichen Baukörper und der Leine. Dadurch soll die Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich am Leineufer attraktiviert werden. Im Umkehrschluss erfordert dies die Schaffung einer neuen Verkehrsanbindung zwischen den Straßen ‚Am Hohen Ufer' und ‚Am Marstall' nördlich des geplanten westlichen Baukörpers, damit die Erschließung des Baugrundstücks sowohl von Norden als auch von Osten gewährleistet werden kann (heute Parkplatz).

Zu Gunsten einer ungestört nutzbaren Platzfläche ist eine Querung des Platzes durch Kraftfahrzeuge nach dem geplanten Umbau nicht mehr möglich. Der Straßenabschnitt auf der Nordseite östlich der ‚Scholvinstraße' wird deshalb im Zweirichtungsverkehr befahrbar sein. Auf der Nordseite wird die Fahrtrichtung westlich der ‚Reuterstraße' in östliche Richtung umgedreht, so dass Platzumfahrten in Folge von Parksuchverkehren vermieden werden können. Hierdurch sollen die Beeinträchtigungen für die angrenzenden Anwohner minimiert werden.

Die Einrichtung dieser geänderten Verkehrsführung ist vom geplanten Bebauungskonzept für den westlichen Baukörper jedoch unabhängig zu betrachten. Die Erschließung des Baugrundstücks mit beiden vorgenannten Erschließungssystemen ist sichergestellt (Bestand und Planung).

Die Detailplanungen für den Platzumbau und die Neuordnung der Verkehrsflächen werden erst Anfang 2015 abgeschlossen sein. Der Umbau der vorgenannten Verkehrsflächen in Zusammenhang mit der D-Linienplanung wird durch die Region Hannover beauftragt. Gemäß aktuellem Bauzeitenplan der Region Hannover ist die Umsetzung der geänderten Verkehrsführung ab 2017 zu rechnen (Planfeststellungsverfahren erforderlich).

Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Planungen kann eine detaillierte Abgrenzung der unterschiedlichen Zweckbestimmungen der öffentlichen Flächen noch nicht vorgenommen werden. Diese Flächen werden daher insgesamt als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.
Für die Neukonzeption für den Marstallplatz und die straßenverkehrsbehördliche Anordnungen werden zu gegebener Zeit kommunalpolitische Beschlüsse im Rahmen eigener Drucksachen erforderlich.

Öffentlicher Personennahverkehr
Die Stadtbahnlinien 10 und 17 (Haltestelle ‚Clevertor') sowie 4, 5, 6 und 11 (Haltestelle ‚Steintor') sind von der westlichen Baufläche aus gesehen fußläufig etwa 250 – 300 m entfernt (5 - 10 Minuten). Die östliche Baufläche ist fußläufig ca. 250 m (rund 5 Minuten) von der Haltestelle ‚Steintor' entfernt. Hierüber besteht für beide Bauflächen Anschluss an die Stadtbahn-Hauptumsteigestelle ‚Kröpcke' sowie an den Hauptbahnhof und somit an das gesamte regionale und überregionale öffentliche Personennah- und Fernverkehrsnetz.

Im Zuge der D-Linienplanung wird die Haltstelle ‚Steintor' in der ‚Münzstraße' verlagert und wird von beiden Grundstücken in ca. 200 m Entfernung in weniger als 3 Minuten fußläufig erreichbar sein. (Planfeststellungsbeschluss dazu vorausgesetzt).

Ruhender Verkehr
Auf der öffentlich bewirtschafteten Stellplatzanlage des gesamten Marstalls stehen heute rund 193[1] Stellplätze zur Verfügung (max. 2,5 Std. / Mo. – Sa. 9.00 Uhr bis 19.00 Uhr/ab 19.00 Uhr kostenlos). Darüber hinaus sind in den Seitenanlagen der Verkehrsfläche ‚Am Marstall' weitere 64 Stellplätze vorhanden (Nord- und Südseite). Auf diesen genannten Stellplätzen ist das Parken für Bewohner mit Bewohnerparkausweis A frei. Die Auslastung dieser Stellplätze ist hoch.

Auf der Fläche des westlichen Baugrundstücks befindet sich derzeit eine bewirtschaftete Stellplatzanlage der Landeshauptstadt Hannover mit nutzbaren 65 Dauerstellplätzen. Diese Stellplatzanlage ist sehr gut ausgelastet. Mit der Bebauung dieser Stellplatzanlage steht das bisherige Stellplatzangebot von 65 Dauerstellplätzen nicht mehr zur Verfügung.

Durch die geplante Bebauung des östlichen Baufeldes werden ca. 90 Stellplätze der öffentlichen Stellplatzanlage Am Marstall entfallen.

Freie Kapazitäten an alternativen (überdachte und bewachte) Dauerstellplätzen und Stellplätzen für Kurzzeitparken sind in vertretbarer fußläufiger Entfernung (ca. 300 m) in folgenden nahegelegenen öffentlichen Parkhäusern vorhanden.

Parkhaus	**Anzahl Stellplätze[2]**
Parkhaus Schmiedestraße	570
Parkhaus Lützowstraße	236
Parkhaus Andreaestraße	340
Parkhaus Mehlstraße	690

Eine Befragung der Parkhausbetreiber hat ergeben, dass in allen Parkhäusern in der Regel freie Kapazitäten vorhanden sind. Zu besonderen Spitzenzeiten (an Samstagen, verkaufsoffene Sonntage u.ä.) sind die Kapazitäten allerdings begrenzt, dies gilt jedoch für alle Parkhäuser in der gesamten Innenstadt. Eine Nutzung dieser Parkhäuser ist für Anlieger mit Bewohnerparkausweis A und alle anderen Nutzer jedoch kostenpflichtig.

