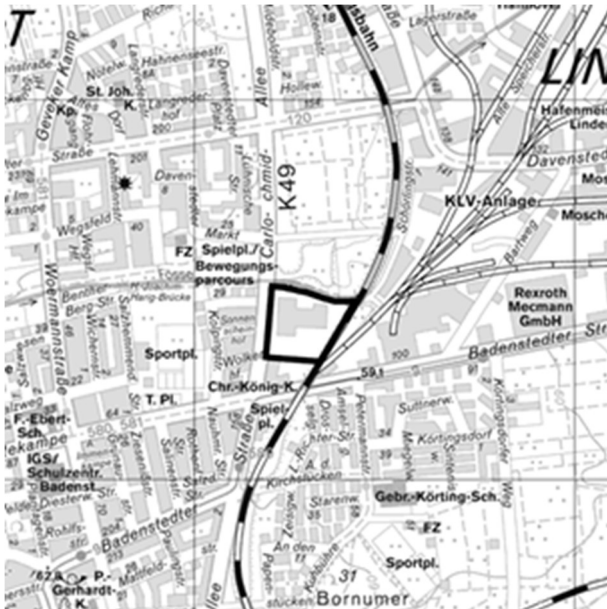


Begründung

Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13 a BauGB

Bebauungsplan Nr. 1294, 1. Änderung - Carlo-Schmid-Allee / südlich Fösse -



Stadtteil: Badenstedt

Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich beinhaltet das Grundstück Badenstedter Straße 128 (ehemals Marktkauf / Flurstücke 61/121, 65/17, 65/19 und 65/21, Flur 2, Gemarkung Badenstedt).

Im Norden wird es durch die Fösse, im Osten durch die Güterumgehungsbahn, im Süden von dem Grundstück Badenstedter Straße 130 – 132 (nur gerade / Dienstleistungszentrum) und im Westen von der Carlo-Schmid-Allee begrenzt.

<u>Inhaltsverzeichnis:</u>	Seite
1. Anlass der Planung	3
2. Verfahren	3
3. Örtliche und planungsrechtliche Situation	4
3.1. Entwicklung der Nutzung des Plangebiets	4
3.2. Infrastruktur – Versorgung, Grünanlagen	5
3.3. Regionales Raumordnungsprogramm	5
3.4. Landschaftsplan / städtebauliches-landschaftsplanerisches Rahmenkonzept	6
3.5. Landschaftsrahmenplan Region Hannover	6
3.6. Flächennutzungsplan	6
3.7. Bebauungspläne	7
4. Städtebauliche Ziele	7
4.1. Städtebauliches Konzept	8
4.2. Bauland / Festsetzungen	13
4.3. Freiflächen – Spielplätze und Ausgleichsfläche	15
4.4. Planungsalternativen	16
5. Verkehr und Erschließung	16
5.1. Verkehr	16
5.2. Ver- und Entsorgung	18
5.2.1. Niederschlagswasser	18
5.2.2. Schmutzwasser	18
6. Umweltbelange / Umweltverträglichkeit	18
6.1. Lärmschutz	19
6.2. Naturschutz / Artenschutz	20
6.2.1. Baumbilanz	21
6.2.2. Eingriffsbewertung	22
6.3. Klima und Luft	23
6.4. Boden / Baugrund / Altlasten / Grundwasser / Erdfallgefährdung	24
6.4.1. Kampfmittel	26
6.5. Hochwasser und Starkregen	26
7. Verträge	27
8. Gutachten	27
9. Kosten für die Stadt	28

1. Anlass der Planung

Auf dem Gelände an der Carlo-Schmid-Allee neben dem Geschäftszentrum CARRÉ Badenstedt stehen die Gebäude des ehemaligen Bau- und Gartenmarkts der Marktkauf-Kette bereits seit einigen Jahren leer. Eine Nachnutzung, die den Vorgaben des Bebauungsplans Nr. 1294 entspricht, konnte nicht gefunden werden. Der Bebauungsplan setzt das Plangebiet als „Gewerbegebiet“ (GE) fest. Er ist seit Oktober 1997 rechtsverbindlich. Zulässig sind nur die im GE zulässigen Gewerbebetriebe (nicht erheblich belästigend) aber keine Einzelhandelsbetriebe mit Ausnahme von „großflächigem Einzelhandel mit flächenextensiven Sortimenten (z.B. Möbelmarkt, Teppichmarkt, Baumarkt)“.

Es hat sich aber mit der *Doblinger Grund GmbH* eine Investorin gefunden, die mit der Projektentwicklungsgesellschaft *DIBAG Industriebau AG* auf dem Gelände Geschosswohnungen bauen möchte und es hierzu bereits vor Jahren erworben hat. Die *Doblinger Grund GmbH* und die *DIBAG Industriebau AG* sind Unternehmen der *Doblinger Unternehmensgruppe*. Aufgrund der anhaltend großen Nachfrage nach Wohnungen und der guten Anbindung an Infrastruktureinrichtungen soll auf dieser Fläche Wohnungsbau im Rahmen der Wohnbauoffensive der Landeshauptstadt Hannover ermöglicht werden. Dafür ist diese 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1294 erforderlich.

2. Verfahren

Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 1294 trägt zur Wiedernutzbarmachung von brachliegenden bebauten Flächen bei. Sie dient damit einer Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne von § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB. Die 1. Änderung wird daher im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt. Nach § 13a Abs. 1 BauGB darf dieses 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 rd. 26.400 m². Davon werden ca. 22.800 m² als Baugebiet (WA) festgesetzt mit einer zulässigen Grundfläche von 9.120 m² (GRZ 0,4). Der Grenzwert von 20.000 m² Grundfläche wird deutlich unterschritten.
- Durch den Bebauungsplan wird keine Zulässigkeit von Vorhaben vorbereitet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen.
- Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sind nicht beeinträchtigt.
- Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu beachten sind. Für zwei vorhandene Störfallbetriebe im Bereich Lindener Hafen liegen Gutachten vor. Die darin festgelegten angemessenen Abstandsradien sind durch das Plangebiet nicht berührt.

Bisher im Bebauungsplan Nr. 1294 festgesetzte Ausgleichsflächen werden mit der 1. Änderung teilweise überplant. Dieser Eingriff kann jedoch durch andere Maßnahmen kompensiert werden, so dass kein Vollverfahren erforderlich wird (siehe hierzu Kapitel 6.2.2).

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB gelten die Vorschriften des § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB für das „vereinfachte Verfahren“ im beschleunigten Verfahren entsprechend. Nach § 13 Abs. 2 kann das Verfahren durch Straffung oder das Weglassen einzelner Verfahrensschritte verkürzt werden. Davon macht die Stadt bei dieser 1. Änderung keinen Gebrauch. Sie hat bereits die frühzeitige Beteiligung gem. §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt.

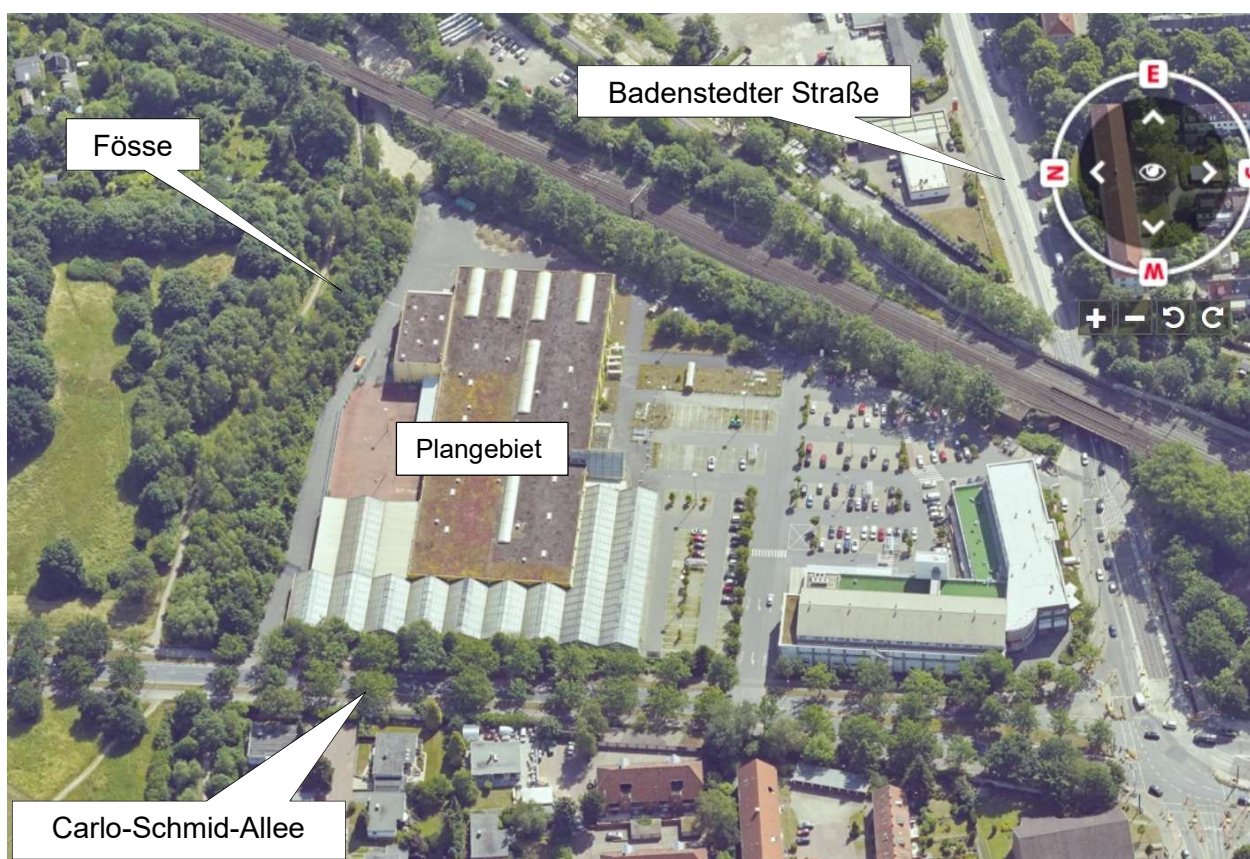
Nach § 13 Abs. 3 BauGB wird aber von der Umweltprüfung, vom Umweltbericht und von der Angabe in der Bekanntmachung zur öffentlichen Auslegung, welche Arten umweltbezogener

Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10a Abs. 1 BauGB abgesehen.

3. Örtliche und planungsrechtliche Situation

Das rd. 2,6 ha große Plangebiet liegt im Nordosten des Stadtteils Badenstedt zwischen der Carlo-Schmid-Allee und der Güterumgebungsbahn (DB Strecke 1750). Es wird im Norden von der Fösse (Nebenfluss der Leine) begrenzt und im Süden von dem bereits erwähnten Geschäftszentrum CARRÉ Badenstedt, dessen Südseite wiederum an die Badenstedter Straße grenzt (siehe Luftbild). Auf der Badenstedter Straße verkehrt die Stadtbahnlinie 9.

Der Stadtteil Badenstedt schließt sich westlich an das Plangebiet an. Er liegt südlich der Fösse. Nördlich der Fösse folgt der Stadtteil Davenstedt. Auf der Ostseite der Bahnstrecke liegt der Stadtteil Linden-Mitte.



Hannover 3D – Schrägluftbild 2017, Blick von Westen
Copyright: Landeshauptstadt Hannover, Bereich Geoinformation

Die bauplanungsrechtliche Situation wurde oben in Abschnitt 1 bereits dargestellt. Das Plangebiet ist im Bebauungsplan Nr. 1294, rechtsverbindlich seit 01.10.1997, als „Gewerbegebiet“ festgesetzt.

3.1. Entwicklung der Nutzung des Plangebiets

Historischer Abriss zum Areal

Für diese 1. Änderung hat die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (M&P) im Auftrag der Investorin die bisherige Nutzung erforscht (siehe hierzu Abschnitt 6.5). Das Grundstück bildete im

Jahr 1880 eine Freifläche, wobei am nördlichen Rand Gleise der Salinenbahn verliefen, die die nahe gelegene Saline Egestorffhall mit dem Lindener Hafenbahnhof verband. Ab den 1920er bis in die 1970er Jahre befand sich ein Straßenbahn-Güterbahnhof der ÜSTRA auf dem Grundstück. Weiter wurden Teile des Grundstücks als Kleingärten genutzt. Um 1990 wurden die Kleingärten sowie die Gleise zurückgebaut. Der östliche Grundstücksbereich wurde ab ca. 1954 zunächst als Lagerplatz eines Straßenbauunternehmens genutzt, der 1974 durch einen Gebäudekomplex für einen Sanitärgrößhandel ersetzt wurde. Anschließend wurde 1998 ein Bau- und Gartenmarkt der Marktkauf-Kette auf dem gesamten Grundstück errichtet. Hierzu gehören neben den Verkaufshallen auch Gewächshäuser und Parkplätze. Der Betrieb wurde 2007 geschlossen. Danach standen die Gebäude zunächst leer. Im September 2015 hat die Stadt in den Gebäuden eine Notunterkunft für Flüchtlinge eingerichtet, die inzwischen wieder geschlossen wurde. Seitdem stehen die Gebäude erneut leer.

