

**Bebauungsplan Nr. 1587
- Mars-la-Tour-Straße -**

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB

1. Ziel des Bebauungsplanes

Das Plangebiet wird derzeit als Parkfläche mit ca. 340 Stellplätzen für Besucher des Hannover Congress Centrum mit Stadthalle, Niedersachsenhalle, Eilenriedehalle u. a. und weiteren benachbarten Einrichtungen, wie z.B. dem Zoo genutzt.

Die derzeitige Nutzung als Parkfläche wird der attraktiven stadträumlichen Lage nicht gerecht. Darüber hinaus werden die Parkplätze nur temporär, insbesondere bei Veranstaltungen im HCC, benötigt, so dass dieser innerstädtische Bereich untergenutzt ist.

Die Fläche soll daher einer urbanen Nutzung zugeführt werden, die sich an der benachbarten Wohnbebauung orientiert. Dies soll zu einer angemessenen Nachverdichtung auf einem stadträumlich und verkehrlich gut erschlossenen Areal führen und diesen privilegierten Standort in integrierter Lage eine hochwertige städtebauliche Qualität verleihen. Mit der Entwicklung dieser innerstädtischen Baufläche wird damit gezielt eine Stärkung des innenstadtnahen Wohnens verfolgt.

Die vorhandenen Stellplätze auf dem betroffenen Areal sollen durch eine entsprechende bauliche Anlage südlich der Schackstraße auf dem Areal westlich des HCC, welches bereits als Parkfläche genutzt wird, ersetzt werden.

Für die Entwicklung von Planungsvorschlägen für eine Wohnbebauung auf der Fläche zwischen der Mars-la-Tour-Straße und dem Theodor-Heuss-Platz ist im Jahr 2008 ein Städtebaulicher Ideenwettbewerb durch die Landeshauptstadt Hannover durchgeführt worden.

Das Konzept des mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurfes wird von den Verfassern u.a. wie folgt beschrieben:

„Das Gebiet an der Mars-la-Tour-Straße, das durch eine Baumallee gefasst wird, zerbricht langsam in verschiedene große (Eis)Schollen. Diese Schollen, die erhöhte private Wohnhöfe darstellen, bewegen sich frei auf dem Grundstück. Durch dieses Driften entwickeln sich interessante räumliche Konstellationen. Es entsteht ein Wechselspiel zwischen verdichteten und offenen Situationen im Raum. Die halböffentlichen Wege, die dadurch gebildet werden, winden sich wie ein Fluss durch das Quartier und werden dabei durch „Gleit- und Prallufer“ geleitet. Dabei bilden die Gleitufer Sitzmöglichkeiten, während die Prallufer die Abgrenzung zu den privaten Wohnschollen darstellen. Die Wege weiten sich auf zu Höfen und Plätzen, die als halböffentliche Aufenthaltsflächen für das gesamte Quartier und die nähere Umgebung dienen.“

Entsprechend der oben beschriebenen städtebaulichen Zielsetzung wird das Plangebiet als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die Stadt Hannover ist bestrebt, attraktive Wohnungsangebote für verschiedene Zielgruppen zu schaffen, da zunehmend Bedarf nach innenstadtnahem, urbanem Wohnraum mit entsprechenden Wohnungsgrößen besteht.

Die vorgesehene Bebauung sieht unter Beachtung des beschriebenen privilegierten Standortes und den daraus entstehenden Anforderungen eine eigenständige Struktur vor, die mit ihren Bauformen einen markanten, neuen Ort schafft und gleichzeitig mit den Höhen und Maßstäben der umliegenden Gebäude korrespondiert. So werden vier größere sowie eine kleinere überbaubare Fläche festgesetzt, die sich zu „Schollen“ gruppieren. Ausgehend von

einem Sockelgeschoss mit einer festgesetzten Oberkante der baulichen Anlage zwischen 0,6 m bis 1,1 m über Straßenverkehrsfläche im südlichen Bereich sowie 1,0 m bis 1,5 m über Straßenverkehrsfläche im nördlichen und östlichen Bereich des Plangebietes werden auf diesen Bauwerken jeweils drei bis vier Gebäude entwickelt, die sich zu jeweils einer „Scholle“ gruppieren.