Da die Stellplätze in den Parkhäusern bewacht und überdacht sind, sind für diese Stellplätze im Vergleich zur nicht überdachten und unbewachten Anlage ‚Am Marstall' ein entsprechend höherer Mietzins und höhere Parkgebühren zu entrichten. Dem stadtentwicklungspolitischen Ziel der Schaffung zusätzlicher Bauflächen wird hierbei jedoch Vorrang vor dem Erhalt des jetzigen kostengünstigeren Stellplatzangebotes eingeräumt.

Mit dem geplanten Umbau des Marstallplatzes sowie der D-Linienbedingten Neuordnung der Verkehrsführung der Schmiedestraße wird sich die Anzahl der öffentlichen Stellplätze weiter

[1] Angaben gemäß ‚Erschließungskonzept Marstall', SHP Ingenieure, Hannover, August 2013 '.
[2] Quelle: Parkleitsystem Hannover, Betreiberauskunft

reduzieren. Dieser Umbau ist jedoch nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern wird den politischen Gremien der Landeshauptstadt Hannover zu ggb. Zeit in gesonderten Drucksachen zur Beschlussfassung vorgelegt.

2.7 Ver- und Entsorgung

Für die geplanten Baumaßnahmen im Plangebiet sind ausreichende Versorgungsleitungen und Kanäle vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass einige der Leitungen und Kanäle aufgrund der Baumaßnahmen verlegt werden müssen.

Abwasser

Da die beiden Grundstücke kleiner als 2000 m² sind, findet die Abflussbeschränkung von 80 l / (s*ha) hier keine Anwendung. In beiden Baufeldern muss die örtliche Parkplatzentwässerung fachgerecht vom Netz getrennt werden und ggf. neu geordnet werden. Im östlichen Bereich des Bebauungsplans befindet sich ein Mischwasserkanal. Da dieser in der ‚öffentlichen Verkehrsfläche' liegt wird sichergestellt, dass der Kanal nicht überbaut wird.

Fernwärme

Fernwärmeleitungen sind vorhanden. Im Rahmen der Bebauung des westlichen Teils des Bebauungsplanes muss diese allerdings verlegt werden. Im Geltungsbereich befinden sich Netze, die derzeit außer Betrieb sind – diese können, wenn erforderlich, entfernt werden. Der Anschluss und die überwiegende Deckung des Wärmebedarfes durch Fernwärme sind vorgesehen. Diese Regelung wird Bestandteil des Kaufvertrages zwischen der Landeshauptstadt Hannover und den jeweiligen Investoren.

Strom

Im Plangebiet ist eine ausreichende Stromversorgung gewährleistet. Sollten sich durch etwaige gewerbliche Nutzungen besondere Strombedarfe ergeben, muss dies im weiteren Verfahren mit der Stadtwerke Hannover AG/enercity abgestimmt werden. Die von enercity vorgeschlagenen Standorte für Netzstationen sind je nach zukünftigem Leistungsbedarf zu berücksichtigen. Im östlichen und westlichen Baufeld verlaufen Netze, die umgelegt werden müssen.

Kathodischer Korrosionsschutz

Eine Messstelle, ein Gleichrichterschrank und eine Tiefenanodenanlage im Bereich des östlichen Baufeldes müssen voraussichtlich umgelegt werden.

Weitere Leitungstrassen

Die Trasse einer Kabelschutzrohranlage mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln verläuft aus der ‚Burgstraße' über die öffentliche Stellplatzanlage ‚Am Marstall'. Diese Kabelschutzrohranlage benötigt einen Schutzstreifen von 2 m. Dieser Schutzstreifen befindet sich außerhalb der festgesetzten Bauflächen.

Im Plangebiet sind weitere Leitungen/ Netze (Übertragungsnetze, Gas-, Wasser- und Telekommunikationsleitungen) vorhanden. Durch die Bebauung müssen diese zum Teil umgelegt werden.

Die genaue Lage der vorgenannten Leitungen ist im Rahmen der konkreten Baumaßnahmen vorher zu prüfen. Für die Leitungen, die in der ‚Öffentlichen Verkehrsfläche' liegen, wird sichergestellt, dass sie nicht überbaut werden und die Leitungsträger jederzeit Zugang zu diesen Leitungen haben.

Sonstiges

Im Innenhofbereich zwischen ‚Burgstraße' und Straße ‚Am Hohen Ufer' sind Abfall- und Wertstoffbehälter vorhanden, die weiterhin angefahren werden müssen. Die geplante Fußgängerzone südlich des westlichen Baufeldes wird demzufolge weiterhin für Müllfahrzeuge

befahrbar sein. Abfall- und Wertstoffbehälter der neugeplanten Bebauung sind im Gebäude vorzuhalten und zum Zweck der Entsorgung temporär im öffentlichen Straßenraum aufzustellen.

2.8 Private und öffentliche Infrastruktur

Mit der geplanten neuen Wohnnutzungen auf dem westlichen Baugrundstück wird im Hinblick auf die erforderlichen Infrastruktureinrichtungen kein relevanter Mehrbedarf ausgelöst. Hier werden voraussichtlich 25 Wohneinheiten, insbesondere für die stark nachgefragten Singlehaushalte, entstehen. Die zur Versorgung der Bevölkerung notwendigen öffentlichen Einrichtungen, wie z.B. Schulen (Schule am Goetheplatz, Wilhelm-Raabe-Schule, Schule in der Meterstraße, Schule in der Uhlandstraße), Kindertagesstätten und Alteneinrichtungen sind im Stadtteil selbst bzw. in den angrenzenden Stadtteilen vorhanden. Läden zur Deckung des täglichen Bedarfs befinden sich in der angrenzenden Innenstadt und der Altstadt.

Die besondere Lage der Grundstücke im Stadtzentrum, unmittelbar an den Kopfenden einer öffentlichen Stellplatzanlage lässt die Einrichtung ergänzender Spielplatzflächen nicht zu. Die Belastungen durch die Zu- und Abfahrten auf diese Stellplatzanlage wären mit den Anforderungen an eine Spielplatzanlage nicht vertretbar.