Heutige Situation - Bodenverhältnisse

Das Plangebiet ist zurzeit weitgehend ungenutzt. Lediglich am Südrand gibt es die Zufahrt in das benachbarte CARRÉ Badenstedt mit dem REWE-Markt und weiteren Geschäften. Die Kunden nutzen Teile der Stellplätze des ehemaligen Bau- und Gartenmarkts im Plangebiet.

Die M&P hat die Bodenverhältnisse im Plangebiet im Hinblick auf die geplante Wohnbebauung untersucht (siehe Abschnitt 6.5). Die Untersuchung sollte klären, ob sich der Baugrund für die Wohnbebauung eignet im Hinblick auf seine Stabilität und im Hinblick auf Bodenverunreinigungen durch die früheren Nutzungen.

Zusammengefasst wurde festgestellt, dass sich der Baugrund bei der von M&P empfohlenen Gründung in Teilflächen nicht für die Wohnbebauung eignet. Die Überprüfung, ob die Bodenwerte eingehalten werden, welche die Stadt für Wohnbebauung anwendet, hat ergeben, dass für Teilflächen Referenzwerte überschritten werden. Weil vereinzelt auch die Prüfwerte der BBodSchV für Wohnbebauung überschritten werden, ist daher ein Bodenaustausch zur Einhaltung der Bodenwerte Bauleitplanung der Stadt sowie zur sicheren Gründung der Gebäude teilweise erforderlich.

3.2. Infrastruktur – Versorgung, Grünanlagen

Private Versorgungseinrichtungen mit Waren des täglichen Bedarfs gibt es unmittelbar südlich des Plangebiets im CARRÉ Badenstedt (u. a. REWE-Markt, Drogerie, Arztpraxen) sowie südwestlich entlang der Badenstedter Straße im Ortskern von Badenstedt. Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge (Schulen, Kitas, Kultureinrichtungen etc.) liegen sowohl westlich des Plangebiets in den Stadtteilen Badenstedt und Davenstedt, als auch östlich der Bahn im Bereich Körtingsdorf. Das Plangebiet liegt derzeit im Einzugsbereich der dortigen Grundschule (Gebrüder-Körting-Schule).

Das Plangebiet grenzt mit der Nordseite an die Fösse, ein Nebenfluss der Leine. Sie fließt in einem breiten Grünzug vom westlichen Stadtrand nach Osten zur Leine. Der Grünzug bildet die Grenze zwischen den Stadtteilen Davenstedt im Norden und Badenstedt im Süden und beherbergt neben einem Spielplatz und einem Jugendtreffpunkt u.a. auch einen Hügel, der im Winter als Rodelberg genutzt wird.

3.3. Regionales Raumordnungsprogramm

Die 1. Änderung ist, wie alle Bauleitpläne, den Zielen der Raumordnung anzupassen (§ 1 Abs. 4 BauGB). Diese Ziele ergeben sich aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm der Region Hannover 2016, das am 10.08.2017 in Kraft getreten ist, in der Fassung nach der 1. Änderung (in Kraft getreten am 06.08.2020). Im RROP ist die Carlo-Schmid-Allee als „Vorranggebiet Straße

von Regionaler Bedeutung K51/K49“ dargestellt und die Eisenbahnstrecke als „Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke“. Der Grünzug am Nordrand des Plangebiets ist als „Vorranggebiet Freiraumfunktionen“ dargestellt. Für das Plangebiet enthält das RROP keine Darstellungen.

3.4. Landschaftsplan / städtebauliches-landschaftsplanerisches Rahmenkonzept

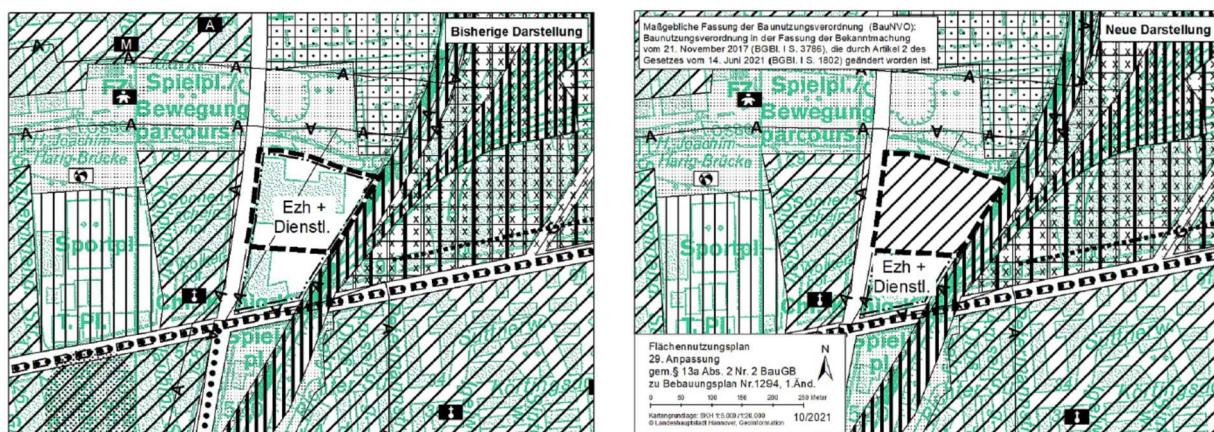
Im Auftrag der Stadt wurde im Jahr 1998 vom Büro ILF – Ing.-Büro für Landschafts- und Freiraumplanung ein Landschaftsplan für den Stadtbezirk Ahlem-Badenstedt-Davenstedt erarbeitet. Damals war das Plangebiet bereits im Bebauungsplan Nr. 1294 als „Gewerbegebiet“ festgesetzt. Dementsprechend wird im Landschaftsplan in den Empfehlungen zu Schutz-, Entwicklungs- und Gestaltungsmaßnahmen lediglich auf die baurechtlich zulässige Nutzungsumwandlung hingewiesen. Vorgaben zur landschaftspflegerischen Gestaltung des Plangebiets ergeben sich daraus für diese 1. Änderung nicht.

3.5. Landschaftsrahmenplan Region Hannover

Das Zielkonzept des Landschaftsrahmenplans enthält für das Plangebiet keine Aussagen. Der Grünzug mit der Fösse gehört aber zu den „Grün- und Freiräumen, die nach einer Überprüfung durch die kommunale Landschaftsplanung gegebenenfalls zu sichern sind“.

3.6. Flächennutzungsplan

Die 1. Änderung ist wie alle Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln (§ 8 Abs. 2 BauGB). Im Flächennutzungsplan ist das Plangebiet zusammen mit dem nach Süden anschließenden CARRÉ Badenstedt als Sonderbaufläche „Einzelhandel und Dienstleistungen“ dargestellt. Daraus kann die Festsetzung eines „Allgemeinen Wohngebiets“ nicht entwickelt werden. Da die 1. Änderung als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ im beschleunigten Verfahren aufgestellt wird, erfolgt gem. § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB eine Berichtigung des Flächennutzungsplans:



Mit der 1. Änderung wird eine innerstädtische Baufläche einer neuen Nutzung zugeführt, die zur Deckung des Wohnbedarfs beiträgt. Damit wird ein wichtiges städtebauliches Ziel gefördert. Die geordnete städtebauliche Entwicklung wird deshalb nicht beeinträchtigt.

3.7. Bebauungspläne

Der räumliche Geltungsbereich der 1. Änderung erfasst den nördlichen Teil des Bebauungsplans Nr. 1294, der am 01.10.1997 rechtsverbindlich geworden ist. Dieser setzt das Plangebiet als „Gewerbegebiet“ (GE) fest. Zulässig sind nur die im GE zulässigen Gewerbebetriebe (nicht erheblich belästigend) aber keine Einzelhandelsbetriebe mit Ausnahme von „großflächigem Einzelhandel mit flächenextensiven Sortimenten (z. B. Möbelmarkt, Teppichmarkt, Baumarkt)“. Nach diesen Festsetzungen lässt sich die geplante Wohnbebauung nicht verwirklichen.

4. Städtebauliche Ziele

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat im Jahr 2013 das Wohnkonzept 2025 für die Entwicklung des Wohnungsmarkts in Hannover beschlossen. Eines der vier Aktionsfelder ist die Schaffung neuer Planungsrechte. Das Wohnkonzept fußt auf den Erkenntnissen des Gutachtens der GEWOS GmbH (Hamburg 2013). Als Basisdaten dienen die Schriften zur Stadtentwicklung, welche eine wachsende Einwohnerzahl in den letzten 6 Jahren von 27.800 Personen und damit ein Wachstum von 5,5 % aufzeigen. Wegen der sehr dynamischen Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt hat die Landeshauptstadt Hannover die Annahmen und Prognosen des Wohnkonzepts 2025 aktualisiert und neu justiert. Der Wohnungsneubaubedarf für den Zeitraum bis 2030 beträgt gemäß der im Januar 2016 veröffentlichten Haushaltsprognose mehr als 1.000 Wohnungen pro Jahr. Folglich beläuft sich der Neubaubedarf, ausgehend vom Betrachtungsjahr 2015, bis 2030 auf mindestens 15.000 Wohneinheiten. Ohne eine deutliche Intensivierung des Wohnungsneubaus wird die erhöhte Nachfrage, insbesondere nach preiswerten Wohnungen, nicht befriedigt werden können. Neben der Verbesserung des Angebots im preiswerten Segment und vor allem im innerstädtischen Geschosswohnungsbau ist in diesem Sinne auch wichtig, das zusätzliche Angebot an Baugrundstücken für den Wohnungsbau – dem Nachfrageinteresse entsprechend – räumlich und in unterschiedlichen Lagequalitäten im Stadtgebiet zu verteilen. Vorrangiges Ziel ist dabei die Aktivierung von Potentialen im bereits besiedelten Raum. Im Wesentlichen geht es um Flächen, die durch Nutzungsumwandlung der Wohnnutzung zur Verfügung gestellt werden können.

Der zu bebauende Teil des Plangebiets folgt diesem Grundsatz. Mit der beabsichtigten Wohnbebauung wird auch dem Ziel aus § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB Rechnung getragen, wonach in der Bauleitplanung die Erhaltung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile zu berücksichtigen ist. Die Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre verdeutlicht, dass das Gesamtpaket der städtischen Maßnahmen positive Wirkung zeigt. Auch zukünftig sind jedoch erhebliche Anstrengungen erforderlich, um die positive Entwicklung fortzusetzen und zu stabilisieren.

Einen Beitrag dazu soll diese 1. Änderung leisten. Ihr Ziel ist es, auf den brach liegenden Flächen im Plangebiet eine sinnvolle und dem Bedarf entsprechende Nachnutzung zu entwickeln. Eine Nachnutzung, die den Vorgaben des geltenden Bebauungsplans Nr. 1294 entspricht, konnte nicht gefunden werden. Wie bereits oben erwähnt, setzt der Bebauungsplan das Plangebiet als „Gewerbegebiet“ (GE) fest. Zulässig sind nur die im GE zulässigen Gewerbebetriebe (nicht erheblich belästigend) aber keine Einzelhandelsbetriebe mit Ausnahme von „großflächigem Einzelhandel mit flächenextensiven Sortimenten (z. B. Möbelmarkt, Teppichmarkt, Baumarkt)“. Die Grundstückseigentümerin hat daher vorgeschlagen, im Plangebiet Wohnhäuser zu errichten. Das trägt zur Verwirklichung der geschilderten Ziele der Stadt bei.

Um möglichst viele Wohnungen zu schaffen, sind **Geschosswohnungen** erforderlich. Hier liegt in der Landeshauptstadt Hannover aktuell auch der größere Bedarf. Einfamilienhäuser, auch in verdichteter Form als Reihen- oder Gartenhofhäuser, haben pro Wohnung einen erheblich größeren Flächenbedarf. Die Stadt hat sich daher gemeinsam mit dem Investor für eine Bebauung mit mehrgeschossigen Wohnhäusern entschieden.

4.1. Städtebauliches Konzept

Die Grundstückseigentümerin hat von zwei Planungsbüros ein städtebauliches Konzept für die geplante Wohnbebauung ausarbeiten lassen,

- vom Büro agsta Architekten Dr. Schulte, Petersen & Partner mbB, Hannover, für den Wohnungsbau und
- vom Büro lad+ landschaftsarchitektur diekmann, Hannover, für die Freianlagen / Grünordnung.