Die geplanten Gebäude können III- bis V-geschossig ausgebildet werden. Das festgesetzte Mindest- und Höchstmaß (Oberkante) der baulichen Anlage für die Gebäude orientiert sich jeweils am Maßstab der benachbarten Bebauung und liegt zwischen 9,4 m bis 10,4 m sowie zwischen 16,3 m bis 17,3 m über der Straßenverkehrsfläche der Mars-la-Tour-Straße.

Zur Festschreibung der städtebaulichen Ziele sowie des städtebaulichen Konzeptes, das dem prämierten Wettbewerbsbeitrag zu Grunde liegt, werden die festgesetzten überbaubaren Flächen mit Baulinien begrenzt. Aufgrund der zwingend festgesetzten Höhen in Verbindung mit den Baulinien können die bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Abstände zu der gegenüberliegenden Bebauung nicht an allen Stellen eingehalten werden.

Insgesamt betrachtet soll mit der vorliegenden Planung die Umsetzung einer Architekturkonzeption für das Quartier unter Berücksichtigung der besonderen einzigartigen Lage des Grundstücks sowie der baugestalterischen Absichten ermöglicht werden, um ein Angebot für einen bestimmten Markt vorzuweisen, der in Hannover bisher nicht bedient werden konnte. Städtebauliche Zielsetzung ist es weiterhin, ein zeitgemäßes Angebot zu realisieren, das dem hohen Anspruch dieses exponierten Standortes gerecht wird.

Mit der Planung sind nachteilige Auswirkungen, insbesondere hinsichtlich der Belichtungsverhältnisse oder einer Gefährdung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht zu erwarten. Dies wurde durch die Überprüfung der Aspekte Besonnung, Tageslichtversorgung, Frischluftversorgung, Rettungsfahrzeuge und Ausblicke deutlich.

Die Grundflächenzahl (GRZ), nach der sich der Grad der Versiegelung des Grundstücks bemisst, wird mit 0,4 festgesetzt. In den textlichen Festsetzungen wird weiterhin geregelt, dass für die Errichtung von Garagen die festgesetzte Grundflächenzahl bis zu einer maximalen Grundflächenzahl von 0,7 überschritten werden kann.

2. Berücksichtigung der Umweltbelange

Die Ermittlung der einzelnen Umweltbelange erfolgte im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange in Verbindung mit den Ergebnissen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung einschließlich der nachfolgenden Vorabstimmung sowie im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.

In der Planfassung zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und zur Auslegung waren die einzelnen vorgetragene Belange weitgehend bereits enthalten.

Die Feinabstimmung der einzelnen Belange wurde im Rahmen der einzelnen Verfahrensschritte des Bauleitplanverfahrens vorgenommen und erfolgte z. T. als Ergebnis der einzelnen Beteiligungen (s. Nr. 3). Hier wurde auch die beschlussmäßige Abwägung zwischen vorgetragene Einzelinteressen und dem öffentlichen Interesse vorgenommen.

Die übrigen relevanten Gesichtspunkte sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

3. Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

3.1. Verkehr

Die Anbindung des geplanten Quartiers erfolgt über die vier umliegenden Straßen. Dabei erhält jedes Garagengeschoss einer jeden „Scholle“ eine Ein- und Ausfahrt zur angrenzenden Straßenverkehrsfläche. Entsprechend werden der nördliche Komplex über die Zeppelinstraße (ca. 50 Stellplätze), der östliche Komplex über die Verkehrsfläche am Theodor-Heuss-Platz (ca. 60 Stellplätze), der davon südwestlich gelegene Komplex über die Mars-la-Tour-Straße (ca. 50 Stellplätze) und der südliche Komplex über die Schackstraße (ca. 40 Stellplätze) erschlossen. Der innere Bereich des zukünftigen Quartiers darf nicht mit dem Pkw – mit Ausnahme von Fahrzeugen für die Feuerwehr und / oder des Rettungsdienstes - angefahren werden. Es erfolgt daher die Festsetzung eines Bereiches ohne Ein- und Ausfahrt entlang der öffentlichen Verkehrsflächen.

