

Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Linden-Limmer  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und  
Grünflächen  
In den Verwaltungsausschuss  
An den Gleichstellungsausschuss (zur Kenntnis)

Nr. 1331/2023  
Anzahl der Anlagen 1 (nur online)  
Zu TOP

---

## **Bebauungsplan Nr. 1536 - Wasserstadt Limmer West Fortführung des Verfahrens**

### **Antrag,**

die Verwaltung zu beauftragen, das weitere Bebauungsplanverfahren für den zweiten Bauabschnitt der Wasserstadt Limmer (Bebauungsplan Nr. 1536, Wasserstadt Limmer West) auf Grundlage folgender Rahmenbedingungen fortzuführen:

1. Den vorgeschlagenen Vorgehensweisen zur Würdigung der bei den Plangesprächen und darüber hinaus vorgelegten Anmerkungen wird zugestimmt (siehe Anlage 1).
2. Das von der Jury vorgeschlagene städtebauliche Konzept der Büros Monadnock, chora blau und Planersocietät in seiner am 03.02.2022 präsentierten Fassung wird Grundlage des Bebauungsplans Nr. 1536, Wasserstadt Limmer West.
3. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1536 nördlich der Wunstorfer Straße sollen rund 193.000 m<sup>2</sup> Bruttogrundfläche (entspricht etwa 1.250 – 1.350 Wohnungen) oberirdisch neugebaut werden. Der Beschluss des Verwaltungsausschusses mit der DS Nr. 2096/2015 wird durch diesen Beschluss ersetzt.
4. Der freiraumplanerische Entwurf mit einer Gesamtgröße der öffentlichen Grünflächen von ca. 21.500 m<sup>2</sup> wird weiterverfolgt.
5. Das verkehrsplanerische Konzept für die innere Erschließung (u.a. Nachweis von 4,5 Fahrradstellplätzen je Wohneinheit überwiegend ebenerdig im Gebäude, Stellplatznachweis für den motorisierten Individualverkehr: durchschnittlich ca. 0,55 je Wohneinheit, kein allgemeines Parken im öffentlichen Straßenraum) wird weiterverfolgt.
6. Es sind besondere Anstrengungen zur Sicherung preisgedämpfter Baukosten zu unternehmen. Entsprechende Potentiale des seriellen und modularen Bauens

sind zu nutzen.

7. Von den Eigentümern wird zur Beschlussfassung über die Auslage des Bebauungsplans Nr. 1536 und dem dazugehörigen städtebaulichen Vertrag ein beschlussfähiger Antrag auf Einleitung eines VEP für die ehemaligen Produktionsgebäude erwartet. Die Satzungsbeschlüsse zum Bebauungsplan Nr. 1536 und zum VEP für den Ersatz der ehemaligen Produktionsgebäude sollen zeitlich parallel gefasst werden.
8. Die Planungen für die Fläche südlich der Wunstorfer Straße werden zunächst zurückgestellt und mit eigenem Geltungsbereich später wieder aufgenommen.

### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sind nicht erkennbar.

### **Ergebnis der Klimawirkungsprüfung**

Die Klimawirkungsprüfung wird im Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

### **Kostentabelle**

Die Kosten werden im weiteren Verfahren des Bebauungsplans ermittelt.

### **Begründung des Antrages**

Zu 1.: Dem geplanten Bebauungsplanverfahren zum Bebauungsplan 1536 Wasserstadt Limmer West ging ein langes und umfangreiches Bürger\*innenbeteiligungsverfahren voraus.

Mit dem Beschluss der FNP-Änderung Nr. 126 im Jahre 2006 wurde die Grundlage dafür geschaffen, das ehemalige Gebiet der Continental AG an der Wunstorfer Straße für den Wohnungsbau nutzbar zu machen. Parallel starteten die vom BauGB vorgegebenen Verfahrensschritte. Nach Inkrafttreten der FNP-Änderung im Jahre 2013 erfolgte eine dritte frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung, die die neuen, aktualisierten Planungsziele vermittelte. Hierbei wurden in fünf aufeinander folgenden Themenwerkstätten die Anforderungen und Wünsche für das gesamte Areal der Wasserstadt in Form der sogenannten „102 Planungsziele“ gefunden. Diese 102 Planungsziele und die dazugehörigen Themenkarten dienen seither als Grundlage für die städtebaulichen Planungen.