Das vorgeschlagene städtebauliche Konzept wurde von der Landeshauptstadt Hannover geprüft auf seine Umsetzbarkeit und auf die Vereinbarkeit mit den städtebaulichen Zielen. Neben den gesamtstädtischen Bedarfen im Bereich des Wohnungsbaus waren dabei folgende lokale Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- Verkehrserschließung von der Carlo-Schmid-Allee mit Nutzung der vorhandenen Zufahrt ins Geschäftszentrum Carré Badenstedt. Sie liegt im Plangebiet am Südrand.
- Berücksichtigung des Verkehrslärms durch die Carlo-Schmid-Allee an der Westseite und die Bahnstrecke an der Ostseite sowie des Gewerbelärms durch das Carré Badenstedt.
- Die Fösse als Naturraum an der Nordseite des Plangebiets mit dem tangierenden Uferbereich aus Bäumen und Sträuchern.
- Der höher gelegene Bahndamm an der Ostseite des Plangebiets mit vorgelagerter Böschung als Pflanzstreifen mit Bäumen und Sträuchern sowie dort vorhandene Kanäle.

Vor diesem Hintergrund war festzustellen, dass das Konzept sämtliche Rahmenbedingungen ausreichend berücksichtigt und eine Baustruktur vorsieht, die sich gut in das nähere Umfeld einfügt. Kubatur und Maße der Baukörper entsprechen den üblichen Bauformen und sind nicht durch eine besondere Spezifik gekennzeichnet. Ein Bebauungsplan, dessen Festsetzungen sich an ihnen orientiert, wäre voraussichtlich auch mit anderen Eigentümern ohne Weiteres umsetzbar. Alternative städtebauliche Konzepte wären auf dem Grundstück in jedem Fall denkbar. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass mit Ihnen die gegebenen Rahmenbedingungen deutlich besser berücksichtigt würden.

Die Landeshauptstadt Hannover hat sich daher entschlossen, dem vorgeschlagenen Konzept zu folgen und die planungsrechtlichen Grundlagen für die Umsetzung zu schaffen. Aufgrund der Größe des Vorhabens mit insgesamt 15 freistehenden Gebäuden wurde die Aufstellung eines gewöhnlichen Bebauungsplans („Angebotsplan“) der Möglichkeit eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans vorgezogen. Weitere Details zur Umsetzung des Vorhabens sind mit der Grundstückseigentümerin in einem städtebaulichen Vertrag geregelt, zu dessen Bestandteil auch das städtebauliche Konzept wird. Es ist zusammengefasst in einem Konzeptplan (siehe S. 11/12) und beinhaltet die folgenden städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Entwurfsziele.

Städtebau (Büro agsta)

Die städtebauliche Entwurfsidee basiert auf der besonderen Lage des Baugrundstückes an Hauptverkehrsstrassen, Grünzug und Einkaufszentrum und bezieht sowohl die verkehrliche Situation und die daraus resultierenden Belastungen wie die Freiräume mit ihren Qualitäten ein.

Entlang der Carlo-Schmid-Allee sieht der Entwurf des Büros agsta lange Zeilenbauten mit vier Vollgeschossen zur Bildung einer deutlichen Kante gegenüber dem öffentlichen Raum und der Straße vor und nimmt die geschlossenen Blockbebauungen aus der Nachbarschaft (Badenstedter Straße, Hermann-Ehlers-Allee, Am Soltekompe) auf. Der nach Osten anschließende Bereich des Plangebiets soll durch diese – lediglich durch eine schmale Lücke unterbrochene – Kante gegenüber dem von der Carlo-Schmid-Allee verursachten Verkehrslärm abgeschirmt werden.

Zum Landschaftsraum der Fösse im Norden und zu dem geplanten Quartierspark im Osten hingegen öffnet sich die Bebauung. In Richtung des Quartiersparks erfolgt dies durch eine niedrigere Bebauung mit drei Vollgeschossen, während zur Fösse Solitärbauten als Hochpunkte mit sechs und sieben Vollgeschossen sowohl eine markante Quartierskante als auch eine hohe Durchlässigkeit schaffen.

An der im Süden gelegenen Erschließungsstraße, die bereits den Einzelhandel einschließlich der zugehörigen Stellplätze erschließt, bildet eine geschlossene Bauzeile mit drei Vollgeschossen eine klare Abgrenzung zum Einkaufszentrum und einen Rahmen für die zentrale Grünfläche (Gemeinschaftsanger). Damit wird auch das nördliche Plangebiet von den dort entstehenden Lärmemissionen abgeschirmt.

Großstrukturen werden vermieden. Die einzelnen Gebäude bleiben ablesbar und jeder Hauseingang bildet eine Adresse. Wechselnde Gebäudehöhen, Vor- und Rücksprünge, unterschiedliche Fassadenstrukturen und Balkone und Loggien vermitteln eine kleinteilige Körnung. Über unterschiedliche Gebäudetypologien und die aufgelockerte Platzierung der Baukörper wird ein abwechslungsreiches Erscheinungsbild geschaffen.

Entlang der Carlo-Schmid-Allee wird zur Vermeidung einer Großstruktur mit abwechslungsreichen Fassadenbildern, differenzierten Gebäudehöhen, der Ablesbarkeit von einzelnen Häusern mit Hervorhebung der Eingangsbereiche und anderen Gestaltungsmitteln wie Vor- und Rücksprüngen, Materialwechseln oder Ornamentik gearbeitet.

Insgesamt können mit dem vorgelegten Entwurfskonzept je nach Zuschnitt bis zu 285 neue Wohneinheiten geschaffen werden. Angestrebt ist eine Mischung verschiedener Wohnungsgrößen mit dem Schwerpunkt auf kleineren Einheiten.

Freianlagen (Büro lad+)

Ein wesentliches Ziel für die Freianlagen liegt in der Erarbeitung eines nachhaltigen und gestalterisch hochwertigen Planungskonzepts für den Außenraum. Dabei sollte die Nutzung der Außenflächen als Aufenthalts- und Erholungsraum für die Bewohnenden, differenziert nach privaten und gemeinschaftlichen Freianlagen sowie die Minimierung versiegelter Flächen sichtbarer Bestandteil des Konzepts sein.

Der Freiraum des Wohnquartiers profitiert von der Lagegunst am Grünzug der Fösse im Norden sowie dem Bahndamm im Osten, die eine raumbildende Gehölzkulisse bilden. Zusammen mit der Carlo-Schmid-Allee im Westen wirkt das Quartier bereits erheblich eingegrünt und verleiht dem Ort eine erkennbare Identität als ein Stück Stadt im Grünen.

Ein kollektiv nutzbarer 'Gemeinschaftsanger' mit Spielflächen über der Tiefgarage bildet inmitten der Siedlung einen zentralen Treffpunkt und Ort zum Spielen und Verweilen. Als Quartiersplatz bedient der Anger unterschiedliche Nutzungs- und Aufenthaltsansprüche in der Nachbarschaft. Dem Bahndamm ist eine multifunktionale Grünzone vorgelagert, die Distanz zur Bahnlinie herstellt und als Spielplatz- und Ausgleichsfläche sowie partiell der Regenwasserretention dienlich ist. Die Wohngebäude werden jeweils eingebettet in ein grünes Passepartout, welches private Terrassen, Gartenräume und wohnungsnaher Kinderspielflächen sowie die hausbezogene Erschließung aufnimmt. Die Abfallsammelanlagen werden unterflur organisiert. Fahrräder sollen u.a. in dezentral angeordneten, witterungsgeschützten Abstellanlagen untergebracht werden.

Verkehr

Die Erschließung des Quartiers erfolgt über die Carlo-Schmid-Allee. Von dieser gibt es jeweils im Norden und Süden eine Zufahrt in das Wohngebiet, die über eine innere private Wohnstraße miteinander verbunden werden. Der Kraftfahrzeugverkehr findet im Gebiet nur eingeschränkt statt, entsprechend soll der Straßenraum verkehrsberuhigt gestaltet werden. Im Norden liegt

gleich am Rand des Gebiets die Zufahrt von der Carlo-Schmid-Allee in eine Tiefgarage für die nördlichen Solitərbauten. Im Süden werden über die Erschließungsstraße der Parkplatz des Einkaufszentrums und die zweite quartierseigene Tiefgarage erreicht, welche den überwiegenden Teil der Stellplätze im Quartier aufnimmt. Der Kraftfahrzeugverkehr spielt in der Ringstraße eine deutlich untergeordnete Rolle. Neben notwendigen Verkehren der Ver- und Entsorger und von Einsatzfahrzeugen sollen hier nur wenige Anlieger fahren.

Der Radverkehr soll eine zentrale Rolle bei der Quartiersentwicklung spielen. Daher werden neben Fahrradbügeln in den Hauseingangsbereichen überdachte und abschließbare Fahrradstellplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner in unmittelbarer Nähe der Wohnungen sowie Flächen in den beiden Tiefgaragen mit genügend Platz für Lastenräder und Fahrradanhänger vorgesehen. Über die Grünfläche soll im Nordosten eine zusätzliche Erschließungsmöglichkeit geschaffen werden, über die man mit dem Rad in Richtung Fössegrünzug gelangt.

Das Wohngebiet ist mit der Haltestelle „Am Soltekompe“ in 400m Entfernung über Bahnen und Busse sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Die Station ist barrierefrei und wird in Stoßzeiten alle 8-10 Minuten von der Stadtbahn und viertelstündlich vom Bus angefahren. Über die Linie 9 sind in 18 Minuten der Hauptbahnhof Hannover und in 5 Minuten der ZOB in Empelde erreichbar. Über die weiteren Buslinien 580 und 581 und die ca. 15 Minuten entfernte (rd. 1.500 m Fußweg) S-Bahnhaltestelle Bornum werden das regionale Netz im Süd-Westen der Stadt und das Umland erschlossen.

Das Parken entlang der Erschließungsstraße wird nur begrenzt angeboten. Überwiegend findet dies in den geplanten Tiefgaragen statt. Lediglich für zwei Wohnhäuser im Osten sind Carportanlagen vorgesehen. Die weiteren Stellplätze im Straßenraum werden bevorzugt für gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge (Carsharing), Elektromobilität, für den Bedarf von behinderten Personen, Besuchenden und für eine Kindertagesstätte vorgehalten.




In der Landeshauptstadt Hannover gibt es gegenwärtig den Entwurf einer Stellplatzsatzung, der in Baugenehmigungsverfahren inhaltlich herangezogen wird. Dieser unterteilt das Stadtgebiet in drei Zonen mit Richtzahlen für den Stellplatzbedarf von 0,5 bis 0,8 Stellplätzen je Wohneinheit. Das Plangebiet liegt direkt an der Grenze der Zone C, wonach als Richtzahl 0,8 Einstellplätze je Wohnung nachgewiesen werden müssen. Der Satzungsentwurf stellt die Möglichkeit der Abweichung von den Richtzahlen bei entsprechenden Mobilitätskonzepten mit schlüssiger Begründung in Aussicht. Eine Reduktion ist auch für Wohnungen mit Belegrechten und für Carsharing-Fahrzeugplätze vorgesehen. Im Rahmen des Planvollzuges ist die Zahl der Stellplätze entsprechend durch die Investorin zu ermitteln und zu beantragen.



KONZEPTPLAN M 1:500

LEGENDE



Allgemeines

- Bearbeitungsgebiet (ca. 26.500 qm)
- Flurstücksgrenzen
- · - · - Planungsumgriff Tiefgarage ("Suchräume")
- - - - Kinderspielfläche (nach Bedarf)
-  Neubau (mit Dachbegrünung)
-  Lärmschutzwand (geplant)
- Fösse
- 








Stand: 25.03.2022

lad+ landschaftsarchitektur diekmann
agsta Architekten





Bäume

- Bäume Bestand (Vermessung, schwarzer Stamm)
-  Bäume Bestand (Luftbild, ohne Stamm)
-  Bäume Planung Ringstraße (weißer Stamm)
-  Bäume Planung Freiflächen (weißer Stamm)
- 









Einbauten/Ausstattung

- ||||| Fahrradbügel
-  Unterflurmüllstationen (2 x 2 m)
-  Mastleuchten (Ringstraße)
-  Carport/Gartenhaus
-  Sitzbank
-  Spielgeräte
-  Fahrradstellplätze
-  Trafostationen

Flächen befestigt

-  Fahrbahn (asphaltiert, südl. Bereich)
- ||||||| Mischverkehrsfläche, Geh- und Radwege
(Betonwerkstein, unterschiedliche Formate, Oberflächen
Verlegerichtungen)
-  Wassergebundene Wegedecke
-  private Zuwegung/Terrassen
-  Stellplätze (versickerungsfähig)
- Traufstreifen

Flächen begrünt

-  Hecken
-  Pflanzflächen
-  Befahrbare Grünflächen
-  Rasenflächen
-  Naturschutzfachl. Anschlussfläche
-  Herstellung extensiv zu pflegender Vegetationsbestände
-  Anlage flächiger Gehölzpflanzung
-  Versickerung/Retention

4.2. Bauland / Festsetzungen

Die geplante Bebauung des Plangebiets, die sich aus dem Konzeptplan auf Seite 11/12 ergibt, soll mit den Festsetzungen der 1. Änderung ermöglicht werden.