Der derzeit vorhandene Parkplatz im Bereich des Plangebietes ist ebenso wie der Parkplatz am HCC für die Öffentlichkeit nutzbar. Auf dem Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße befinden sich ca. 340 Stellplätze. Die Auslastung der Parkplätze ist durch die Nähe zum Zoo Hannover und dem HCC bestimmt. Der Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße ist insbesondere an Wochenenden und Feiertagen im Frühjahr und Sommer durch Zoo-Besucher stark ausgelastet. Auf dem Parkplatz neben dem HCC sind dann noch Reserven vorhanden. Von Besuchern des HCC wird der Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße insbesondere bei Abendveranstaltungen, aber auch bei Kongressen und Tagungen wegen der Nähe zum Eingang, der Beleuchtung und der Übersichtlichkeit bevorzugt, da Teile des HCC-Parkplatzes, z.B. im südlichen Bereich unattraktiv sind. Bei Veranstaltungen im HCC und gleichzeitigen Tagen mit hohen Besucherzahlen im Zoo sind beide Parkplätze ausgelastet.

Auswirkungen des Wegfalls der Stellplätze an der Mars-la-Tour-Straße

Die ca. 340 Stellplätze an der Mars-la-Tour-Straße können sowohl von der Schackstraße, der Zeppelinstraße als auch von der Mars-la-Tour-Straße aus angefahren werden. Das Stellplatzangebot ist derzeit nicht bewirtschaftet, so dass es auch von Langzeit- und Dauerparkern genutzt werden kann. Das Stellplatzangebot wird derzeit unterschiedlich genutzt:

- An Wochentagen werden die Stellplätze von den Beschäftigten des angrenzenden Quartiers genutzt,
- An Wochenenden werden die Stellplätze von Zoobesuchern genutzt,
- Besucher des HCC nutzen die Stellplätze tagsüber ebenfalls, ein besonderer Hinweis hierfür existiert – außerhalb der Vorwegweisung - allerdings nicht.
- In den Abend- und Nachtstunden sind die Stellplätze überwiegend leer – ausgenommen bei Abendveranstaltungen im HCC.

Das Stellplatzangebot an der Mars-la-Tour-Straße trägt somit insbesondere tagsüber zur Entlastung der Straßenräume im angrenzenden Quartier bei. Beim Wegfall der Stellplätze an der Mars-la-Tour-Straße wird sich tagsüber die Stellplatznachfrage im angrenzenden Quartier erhöhen. Die zusätzliche Stellplatznachfrage wird überwiegend aus den im Quartier Beschäftigten resultieren. Um den Bewohnern des Quartiers privilegiert Parkraum zur Verfügung zu stellen, könnte im Planvollzug eine Anwohnerparkzone eingerichtet werden, wenn sich dies für erforderlich erweist.

Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung in der Mars-la-Tour-Straße

Die Mars-la-Tour-Straße ist im Verkehrskonzept Zooviertel als Erschließungsstraße mit untergeordneter Verkehrsbedeutung ausgewiesen. Gegenüber den parallel geführten Straßen Luerstraße und Gneisenastraße, die u.a. wegen der Erschließung der Schulen eine größere Verkehrsbedeutung haben, ist diese Einstufung gerechtfertigt. Die derzeitige Verkehrsbelastung der Mars-la-Tour-Straße liegt geschätzt bei ca. 500 Kfz/24 h und ist geprägt durch die Anliegerverkehre sowie durch einen Teil der Verkehre des heutigen Parkplatzes an der Mars-la-Tour-Straße.