Auf diesen Planungszielen fußten die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 1535, der vom 08.09.2016 bis 07.10.2016 öffentlich ausgelegt und am 23.02.2017 als Satzung beschlossen wurde. Die darin festgesetzten Baurechte werden seitdem weitestgehend umgesetzt.

Für das Erstellen eines städtebaulichen Konzeptes für den gesamten restlichen ungeplanten Bereich der Wasserstadt wurde dann im Jahr 2021 ein Gutachterverfahren mit drei interdisziplinär besetzten Planungsteams durchgeführt. Hierbei wurde die Öffentlichkeit deutlich enger als beim Bebauungsplan Nr. 1535 einbezogen. Eine umfangreiche Aufgabenstellung wurde entwickelt und der Bürgerinitiative vorgestellt. In diesem Zuge wurden Hinweise aufgenommen und die so präzierte Aufgabenstellung zur Verfahrensgrundlage. Nach dem Start des Gutachterverfahrens wurden dann die Bürger\*innen im Zuge zweier unter damals geltenden Corona Auflagen durchgeführten Veranstaltungen mit den Planungen vertraut gemacht. In der ersten öffentlichen Veranstaltung, in der ein Zwischenstand der Planungen präsentiert wurde, bestand die Möglichkeit Hinweise und Anregungen an die Planungsteams für die weitere Bearbeitung zu geben. In der zweiten öffentlichen Veranstaltung wurden die finalen Entwürfe der Öffentlichkeit vorgestellt und für die in der Folgewoche stattfindende Jurysitzung zusammengetragen. Eine in der Veranstaltung durchgeführte Abfrage unter den

Teilnehmenden ergab eine sehr hohe Zustimmung zu dem Entwurf von Monadnock, chora blau und der Planersocietät. Die Jury empfahl ebenfalls diesen Entwurf als Grundlage der weiteren Planung zu nutzen und mit dem Team das Konzept weiterzuentwickeln. Das städtebauliche Erscheinungsbild wurde während dieser Ausarbeitung überprüft und verfeinert, aber in seinen Grundzügen bestätigt.

In der Sitzung des Stadtbezirksrats Linden-Limmer im Dezember 2021 wurden Beratungswünsche zu den Themenfeldern Freiflächen, Dichte und Verkehr artikuliert. Mit zwei Plangesprächen am 02.03.2023 und 16.03.2023 wurden dem entsprochen. In Anlage 1 werden die Ergebnisse der Plangespräche und weitere Hinweise zusammengefasst und gewürdigt.

Zu 2.: Der vorliegende städtebauliche Entwurf reagiert zum einen angemessen auf den stetig wachsenden Wohnungsbedarf. Zum anderen werden die verkehrlichen Auswirkungen durch ein innovatives Verkehrskonzept für die innere Erschließung reduziert. Damit leistet der Entwurf auch einen Beitrag zum Verwirklichen der Verkehrswende. Er nutzt in besonderer Weise die Lage an den beiden Wasserflächen, orientiert sich am städtebaulichen Kontext in Limmer südlich der Wunstorfer Straße und schafft eine markante Folge öffentlicher Plätze. Wie eine Perlenkette sind die öffentlichen Räume bis hin zur Spitze der Halbinsel miteinander verknüpft. Die privaten Grundstücke sind zugunsten der großzügigen öffentlichen Freiflächen klein gehalten, wodurch ein günstiges Verhältnis von Nettobauland zu Bruttobauland erreicht wird.

So gelingt es insgesamt, dass jeder Wohnblock entweder direkten Bezug zum Wasser, dem nahen Naturschutzgebiet oder zu einem der qualitätvollen öffentlichen Plätze innerhalb des Quartiers erhält.