- **Art der baulichen Nutzung: Allgemeines Wohngebiet (WA)**

Die für eine Bebauung vorgesehenen Flächen werden als „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) festgesetzt. Ein WA dient vorwiegend dem Wohnen. Es können aber auch der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe allgemein zugelassen werden. Das gleiche gilt für Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Weitere Betriebe können ausnahmsweise zugelassen werden, wie Beherbergungsbetriebe, nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen. Die in einem WA ausnahmsweise zugelassenen Gartenbaubetriebe und Tankstellen widersprechen der festgesetzten baulichen Struktur. Sie werden daher durch § 1 der textlichen Festsetzungen ausgeschlossen.

Bei Umsetzung des in Kapitel 4.1 erläuterten Konzeptes beschränken sich die Nutzungen im WA zunächst auf das Wohnen und eine Kindertagesstätte. Es soll jedoch langfristig auch die Perspektive für eine Durchmischung mit anderen zulässigen Nutzungen ermöglicht werden, die im Rahmen der festgesetzten Baustruktur möglich sind und die Wohnnutzung nicht stören. Dies lässt Spielraum z.B. für eine spätere Umnutzung einzelner Gebäude oder Gebäudeteile. Eine grundsätzliche und langfristige Beschränkung auf Wohnnutzungen entspricht an dieser Stelle nicht den städtebaulichen Zielvorstellungen, weshalb die Festsetzung eines „Reinen Wohngebietes“ (WR) nicht zielführend wäre. Es wird aber auch kein gleichwertiges Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe angestrebt, für welches eines der gemischten Baugebiete aus §§ 6 bis 7 BauNVO festgesetzt werden würde.

- **Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise**

Für die Wohnbebauung, die mit der 1. Änderung ermöglicht werden soll, muss zusätzlich zur Art auch das Maß der baulichen Nutzung festgesetzt werden. Es wird durch die Festsetzung der Größe der Grundflächen der baulichen Anlagen und die Zahl der Vollgeschosse bestimmt.

Die zulässigen Grundflächen werden durch die Festsetzung einer **Grundflächenzahl** (GRZ) von 0,4 begrenzt. Für die geplanten Tiefgaragen und ihre Zufahrten reicht diese GRZ voraussichtlich nicht aus, sie sollen aber im benötigten Maßstab zugelassen werden können. Die beiden Tiefgaragen liegen mit Ausnahme der Zufahrten unterhalb der Geländeoberfläche und ermöglichen es, oberirdische Stellplätze und Garagen so weit wie möglich zu vermeiden. Für sie wird durch § 2 der textlichen Festsetzungen eine Grundfläche bis zu einer GRZ von 0,8 zugelassen.

Zusätzlich zu den zulässigen Grundflächen werden die bebaubaren Bereiche durch Festsetzung von **überbaubaren Grundstücksflächen** und **Baugrenzen** näher bestimmt. Die klare Eingrenzung der überbaubaren Grundstücksflächen sichert grundsätzlich die Durchlässigkeit der Bebauung und die Wegevernetzung mit Spiel- und Freiflächen zwischen den Gebäuden. Nach Osten zur Carlo-Schmid-Allee soll jedoch sichergestellt werden, dass die dortigen Wohngebäude zwischen den beiden Gebietszufahrten eine möglichst hohe lärmabschirmende Wirkung gegenüber dem Verkehrslärm bieten. Da aber eine durchgängige geschlossene Baustruktur entlang der Straße dem Gebietscharakter nicht entsprechen würde, sieht das städtebauliche Konzept dort zwei etwa 40-45 m lange Baukörper mit überwiegend vier Vollgeschossen vor. Diese stehen nahe aneinander und bilden nur einen schmalen Durchgang in das Gebietsinnere. Damit sind die städtebauliche Struktur und die Lärmabschirmung ausgewogen berücksichtigt.

Um diese Konzeption baurechtlich zu ermöglichen, sind die inneren Schmalseiten der beiden Baufelder als **Baulinien** festgesetzt, an die zwingend heranzubauen ist. Abweichend von den

Abstandsregelungen in § 5 ff der Nds. Bauordnung (NBauO), nach denen Gebäude in allgemeinen Wohngebieten einen Abstand zur Grundstücksgrenze von $\frac{1}{2}$ Höhe (0,5 H) und mindestens 3 m aufweisen müssen, ist der zwischen den beiden Gebäuden einzuhaltende Abstand über die textliche Festsetzung in § 4 reduziert auf mindestens 0,2 H. Diese Möglichkeit ergibt sich aus § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB und ist städtebaulich begründet durch die o.g. ausgewogene Berücksichtigung von Lärmabschirmung und aufgelockerter Baustruktur. Die Stellung der Gebäude zueinander erlaubt es, dass bei angepasster Grundrissgestaltung dennoch in beiden Gebäuden jeweils eine ausreichende Belichtung und Belüftung in den Aufenthaltsräumen erreicht werden kann und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie ein ausreichender Sozialabstand gewährleistet sind. An den Schmalseiten sind jedoch aufgrund der verringerten Abstände keine bauordnungsrechtlich notwendigen Fenster zulässig (§ 10 textliche Festsetzungen). Die brandschutztechnischen Erfordernisse an beide Gebäude bleiben gewahrt, da Rettungszufahrten und Aufstellflächen für die Feuerwehr nicht beeinträchtigt sind.

Den südlichen Abschluss der Gebäudezeile an der Carlo-Schmid-Allee bildet ein mit fünf Geschossen etwas erhöhter Gebäudeteil, der den Auftakt der Neubebauung an der Hauptzufahrt städtebaulich betont. Damit einher geht auch ein leichtes Hervortreten zur Straße, was einen geringfügigen Versatz in der Baugrenze erfordert.

Für den überwiegenden Teil des Plangebiets ist die offene **Bauweise** festgesetzt (WA 1). Damit wird dem Konzept einer durchgrünten Bebauung mit einzeln stehenden Mehrfamilienhäusern entsprochen. Lediglich für den Bereich des südlichen Baufeldes (WA 2) ist eine abweichende Bauweise festgesetzt und in § 3 der textlichen Festsetzungen näher definiert. Hier gelten die Maßstäbe der offenen Bauweise mit der Abweichung, dass Gebäudelängen von mehr als 50m zulässig sind. Damit wird der lärmschützenden Funktion eines längeren Gebäuderiegels gegenüber den gewerblichen Lärmimmissionen der Einzelhandelsmärkte entsprochen.

Im Interesse der Durchgrünung des Wohngebiets sollen die verbleibenden Freiflächen auf den Baugrundstücken auch tatsächlich von Bebauung und Versiegelung frei bleiben. Auf ihnen werden oberirdische **Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen nach § 14 BauNVO** und bauliche Anlagen, die nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig wären, ausgeschlossen. Davon ausgenommen werden lediglich offene Stellplätze und die beiden Tiefgaragen auf den dafür festgesetzten Flächen, Anlagen zur Versorgung des Gebiets (z.B. Trafostationen), Einfriedungen, Stützmauern, Zufahrten, Zuwegungen, Fahrradabstellanlagen, E-Ladesäulen, offene Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten sowie Nebenanlagen in den Außenbereichen von Kinderbetreuungseinrichtungen (§ 5 der textlichen Festsetzungen).

Zusätzlich wird durch eine örtliche Bauvorschrift die Gestaltung von **Müllsammelplätzen** (§ 8; nur Unterflurbehälter) und **Einfriedungen** (§ 9; nur Hecken) verbindlich geregelt. Das dient dem Ziel eines durchgrünten Wohngebiets.

- **Gebäudehöhen, Zahl der Vollgeschosse, Dachbegrünung**

Die Höhe der Gebäude bzw. die Zahl der Vollgeschosse werden in Anlehnung an das städtebauliche Konzept differenziert festgesetzt. Die Höhenstaffelung wurde bereits oben bei der Beschreibung des Städtebaulichen Konzepts, S. 8-9, erläutert.

Die geplanten Flachdächer sollen begrünt werden. Sie erfüllen damit eine ökologische Funktion im Hinblick auf eine Durchgrünung des Plangebiets und dienen rechnerisch dem Ausgleich der teilweise entfallenden Pflanzstreifen am westlichen und nördlichen Rand des Plangebiets. Die Begrünung wird durch § 7 der textlichen Festsetzungen verbindlich vorgeschrieben. Ausnahmen von der Dachbegrünungspflicht werden nur für maximal 30 % der Dachfläche zugelassen, wenn sie im Widerspruch zum Nutzungszweck steht (technische Anlagen, Belichtungszwecke, Dachterrasse). Eine Nutzung der Dachflächen für Photovoltaik ist mit der festgesetzten Begrünung vereinbar.

- **Kfz-Stellplätze, Tiefgarage**

Für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sollen Freiflächen so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Deshalb sind zwei Tiefgaragen geplant, von denen eine unter dem zentralen Gemeinschaftsanger gebaut werden soll. Sie erhält eine Zufahrt von der Straße am Südrand des Plangebiets. Die zweite Tiefgarage liegt im Nordteil des Plangebiets und erhält eine Zufahrt direkt von der Carlo-Schmid-Allee über die frühere Lieferzufahrt des Baumarktes. Im Planvollzug ist der Schutz von Fuß- und Radverkehr im Bereich beider Zufahrten adäquat zu berücksichtigen. Damit soll der Bedarf an Stellplätzen für Pkw gedeckt werden. Zusätzlich sind nur für zwei Gebäude im Ostteil des Plangebiets ebenerdige Stellplätze vorgesehen sowie an der nördlichen Erschließungsachse, dort hauptsächlich für Besuchende und/oder Carsharing. Die Flächen für die Tiefgaragen und die ebenerdigen Stellplätze werden festgesetzt. Stellplätze bzw. Tiefgaragen außerhalb dieser Flächen werden ausgeschlossen. Die Stellplätze müssen als offene Stellplätze angelegt werden. Garagen und Carports sind damit ausgeschlossen.

4.3. Freiflächen – Spielplätze und Ausgleichsfläche

Bestandteil des Städtebaulichen Konzepts ist das oben beschriebene Freiflächenkonzept. Dessen wesentliche Bestandteile sind der zentrale Gemeinschaftsanger und der Grünzug an der Ostseite entlang des Bahndamms mit einer Aufweitung nach Nordosten. Innerhalb des gesamten Quartiers sind u.a. auch zahlreiche kleinere und größere Spielflächen geplant.

Der zentrale Gemeinschaftsanger wird nicht gesondert festgesetzt, er ist Teil des WA. Durch die Begrenzung der überbaubaren Grundstücksflächen wird gewährleistet, dass die Fläche von Bebauung frei bleibt. Ihre Gestaltung wird im städtebaulichen Vertrag konkretisiert.

Der geplante Quartierspark in der Nordostecke des Plangebiets und der Grünzug am Bahndamm entlang werden als „**private Grün- und Spielfläche**“ festgesetzt (Größe rd. 3.600 m²). Über die Fläche erfolgt eine Verbindung zum öffentlichen Geh- und Radweg entlang der Fösse. Von der Ringstraße ist ein Fuß- und Radweg durch die Grünfläche zu diesem Weg geplant. Da es sich um eine private Grünfläche handelt, werden die Wegequerung für die Allgemeinheit und die Nutzung für die Entwässerungskanäle durch die Festsetzung von Geh- und Radfahr- bzw. Leitungsrechten gesichert – zum einen für die geplante Fuß- und Radverbindung, zum anderen für einen Schmutz- und einen Regenwasserkanal an der Ostgrenze des Plangebiets.

Innerhalb der Grünfläche an der Ostseite des Plangebiets ist auch der naturschutzrechtliche **Ausgleich für die geplante Lärmschutzwand** an der Bahnstrecke geplant. Für die Lärmschutzwand wurde ein eigenes Plangenehmigungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt. Aus diesem ergibt sich ein Ausgleichsbedarf von rd. 400 m², der durch die Aufwertung einer bisher asphaltierten Fläche in der Nordostecke des Plangebiets gedeckt werden soll.

In den Quartierspark soll eine größere Spielfläche eingebunden werden. Ihre Abgrenzung und Gestaltung ist Sache des Planvollzuges sowie näherer Regelungen im städtebaulichen Vertrag.