Die künftige Situation ist dadurch gekennzeichnet, dass der Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße zu Gunsten einer Wohnbebauung mit ca. 140 WE entfällt. Das Projekt verfügt über vier Tiefgaragen mit insgesamt ca. 200 Stellplätzen, die über die vier umgebenden Straßen – Mars-la-Tour-Straße, Zeppelinstraße, Theodor-Heuss-Platz, Schackstraße - Zufahrten haben. Lediglich eine der vier Tiefgaragen mit ca. 52 Stellplätzen wird von der Mars-la-Tour-Straße aus erschlossen. Der verkehrlichen Entlastung steht also eine neue Belastung gegenüber. Allein aus den Größenverhältnissen wird aber deutlich, dass insgesamt eine Entlastung der Mars-la-Tour-Straße zu erwarten ist. Insbesondere werden die in den Abend- und Nachtstunden nach Veranstaltungen im HCC abfahrenden Verkehre entfallen. Die Situation wird sich gegenüber dem heutigen Zustand also tendenziell verbessern.

Die nicht überbaubaren Flächen des Plangebietes sollen den Bewohnern, aber auch der Öffentlichkeit als Fußgänger und Radfahrer zugänglich sein. Sie dienen einerseits der fußläufigen Erschließung der Wohnschollen, andererseits auch als Aufenthalts- und Spielflächen für die Quartiersbewohner. Sie sind über Stufen auch von den Wohnschollen aus erreichbar. Die durch die Anordnung der Gebäude entstehenden Höfe und Plätze sollen auch den Bewohnern der Umgebung als Aufenthaltsflächen zur Verfügung stehen. Für die Flächen werden entsprechend Gehrechte für die Allgemeinheit festgesetzt.

Verkehrskonzept Zooviertel

Schon seit Anfang der neunziger Jahre gibt es eine intensive Diskussion über die Verkehrsverhältnisse im Zooviertel. Ziel des daraufhin ins Leben gerufenen Verkehrsforums Zooviertel war es, gemeinsam mit den Bürgern Maßnahmen zu entwickeln, die zu einer Reduzierung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs führen, ohne die Erschließung des Zooviertels von außen aber auch die innere Erschließung wesentlich zu beeinträchtigen. Im Rahmen des Verkehrsforums wurden Maßnahmen erarbeitet, die 2001 von den politischen Gremien beschlossen wurden. Wesentliche Maßnahmen waren dabei neben Verbesserungen im äußeren Verkehrsnetz die Sperrung der Zufahrt zum Zooviertel am Emmichplatz, die Änderung der Verkehrsführung am Knotenpunkt Ellernstraße/Hindenburgstraße, sowie das Erschweren des Linksabbiegens am Knotenpunkt Schackstraße/Plathnerstraße.

Mit dem Verkehrskonzept konnten bestehende Mängel und Belastungen, die insbesondere den Durchgangsverkehr im Zooviertel betrafen, deutlich herausgestellt, Lösungsvorschläge geprüft und entwickelt werden. Durch Begleitung der Arbeiten im „Verkehrsforum Zoo“ war eine ständige Diskussion und Abstimmung mit den beteiligten Anwohnern und weiteren Interessenten gewährleistet. Dieses mündete schließlich in Empfehlungen für ein Gesamtkonzept bestehend aus Maßnahmen im äußeren Verkehrsnetz sowie flankierenden Maßnahmen innerhalb des Gebietes.

Den Maßnahmen im äußeren Verkehrsnetz, zu denen nicht zuletzt das Verkehrsleitsystem „Zoo“ gehört, wird eine vorrangige Bedeutung zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Durchgangsverkehren beigemessen, die durch ergänzende Maßnahmen innerhalb des Gebietes unterstützt werden.

Für das nunmehr geplante Quartier sind ca. 200 zusätzliche Stellplätze vorgesehen, die in den vier „Gebäudeschollen“ jeweils in Garagengeschoßen untergebracht sind. Negative Auswirkungen oder Beeinträchtigungen des derzeitigen Verkehrskonzeptes sind durch den zusätzlichen Mehrverkehr nicht zu befürchten.