Ein öffentlicher Kinderspielplatz befindet sich am ‚Johann-Trollmann-Weg‘ (Zugang mit Schlüssel) südlich des Geltungsbereichs. Ein weiterer öffentlicher Kinderspielplatz befindet sich weiter entfernt am Maschteich. Zudem gibt es im Bereich des Maschsees, der Leinemasch sowie dem Georgengarten umfangreiche Freiflächen, die in vertretbarer Entfernung ein ausreichendes Angebot an Spiel- und Bewegungsbedürfnissen für Kinder darstellen. Darüber hinaus bietet der für 2015 – 2017 geplante Umbau des Hohen Ufers zukünftig neue attraktive Aufenthalts- und Bewegungsflächen, die dann ebenfalls durch die Bewohner genutzt werden können.

3. Umweltverträglichkeit

3.1 Lärmschutz

Straßenverkehrslärm
Das Plangebiet ist umgeben von der Verkehrsfläche ‚Am Marstall', ‚Am Hohen Ufer', ‚Burgstraße', ‚Knochenhauerstraße', ‚Schmiedestraße', ‚Steintorstraße', ‚Scholvinstraße', ‚Reuterstraße' und dem ‚Leibnizufer' angrenzend an die Leine.

Hinsichtlich der Lärmproblematik sind die umgebenden Straßen im Bereich Marstall im Vergleich zur ‚Schmiedestraße' und dem ‚Leibnizufer' von untergeordneter Bedeutung und weisen geringere Verkehrsmengen auf. Demnach gehen von den umliegenden Straßen (‚Hohes Ufer', ‚Burgstraße', ‚Knochenhauerstraße' ‚Reuterstraße', ‚Scholvinstraße', ‚Steintorstraße') zurzeit keine signifikanten Verkehrslärmemissionen für das Plangebiet aus.

Der westliche Baukörper des Plangebietes wird durch den auf dem ‚Leibnizufer' verursachten Straßenverkehrslärm belastet. Die Immissionen wirken direkt auf die Gebäudefronten, die in Richtung ‚Leibnizufer' orientiert sind.

Hinsichtlich des Straßenverkehrslärms des ‚Leibnizufers' sind gemäß Schallimmissionsplan der Landeshauptstadt Hannover 2009 im Plangebiet an der dem ‚Leibnizufer' nächstgelegenen Fassade des zukünftigen Gebäudes (Westfassade) Lärmpegel am Tag zwischen 60 – 65 dB(A) zu erwarten. Für die seitlichen Gebäudefassaden (Nord- und Südfassade) dieses Gebäudes sind Lärmpegel am Tag von 55 – 60 dB(A) zu erwarten. Die nächtlichen Lärmpegel liegen an der dem ‚Leibnizufer' nächstgelegenen Gebäudeseite (Westfassade) und Teilen der seitlichen Gebäudefassade (Nord und Süd) zwischen 50 - 55 dB(A). Für die weiteren seitlichen Gebäudefassaden (Nord- und Südfassade) liegen die Lärmpegel in der Nacht zwischen 45 – 50 dB(A).

Hinsichtlich des Straßenverkehrslärms der ‚Schmiedestraße' bezogen auf den östlichen Baukörper sind gemäß Schallimmissionsplan der im Plangebiet an der ‚Schmiedestraße' nächstgelegenen Fassaden (Ostfassade) des zukünftigen Gebäudes Lärmpegel am Tag zwischen 60 – 65 dB(A) zu erwarten. Die nächtlichen Lärmpegel liegen an dieser Gebäudeseite zwischen 50 - 55 dB(A).

Bezogen auf die Straße ‚Am Marstall' ist auch der Lärm durch die Parkplatznutzung und den Parkplatzsuchverkehr zu berücksichtigen (siehe Ausführungen zu ‚Parkplatzlärm'). Die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung werden in der DIN 18005 wie folgt angegeben:

Baugebiet	Tag (dB(A))	Nacht (dB(A))
Kerngebiet MK	65	55
Allgemeines Wohngebiet WA	55	45

Die prognostiziert einwirkenden Verkehrsimmissionen des ‚Leibnizufers' führen zu einer Überschreitung der Werte der DIN 18005 für ein allgemeines Wohngebiet. Im allgemeinen Wohngebiet werden die Orientierungswerte tagsüber und nachts um 5-10 dB(A) überschritten. Deswegen werden im westlichen Planbereich grundsätzlich passive Schutzmaßnahmen als erforderlich erachtet, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können. Die prognostiziert einwirkenden Verkehrsimmissionen der Schmiedestraße auf Grundlage der derzeitigen Verkehrsführung und Verkehrsmengen führen zu keiner Überschreitung der Orientierungswerte für Kerngebiete. Der Schutzanspruch für Wohnnutzung wird jedoch im Kerngebiet genauso hoch angesehen, wie im allgemeinen Wohngebiet, weshalb für Wohnnutzung im Kerngebiet die Orientierungswerte für ein allgemeines Wohngebiet ange-

setzt wurden. Die Orientierungswerte werden hier tagsüber und nachts um 5-10dB(A) überschritten. Demnach werden für Wohnen im Kerngebiet ebenfalls passive Schutzmaßnahmen als erforderlich erachtet.

Aus straßenbautechnischer und städtebaulicher Sicht ist kein aktiver Lärmschutz, z.B. durch eine Lärmschutzwand möglich, da entsprechende Flächen nicht zur Verfügung stehen. Erforderliche Schutzmaßnahmen können daher nur durch die Festsetzung passiven Lärmschutzes erreicht werden. Es wird daher eine Festsetzung getroffen, die vorsieht, dass für Wohnnutzung im Plangebiet besondere bauliche Vorkehrungen (z.B. Schallschutzfenster, Grundrissgestaltung, fensterunabhängige Belüftungen, geschützte Außenwohnbereiche) zum Schutz vor Verkehrsimmissionen zu treffen sind. Durch diese Festsetzung dieser Maßnahmen sollen die durch den Verkehrslärm entstehenden schädlichen Auswirkungen soweit wie möglich vermindert werden. Im Ergebnis können in den künftigen Gebäuden Innenraumpegel erreicht werden, die den erforderlichen Schutzanspruch einhalten.