Die vorhandenen Bäume und Sträucher am nördlichen Rand des Plangebiets sollen mit Ausnahme einer Öffnung für den o.g. Verbindungsweg erhalten bleiben. Die Fläche ist bereits im bestehenden Bebauungsplan Nr. 1294 als „Fläche zum Anpflanzen und Erhalten von standortgerechten, heimischen Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ festgesetzt und wird nun in der 1. Änderung entsprechend, mit dem Schwerpunkt auf Erhaltung, übernommen. Eine Überschneidung mit der nördlichen Tiefgaragenfläche erfordert ggf. stellenweise die Entnahme einzelner Gehölze. Diese sind nach Abschluss der Baumaßnahmen entsprechend gleichwertig zu ersetzen.

Die vorhandenen Sträucher am östlichen Rand des Plangebiets, unterhalb des Bahndamms, sollen vollständig erhalten bleiben. Auch sie sind im bestehenden Bebauungsplan Nr. 1294 als „Fläche zum Anpflanzen und Erhalten von standortgerechten, heimischen Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ festgesetzt und werden entsprechend in die 1. Änderung übernommen. Aufgrund

einer unter dieser Fläche verlaufenden Regenwasserleitung sind Bäume und sonstige tiefwurzelnde Pflanzen hier nicht vorgesehen.

4.4. Planungsalternativen

Da die 1. Änderung die Nachnutzung und Entwicklungsmöglichkeiten der Flächen des ehemaligen Baumarkts mit Gartencenter zum Inhalt hat, bestehen keine Alternativen bezüglich des Standorts. Die Planung befolgt den Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und stärkt die Innenentwicklung durch die Revitalisierung einer Brache. Für die Stadtteile Badenstedt und Davenstedt verbessert sie die Wohnungsversorgung durch bis zu 285 neue Wohnungen.

Einfamilienhäuser statt der geplanten Geschosswohnungen würden erheblich weniger Wohnungen ergeben und damit einen deutlich geringeren Beitrag zur Deckung des Wohnungsbedarfs liefern. Diese Alternative ist vor dem Hintergrund der aktuellen Wohnungsmarktbedarfe in Hannover nicht angebracht.

In der Vergangenheit war das Grundstück auch in Überlegungen für verschiedene Nutzungen des Gemeinbedarfes (Schule, Feuerwehr). Diese Bedarfe sollen oder können jedoch an anderer Stelle im Stadtgebiet gedeckt werden, so dass die Landeshauptstadt Hannover von einem möglichen Erwerb des Grundstücks abgesehen hat.

Zu den Planungsalternativen gehört auch immer die „Nullvariante“. Die bisherigen Erfahrungen mit der geltenden Festsetzung des Plangebiets als „Gewerbegebiet“ haben gezeigt, dass sich für das Gebäude keine Nachnutzung finden lässt, insbesondere aufgrund des speziellen Zuschnitts für einen Bau- und Gartenmarkt. Es würde bei einer gut erschlossenen innerstädtischen Brachfläche bleiben, was dem erwähnten sparsamen Umgang mit Grund und Boden widerspricht. Dem Abriss und Neubau anderer gewerblicher Einrichtungen hat die Landeshauptstadt Hannover mit der Entscheidung zur Aufnahme der Fläche in die Wohnbauflächeninitiative eine Umnutzung zu Wohnzwecken vorgezogen. Zudem sieht das aktuelle städtische Einzelhandelskonzept eher eine Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche in den Stadtteilzentren (wie auch in Badenstedt) vor und weniger eine weitere Stärkung dezentraler Standorte wie dem angrenzenden CARRÉ.

5. Verkehr und Erschließung

Von der PGT Umwelt und Verkehr GmbH liegt eine „**Verkehrsuntersuchung Wohnquartiersentwicklung (B-Plan Nr. 1294) im Stadtteil Badenstedt der Landeshauptstadt Hannover**“ vor (Ergebnisbericht 10.03.2021). Darin ist die vorhandene Verkehrssituation dokumentiert und die zu erwartende Verkehrsentwicklung, die von der Wohnanlage im Plangebiet, prognostiziert.

5.1. Verkehr

• Äußere Erschließung

Das Plangebiet liegt zwischen der **Carlo-Schmid-Allee**, einer städtischen Hauptverkehrsstraße, die die westlichen Stadtteile Ahlem, Davenstedt und Badenstedt miteinander verbindet, und der Güterumgebungsbahn der Deutschen Bahn (Strecke 1750), auf der der Güterverkehr um das Stadtzentrum von Hannover herumgeleitet wird.

Die Carlo-Schmid-Allee bildet zusammen mit der nach Süden anschließenden Hermann-Ehlers-Allee eine westliche Tangente zur Innenstadt. Sie verbindet die Wunstorfer Landstraße (B 441) im Norden mit der Bückeburger Allee (B 65) im Süden. Von der Carlo-Schmid-Allee führen mehrere Hauptverkehrsstraßen nach Osten ins Stadtzentrum (Wunstorfer Straße, Davenstedter Straße und Badenstedter Straße) und nach Westen in die erwähnten drei Stadtteile (Wunstorfer Landstraße, Heisterbergallee, Davenstedter Straße, Am Soltekampe und Badenstedter Straße).

Die PGT kommt in ihrer Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass „mit Berücksichtigung der Neuverkehre des Wohngebiets sowohl die Verkehre am Knotenpunkt „Badenstedter Straße / Carlo-Schmid-Allee / Am Soltekompe“ als auch an der Anbindung des CARRÉ Badenstedt an die Carlo-Schmid-Allee nach wie vor problemlos abgewickelt werden können“.

Für die 1. Änderung hat die **Badenstedter Straße** besondere Bedeutung: Sie kreuzt am Südrand des CARRÉ Badenstedt die Carlo-Schmid-Allee und führt weiter nach Süden und Westen in den Stadtteil Badenstedt und nach Osten durch den Stadtteil Linden-Mitte in die Innenstadt. Auf der Straße verkehrt die Stadtbahnlinie 9 (Empelde – Fasanenkrug). Die nächste Haltestelle „Am Soltekompe“ liegt rd. 300 m südlich des Plangebiets. Sie ist mit einem Hochbahnsteig ausgestattet, der einen barrierefreien Stadtbahnzugang ermöglicht. Darüber hinaus halten hier auch die Buslinien 580 und 581, durch welche weitere Verbindungen nach Gehrden und Wennigsen bzw. in die Stadtteile Mühlenberg, Ahlem und Stöcken bestehen.

Für Radfahrende ist das Plangebiet an drei Seiten in das **Radverkehrsnetz** der Stadt eingebunden. Entlang der Carlo-Schmid-Allee führen beidseitig Radwege in der Nebenanlage und verbinden die westlichen Stadtteile tangential. Die östliche Nebenanlage auf Höhe des Plangebiets soll im Zuge der Erschließungsarbeiten neu hergestellt werden. Südlich entlang der Badenstedter Straße und Am Soltekompe soll die städtische Veloroute 10 verlaufen und Badenstedt mit Linden und der Innenstadt verbinden. Hierzu ist in den nächsten Jahren ein Ausbau auf den für Velorouten vorgesehenen Standard zu erwarten. Nördlich entlang der Fösse verläuft eine Fuß- und Radwegeverbindung, die den Benter Berg und die am westlichen Stadtrand liegenden Landschaftsschutzgebiete mit dem Kernbereich der Stadt verbindet.

- **Innere Erschließung**

Für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets selbst ist eine Straßenschleife geplant, die im Süden die vorhandene Zufahrt in das Einkaufszentrum CARRÉ Badenstedt nutzt. Im Norden ist ein neuer Anschluss an die Carlo-Schmid-Allee geplant. Die Straße ist hinsichtlich ihres Ausbaus und ihrer Tragfähigkeit so auszulegen, dass sie mit den erforderlichen Rettungs- und Feuerwehrfahrzeugen befahren werden kann. Sie bleibt im Privatbesitz der Investorin und Grundstückseigentümerin und soll ausschließlich für Anlieger- und Notverkehre sowie für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung freigegeben werden. Dies dient dem städtebaulichen Ziel einer Minimierung des Kfz-Verkehrs zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Auch die Anliegerverkehre werden durch die beiden Tiefgaragen mit ihren Zufahrten an bzw. nahe der Carlo-Schmid-Allee weitestgehend reduziert.

Aus diesen Gründen wird die Straße nicht explizit als Verkehrsfläche festgesetzt, sondern ist Teil der Fläche des Allgemeinen Wohngebiets. Um die Anfahrbarkeit des Einkaufszentrums über die vorhandene südliche Zufahrt zu gewährleisten, wird dort für einen Abschnitt von etwa 75 m ein Geh- und Fahrrecht für die Allgemeinheit festgesetzt. Die übrigen Erschließungsflächen sind mit einem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit festgesetzt, um eine entsprechende Durchquerung zu gewährleisten und den Ausschluss von Durchgangsverkehren zu verdeutlichen. Dies schließt auch die bereits unter 4.3 erwähnte Wegeverbindung durch die Grünfläche mit ein. Die weitere innere Erschließung der einzelnen Wohngebäude erfolgt durch private Wohnwege, die nicht im Detail festgesetzt werden.

- **Ruhender Verkehr**

Die geplanten Anlagen für den Ruhenden Kfz-Verkehr sind in Kapitel 4.2 beschrieben. Hinsichtlich des Radverkehrs wird auf die umschriebene Erschließungskonzeption in Kapitel 4.1 verwiesen.

5.2. Ver- und Entsorgung

Die Investorin hat für die Entwässerung des Plangebiets von der WESSELS, GRÜNEFELD und DIEKMANN Ingenieurberatung GmbH, Hannover ein Entwässerungskonzept für das Oberflächenwasser und das Schmutzwasser ausarbeiten lassen. Konkretisierende Ausführungskonzepte sind im Rahmen des Planvollzugs mit der Landeshauptstadt Hannover abzustimmen. Die Gesamtentwässerungsanlage verbleibt im Eigentum der Investorin.

5.2.1. Niederschlagswasser

Im Plangebiet liegt direkt neben dem Bahndamm ein Regenwasserkanal DN 1100 der Stadtentwässerung Hannover, mit dem das Wasser aus dem Bereich Badenstedter Straße in die Fösse abgeleitet wird. Er soll auch für die Entwässerung des Plangebiets genutzt werden. Ein weiterer RW-Kanal DN 1200 liegt in der Carlo-Schmid-Allee am Westrand außerhalb des Plangebiets, aus dem das Wasser ebenfalls in die Fösse geleitet wird. Eine Einleitung von Oberflächenwasser aus dem Plangebiet in diesen Kanal ist nicht geplant.

Das Oberflächenwasser aus dem Plangebiet soll in Freigefällekanälen zu der Grünfläche am Ostrand des Plangebiets geleitet werden und dort in einem Rigolensystem teilweise versickert und im Übrigen so gedrosselt werden, dass es anschließend schadlos über den vorhandenen RW-Kanal in die Fösse abgeleitet werden kann. Die Abflussspende aus dem Plangebiet ist auf 3l/s*ha zu drosseln, auf den Grundstücken ist eine entsprechende Regenwasserbewirtschaftung vorzusehen.

5.2.2. Schmutzwasser

Parallel zum RW-Kanal am Ostrand des Plangebiets liegt ein Schmutzwasserkanal DN 200 vom Südrand des Plangebiets bis in die Nordostecke. Ein weiterer SW-Kanal DN 450 verläuft unterhalb des Gehweges an der Carlo-Schmid-Allee direkt neben dem Plangebiet. Die Planungen des Ingenieurbüros sehen vor, dass das anfallende Schmutzwasser direkt ohne Rückhaltung in den vorhandenen SW-Kanal am Ostrand des Plangebiets eingeleitet wird.

6. Umweltbelange / Umweltverträglichkeit

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes werden die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Wohnbebauung geschaffen. Für die Aufstellung des Bebauungsplanes sind, wie in Kapitel 2 (Verfahren) erläutert, die Voraussetzungen für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13 a BauGB gegeben, so dass die Eingriffsregelung nicht anzuwenden ist. Dennoch soll der Verlust von Teilen der bisher festgesetzten Pflanzstreifen mit der nun festgesetzten Dachbegrünung verrechnet werden. Darüber hinaus ergeben sich aus den Vorschriften für den **Artenschutz** Anforderungen an die Planung. Nähere Ausführungen hierzu finden sich in Abschnitt 6.2.

