

Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 473, 2. Änderung – Riethorst**Stellungnahmen, die im Rahmen der öffentlichen Auslegung und der Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 3 Abs. 2 BauGB) eingegangen sind:**

Während der öffentlichen Auslegung sind keine Stellungnahmen **aus der Öffentlichkeit** eingegangen.

Die **Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange** wurden mit Schreiben vom 17.05.2024 über die öffentliche Auslage benachrichtigt. In diesem Rahmen gingen von folgenden Stellen abwägungserhebliche Stellungnahmen ein.

Lfd.Nr.	
1	<p><u>Schreiben des ADFC vom 24.06.2024:</u></p> <p>Es wird darum gebeten, die Belange des Radverkehrs in der Begründung zu erörtern. Grundsätzlich wird die Errichtung eines Parkhauses in Lahe zur Verknüpfung des ÖPNV begrüßt, da es einen Beitrag zur Reduzierung des Autoverkehrs in die City leiste. Dies dürfe jedoch keine negativen Folgen für den Radverkehr haben.</p> <p>Die Planung des Parkhauses mit der Ein- und Ausfahrt zur Podbielskistraße müsse geändert werden. Die Platzierung an der westlichen Seite des Plangebiets sei nicht sinnvoll, da dies einen verkehrstechnisch relevanten Punkt betreffe. Das Ein- und Ausfahren mehrerer hundert Pkws zu Verkehrsspitzenzeiten lasse einen erheblichen Nutzerkonflikt des neuen Parkverkehrs mit hoher Gefährdung für Radfahrende in der Podbielskistraße erwarten. Es sei zumindest in Ansätzen zu erörtern, wie die Gefährdung für Radfahrende durch die Gestaltung der Ausfahrt zu minimieren sei.</p> <p>Es sei zu erwarten, dass der Quellverkehr des P&R-Parkhauses nach der Ausfahrt vor Allem stadtauswärts erfolgen werde. Liegt die Ausfahrt des Parkhauses zur Podbielskistraße, müsse der Verkehr umwegig per U-Turn auf der Podbielskistraße oder über einen Umweg über Laher Kirchweg und Riethorst seinen Weg bahnen. Die alleinige Öffnung zum Riethorst würde dagegen dieses Problem vermeiden und damit keinen zusätzlichen Pkw-Verkehr erzeugen und damit das entsprechende Gefährdungspotenzial für die Radfahrenden entfallen lassen! Zumal auf der Podbielskistraße ein bald viermal so hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten sei im Vergleich zum Riethorst. Es wäre sinnvoller den allgemeinen Verkehrsfluss hemmenden Ein- und Ausfahrtsverkehr von der Podbielskistraße fernzuhalten und im Riethorst anzubinden und so das Gefährdungspotenzial für die Radfahrenden zu vermeiden. Der ADFC fordere, dass die Öffnung des Parkhauses ausschließlich zum Riethorst erfolge.</p> <p>Der ADFC hält es für sinnvoller, das Parkhaus auf die Ecke an die Kirchhorster Straße zu setzen. Die in der Begründung zum Bebauungsplan aufgezeigten Argumente insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheit seien nicht stichhaltig. Der vorherige P&R-Parkplatz hätte an dieser Stelle gelegen ohne dass in der Vergangenheit die Verkehrssicherheit signifikant gefährdet gewesen wäre. Gerade dort sei ein Parkhaus - ohne Ein- und Ausfahrt an der viel befahrenen Podbielskistraße - möglich zu errichten! Dabei würden die Wege zur Ein- und Ausfahrt im Riethorst kürzer, Parkplatzsuchende könnten sich schneller orientieren, die Wege zur Stadtbahn und den Bussen seien kürzer und das Gefährdungspotenzial für Radfahrende würde entfallen.</p> <p>Weiter würde gefordert, dass der in der Begründung genannte Fahrradverleih und die Lastestationen -auch solche für Pedelecs und E-Bikes- im städtebaulichen Vertrag tatsächlich verbindlich vorgesehen würden und die Fahrradbügel teils auch für Lastenräder geeignet sein</p>

sollen. Im städtebaulichen Vertrag solle geregelt werden, dass auch für Wohnnutzung entsprechend zahlreiche Fahrradstellmöglichkeiten entstehen und diese zumindest zur Hälfte mit Wetterschutz ausgestattet würden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt, den Anregungen nicht zu folgen.

Die Positionierung des Parkhauses wurde im Verfahren sowohl aus verkehrlichen als auch aus städtebaulichen Gründen vielschichtig betrachtet.