Eine exakte Berechnung hierzu erforderlicher bewerteter Schalldämmmaße ist im Rahmen der Bauleitplanung nicht möglich, da wichtige Berechnungsparameter, wie z.B. die Raumgrößen, die Fenstergrößen und die Wandstärken noch nicht bekannt sind und erst im Baugenehmigungsverfahren festliegen. Die Festsetzungen können daher nur pauschal und allgemein definiert werden. Erst im Baugenehmigungsverfahren, wenn die genannten Berechnungsparameter konkret festliegen, ist es möglich, Schalldämmmaße entsprechend den nachfolgend beschriebenen Gesichtspunkten zu fordern.
Verbindliche Anforderungen über bestimmte einzuhaltende Innenpegel sind gesetzlich nicht vorgeschrieben. Als sinnvolle Grundlage für die Ermittlung mindestens anzustrebender Innenpegel ist es sachgerecht, die vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) hinzuzuziehen. Diese Verordnung legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest, soweit u.a. durch den Bau öffentlicher Straßen die Immissionsgrenzwerte der hierfür anzuwendenden sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) überschritten werden. Die 24. BImSchV sieht als anzustrebenden Innenraumpegel (Tageswerte) z.B. für Wohnräume 37 dB(A), für Büroräume u. ä. 42 dB(A) und für Großraumbüros u. ä. 47 dB (A)vor.

Durch diese Maßnahmen des passiven Lärmschutzes werden somit - auch nach den Erkenntnissen der Lärmforschung - Innenpegel gewährleistet, die den Nutzern eine gegen unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen abgeschirmte Gebäudenutzung ermöglichen. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass Maßnahmen des passiven Schallschutzes die ihnen zugedachte Schutzwirkung erfüllen, wenn sie die Gewähr dafür bieten, dass Kommunikations- und Schlafstörungen vermieden werden.

Durch die geplante veränderte Verkehrsführung im Zuge der D-Linienplanung werden sich die Verkehrsströme ändern. Die Schmiedestraße wird nicht mehr über die ‚Georgstraße' auf die Straße ‚Am Marstall' auf die ‚Münzstraße' gelenkt, sondern über die Straße ‚Am Marstall' (nördlicher Teil) über die ‚Reuterstraße' oder ‚Scholvinstraße' auf die ‚Goethestraße". Hierdurch verlagern sich die Verkehrsströme und damit die Lärmquellen.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsbelastung durch die geplante Verkehrsführung zwar verändert aber nicht verschlechtert, da die Wegeführung durch die ‚Scholvin- oder Reuterstraße' eine weniger attraktive Verkehrsverbindung darstellt als bisher. Dies ist gewünscht, um die Durchgangsverkehre aus dem Plangebiet zu verlagern. Die Straßen im Bereich Marstall sollen möglichst nur dem Ziel- und Quellverkehr dienen. Zudem wird durch die veränderte Verkehrsführung ein Umfahren des Marstallplatzes nicht mehr möglich sein. Im Zusammenspiel mit der Reduzierung der Stellplätze und der damit einhergehende Redu-

zierung des Stellplatzsuchverkehrs ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrslärmsituation Am Marstall im Vergleich zu heute nicht verschlechtert, sondern eher positiv entwickelt.

Parkplatzlärm
Die derzeit öffentlich genutzte Stellplatzanlage Marstall weist rund 193 Stellplätze (max. 2,5 Std. / Mo. – Sa. 9.00 Uhr bis 19.00 Uhr/ab 19.00 Uhr kostenfrei) auf. Der Parkplatz ist sehr gut ausgelastet, insbesondere durch Citynutzer. Durch die derzeitige Verkehrsführung und die Erschließung der Stellplatzfläche ist ein häufiges Umfahren des Marstallplatzes aufgrund von Parkplatzsuchverkehr gegeben. Das Anwohnerparken ist mit einem Parkausweis Bezirk A frei.

Da der Stellplatz ein öffentlich bewirtschafteter Stellplatz ist, wird der durch ihn hervorgerufene Parkplatzlärm nicht als Gewerbelärm, sondern als Straßenverkehrslärm beurteilt und wurde in die Betrachtungen einbezogen.

Durch Maßnahmen des vorab beschriebenen festgesetzten passiven Lärmschutzes für Wohnnutzungen, wie bauliche Vorkehrungen im Hinblick auf z.B. die Grundrissgestaltung, Schallschutzfenster, fensterunabhängige Belüftungen, geschützte Außenwohnbereiche können jedoch auch in Bezug auf den Parkplatz als Teil des Straßenverkehrslärms Innenpegel gewährleistet werden, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicher stellen (vgl. ‚Ausführungen zum Straßenverkehrslärm‘).

Die Nutzung als Stellplatz wird auch nach Bebauung des Platzes weiterhin gegeben sein. Durch die Reduzierung der Stellplatzanzahl und die veränderte Verkehrsführung ‚Am Marstall‘, welche zur Folge hat, dass ein Umfahren des Platzes nicht mehr möglich sein wird, wird eine Reduzierung der Verkehrsbelastung und folglich auch eine Reduzierung der Lärmbelastung durch den Parkplatzsuchverkehr eintreten.

Freizeitlärm Flohmarkt
In der Straße ‚Am Hohen Ufer‘ findet regelmäßig samstags der älteste Flohmarkt Deutschlands statt. Dies ist bei der zukünftigen Nutzung zu berücksichtigen. Er prägt das Bild der Altstadt entscheidend und soll daher auch für die Zukunft gesichert werden. Veranstalter ist die Landeshauptstadt Hannover.