Außer der geringeren Versiegelung wird im Plangebiet mit der 1. Änderung statt der emittierenden Nutzungen, die in einem GE zulässig sind, die schutzbedürftige Nutzung „Wohnen“ zugelassen. Sie muss gegenüber dem erheblichen **Verkehrslärm** geschützt werden, der durch die Bahnstrecke an der Ostseite des Plangebiets und die Carlo-Schmid-Allee an der Westseite verursacht wird. Sie muss außerdem gegenüber dem **Gewerbelärm** geschützt werden, den das Einkaufszentrum am Südrand des Plangebiets verursacht. Dieser Schutz wird im folgenden Abschnitt 6.1 behandelt.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zeigte sich, dass für die Prüfung der Umweltauswirkungen die vorliegenden Informationen mit zwei Ausnahmen ausreichend sind, um die Umweltbelange sachgerecht einstellen zu können. Für das Schutzgut Pflanzen und Tiere wurde eine Untersuchung im Hinblick auf den gesetzlichen **Artenschutz** für erforderlich gehalten (siehe dazu den folgenden Abschnitt 6.2). Für das Schutzgut **Boden** war im Hinblick auf die bisherige Nutzung des Plangebiets (vgl. oben Abschnitt 3.1) und auf den Schutz der geplanten Wohnnutzung eine Untersuchung auf Schadstoffe notwendig (siehe Abschnitt 6.4).

6.1. Lärmschutz

Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sind gem. § 1 Abs. 6, Nr. 7 c) BauGB ein wichtiger öffentlicher Belang, der in der Planung zu berücksichtigen ist. Im Plangebiet gibt es, wie erwähnt, Verkehrslärm und Gewerbelärm. Für diese Immissionen und den notwendigen Schutz der geplanten Wohnungen liegt von der AMT Ingenieurgesellschaft mbH, Isernhagen, ein „Schalltechnisches Gutachten zum Bauvorhaben in der Badenstedter Straße 128 in Hannover“ vor.

Zur Abschirmung gegenüber den Schallemissionen der Bahnstrecke 1750 (Wunstorf – Lehrte) an der Ostseite des Plangebiets plant die Investorin den Bau einer etwa 210 m langen, gemessen von der Schienenoberkante 4 m hohen Lärmschutzwand. Sie soll vollständig auf dem Gelände der DB Netz AG und damit außerhalb des Plangebiets gebaut werden und ist im Schalltechnischen Gutachten berücksichtigt. Im Plangebiet werden Wohnnutzungen durch § 6 Abs. 1 der textlichen Festsetzungen ausgeschlossen bis die Errichtung der Lärmschutzwand realisiert oder ihre Herstellung sichergestellt ist. Auf Basis dieser Regelung können Baugenehmigungen mit einer aufschiebenden Bedingung versehen werden. Sie gewährleistet zugleich, dass mit dem Bau der Wohngebäude nicht erst nach Errichtung der Lärmschutzwand begonnen werden kann und die Wohnungen deutlich früher zur Verfügung stehen. Der Bau der Lärmschutzwand wurde über ein Plangenehmigungsverfahren bereits vorbereitet und soll im November 2023 umgesetzt werden. Ebenfalls zu berücksichtigen sind im Nahbereich der Bahntrasse Erschütterungsimmissionen durch den Schienenverkehr, die gutachterlich durch die DIBAG näher betrachtet werden. Sofern erforderlich, sind hier im Planvollzug entsprechende Maßnahmen bei der Gebäudegründung durchzuführen.

Die Gutachter haben zunächst die zu erwartenden Schallimmissionen berechnet, getrennt für Verkehrslärm und Gewerbelärm. Die Ergebnisse sind in Anhang A und B des Gutachtens dokumentiert. Für die vier Seiten der geplanten Wohnhäuser sind die zu erwartenden Beurteilungspegel angegeben, und zwar geschossweise vom Erdgeschoss bis zum 6. Obergeschoss soweit die Geschosse geplant sind.

Die Anforderungen an den Schutz der geplanten Wohnbebauung entnehmen die Gutachter für den Verkehrslärm den Orientierungswerten im Beiblatt zur DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ und für den Gewerbelärm den Immissionsrichtwerten der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm).

Aus den Beurteilungspegeln ergibt sich, dass sowohl die Orientierungswerte als auch die Immissionsrichtwerte an zahlreichen Gebäudefronten überschritten werden. Zum Schutz der Wohnungen wird Folgendes vorgeschlagen:

- **Verkehrslärm**

Zum Schutz gegenüber dem Verkehrslärm von der Güterumgehungsbahn erfolgt zunächst als **aktiver Schallschutz** der Bau der oben erwähnten Lärmschutzwand.

Der weitere Schutz, auch vor den Belastungen durch den Straßenverkehr, soll durch Maßnahmen an den Gebäuden erreicht werden (**passiver Schallschutz**). Die DIN 4109 Schallschutz im Hochbau enthält dafür geeignete Regelungen, die von den Gutachtern genutzt werden. In Teil 1 der DIN 4109: Mindestanforderungen (Stand: Januar 2018) werden Anforderungen an die Schalldämmung von Bauteilen schutzbedürftiger Räume und an die zulässigen Schallpegel in schutzbedürftigen Räumen von Wohngebäuden zum Erreichen der beschriebenen Schutzziele festgelegt. Die Anforderungen ergeben sich aus dem Lärmpegelbereich (DIN 4109-1, Tabelle 7), der für eine Gebäudefront gilt. Dieser ergibt sich aus dem „maßgeblichen Außenlärmpegel, der nach DIN 4109- Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen, Abschnitt 4.4.5 berechnet wird. Im Gutachten sind in Anhang C für die Gebäudefronten geschossweise die maßgeblichen Außenlärmpegel und die sich daraus ergebenden Lärmpegelbereiche angegeben. Auf ihrer Grundlage werden die Anforderungen an den Schutz vor Verkehrslärm in § 6 Abs. 2 der textlichen Festsetzungen festgelegt.

- **Gewerbelärm**

Gewerbelärm wird von dem Einkaufszentrum am Südrand des Plangebiets verursacht. Betroffen von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte sind daher nur die geplanten Wohnhäuser am Südrand und die an der Südseite vorgelagerten Freiflächen auf den Wohngrundstücken.

Für den Schutz vor Gewerbelärm ist passiver Schallschutz wie beim Verkehrslärm nicht möglich, weil die Immissionsrichtwerte gem. TA Lärm am maßgeblichen Immissionsort einzuhalten sind. Der liegt „0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes“ (Anhang A.1.3).

Die Gutachter schlagen daher vor, offenbare Fenster von schutzbedürftigen Räumen an den Fassadenabschnitten, an denen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm überschritten werden, ohne bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht zuzulassen. Als Maßnahme sind aber vorgelagerte verglaste Loggien mit einer Tiefe von mehr als 50 cm möglich. Dies wird durch § 6 Abs. 3 der textlichen Festsetzungen festgelegt. Durch eine Vergrößerung dieser Loggien ist es darüber hinaus möglich, die Außenwohnbereiche (Terrassen, Balkone) geschützt unterzubringen. Für die Erdgeschosse kann durch entsprechende Einfriedungen eine zusätzliche Schutzwirkung erzielt werden.

Abweichungen an den passiven Lärmschutz werden durch § 6 Abs. 4 der textlichen Festsetzungen zugelassen, wenn auf andere Weise ausreichender Lärmschutz des jeweiligen Raumes gewährleistet wird, oder wenn gutachterlich belegt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung geringere Anforderungen an den passiven Schallschutz resultieren.

- **Auswirkungen auf die Umgebung**

Die Wohnbebauung, die im Plangebiet entstehen soll, ist eine schutzbedürftige Nutzung. Auf sie müssen emittierende Nutzungen in der Umgebung des Plangebiets Rücksicht nehmen. Betroffen ist davon das Einkaufszentrum CARRÉ Badenstedt südlich des Plangebiets. Im Bebauungsplan Nr. 1294 ist das Plangebiet bisher als „Gewerbegebiet“ (GE) festgesetzt. Die im GE zulässigen Geräuschimmissionen gem. TA Lärm werden vom Einkaufszentrum eingehalten. Wie oben dargestellt, werden aber die in einem „Allgemeinen Wohngebiet“ (WA) zulässigen Immissionsrichtwerte überschritten. Dies könnte zu Nutzungseinschränkungen im Einkaufszentrum führen, z. B. im Hinblick auf die Öffnungszeiten oder im Hinblick auf Betriebsanlagen (z. B. Kühlaggregate während der Nachtzeit). Das wird vermieden, indem im Plangebiet die oben beschriebenen Maßnahmen für den aktiven und passiven Schallschutz getroffen werden. Sie führen dazu, dass die Immissionsrichtwerte im Plangebiet auch bezüglich des vorhandenen Einkaufszentrums eingehalten werden können.

6.2. Naturschutz / Artenschutz

Naturschutzrechtliche Ausweisungen (Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Geschützter Landschaftsbestandteil) sind für das Plangebiet nicht erfolgt. Unabhängig davon liegt von Prof. Dr. Thomas Kaiser, alw Arbeitsgruppe Land & Wasser, Beedenbostel, ein „Artenschutzbeitrag zum Bauvorhaben Grundstück Carlo-Schmid-Allee 128-130 (Badenstedter Straße) in Hannover, Ergebnisbericht Dezember 2020“ vor.

Prof. Dr. Kaiser hat für das Plangebiet eine Bestandsaufnahme von besonders geschützten Pflanzenarten, Reptilien, Fledermäusen, Brutvögeln und sonstigen Tierarten durchgeführt mit folgenden wesentlichen Ergebnissen:

- **Besonders geschützte Pflanzenarten**

Im Gehölzstreifen entlang der Fösse wurde durch den Gutachter ein größerer Bestand der Breitblättrigen Sumpfwurz festgestellt. Die Art ist ungefährdet, aber gesetzlich besonders geschützt. Der Bestand befindet sich im Bereich nahe der Carlo-Schmid-Allee auf städtischem Grundstück und

damit knapp außerhalb des Plangebiets. Er ist durch die Baumaßnahmen im unmittelbaren Umfeld (Tiefgarage einschließlich Zufahrt) nicht gefährdet.

Im Südosten des Plangebiets, im Bereich der heutigen Parkplätze, ist eine lückige Ruderalflur trockener Standorte entstanden mit mehr als 50 Pflanzen des besonders geschützten, aber nach der Roten Liste Niedersachsen ungefährdeten Dreifinger-Steinbrechs. Im Planentwurf befindet sich dort das Baufeld für die Kindertagesstätte, womit ein Fortbestand an Ort und Stelle ausgeschlossen ist. Durch eine Regelung im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Investorin zur Schaffung von neuen Habitaten für diese Art im Plangebiet. Hierfür ist vor allem die vorgesehene Dachbegrünung als besonders geeignet zu erwähnen.

Das nordöstliche Plangebiet ist im Übergang zur Wegeverbindung entlang der Fösse bisher nicht ausreichend detailliert durch den Artenschutzbeitrag begutachtet worden. Dort wurde als Zufallsfund eine besonders geschützte und vom Aussterben bedrohte Blauflügelige Sandschrecke festgestellt. Die Investorin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, hier im Rahmen der ökologischen Baubegleitung bei Räumungs- und Bautätigkeiten entsprechend nachprüfen zu lassen und bei weiteren Vorkommen die Untere Naturschutzbehörde einzuschalten.

- **Reptilien**

Im Ostteil des Plangebiets hat sich eine Ruderalflur entwickelt, auf der sich Mauereidechsen in großer Zahl angesiedelt haben. Das Vorkommen ist von Prof. Kaiser ausführlich dokumentiert. Die Mauereidechsen sind in Hannover „gebietsfremd“, sie sollen daher nicht (z.B. durch Abrissmaterial) unbeabsichtigt in bisher nicht besiedelte Bereiche verschleppt werden. Im städtebaulichen Vertrag wird daher eine Regelung zum genauen Umgang mit diesem Vorkommen vereinbart. So sollen das Plangebiet bis zum Beginn der Hochbaumaßnahmen mit einem Eidechsenzaun umzogen und Ansitzmöglichkeiten für Vögel geschaffen werden. Vor Abbruchmaßnahmen ist in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung eine Bestandsreduzierung (z.B. durch Absammeln) vorzunehmen. Das Abbruchmaterial wird vor Ort gebrochen und auf Haufwerken für die Deklaration bereitgestellt. Die Entsorgung erfolgt unverzüglich nach Vorliegen der abfallrechtlichen Einstufung.

- **Fledermäuse**

An der Fassade des ehemaligen Baumarktes gibt es potentielle Fledermausquartiere. Eine Besiedlung oder ehemalige Nutzung durch Fledermäuse wurde aber nicht festgestellt. Weder Besiedlungsspuren noch auffliegende Tiere wurden beobachtet.

- **Brutvögel**

Es wurde ein verlassenes Nest der landes- und bundesweit ungefährdeten Ringeltaube festgestellt. Weitere Fortpflanzungsstätten von Gebäudebrütern wie Mauersegler, Schwalben, Haussperlingen oder Hausrotschwanz wurden nicht registriert.