Durch den Wegfall der Parkmöglichkeiten an der Mars-la-Tour-Straße und die Konzentration des Stellplatzangebotes im geplanten HCC-Parkhaus wird sich die Verkehrssituation im Zooviertel grundsätzlich nicht verändern. Insbesondere ist nicht mit mehr Durchgangsverkehr im Quartier zu rechnen. Allerdings ist das ergänzende Parkraumangebot im künftigen HCC-Parkhaus vom Haupteingang des Zoos noch etwas weiter entfernt als die bisherigen Parkmöglichkeiten an der Mars-la-Tour-Straße.

Für die unmittelbare Umgebung des Plangebietes ist die Umnutzung der Fläche unkritisch und führt eher zu einer Entlastung der Verkehrssituation. Die Parkplatznutzung wird durch eine vorwiegende Wohnnutzung ersetzt. Die bisherige Parkplatznutzung umfasste ca. 340 offene Stellplätze und somit von der Anzahl her über 50 % mehr als sich zukünftig an Stellplätzen auf der Fläche befinden wird. Die geplanten ca. 140 Wohneinheiten verursachen insgesamt ca. 800 bis 900 Fahrzeugbewegungen pro Tag. Bezogen auf eine Tiefgarage ergeben sich dadurch zukünftig ca. 200 bis 225 Ein- bzw. Ausfahrten täglich.

Die Zu- und Abfahrt des vorhandenen Parkplatzes wird derzeit über drei der umliegenden Straßen abgewickelt. Zwei Ein- und Ausfahrten befinden sich an der Zeppelinstraße, zwei an der Schackstraße, eine weitere an der Mars-la-Tour-Straße. Die Ein- und Ausfahrten der geplanten Tiefgaragen werden zukünftig zusätzlich über die Verkehrsfläche am Theodor-Heuss-Platz abgewickelt werden, so dass sich der Verkehr auf alle vier angrenzenden Straßen verteilt und die derzeitigen Anschlüsse entlastet werden. Ferner wird die derzeitige Extremnutzung des Parkplatzes, die insbesondere an den Wochenenden sowie bei Veranstaltungen im HCC zu den Abend- und Nachtstunden stattfindet, entfallen. Die mit einer offenen Stellplatzanlage verbundenen Nebengeräusche durch z. B. Türenschnellen und Anlassen der Motoren sowie auch Blendwirkungen von Scheinwerfern entfallen mit der Unterbringung der Pkws in den Garagengeschossen.

Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz im Zooviertel sind ferner nicht zu erwarten. Das Plangebiet befindet sich unmittelbar an der Hauptverkehrsstraßenverbindung Theodor-Heuss-Platz, Adenauerallee bzw. Clausewitzstraße. Aufgrund dieses Umstandes ist davon auszugehen, dass die neuen Verkehrsmengen auch über diese Verbindung direkt abgewickelt werden und sich nicht in das innere Straßennetz des Zooviertels verteilen. Dies hatte sich bereits nach Umsetzung des Verkehrskonzeptes Zooviertel gezeigt. Durch die getroffenen Maßnahmen hatte sich der Verkehr im Zooviertel nicht in andere Bereiche des Quartiers verlagert, sondern insgesamt deutlich verringert.

Belange der Zoo Hannover GmbH

Der Zoo Hannover hatte bereits im Vorfeld der konkreten Planungen zum vorliegenden Bebauungsplan im Juli 2009 Bedenken gegen eine Bebauung der Parkfläche an der Mars-la-Tour-Straße geäußert. Hier wurden insbesondere folgende Aspekte angesprochen:

1. Wegfall des Parkplatzes als Überlaufparkplatz, insbesondere für Busse.
2. Entstehende Parkkosten für Besucher.
3. Entstehenden Parksuchverkehr.
4. Entstehende Kosten für den Zoo durch den zu befürchtenden Besucherrückgang.

Die Landeshauptstadt Hannover nimmt zu diesen Befürchtungen wie folgt Stellung:

Zu 1): Im Jahr 2001 wurde das Verkehrskonzept Zooviertel beschlossen. Der Beschlussfassung ging ein breit angelegter öffentlicher Diskussionsprozess voraus unter professioneller Moderation und fachlicher Begleitung eines Gutachters. Auftraggeber für das Verkehrskonzept waren Stadt Hannover /Zoo GmbH und das HCC, die Kosten wurden jeweils zu 50 % getragen.