Zu 3.: Im Zuge der Weiterentwicklung des Entwurfs für den Bereich nördlich der Wunstorfer Straße wurde über die städtebauliche Dichte diskutiert. Bestandteil der Aufgabenstellung für das Gutachterverfahren zur Entwicklung eines städtebaulichen Entwurfs war daher von den im Jahr 2015 formulierten Zielen ausgehend für die sogenannte „Basisvariante“ eine Bruttogeschosfläche (BGF) von 190.000 m<sup>2</sup> oberirdischem Neubau nachzuweisen. Darüber hinaus sollte geprüft werden, welche städtebauliche Auswirkungen sich aus einer auf 230.000 m<sup>2</sup> erhöhten BGF ergeben. In der Variante mit 190.000 m<sup>2</sup> BGF entfielen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1536 ca. 165.000 m<sup>2</sup>. Der nun erreichte Planungsstand führt zu einer oberirdischen BGF von 193.000 m<sup>2</sup> Neubau und ist somit 28.000 m<sup>2</sup> höher als die Annahme zu Beginn des Gutachterverfahrens. Diese Erhöhung ergibt sich aus den folgenden Anpassungen, die seit dem Gutachterverfahren erfolgt sind:

- Weitgehender Verzicht auf kostenintensive Tiefgaragen: ca. 10.000 m<sup>2</sup> BGF (ca. 6.000 m<sup>2</sup> BGF Anpassung Kubatur HUB + ca. 4.000 m<sup>2</sup> BGF überdeckelte Erdgeschossebene für Parken in den Baublöcken W6 und N6)
- Reduzierung der Baukosten durch wirtschaftliches Verhältnis von Nutzfläche zu Erschließung (Erhöhung der Gebäudetiefen von 12,50 m auf 14,00 m): ca. 16.000 m<sup>2</sup>
- Ausprägen der Orientierbarkeit durch städtebauliche Akzente (Höhendominanten): ca. 2.000 m<sup>2</sup>

Die aus der vorliegenden BGF von 193.000 m<sup>2</sup> abgeleitete Zahl der Wohneinheiten im 2. BA beläuft sich aktuell bei der Annahme einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 85 m<sup>2</sup> (entspricht der Durchschnittsgröße im 1. BA) auf ca. 1.250 WE. Unter der Annahme, dass hier auch kleinere Mikroapartments entstehen könnten, beläuft sich die mögliche Anzahl auf ca. 1.350 Wohneinheiten. Bei Fertigstellung könnten alle drei Bauabschnitte zusammen bei

Annahme der durchschnittlichen Wohnungsgröße von 85 m<sup>2</sup> 1.880 Wohneinheiten aufweisen (exkl. Denkmäler). 2.058 Wohneinheiten könnten bei der Annahme einer kleineren Durchschnittsgröße der Wohnung von 79 m<sup>2</sup> (inkl. Mikroapartments) in den Bauabschnitten 1 bis 3 entstehen. Sollte in den Denkmälern eine Wohnnutzung möglich sein, würden hierfür weitere 130 Wohneinheiten angenommen. Die im Verwaltungsausschuss beschlossene Drucksache Nr. 2096/2015 festgelegte Anzahl der Wohneinheiten wird damit leicht überschritten. Dies ist städtebaulich verträglich und angesichts der Entwicklung der Einwohnendenzahlen von Hannover (+ 33.232 Einwohnende seit 2012, + 14.972 Einwohnende seit Beschluss 2015) sowie der Situation am Wohnungsmarkt geboten. Bei einer durchschnittlichen Belegung von 2,3 Personen je Wohneinheit ist im Endausbau mit ca. 3.000 Bewohnenden (1.250 WE x 2,3 = 2.875 EW; 1.350 WE x 2,3 = 3.105 EW) zu rechnen.