Dem Kreuzungsbereich Podbielskistraße / Kirchhorster Straße kommt eine hohe städtebauliche Bedeutung zu. Mit der Anpassung des Bebauungsplans verfolgt die Landeshauptstadt Hannover das Ziel, den Stadteingang in diesem Bereich zu akzentuieren. Es besteht die Chance, die stadträumlich exponierte Lage im Bereich Podbielskistraße / Kirchhorster Straße / Riethorst durch Hochbauten zu qualifizieren. Aus diesem Grund erhielt die Errichtung architektonisch hochwertiger Bürogebäude den Vorzug gegenüber einem Parkhaus oder einer Parkpalette, aber auch gegenüber einem Verbleib der heutigen ebenerdigen P+R-Fläche.

Die Ein- und Ausfahrt an der Podbielskistraße wurde sowohl aus lärmtechnischen als auch aus verkehrstechnischen Gründen gewählt. Nördlich entlang der Straße Riethorst befinden sich Wohngebiete, die einen höheren lärmtechnischen Schutzanspruch haben. Für das Parkhaus kann eine 24/7-Nutzung, die für eine P+R-Nutzung erforderlich ist, nur durch eine Ein- und Ausfahrt zur Podbielskistraße gewährleistet werden. Eine Öffnung des Parkhauses zur Riethorst in der Nachtstunde ist daher nicht möglich.

Die Nutzer*innen des Parkhauses werden zum größten Teil aus dem Umland kommen. Eine direktere Anbindung der Podbielskistraße an den überregionalen Verkehr der A2 und A37 (stadtauswärts nach stadteinwärts) macht die Lage der Ein- und Ausfahrt sinnvoll. Auch dieser Aspekt spricht gegen einen Parkhausstandort unmittelbar an der Kreuzung Podbielskistraße / Kirchhorster Straße, da Ein- und Ausfahrten eines Parkhauses im unmittelbaren Umfeld des Knotenpunkts ein unverantwortbares verkehrstechnisches Gefahrenpotential entwickeln würden. Zudem ist die Adressierung und Orientierung von der Podbielskistraße als Hauptverkehrsstraße optimal gewährleistet.

Die mögliche Platzierung des Parkhauses (Baufenster) hat einen Abstand von ca. 14,00 m zur südlichen Grundstücksgrenze. In der zukünftigen Planung ist für die Ausfahrt ein Rückstau auf das eigene Grundstück zu berücksichtigen, so dass Gefährdungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen minimiert werden können. Konkrete Aussagen zur Positionierung der Ein- und Ausfahrten sind abhängig von der funktionalen Organisation des Parkhauses. Diese Planung liegt zum jetzigen Planungsstand noch nicht vor und ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Zusätzlich wird zur Optimierung der Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eine Begradigung der Nebenanlagen an der Podbielskistraße durch die Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche gewährt.

Der Bebauungsplan ermöglicht eine Erweiterung des Nutzungskataloges, auch hinsichtlich der erweiterten Nutzung im Parkhaus, z.B. zum 'Mobility Hub'. Da es sich um einen Angebotsbebauungsplan handelt, ergibt sich, anders als im vorhabenbezogenen Bebauungsplan, aus dem offerierten Angebot keine Herstellungspflicht.

Mit der Projektträgerin ist ein städtebaulicher Vertrag über die Errichtung der Bürogebäude und des diesen zugeordneten Parkhauses abgeschlossen worden. Der städtebauliche Vertrag muss angemessen und verhältnismäßig sein. Auf die gesetzliche Regelung im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) wird verwiesen. Darüber hinaus wird die Projektträgerin verpflichtet, mindestens 15 % der im Rahmen des Bauvorhabens zu errichtenden Fahrradabstellplätze mit einer Lademöglichkeit für Elektrofahrräder auszustatten. Der Forderung nach verbindlichen Regelungen zu Fahrradverleih und Ladestationen im städtebaulichen Vertrag kann nicht entsprochen werden. Dies würde dem Gebot der Verhältnismäßigkeit widersprechen.