In der Freizeitlärm-Richtlinie werden Immissionsrichtwerte genannt, ab denen in der Regel mit erheblichen Belästigungen zu rechnen ist. Der Flohmarkt findet samstags zwischen 8:00 Uhr und 16:00 Uhr statt. Vorher und nachher erfolgen Auf- und Abbauarbeiten. Die in der Freizeitlärm–Richtlinie genannten Immissionswerte liegen in allgemeinen Wohngebieten
- tags an Werktagen außerhalb der Ruhezeiten (08:00 bis 20:00 Uhr) bei 55 dB(A) und
- tags an Werktagen innerhalb der Ruhezeiten (06:00 bis 08:00 Uhr und 20:00 bis 22:00 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen bei 50dB(A).

Über organisatorische Maßnahmen, die Begrenzung geräuschintensiver Anlagen, straßenverkehrsrechtliche Regelungen o.ä. kann darauf hingewirkt werden, schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken. Der Schutz der Wohnbebauung genießt besondere Priorität.

Nach derzeitigen Erkenntnissen gehen jedoch keine relevanten Lärmemissionen von diesen Veranstaltungen aus.

Freizeitlärm Steintorviertel
Beim Marstall und der Umgebung handelt es sich um einen bereits vorbelasteten Standort. Direkt angrenzend an den Marstall befindet sich das Vergnügungsviertel ‚Steintor‘. Diese angrenzenden Bereiche sind über rechtsverbindliche Bebauungspläne als Kerngebiete festgesetzt. Damit sind die zulässigen Lärmemissionen aus dem Gebiet, die auf die geplanten Baugrundstücke einwirken können, planungsrechtlich über die TA Lärm begrenzt. Das Her-

anrücken des geplanten allgemeinen Wohngebietes bzw. Kerngebietes des B-Planes Nr. 1582 ist damit planungsrechtlich zulässig.

Gleichwohl ist in Bezug auf das Vergnügungsviertel auf die temporäre ‚Lärmproblematik' durch deren Besucher hinzuweisen, die insbesondere in den Abend- und Nachtstunden zu Beeinträchtigungen führen können. Hier müssen im Rahmen des Ordnungsrechts entsprechende Überprüfungen erfolgen. Im Rahmen der Bauleitplanung können hier keine regulierenden Festsetzungen getroffen werden.

Zum Schutz der neuen Bebauung und der vorhandenen Wohnnutzungen in der Umgebung werden Vergnügungsstätten jeglicher Art, Bordelle und bordellartige Betriebe im neugeplanten ‚Kerngebiet' ausgeschlossen (siehe hierzu Kapitel 2.2.2).

3.2 Naturschutz

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen die Stellplatzanlagen des Marstalls. Ferner sind angrenzende Verkehrsflächen nördlich und südlich der Stellplatzanlage des Planbereiches. Das westliche Baufeld ist annähernd vollständig versiegelt. Das östliche Baufeld ist mit Ziegelsteinen äußerst dicht gepflastert und ebenfalls fast vollständig versiegelt. Die Pflasterritzen sind nahezu ausgewaschen und somit vegetationsarm.

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes befinden sich 64 Bäume der Arten Ahorn, Eiche, Linde, Pappel, Robinie und einem Götterbaum, die durch die Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover vom 08.06.1995 geschützt sind. Der Zustand der Bäume wurde im Jahr 2013 erfasst und dokumentiert (s. Abschnitt 4, Gutachten Nr. [4]). Im Zuge der Bebauung müssen insgesamt 17 Bäume (5 Bäume auf dem Westgrundstück und 12 Bäume auf dem Ostgrundstück) gefällt werden. Darunter befinden sich 11 Linden, 3 Ahorne, 2 Pappeln und 1 Eiche. Die Bestimmungen der Baumschutzsatzung der Stadt Hannover sind anzuwenden. Über die Baumfällgenehmigung des Fachbereichs Umwelt und Stadtgrün der Landeshauptstadt Hannover wird eine entsprechende Ersatzpflanzung sichergestellt.

Im Vorgriff auf die erforderlichen Baumfällgenehmigungen wurden Anfang Februar 2014 für die Bäume innerhalb der zukünftigen Bauflächen (Ost und West) eine faunistische Untersuchung durchgeführt (Artenschutzvorschriften des § 44 Bundesnaturschutzgesetz). Als Ergebnis lässt sich für diese Bereiche festhalten, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten von europäisch geschützten Tierarten, wie Fledermäusen und Vögeln vorhanden waren.

Hinsichtlich der Naturhaushaltsfaktoren Boden und Wasser ist das Plangebiet von untergeordneter Bedeutung. Die Flächen sind größtenteils asphaltiert oder äußerst dicht gepflastert, sodass der Wasser- und Luftaustausch der Pedosphäre bereits erheblich eingeschränkt ist. Folglich ist durch die geplanten Baumaßnahmen von keiner schwerwiegenden Beeinflussung der abiotischen Kreisläufe auszugehen. Zudem lassen die derzeit noch vorhandenen rechtsverbindlichen Bebauungspläne im überwiegenden Planbereich eine volle Versiegelung zu (s. Durchführungsplan Nr. 52 und Bebauungsplan 926, 2. Änderung). Ein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft entsteht durch die Bebauung der Parkplatzfläche des Marstalls demnach nicht.

Negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind durch die Planung nicht erkennbar. Das Ortsbild weist einen stark urbanen Charakter auf. Die Planung wird zu einer Veränderung des Ortsbildes führen, welches im Hinblick auf die jetzige Situation aufgewertet wird.