Ziel des Verkehrskonzeptes war die Verringerung des Durchgangsverkehrs für das Zooviertel. Dementsprechend lagen die Maßnahmen im Bereich der Verkehrsführung und Ausschilderung. Aufgrund der unbefriedigenden Verkehrszustände infolge einer hohen Parkdichte durch berufsbedingten sowie veranstaltungs- und zoobezogenen Verkehr wurde ein flexibles Parkleitsystem für Überlaufparkplätze des Zoos festgelegt. Für den Fall des besetzten Zooparkplatzes sollte frühzeitig eine klare Verkehrsleitung auf die Parkplätze HCC und Mars-la-Tour-Straße sichergestellt werden. Dies wurde in den vergangenen Jahren auch so praktiziert. Aus dieser Praxis lässt sich jedoch nicht ableiten, dass die Landeshauptstadt Hannover die Fläche an der Mars-la-Tour-Straße dem Zoo dauerhaft und kostenfrei zur Verfügung stellen muss. Entsprechende vertragliche Vereinbarungen gibt es nicht.

Im Rahmen der Entwicklung des Projektes Yukon Bay hat der Zoo im Frühjahr 2010 die vorhandene Parkpalette an der Fritz-Behrens-Allee um ca. 300 Stellplätze erweitert.

Zu 2): Der Zoo hat keinen Anspruch auf ein – zudem – kostenfreies Äquivalent für die derzeit genutzten Stellplätze an der Mars-la-Tour-Straße, zumal die eigenen Stellplätze des Zoos auch bewirtschaftet werden und für Zoo-Besucher zuzüglich zum Eintritt aufzubringen sind. Für Reisebusse stehen auch Stellplätze auf der HCC-Fläche zur Verfügung, da nur ein Teil der Fläche durch eine Parkpalette überbaut werden wird. Grundsätzlich besteht jedoch auch die Möglichkeit, einen Busparkplatz in größerer Entfernung zum Zoo zu sichern, so dass für Busparkplätze nicht ausschließlich auf die HCC-Fläche zurückgegriffen werden muss. Für den Busverkehr ist vielmehr von Bedeutung, dass das Bringen und Abholen der Fahrgäste funktioniert und hier ausreichend Stellplatzfläche zur Verfügung steht. Dies geschieht derzeit in der Hindenburgstraße und wird dort problemlos abgewickelt.

Der Umfang der Mitnutzung der HCC-Fläche für Zoo-Besucher und die weiteren Konditionen sind zwischen dem Zoo und dem HCC zu verhandeln. Dabei kann geprüft werden, ob die Anbindung der HCC-Flächen an den Zoo ggf. durch einen weiteren Zooeingang im Süden attraktiviert werden kann.

Zu 3 und 4): Die Stellplatzsituation für den Zoo wird durch den vorliegenden Bebauungsplan nicht verschärft, da die wegfallenden Parkplätze im Plangebiet durch neue Stellplätze auf dem HCC-Gelände ersetzt werden. Diese Stellplätze sind nur geringfügig weiter vom Zoo entfernt als das Plangebiet, so dass von einer hinreichenden Akzeptanz ausgegangen werden kann. Zudem kann diese, soweit erforderlich, im Planvollzug durch die Einrichtung von Anwohnerparkzonen gesteuert werden. Bei entsprechendem Bedarf, insbesondere also bei einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Zoos aufgrund von Projekten wie Yukon-Bay o.ä., kommen neben der bereits erfolgten Aufstockung der Parkpalette am Zoo für die Zielstellung einer qualitativ hochwertigen Anbindung des Zoos insbesondere folgende Möglichkeiten in Betracht:

- Die Parkflächen auf dem HCC-Gelände stehen auch zukünftig den Zoobesuchern zur Verfügung. Durch den Bau von zwei Parkhäusern werden die wegfallenden Stellplätze an der Mars-la-Tour-Straße ersetzt. In der Summe fällt kein Stellplatz weg.
- Mit der Stadtbahnlinie 11 und zwei Buslinien ist der Zoo gut an den ÖPNV angebunden. Dieses gewährleistet auch für diejenigen, die keine Parkgebühren zahlen möchten, eine attraktive Erreichbarkeit.
- Erweiterung der Parkplatzkapazitäten im Bereich der vorhandenen Stellplätze.