6.2.1. **Baumbilanz**

Das Planungsbüro lad+ Landschaftsarchitekten Diekmann hat im Vorlauf der Freiraumplanung eine Bestandsaufnahme der Bäume im Plangebiet durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 52 Gehölze nach Art, Wuchsform, Maßen und Vitalität gelistet und kartiert. Der überwiegende Teil der bestehenden Gehölze befindet sich innerhalb der beiden etwa 5m breiten Pflanzstreifen am nördlichen und westlichen Rand des Plangebiets, einige weitere rahmen den Parkplatz des ehemaligen Marktkauf-Baumarktes ein.

Im nördlichen Pflanzstreifen müssen für den Bau der nördlichen Tiefgarage drei Spitzahorne mit mittlerer bis hoher Vitalität sowie weiteres, nicht kartiertes, Buschwerk entnommen werden. Diese

Bepflanzungen werden zwar nach dem Bau an gleicher Stelle ersetzt, aufgrund der Lage über der Tiefgarage sind dort dann aber keine tiefwurzelnden Gehölze mehr möglich.

Der westliche Pflanzstreifen entlang der Carlo-Schmid-Allee wird im Rahmen der Baumaßnahmen vollständig entfernt, da die Planung dort Hauseingänge und Vorgärten für die geplanten Wohngebäude vorsieht. Der vorhandene dichte Bewuchs ist damit gestalterisch nicht vereinbar, zudem reicht er direkt an das bestehende Baumarktgebäude heran und wird daher voraussichtlich bereits bei dessen Abriss weichen müssen. Neben kleinerem, nicht kartiertem Buschwerk sind hier insgesamt 17 Bäume für eine Entnahme vorgesehen, darunter Vogelkirschen, Hainbuchen, Birken und Linden mit Kronendurchmessern von 2 bis 12m. Die Vitalität dieser Bäume wurde überwiegend als gering bis mittel eingestuft, es wurden trockene Äste, Totholz und Überwucherungen mit Efeu festgestellt. Sieben Bäume wurden als abgängig bewertet, lediglich vier Bäume haben eine hohe Vitalität.

Entlang der vorhandenen Parkplatzzufahrt sind insgesamt neun Hainbuchen für eine Fällung vorgesehen. Sie haben Kronendurchmesser von 4 bis 6m und mit einer Ausnahme (hoch) eine mittlere Vitalität. Das Freiraumkonzept sieht entlang dieser Gebietszufahrt Neupflanzungen mit etwas größeren Abständen vor.

Weitere sieben Gehölze, für die eine Fällung vorgesehen wird, befinden sich im östlichen Teil des heutigen Parkplatzes. Auch hier handelt es sich um Hainbuchen mit Kronendurchmessern von 4 bis 7m. Mit Ausnahme eines abgängigen Baumes und eines mit Stammschaden wird hier die Vitalität als hoch eingestuft. Diese Bäume liegen im Bereich des künftigen Kita-Grundstücks und sind im Zuge der dortigen Hochbaumaßnahmen zu entnehmen. Bei der Gestaltung der Außenspielflächen werden Neupflanzungen in ähnlicher Anzahl vorgesehen.

Das Freiflächenkonzept vom Büro lad+, zu dessen Umsetzung sich die Investorin über den städtebaulichen Vertrag verpflichtet, sieht im gesamten Plangebiet die Neuanpflanzung von etwa 145 Bäumen vor. In der Bilanz stehen damit nach Umsetzung der Planung etwa 109 Bäume mehr auf der Fläche als gegenwärtig. Zwar werden davon etwa 50 Bäume oberhalb der neu zu bauenden Tiefgaragen stehen und sind damit auf Arten mit geringerer Wurzeltiefe und Wuchshöhe beschränkt. Dennoch ist mit Vollzug der Planungen ein deutlich gesteigerter Grünanteil und damit eine positive Beeinflussung von Flora, Fauna und Kleinklima zu erwarten. Flächenmäßig betrachtet wird sich der Grünflächenanteil von heute ca. 3.000 m² auf etwa 13.600 m² mehr als vervierfachen.

6.2.2. Eingriffsbewertung

Wie bereits oben zu Beginn von Abschnitt 6 erläutert, handelt es sich bei dieser 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 1294 um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB, so dass die Eingriffsregelung nicht anzuwenden ist. Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung der 1. Änderung zu erwarten sind, gelten als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig (so § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB). Ein Ausgleich von voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a BauGB bezeichneten Bestandteilen ist nicht erforderlich.

Unabhängig davon, dass kein Ausgleich erforderlich wäre, sind im Plangebiet auch keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Das Plangebiet ist bereits vollständig durch den Bebauungsplan Nr. 1294 überplant. Er setzt das Plangebiet als „Gewerbegebiet“ (GE) mit einer GRZ von 0,6 fest. Daraus ergibt sich eine zulässige Versiegelung unter Berücksichtigung von Garagen und Nebenanlagen bis 0,8 (§ 19 Abs. 4 BauNVO). Eine darüber hinaus gehende Inanspruchnahme des Bodens wird mit dieser 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 1294 nicht vorbereitet. Vielmehr wird die zulässige Versiegelung durch die festgesetzte GRZ von 0,4 verringert.

Dennoch werden mit den bisher festgesetzten Pflanzstreifen, welche das Gewerbegebiet nach Westen, Norden und Osten einrahmen, in kleinem Maßstab auch Flächen überplant, die im Ursprungsplan Nr. 1294 einen Teil der Ausgleichsmaßnahmen darstellen. Dies betrifft in erster Linie den östlichen Pflanzstreifen entlang der Carlo-Schmid-Allee, welcher im Zuge der Planungen

weitestgehend entfernt werden soll und in der Planzeichnung nicht erneut festgesetzt wird. Darüber hinaus ist beim nördlichen Pflanzstreifen eine Entnahme einzelner Gehölze für den Bau einer Tiefgarage sowie für die Wegeverbindung zum Fössegrünzug im Nordosten vorgesehen. Dieser Eingriff betrifft eine Fläche von insgesamt etwa 565 m².

Dem gegenüber steht die festgesetzte Dachbegrünung aller Gebäude auf bis zu 3.845 m² sowie die Ersatzpflanzung oberhalb der Tiefgarage im nördlichen Pflanzstreifen. Auf Basis einer Berechnung nach dem EIBE-Modell haben diese Ersatzmaßnahmen eine deutlich höhere Wertigkeit als die zu entnehmenden Gehölze. Damit wird der Eingriff bereits mehr als kompensiert, so dass es auch in einem Vollverfahren in der Bilanz zu keinen zusätzlichen Eingriffen kommen würde. Durch weitere Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen, welche mit dem Konzeptplan auch verbindlicher Teil des städtebaulichen Vertrags werden, wird die ökologische Gesamtsituation im Geltungsbereich insgesamt deutlich verbessert. Die Anwendung des § 13a-Verfahrens ist damit gerechtfertigt.

6.3. Klima und Luft

Zur verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover liegt seit Mai 2011 als ergänzende Information zu dem im Jahr 2007 vom Rat beschlossenen Luftreinhalte-Aktionsplan der Luftqualitätsplan Hannover vor. Untersucht wurde auf der Grundlage von Modellrechnungen im Sinne eines "worst case-Szenarios" die räumliche Ausprägung der vom Hauptverkehrsstraßennetz Hannovers ausgehenden Luftschadstoffe während einer austauscharmen Wetterlage bei Einrichtung einer Umweltzone.

Dargestellt werden die Immissionsfelder exemplarisch für den Parameter Stickstoffdioxid (NO₂ / Grenzwert von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert). Die Modellrechnungen für Benzol und Dieselruß zeigen ähnliche Ergebnisse. Nach dem Luftqualitätsplan Hannover gehört das Plangebiet weder zu einem Bereich mit potentiell unterdurchschnittlicher NO₂-Belastung (sog. "immissionsökologischer Gunstraum") noch zu einem Belastungsraum. Die „Analyse der klimaökologischen Funktionen und Prozesse für das Stadtgebiet von Hannover“ stellt fest, dass das Plangebiet nur eine geringe Bedeutung für die Kaltluftentstehung und -lieferung hat.

Aufgrund der lokalen klimatischen Verhältnisse ist damit zu rechnen, dass sich die Belastungs- bzw. Luftgütesituation aufgrund der Verwirklichung der Planziele im Vergleich zur gegenwärtig zulässigen gewerblichen Nutzung spürbar verbessert.

Klimawandelanpassung

Gemäß der „Anpassungsstrategie zum Klimawandel für die Landeshauptstadt Hannover“ werden eine klimaangepasste Stadtplanung und klimaangepasstes Bauen angestrebt. Nach der Stadtklimaanalyse und der Fachkarte Klimaanpassung ist das Plangebiet derzeit eine Fläche mit hoher bioklimatischer Belastung, für die auch eine mäßige Zunahme der sommerlichen Hitzebelastung bis 2050 zu erwarten ist.

Mit vorgesehenen Maßnahmen wie Dachbegrünung, der Minimierung versiegelter Flächen und einer allgemeinen Durchgrünung des Wohngebiets soll dem im Planvollzug entgegengewirkt werden.

Wärmeversorgung und allgemeiner Klimaschutz

Mit den für die Stadt Hannover geltenden "Ökologischen Standards beim Bauen im kommunalen Einflussbereich" erhält der allgemeine Klimaschutz ein besonderes Gewicht. So werden Klimaschutzaspekte u.a. auch im Rahmen der Bauleitplanung, bei städtebaulichen Verträgen durch jeweilige Festlegungen berücksichtigt.

Da ein Anschluss des Plangebiets an das Fernwärmenetz der enercity AG aufgrund der Lage im Stadtgebiet derzeit nicht möglich ist, muss auf anderem Wege eine energieeffiziente Versorgung der

geplanten Gebäude mit Wärme gewährleistet werden. Denkbar sind hierbei zum einen dezentrale Lösungen für einzelne Gebäude oder ein Nahwärmenetz mit gemeinsamer Heizzentrale in einer der beiden Tiefgaragen. Konkrete Festsetzungen hierzu im Bebauungsplan sind entbehrlich, da derartige Anlagen gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO auch ohne Festsetzung besonderer Flächen zulässig sein können.

Über die Regelungen im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Investorin, bei der Umsetzung der Bauvorhaben Vorgaben zur Wärmeversorgung der Gebäude und zum Einsatz von Photovoltaik zu erfüllen. So ist vereinbart, dass alle Gebäude mindestens im Effizienzhaus-55-Standard errichtet werden und der Wärmebedarf mit einem Primärenergiefaktor von höchstens 0,5 abzudecken ist. Darüber hinaus sind auf Grundlage der 2020 beschlossenen Solar-Leitlinie der Landeshauptstadt Hannover alle Gebäude mit fest installierten Photovoltaikmodulen bestimmter Mindestgrößen auszustatten.

6.4. Boden / Baugrund / Altlasten / Grundwasser / Erdfallgefährdung

Wie oben in Abschnitt 3.1 bereits erwähnt, hat die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (M&P) eine „orientierende Altlasten- und Baugrunduntersuchung“ für den Planbereich durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Dokument „Geotechnischer Bericht und Abfalltechnische Untersuchung Badenstedter Straße 128“ vom 04.04.2018 (im Folgenden kurz „**Bericht**“) dargestellt.

M&P wurde außerdem mit weiteren Beratungsleistungen im Rahmen dieses B-Planverfahrens zu den Themen Altlasten, Geotechnik und Kampfmittel beauftragt. Ziel war es, die vorhandenen Informationen abzugleichen, einzuordnen und die bisherigen Empfehlungen zu bewerten. M&P hat dazu die „Stellungnahme Bauvorhaben Badenstedter Straße 128“ vom 19.03.2021 (im Folgenden kurz „**Stellungnahme**“) vorgelegt. Darin wird die Stellungnahme der Stadt, Bereich Umweltschutz, vom 18.03.2015 zu diesem Verfahren kurz wiedergegeben und es wird zu den darin aufgeführten Forderungen Stellung genommen. Außerdem werden die Ergebnisse des eigenen Berichts aus 2018 kurz zusammengefasst wiedergegeben. Der Stellungnahme ist zudem ein Schreiben des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) vom 15.03.2021 mit einer Einschätzung der Erdfallgefährdung beigelegt.

Zu den Einzelthemen werden die wesentlichen Aussagen im Folgenden wiedergegeben bzw. aus der Stellungnahme zitiert (*kursive Schrift*):

Baugrund

Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 37 Kleinrammbohrungen bis ca. 7 m u. GOK abgeteuft. Da ein Kampfmittelverdacht besteht, wurden die Arbeiten durch eine Fachkraft (gem. § 20 SprengG) begleitet.