	<p>Zur Sicherung der P+R Nutzung wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren ein Grundstückstausch zwischen der Projektträgerin und der LHH durchgeführt. Der P+R Parkplatz befindet sich auf einem städtischen Grundstück, Vereinbarungen mit der Grundstückseigentümerin (LHH) in einen städtebaulichen Vertrag mit der LHH sind daher obsolet.</p> <p>Die Verwaltung weist darauf hin, dass die Wegelängen zur Stadtbahnhaltestelle annähernd gleich bleiben, so dass keine negativen Auswirkungen bezüglich der Akzeptanz der zukünftigen P+R Anlage zu erwarten sind.</p> <p>Sollten zu einem späteren Zeitpunkt Wohnungen realisiert werden, sind die gesetzlichen Regelungen im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.</p>
<p>2</p> <p>2-A</p> <p>2-B</p> <p>2-C</p>	<p><u>Schreiben der Region Hannover vom 01.07.2024:</u></p> <p>Die Region Hannover, die in Ihrer Stellungnahme zu verschiedenen Belangen Stellung bezieht, führt unter der Überschrift 'Belange des ÖPNV' folgende abwägungsrelevante Anregungen auf:</p> <p>Veranlassung für die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr.473 „Riethorst“ sei der Wunsch der LHH nach einer städtebaulichen Neuordnung des Gesamtareals. Hierbei wird die bestehende P+R Anlage überplant. Dies sei aus Sicht der Region Hannover nur zustimmungsfähig sofern adäquater Ersatz durch den Verursacher geschaffen wird.</p> <p>Die Region Hannover habe im Planungsprozess bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass Interesse bestehe, die jetzigen P+R Flächen (wie im Bestand vorhanden und im bestehenden B-Plan ausgewiesen) als solche beizubehalten und habe sich gegen den Flächentausch und die Reduzierung der Fläche ausgesprochen.</p> <p>Bei der bestehenden P+R Anlage handele es sich um eine voll funktionstüchtige, gut etablierte P+R-Anlage, die sehr gut angenommen werde. Die Flächenaufteilung der neuen Bebauungsplanung benachteilige den ÖPNV und gefährde damit gemeinsame Klimaziele. Ebenso laufe die Neuaufteilung dem Ziel einer autoärmeren Innenstadt zuwider.</p> <p><u>Stellungnahme der Verwaltung:</u></p> <p>Die Verwaltung empfiehlt, den Anregungen nicht zu folgen. An der Planung soll festgehalten werden.</p> <p>Die geäußerte ablehnende Haltung lässt sich weder aus der Vorgeschichte noch aus den bisherigen Abstimmungen zum Projekt schlüssig herleiten. Auch die Stellungnahmen der Region im Rahmen der mehrfach durchgeführten Behördenbeteiligung erlauben dazu keinen Aufschluss.</p> <p>Das Büroprojekt der Strabag umfasste ursprünglich ausschließlich das mittlerweile geräumte Privatgrundstück. Der Impuls, das stadteigene Eckgrundstück in die Planung einzubeziehen, ging von Region und Infra aus, die 2020 im Rahmen ihrer regionsweiten P+R-Offensive den Wunsch äußerten, dort ein Parkhaus zu errichten. Entgegen der Darstellung der Region ist das stadteigene Grundstück im rechtskräftigen B-Plan nicht als P+R-Fläche, sondern als nicht bebaubare öffentliche Straßenverkehrsfläche ausgewiesen.</p> <p>Die Verwaltung hat die Region Hannover im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt.</p> <p>Die Region Hannover hat in diesem Rahmen lediglich Hinweise zur Planung (Dimensionierung der Stellplatzanlage/Parkhaus) gegeben. Folgend der entsprechende Textauszug aus der Stellungnahme zur TÖB vom 16.01.2023:</p> <p><i>„Die dem B-Plan zu Grunde gelegte Anzahl von 300 Stellplätzen für Park+Ride entspricht dem - seitens der Region Hannover in einem Gutachten ermittelten - erhöhten aktuellen / mittelfristigen Stellplatzbedarf.“</i></p>

*Durch die neue Lage des vorgesehenen Parkhauses verlängert sich der Weg für die Nutzer*innen zu der Stadtbahnhaltestelle. Weitere zusätzliche Stellplätze sind bei weiterem Bedarf nicht mehr realisierbar.*

Eine Aufstockung der P+R-Anlage in jetziger Lage würde den Vorteil kürzerer Wege und zukünftigen Erweiterungspotentials bieten.“

zu 2-A

Anlass der Planung ist die bedarfsgerechte Anpassung des Planungsrechts hinsichtlich eines zukunftsfähigen Bürostandorts, aber auch eines nachhaltigen P+R Standorts. Hierzu hat die Region Hannover in der Studie 'Analyse und Weiterentwicklung von P+R Anlagen in der Region Hannover' aus dem Jahr 2021 einen erhöhten Bedarf für den Standort Paracelsusweg nachgewiesen und als Ziel verankert.