Zu 4.: Der Marktplatz als Entree im Südosten, der Conti-Platz um den Conti-Turm als zentraler Stadtplatz, der Stadtanger als grüner Treffpunkt und die Limmer Spitze als Stadtteilpark am nordwestlichen Ende des Quartiers – diese vier Freiraumtypologien bilden das Rückgrat der westlichen Wasserstadt. Gemeinsam mit der verbindenden städtebaulichen Figur erzeugen sie unterschiedliche Atmosphären und Stimmungen, bieten den Anwohnenden und Besuchenden wechselnde Erholungs-, Verweil- und Aktivitätsangebote und schaffen so Nachbarschaften mit eigenen Identitäten. Flankiert von einer urban gestalteten öffentlichen Promenade im Südwesten und einem ruhigen naturbelassen gestalteten Nordufer wird das gesamte Stadtquartier wasserseitig erschlossen und erlebbar gemacht. Die dabei überwiegend landschaftlich gestalteten Freiräume des Nordufers, der Limmer Spitze und des Stadtangers bilden insgesamt eine öffentliche Grünfläche von ca. 21.500 m<sup>2</sup>. Darüber hinaus sind in den überwiegend urban gestalteten öffentlichen Plätzen und der Promenade sowie den übrigen öffentlichen Verkehrsflächen kleinteiligere Grünflächen von insgesamt ca. 10.000 m<sup>2</sup> geplant. Halböffentliche Garten- und Wohnhöfe ergänzen die Grünausstattung des Quartiers.

Zu 5.: Das Mobilitätskonzept des 2. Bauabschnitts setzt stark auf den Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr, um die Voraussetzungen für ein autoarmes Quartier zu schaffen. Je Wohneinheit sind 4,5 Fahrradstellplätze herzustellen und 80% davon eingangsnah in den Erdgeschossbereichen der einzelnen Gebäude in sog. Mobilitätsfoyers vorgesehen. Auch für z.B. Lastenfahrräder, Kinderwagen, Rollatoren o.ä. sollen Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Die Erschließung innerhalb der Wasserstadt erfolgt über die Quartiersallee, die von der Straße „Zur Wasserstadt“ aus entlang des Stadtangers Richtung Spitze verläuft. Nach Fertigstellung soll hier Tempo 30 gelten. Die Ausnahme stellt der nördlichste Abschnitt der Quartiersallee, die Parkstraße, dar. Diese sowie in allen von dieser Längsverbindung ausgehenden sog. Wohnstraßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche geplant. Die Wohnstraßen binden jeweils Richtung Ufer an die öffentlichen Wege und die Promenade entlang der Wasserkante an. Alle anderen Straßen sollen durch ihre Gestaltung eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten, da Parken nur für mobilitätseingeschränkte Personen, zum Be- und Entladen bzw. für Lieferungen und Car-Sharing stattfindet.

Die Stellplätze für den MIV werden dezentral überwiegend in einem Mobilitäts-HUB und zwei überdachten Innenhöfen (EG-Parken) untergebracht. Hier ist ein durchschnittlicher Stellplatzschlüssel von 0,55 vorgesehen. Der HUB stellt einen multifunktionalen Stadtbaustein dar: Neben der Unterbringung von Stellplätzen, beinhaltet er eine Bushaltestelle sowie verschiedene andere Nutzungen in der Mantelbebauung. Hier ist neben einer Paketstation und Mikro-Apartments eine Kita geplant. Da es sich hierbei um ein Gebäude handelt, welches unterschiedliche Funktionen umfasst, sind insbesondere

hinsichtlich des Brandschutzes weitere präzisierende Planungen erforderlich.

Die Bushaltestelle, die sich im HUB befindet, wird zukünftig von der neuen Linie 170, die die Wasserstadt mit der Innenstadt verbindet, angefahren. Eine weitere Haltestelle wird in der Straße „Zur Wasserstadt“ geplant, um die Anbindung des ersten Bauabschnitts sicherzustellen.

Taktungen des ÖPNV sind nicht Regelungsbestandteil der Bauleitplanung. Gleichwohl wird die Stadt auf die Region als Trägerin des Nahverkehrs einwirken, ihr Angebote zukunftsorientiert und bedarfsstimulierend zu entwickeln.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wurde gutachterlich überprüft. Bezogen auf die Individualverkehrsbelastung der Wunstorfer Straße durch Quell- und Zielverkehr aus der Wasserstadt wird eine Reduzierung dieser Verkehre von 7.500 Fahrten pro Tag (Prognose Oktober 2015) auf 4.300 Fahrten pro Tag erwartet.