Es zeigte sich unterhalb einer durchgehenden Versiegelung ein durchschnittlich 1,2 m mächtiger Auffüllungshorizont mit wechselnden technogenen Anteilen wie Ziegel, Bauschutt, Betonbruch, Füllsand und untergeordnet Schlacke, Kohlereste sowie vereinzelt Bahnschotter, Plastik, Draht, Glas- und Keramikreste. Im Norden des Untersuchungsgebietes wurde eine bis 0,55 m u. GOK tiefe Auffüllung angetroffen, die hauptsächlich aus Betonbruch bzw. Bauschutt bestand. Unterhalb der Auffüllung stehen bis ca. 2,20 m u. GOK glazifluviale Sande bis Schluffe an, die von Geschiebelehm unterlagert werden.

Da die oberste Bodenschicht (Auffüllung) aufgrund mangelnder Volumenbeständigkeit nicht für eine Gründung geeignet ist, empfiehlt der Bericht den Ersatz durch einen Austauschboden bzw. ein Gründungspolster von mindestens 1m Bodentiefe und gibt nähere Empfehlungen zu Gebäudegründungen mit und ohne Keller. Diese sind im Planvollzug zu beachten.

Bodenwerte

Die Proben aus dem Oberboden und der Auffüllung bis 1,0 m u. GOK wurden auf die Bodenwerte der Bauleitplanung LHH analysiert. Zusätzlich erfolgte eine abfalltechnische Untersuchung der tieferliegenden Horizonte auf die Parameter der LAGA.

In Teilbereichen unterhalb des ehemaligen Baumarktes sowie in Teilbereichen der Parkplätze wurden Überschreitungen der Bodenwerte Bauleitplanung LHH für Wohnbebauung bis 1,0 m u. GOK festgestellt. Relevant ist die Schadstoffgruppe PAK sowie der Einzel-PAK Benzo(a)pyren. Auch die Prüfwerte der BBodSchV für Wohngebiete werden in zwei Mischproben hinsichtlich PAK überschritten. Für die betroffenen Flächen wurde ein Bodenabtrag empfohlen, um dem Vorsorgegedanken der LHH gerecht zu werden. Abfallrechtlich ist der angetroffene Oberboden der LAGA-Klasse Z2 zuzuordnen. Die künstliche Auffüllung zeigte dagegen ein variables Belastungsbild. Entsprechende Mischproben aus dem nördlichen sowie südlichen bzw. südwestlichen Bereich sind aufgrund erhöhter pH-Werte, elektrischer Leitfähigkeit und Sulfatkonzentrationen der LAGA-Klasse Z1.2 zuzuordnen. Die Untersuchung der Auffüllung in drei weiteren Teilflächen ergab aufgrund des PAK-Gehalts eine Zuordnung in die LAGA-Klasse Z2. Die Auffüllung im Bereich der Haupthalle des ehemaligen Baumarkts überschreitet mit einem MKW-Gehalt von 2.700 mg/kg die LAGA-Klasse Z2. Der geogene Untergrund weist einen pH-Wert von 9,6 auf. Dieser ist maßgeblich für eine Zuordnung des Materials in die LAGA-Einbauklasse Z1.2.

Zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind im Bereich der Freiflächen, wo die Bodenwerte der Bauleitplanung überschritten werden (Untersuchungsergebnisse 2018) ein Bodenaustausch bis mindestens 1 m unter Geländeoberkante bzw. bis zur Basis der vorhandenen Auffüllungen vorzunehmen, um sicherzustellen, dass die Bodenwerte für die Bauleitplanung der Stadt eingehalten werden. Sofern im Rahmen der Erdbaumaßnahmen bzw. beim Rückbau der alten Gebäudebestände Leitungen, Tanks u.ä. Hinweise auf bisher nicht bekannte Boden- und/oder Bodenluftbelastungen festgestellt werden sollten, sind sowohl der Fachbereich Umwelt und Stadtgrün, OE 67.12, als auch die Region Hannover, OE 36.27, umgehend zu informieren und mit beiden das weitere Vorgehen abzustimmen.

Im Bereich von geplanten Kinderspielflächen, die außerhalb von künftigen Tiefgaragen (Baugruben) entstehen, ist ein Bodenabtrag von 0,35 m durchzuführen oder nach Abschluss der Tief- und Hochbaumaßnahmen Untersuchungen gemäß Mindestuntersuchungsprogramm der Stadt Hannover zu veranlassen. Auf Kinderspielflächen darf generell nur Bodenmaterial wieder eingebaut werden, das den Lieferbedingungen der LHH für Bodenmaterial zum Einbau in unversiegelte Bereiche auf Kinderspielflächen entspricht.

Gegebenenfalls neu einzubringendes Material muss im Bereich der Freiflächen ebenfalls die chemische Qualität gemäß den Lieferbedingungen für Bodenmaterial zum Einbau in unversiegelte Bereiche auf sensibel genutzten Flächen haben. In jedem Fall muss das einzubringende Material frei von technogenen Fremdbestandteilen sein. Die entsprechenden Nachweise sind dem Fachbereich Umwelt und Stadtgrün, OE 67.12, rechtzeitig vor Anlieferung des Fremdmaterials zur Prüfung vorzulegen. Der Einbau darf erst nach schriftlicher Freigabe durch OE 67.12 erfolgen.

Sämtliche Erdarbeiten sind im Rahmen des Bauvorhabens fachgutachterlich zu begleiten und zu dokumentieren, um eine ordnungsgemäße Separierung und Deklaration von anfallendem Bodenaushub vornehmen zu können. Für die Deklaration des Aushubmaterials sind Haufwerke anzulegen, die fachgerecht zu beproben sind. Die Verwertung bzw. Entsorgung des Materials muss auf Grundlage der Deklarationsanalysen erfolgen. Die erforderlichen abfallrechtlichen Untersuchungen sind vorab mit der Unteren Abfallbehörde der Region Hannover, OE 36.26, abzustimmen.

Grundwasser

Im Ergebnis der geotechnischen Untersuchungen wurden Grundwasserstände zwischen 0,89 m und 2,7 m u. GOK skizziert. Durch den lagenweisen Bodenaufbau von durch Kiese bzw. Sande getrennten Tonen bzw. Schluffen kann es zu gespanntem Grundwasser und mehreren unterschiedlichen Grundwasserstockwerken kommen. Nach Untersuchungen an der nördlich gelegenen Grundwassermessstelle WP2 liegt ein mäßig betonangreifendes Grundwasser vor.

Erdfallgefährdung

Ein Teilbereich im Nordwesten des Plangebiets liegt im Randbereich des Benthers Salzstockes und ist daher hinsichtlich einer möglichen Erdfallgefährdung zu untersuchen. Ein Erdfall befindet sich etwa 200 m westlich. Das LBEG verweist in diesem Zusammenhang auf den Erlass des Niedersächsischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.2.1987, Az. 305.4 - 24 110/2, dessen Anforderungen in diesem Landesteil als Empfehlung angewendet werden können und der insgesamt sieben Erdfallgefährdungskategorien benennt.

M&P ordnet das Untersuchungsgebiet auf dieser Basis in die Gefährdungskategorie 3 ein. In der Stellungnahme heißt es hierzu:

Für das Untersuchungsgebiet besteht ein Gefahrenpotential durch Erdfälle, weshalb das Bauvorhaben in die geotechnische Kategorie 3 eingeordnet wurde. Da das Gelände im Randbereich des „Benther Salzstocks“ liegt und sich in 200 m Entfernung ein Erdfall befindet, kann es im Tiefenbereich mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Auslaugungen kommen. Eine hydrogeologische Aufschlussbohrung aus dem Jahre 1924, welche mittig zwischen dem Erdfall und dem östlichen Rand der Salzstockhochlage liegt, förderte keine auslaugbaren Böden in einer Tiefe von bis zu 8,0 m u. GOK zutage.

Das Erdfallrisiko wird hier aufgrund der im Tiefenbereich übermäßig bindigen Böden, der Überdeckung mit Tonstein und der daraus resultierenden Gewölbewirkung, welche die Gefahr einer punktuellen Trichterbildung an der Oberfläche und eines Erdfalls mindert, als gering eingeschätzt.

Es wird empfohlen, im Rahmen von Baumaßnahmen entsprechende konstruktive Sicherungsmaßnahmen vorzusehen. Die konkreten Maßnahmen sind im Planvollzug näher zu bestimmen.

6.4.1. Kampfmittel

Für die orientierende Untersuchung hat M&P vom Kampfmittelbeseitigungsdienst die Auskunft erhalten, dass für das gesamte Plangebiet ein Kampfmittelverdacht vorliegt. Die Bohrarbeiten wurden daher sicherheitstechnisch begleitet. Freiliegende Bohransatzpunkte konnten durch eine Fachkraft gem. § 20 SprengG hinsichtlich möglicher Kampfmittel mittels Oberflächensondierung (Negativsondierung) freigemessen werden. Da im Bereich des ehemaligen Baumarktes zwei Ansatzpunkte nicht mittels Oberflächensondierung freigegeben werden konnten, wurden diese durch eine Tiefensondierung begleitet. Da bis dato aber nur die Bohransatzpunkte freigemessen wurden, ist im Vorfeld weiterer Bodeneingriffe die Kampfmittelfreiheit herzustellen (vgl. Stellungnahme S. 5).

6.5. Hochwasser und Starkregen

Das Plangebiet liegt außerhalb ausgewiesener Überschwemmungsgebiete (HQ₁₀₀ und HQ₂₀₀). Für die nördlich verlaufende Fösse liegen derzeit noch keine derartigen Gebiete vor, da sie sich noch in der Berechnung befinden. Künftige, ggf. auch vorläufige, Berechnungsergebnisse sind im Rahmen des Planvollzugs zu berücksichtigen.

Bei Extremniederschlägen können sich signifikante Fließwege von Süden kommend über das Plangebiet bilden. Zur Überflutungsvorsorge ist sicherzustellen, dass die Abflusssituation durch die

Bebauung nicht verschlechtert wird und eine Überflutung der Gebäude, insbesondere über die Tiefgarageneinfahrten, verhindert wird.

7. Verträge

Zwischen der *Doblinger Grund GmbH* als Grundstückseigentümerin und Investorin sowie der Landeshauptstadt Hannover wird ein städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB geschlossen. In diesem Vertrag geht das Unternehmen u.a. Verpflichtungen zu folgenden Themen ein:

- Soziale Infrastruktur – Kindertagesstättenversorgung
- Gebäude- und Freiflächengestaltung
- Spielplatzversorgung
- Altlasten
- Lärmschutz
- Artenschutz
- Energiekonzept
- Geförderter Wohnungsbau
- Car-Sharing & E-Mobilität

8. Gutachten

Die Gutachten, die in dieser Begründung zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 1294 erwähnt werden, wurden geprüft. Die Landeshauptstadt Hannover schließt sich den Ergebnissen der Gutachten an. Diese können in den Geschäftsräumen der Stadtverwaltung, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung eingesehen werden. Im Einzelnen sind dies:

- Schalltechnisches Gutachten zum Bauvorhaben in der Badenstedter Straße 128 in Hannover der AMT Ingenieurgesellschaft mbH, Isernhagen, vom 08.04.2021
- Verkehrsuntersuchung Wohnquartiersentwicklung (B-Plan Nr. 1294) im Stadtteil Badenstedt der Landeshauptstadt Hannover der PGT Umwelt und Verkehr GmbH (Ergebnisbericht 10.03.2021)
- Artenschutzbeitrag zum Bauvorhaben Grundstück Carlo-Schmid-Allee 128-130 (Badenstedter Straße) in Hannover von Prof. Dr. Thomas Kaiser, alw Arbeitsgruppe Land & Wasser, Beedenbostel (Ergebnisbericht Dezember 2020).
- Geotechnischen Bericht und Abfalltechnische Untersuchung Badenstedter Straße 128 der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH vom 04.04.2018
- Stellungnahme Bauvorhaben Badenstedter Straße 128“ der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH vom 19.03.2021
- Entwässerungskonzept (Kurzfassung) für Hannover Badenstedt, Wohnbebauung Badenstedter Straße 128 (Carlo-Schmid-Allee) der WESSELS, GRÜNEFELD und DIEKMANN Ingenieurberatung GmbH, Hannover, vom 01.04.2021

9. Kosten für die Stadt

Die entstehenden Kosten für Erschließungsmaßnahmen und die weitere Infrastruktur werden von der Investorin getragen. Im Bebauungsplan gibt es keine als öffentlich festgesetzten Bereiche. Die Durchführung des Bebauungsplans wird in einem städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt und Investor vereinbart. Die festgesetzten Leitungsrechte für die Stadt werden in diesem Vertrag vereinbart. Für die Stadt selbst entstehen keine Kosten.

Begründung des Entwurfes ausgearbeitet
von dem Planungsbüro Geffers,
Konkordiastraße 14A, 30449 Hannover

und dem Fachbereich Planen und
Stadtentwicklung

April 2022

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

gez. Warnecke
Fachbereichsleitung