Diese bedarfsgerechte Aufstockung der P+R-Anlage auf 300 Stellplätze ist mit aktuellem Planungsrecht nicht umsetzbar. Neben der städtebaulichen Qualifizierung des Standorts ruft auch die Bedarfsdeckung mit einer Aufstockung der P+R Anlage ein Planerfordernis hervor, so dass hier als Veranlassung nicht von einem alleinigen Wunsch der LHH gesprochen werden kann.

Im Planungsprozess wurde zur Umsetzung der städtebaulichen Zielvorgaben für die Bebauung des Plangebiets eine Masterplanung durch das Büros ASTOC (Köln) sowie ein darauf aufbauender Hochbau-Wettbewerb durchgeführt. Für die Integration eines Parkhauses erfolgte eine zusätzliche Überarbeitung. Diese bilden die Grundlage für den Entwurf der Bebauungsplanänderung.

In diesem Konzept wird u.a. eine Fläche zur Verfügung gestellt, die die Entwicklung für 300 Stellplätze ermöglicht und von der Region Hannover in ihrer TöB-Stellungnahme bestätigt wurde.

zu 2-B

Eine P+R Nutzung wird durch den Bebauungsplan nicht verhindert, da keine planerische Notwendigkeit zur Ausweisung einer Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung P+R Anlage besteht. Auch ohne explizite Festsetzung im Bebauungsplan ist sowohl der Erhalt der bestehenden ebenerdigen, vollversiegelten Anlage als auch die Realisierung der P+R Anlage am neuen Standort zulässig.

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse und des Grundstückstauschvertrages sind die Festsetzungen des Bebauungsplans grundsätzlich an beiden Standorten realisierbar. Die LHH stellt weiterhin Flächen für eine P+R Anlage bereit.

zu 2-C

Eine Benachteiligung des ÖPNV ist nicht gegeben. Auf der neuen Fläche wird Baurecht für eine attraktive Anlage mit höherer Flächeneffizienz und mehr Stellplätzen geschaffen. Das gesicherte Parken im Parkhaus, die direkte Anbindung an die Haltestelle und die attraktive Erschließung über die Podbielskistraße fördern aus Sicht der Verwaltung die Zielsetzung einer autoarmen Innenstadt. Zur Steigerung der Attraktivität und Akzeptanz und damit zur Unterstützung der Verkehrswende sind im SO 2 neben Pkw- und Fahrradstellplätzen auch die Nutzungen eines 'Mobility Hubs', wie z.B. Fahrradverleih, Ladestationen, Packstation zulässig.

Vor diesem Hintergrund stellt die Planung nicht, wie in der Stellungnahme ausgeführt, "eine Benachteiligung des ÖPNV und damit eine Gefährdung der gemeinsamen Klimaziele" dar. Vielmehr ist die Planung im Vergleich zur vorhandenen weitgehend versiegelten P+R Anlage flächensparend, effizient und damit in einer Großstadt in zentraler Lage an Hauptverkehrsstraßen alternativlos. Zudem werden mit den getroffenen Festsetzungen (Niederschlagswasserversickerung, wasserdurchlässige Materialien für Stellplätze und Zufahrten, Baumraster für offene Stellplätze, Dach- und Fassadenbegrünung) zukunftsweisende Maßnahmen befördert, die dem Klima dienen.

Der vorgelegte Bebauungsplanentwurf stellt auf unbestimmte Zeit die Weichen für die baulich-räumliche Entwicklung des Standortes.

Um den aktuellen Engpässen im Regionshaushalt Rechnung zu tragen, ermöglicht der Bebauungsplan die Errichtung zweier separater Parkhaushälften, die zeitlich unabhängig voneinander gebaut und die zu bebauenden Flächen ggf. zwischenzeitlich ebenerdig als Parkplatzfläche genutzt werden können. Aufgrund der Lage und der Zuordnung der Fläche ist bei einer ebenerdigen Übergangslösung von einem geringeren Fremdarkeranteil auszugehen. Ebenso haben aufgrund des Deutschland-Tickets die weiter außen liegenden P+R Plätze eine zusätzliche Attraktivität erfahren. In der Summe ist daher eine solche Zwischenlösung denkbar. Die Planung vereint langfristige städtebauliche Ziele mit einem Lösungsansatz für den aktuellen Bedarf der Region.

61.13, 19.08.2024