Der Erfolg dieses Mobilitätskonzeptes soll durch ein Monitoring überprüft werden.

Zu 6.: Der Wohnungsbau steht aktuell durch deutliche Zins- und Baukostensteigerungen, Lieferprobleme und Fachkräftemangel vor großen Herausforderungen. Dies führt zu großen Unsicherheiten bei der Kalkulation der zu erwartenden Mietkosten. Die Fachwelt ist sich einig, dass das systematische Nutzen von seriellen und / oder modularen Entwurfs- und Fertigungsmethoden einen deutlichen Beitrag zur Kostensicherheit und -reduzierung leisten kann. Dies soll in der Wasserstadt in signifikanter Weise ohne Abstriche an der städtebaulichen Qualität geschehen. Auf diesem Wege wird ein Beitrag dazu geleistet, die Bebauung im aktuellen wirtschaftlichen Umfeld zu ermöglichen und zugleich ein differenziertes Angebot zu gewährleisten.

Zu 7.: Die bis 2011 geführte Diskussion über eine Verbreiterung des Stichkanals Linden hätte bei positivem Ergebnis zwingend den Verlust der parallel zum Ufer des Kanals stehenden Produktionsgebäude zur Folge gehabt.

Mit dem Verzicht auf die Kanalverbreiterung wurde diese Kausalität aufgelöst und eine Wiedernutzung der Gebäude mit insgesamt ca. 20.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche erwogen. Eine realistische Option war das Herrichten der Gebäude für die Belange des Stadtarchives, die 2020 ausgeschrieben wurde. Im Rahmen dieses Verfahrens konnte sich der Standort aber nicht durchsetzen. Gutachterlich geprüft wurde die Möglichkeit, in die Gebäude trotz verbliebener Nitrosaminbelastung eine Wohnnutzung zu implementieren. Durch die oberste Gesundheitsbehörde des Landes Niedersachsen wurde herausgestellt, dass die Unbedenklichkeit eines solchen Vorgehens nicht zweifelsfrei belegt werden kann. Vor diesem Hintergrund ist nun über den Denkmalstatus zu entscheiden und der weitere Umgang mit dem Bestand, der planungsrechtlich noch als Industriegebiet (GI) festgesetzt ist, zu klären.

Um einen städtebaulichen Missstand durch die unmittelbare Nachbarschaft zu einem allgemeinen Wohngebiet mit einer zulässigen, sehr stark emittierenden industriellen Nutzung zu vermeiden, ist es angezeigt, beide Verfahren (Bebauungsplan Nr. 1536 und VEP „Denkmäler“) zeitgleich als Satzung zu beschließen.

Zu 8.: Für die Wasserstadtfächen südlich der Wunstorfer Straße („Docklands“) haben sich seit dem Gutachterverfahren im stärkerem Umfang Veränderungen in den planerischen Rahmenbedingungen ergeben. Das betrifft unter anderem

- die neu berechnete HQ<sub>100</sub>-Linie, die vorläufig gesichert ist und belegt, dass ein wesentlicher Teil des Grundstücks bei einem hundertjährigen Hochwasser überflutet

sein würde

- das Erfordernis, die Straßenbrücke über den Stichkanal Linden durch einen Neubau zu ersetzen
- das Fehlen einer hinreichend belastbaren Trassenplanung für eine Verlängerung der Stadtbahn nach Ahlem Nord
- eine bisher fehlende Klärung zur Einbeziehung eines Grundstücks des Landes Niedersachsen in die Planung

Die hier zu erwartenden Klärungen werden die Rahmenbedingungen für das Beplanen der Fläche wesentlich beeinflussen. Deshalb wird die Fläche aus dem aktuellen Planverfahren herausgelöst und später in einem eigenständigen Verfahren fortgesetzt.

61.12  
Hannover / 08.06.2023