3.3 Klimaschutz

Zur Untersuchung der lokalen klimatischen Auswirkungen wurde ein Gutachten beauftragt (s. Abschnitt 4, Gutachten Nr. [6]). Anhand einer Modellrechnung über die Luftströmungsgeschwindigkeiten ‚Am Marstall' durch das Büro Geo Net, Umweltconsulting GmbH konnte für

eine windschwache Sommernacht zum Zeitpunkt 4 Uhr festgestellt werden, dass sich die geplanten Gebäude in einem überwärmten innerstädtischen Umfeld mit Temperaturen zwischen 18°C und 20°C befinden. Hinsichtlich des nächtlichen Luftaustausches wurde dargelegt, dass der Bereich Marstall nicht nennenswert von Kaltluft durchströmt wird. Die Strömungsgeschwindigkeiten sind hier entsprechend niedrig. Der vom Maschpark ausgehende Kaltluftstrom strömt in das Leibnizufer hinein, folgt unter weiterer Abschwächung dem Verlauf der Leine und kommt etwa in Höhe der Martin-Neuffer-Brücke (ehemals Marstallbrücke) zum Erliegen.

Eine Funktion als ‚Kaltluftschneise' während einer windschwachen sommerlichen Wetterlage kann für den geplanten Gebäudestandort ‚Am Marstall' somit nicht festgestellt werden. Dementsprechend entstehen durch die geplanten Gebäude keine nachteiligen Auswirkungen.

Der Freiraum Am Hohen Ufer einschließlich der Leine und dem Leinerand wird durch die geplante Bebauung nicht beeinträchtigt. Durch die geplante Bebauung ‚Am Marstall' wird das Areal in neu proportionierte kleinteiligere Stadträume gegliedert, die ihrer Funktion als Stadtplatz besser gerecht werden können. Im Zusammenspiel mit der geplanten Bebauung und der Reduzierung der Stellplätze auf dem Marstallplatz wird sich der Parkplatzsuchverkehr im Bereich Marstall reduzieren, was zu einer zusätzlichen Aufwertung des gesamten Areals führen wird.

Daher ist die Verpflichtung zur dauerhaften und flächendeckenden Begrünung der Dachflächen von Gebäuden mit einer Dachneigung von weniger als 20° vorgesehen (Textliche Festsetzung § 6). Dachbegrünungen bilden einen durchaus wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt. Zu den ökologischen Vorteilen gehören insbesondere die Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse (Abmilderung von Temperaturen im Jahresverlauf, Verbesserung der Luftqualität durch Bindung und Filterung von Luftverunreinigungen, Erhöhung der Verdunstung). Weiterhin speichern sie Regenwasser, sie reduzieren die Niederschlagsabflussspitzen und führen zu einer zeitverzögerten Abgabe an die Kanalisation. Sie sind Standorte für zahlreiche Pflanzen, ferner Nahrungs-, Brut- und Ruheplatz für zahlreiche Tiere und tragen zu einem positiven Erlebnis- und Erholungswert des Menschen bei.

Beide Bauflächen sind derzeit – mit Ausnahme der Baumstandorte – voll versiegelt. Durch die festgesetzte Dachbegrünung ergibt sich somit für das Kleinklima eine Verbesserung am Standort.

Schatten spendende Grünelemente, wie Büsche und Bäume, können aufgrund der begrenzten Baufläche nicht auf den Grundstücken selbst und nur begrenzt in der öffentlichen Verkehrsfläche angepflanzt werden. Allerdings befinden sich auf der Stellplatzfläche außerhalb der Bauflächen Bäume, die so weit wie möglich erhalten bleiben sollen (s. Abschnitt 3.2 Naturschutz).

3.4 Energieversorgung und Wärmeschutz

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat die Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2008 – 2020 mit der Zielsetzung, bis 2020 den CO_2-Ausstoß um 40 % zu senken (Basis 1990), im Dezember 2008 beschlossen. In den ‚Ökologischen Standards beim Bauen im kommunalen Einflussbereich' der Stadt Hannover wurden Details zur Umsetzung festgelegt. So werden Klimaschutzaspekte u.a. auch im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigt. Es soll erreicht werden, die zusätzlichen CO_2-Emissionen neuer Baugebiete möglichst gering zu halten.

Die Sockelgeschosse (gewerblicher Nutzung) sind so zu errichten, dass die Wärmeverluste über die Außenbauteile (Wert H'T) und der Primärenergiebedarf um mindestens 15% unter dem Wert des Referenzgebäudes gemäß der EnEV 2014 liegen, soweit nicht zum Zeitpunkt der Bauerstellung gesetzliche Regelungen erhöhte Anforderungen stellen.

Die Obergeschosse sind so zu errichten, dass die Wärmeverluste über die Außenbauteile (Wert H'T) um mindestens 30% unter dem Wert des Referenzgebäudes nach der Energieeinsparverordnung (EnEV) 2014 liegen und der Primärenergiebedarf mindestens 45% geringer ist als der Wert des Referenzgebäudes, soweit nicht zum Zeitpunkt der Bauerstellung gesetzlich Regelungen erhöhte Anforderungen stellen.

HT' ist eine Kenngröße aus der Energieeinsparverordnung und bezeichnet den spezifischen, auf die wärmeübertragende Umfassungsfläche bezogenen Transmissionswärmeverlust eines Gebäudes.

Der Einsatz einer Photovoltaikanlage wird begrüßt und kann parallel zu einer Dachbegrünung realisiert werden.

Ein hohes CO_2 – Einsparpotential ist durch eine Versorgung durch Fernwärme an diesem Standort gut möglich. Die Verpflichtung der Bauträger bzw. Investoren umfasst somit den Anschluss an die Fernwärmeleitung. Bei einer Veräußerung der städtischen Flächen an einen Investor werden entsprechende Regelungen in den Kaufvertrag aufgenommen. Diese Vorgaben werden zum Bestandteil der Grundstückskaufverträge der Landeshauptstadt Hannover, ihre Umsetzung ist somit gewährleistet.

3.5 Altlasten

Mit dem ‚Gutachten zur ‚Orientierenden Untersuchung im Bereich des Bebauungsplanes 1582 ‚Am Marstall - Ost und West' der Firma M&P Geonova GmbH wurde das Plangebiet bodenschutz- und abfallrechtlich bewertet.

Danach befinden sich im Planbereich Fundamente und Keller ehemaliger Gebäude, die mit Trümmerschutt verfüllt wurden. Im gesamten Bereich der Untersuchungsfläche wurde bis in eine max. Tiefe von 4,30 u. GOK (im Durchschnitt 2,50 m Mächtigkeit) künstlich aufgefülltes Material mit anthropogenen Fremdbestandteilen (Trümmerschutt) erbohrt.

Östliches Untersuchungsgebiet

Im Zuge der chemischen Untersuchungen gemäß den Bodenwerten für die Bauleitplanung der Landeshauptstadt Hannover wurde unterhalb der vorhandenen Versiegelung bis 1,0 m unter Geländeoberkante (GOK) ein räumlich differenziertes Belastungsbild nachgewiesen. Im westlichen Flächenbereich wurden Überschreitungen der Bodenwerte (Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK), Benzo(a)pyren, Parameter MKW, Cadmium, Blei und Zink) festgestellt. Im östlichen Flächenbereich konnten keine bzw. lediglich geringfügige Überschreitungen nachgewiesen werden.

Da der östliche Teil des Untersuchungsgebiets größtenteils bebaut wird, wird ein Großteil des beeinträchtigten Bodenmaterials ausgehoben und einer externen Verwertung bzw. Entsorgung zugeführt. Die abfallrechtlichen Untersuchungen gemäß Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) (bis max. 4,30 m u. GOK) zeigen eine räumlich differenzierte Schadstoffverteilung. Die abfallrechtliche Einstufung des Bodens zeigt erhöhte PAK-, Benzo(a)pyren-, Blei-Gehalte im Feststoff sowie erhöhte Sulfat-Konzentrationen im Eluat. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse wurde eine prozentuale Aufteilung der abfallrechtlichen Bewertung des Auffüllungsmaterials abgeleitet. Je nach Tiefenlage variieren die Zuordnungen des Bodens in die LAGA-Klassen zwischen Z 0 und > Z 2. Über die gesamte Auffüllungsmächtigkeit ist voraussichtlich ein bereichsweise erheblicher Anteil des potentiellen Bodenaushubs als gefährlicher Abfall (Deponieklasse I) zu entsorgen.
Die fachgerechte Entsorgung der vorab dargestellten Altlasten kann technisch und wirtschaftlich sichergestellt werden.

Westliches Untersuchungsgebiet
Im Zuge der chemischen Untersuchungen gemäß der Bodenwerte für die Bauleitplanung der Landeshauptstadt Hannover wurden unterhalb der vorhandenen Versiegelung bis 1,0 m u. GOK bereichsweise Überschreitungen der Bodenwerte (PAK, Benzo(a)pyren, Blei und Zink) festgestellt. Da dass das Untersuchungsgebiet nahezu vollständig bebaut wird, ist davon auszugehen, dass ein Großteil des beeinträchtigten Bodenmaterials ausgehoben und einer externen Verwertung bzw. Entsorgung zugeführt wird. Die abfallrechtlichen Untersuchungen gemäß LAGA (bis max. 3,50 m u. GOK) zeigen eine diffuse Schadstoffzusammensetzung. Zurückzuführen ist dieses Ergebnis auf die inhomogene Zusammensetzung des Auffüllungsmaterials (Trümmerschutt) und den darin beinhalteten anthropogenen Fremdbestandteilen. In der Regel wird die abfallrechtliche Einstufung durch erhöhte PAK-, Blei- und/oder Zink-Gehalte im Feststoff sowie erhöhte Sulfat-Konzentrationen im Eluat hervorgerufen. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse leitet der Gutachter eine prozentuale Aufteilung der abfallrechtlichen Bewertung des Auffüllungsmaterials ab. Je nach Tiefenlage variieren die Zuordnungen des Bodens in die LAGA-Klassen zwischen Z 0 und > Z 2. In den obersten zwei Metern ist voraussichtlich ein nicht unerheblicher Anteil (20 - 40%) des potentiellen Bodenaushubs als gefährlicher Abfall (Deponieklasse I) zu entsorgen. Die fachgerechte Entsorgung der vorab dargestellten Altlasten kann technisch und wirtschaftlich sichergestellt werden.

Vorgaben für Erdbaumaßnahmen
Aufgrund des Vorliegens von belastetem Auffüllungsmaterial sind Erdbaumaßnahmen in beiden Untersuchungsgebieten fachgutachterlich zu begleiten, um eine entsprechende Separierung und Deklaration von anfallendem Bodenaushub vornehmen zu können. Für die Deklaration sind Haufwerke anzulegen, die fachgerecht zu beproben sind. Im Zuge dieses Bodenmanagements des Fachgutachters sind eine Dokumentation der durchgeführten Arbeiten sowie eine Darstellung der Stoffströme (Entsorgung/Lieferung für Aushub und Abbruchmassen sowie für geliefertes Bodenmaterial) vorzunehmen. Alle Erdarbeiten sind mit der zuständigen Abfallbehörde der Region abzustimmen. Der Asphalt aus dem größten Teil der Fläche ist als teerhaltiger Asphalt zu entsorgen und gilt somit als gefährlicher Abfall.
Im Plangebiet ist auf eventuell zukünftig unversiegelten Freiflächen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesen Bereichen ein Bodenaustausch bis 1,0 m u. zukünftiger GOK vorzunehmen. Das einzubringende Material muss die Anforderungen gemäß den Bodenwerten für die Bauleitplanung (Wohngebiete) erfüllen und frei von Fremdbestandteilen sein.

3.6 Grundwasser / Versickerung

Überschwemmungsgebiet der Leine
Der Bebauungsplan ist nicht durch das Überschwemmungsgebiet der Leine betroffen.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe wird das festgesetzte Überschwemmungsgebiet (in Kraft seit 25.10.2001) als nachrichtliche Angabe ausgewiesen. Das vorläufig gesicherte, noch nicht festgesetzte Überschwemmungsgebiet (vorläufig gesichert durch Bekanntmachung im Niedersächsischen Ministerialblatt vom 26.01.2011) ist im Bebauungsplan vermerkt. Diese Überschwemmungsgrenzen verlaufen im Wesentlichen im Bereich der Uferpromenade der Leine. Hier wäre bei einem HQ100 (Jahrhundert-Hochwasser, Pegelhöhe eines Gewässers, die im statistischen Mittel einmal alle 100 Jahre erreicht oder überschritten wird) ein Wasserstand von ca. 1,20 m zu erwarten. Aufgrund dieser Überschwemmungsgebietsgrenzen ist bei einem tatsächlichen Hochwasserereignis allerdings eine Beeinträchtigung der geplanten Bebauung nicht zu befürchten.

Grundwasser
Sofern im Zusammenhang mit Bautätigkeiten das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten oder Ableiten von Grundwasser erforderlich ist und damit eine Grundwasserbenutzung stattfindet, bedarf es grundsätzlich einer wasserrechtlichen Erlaubnis bzw. Anzeige. Erlaubnisfrei ist lediglich die vorübergehende Grundwasserbenutzung (Absenkung während der Baumaßnahme) in einer geringen Menge (insgesamt weniger als 5.000 m³).

Wasserrechtliche Antragsunterlagen sind normalerweise mindestens sechs Wochen vor Beginn der geplanten Grundwasserbenutzung für die Durchführung eines wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens bei der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover einzureichen. Da das Grundwasser im Bereich des Marstalls jedoch belastet sein könnte, muss vor Baubeginn direkter Kontakt mit der Region Hannover aufgenommen werden.

Für den Bau der geplanten Garagengeschosse muss zudem der Nachweis erbracht werden, dass es zu keiner Beeinträchtigung des Grundwasserregimes und zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf Grundstücken Dritter kommt.

Einleitung von Niederschlagswasser
Für die Versickerung von Niederschlagswasser ist eine wasserrechtliche Erlaubnis notwendig. Bei einer Niederschlagswasserversickerung muss der Nachweis erbracht werden, dass der Untergrund in diesem Bereich frei von Schadstoffen ist oder der Boden ausgetauscht wird.

Bei einer eventuellen Einleitung von Niederschlagswasser in die Leine, ist ebenfalls eine wasserrechtlich Erlaubnis erforderlich. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Abflussmenge für die Leine auf maximal 3 l/sec.*ha zu begrenzen ist. Auskunft erteilt die Untere Wasserbehörde der Region Hannover. Die Anträge sind ebenfalls mindestens 6 Wochen vor Baubeginn bei der Region Hannover einzureichen.

3.7 Kampfmittel
Im Planungsbereich-, Grundstücksbereich- und Trassenbereich (Marstall und nähere Umgebung) sind Bombardierung/ Kriegseinwirkungen vorhanden (Luftbildauswertung). Aus Sicherheitsgründen wird daher im Zuge der Vorbereitung der Hochbaumaßnahmen eine Bauaushubüberwachung mit anschließender Oberflächensondierung empfohlen.

4. Gutachten
[1] Verkehrserhebungen Schmiedestraße, SHP Ingenieure, Hannover, Juli 2012.

[2] Orientierende Untersuchung im Bereich des Bebauungsplanes 1582 "Am Marstall-Ost", M&P Geonova GmbH, Hannover, 14.05.2013.

[3] Orientierende Untersuchung im Bereich des Bebauungsplanes 1582 "Am Marstall-West", M&P Geonova GmbH, Hannover, 10.05.2013.

[4] Kartierung Baumbestand, Fachbereich 67 ‚Umwelt und Stadtgrün‘, Landeshauptstadt Hannover, 04.06.2013.

[5] Erschließungskonzept Marstall, SHP Ingenieure, Hannover, 21.08.2013.

[6] Ergebnisse von Klimamodellierungen Am Marstall, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover, Dezember 2013.

Die Landeshauptstadt Hannover hat die Gutachten geprüft. Sie schließt sich den Ergebnissen der Gutachten an. Diese Gutachten können im Rahmen der öffentlichen Auslage bei der

Landeshauptstadt Hannover, Rudolf-Hillebrecht-Platz 1 (30159 Hannover) eingesehen werden.

5. Kosten für die Stadt

Durch den Verkauf der Baugrundstücke ist mit entsprechenden Einnahmen zu rechnen. Durch die geplante Bebauung entfallen die Einnahmen aus bisher öffentlich bewirtschafteten Stellplätzen. (65 Dauerparkplätze / ca. 90 öffentlich bewirtschaftete Stellplätze).

Für den geplanten Platzumbau und die neue D-Linienbedingte Verkehrsführung der Schmiedestraße sind umfangreiche Investitionsmittel erforderlich. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Erschließung der beiden neuen Baugrundstücke ist auch unter Erhalt des Status Quo der Verkehrsführung gegeben. Zum Umbau der Schmiedestraße und des Marstallplatzes werden den kommunalpolitischen Gremien zu gegebener Zeit entsprechende Drucksachen vorgelegt. Die Finanzierung der Ausgaben kann nur entsprechend der jeweiligen Finanzlage in den Haushaltsplänen der Landeshauptstadt Hannover sichergestellt werden.

Begründung des Entwurfes
aufgestellt
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung,
November 2014

(Heesch)
Fachbereichsleiter

Der Rat der Landeshauptstadt
Hannover hat der Begründung
des Entwurfes am
zugestimmt.

61.11 / 26.11.14