3.2. Lärmschutz

Zur Beurteilung der Geräuschbelastung des Plangebietes sind schalltechnische Untersuchungen durch einen Gutachter durchgeführt worden. Die wesentlichen Ergebnisse des Gutachtens werden im Folgenden auszugsweise wiedergegeben.

„[...] Inhalt der schalltechnischen Untersuchungen ist die Ermittlung der Geräuschbelastung des hier betrachteten Plangebiets durch den **Straßenverkehrslärm** angrenzender Straßenzüge (Schackstraße, Zeppelinstraße, Theodor-Heuss-Platz), den **Schienenverkehrslärm** der Stadtbahnlinie 11 und der südlich der Clausewitzstraße gelegenen Eisenbahnstrecken 1730 und 1734 der DB AG sowie **Gewerbelärmimmissionen** des geplanten Parkhauses des Hannover Congress Centrum Hannover (HCC) südlich der Schackstraße. Darüber hinaus ist eine Aussage zu den **vom Plangebiet ausgehenden Lärmimmissionen** (Zufahrt in die Tiefgaragen) erforderlich.

Immissionsbelastung Schienenverkehrslärm

„Die Berechnungen des Gutachters zeigen, dass die Schienenverkehrslärmbelastung durch die südlich gelegenen Eisenbahnstrecken sowie die östlich verlaufende Stadtbahnlinie **tags** fast im gesamten Plangebiet noch unterhalb des Orientierungswerts für WR-Gebiete liegt. Der Orientierungswert für WA-Gebiete wird selbst im 4. Obergeschoss nicht erreicht. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Schienenlärmbelastung zwischen dem Erdgeschoss und dem 4. Obergeschoss um rd. 2 – 3 dB(A) ansteigt.

In der **Nachtzeit** errechnet sich für Tage (Nächte) mit Sonderveranstaltungen im HCC (Nutzung der Wendeschleife, ggf. Einsatz von 2-Wagen-Zügen (konservativer Ansatz)) im Erdgeschossbereich nur am südlichen und nordöstlichen Rand des Plangebiets minimale Überschreitungen des Orientierungswerts von 45 dB(A). Im 4. Obergeschoss sind 2 - 3 dB(A) höhere Beurteilungspegel maßgebend, so dass hier der Orientierungswert um bis zu 3 dB(A) überschritten werden kann. [...]"

Immissionsbelastung Straßenverkehrslärm

„[...] Die Berechnungen zeigen somit, dass **tags** im Inneren des Plangebiets bzw. an den Lärm abgewandten Fassaden die für Reine bzw. Allgemeine Wohngebiete maßgeblichen Orientierungswerte eingehalten bzw. unterschritten werden. Lediglich am nördlichen, östlichen und südlichen Rand kann der für WA-Gebiete maßgebliche Orientierungswert von 55 dB(A) um bis zu 8 dB(A) überschritten werden. Dem gemäß sollte auf die Anordnung von so genannten Außenwohnbereichen (Terrassen, Balkone...) in diesen Teilbereichen verzichtet werden. [...]"

Auf den Lärm abgewandten Gebäudeseiten kann aufgrund der Eigenabschirmung vorausgesetzt werden, dass zum überwiegenden Teil (stockwerksabhängig auf rd. 70 – 80 % der Plangebietsfläche) sogar der Orientierungswert für Reine Wohngebiete eingehalten bzw. unterschritten wird. Lediglich im Bereich der Baufelder entlang des Theodor- Heuss- Platzes könnten Außenwohnbereiche (z.B. Südbalkone) von deutlichen Orientierungswertüberschreitungen betroffen sein. [...]"

In der **Nachtzeit** muss an den Lärm zugewandten Fassaden eine deutliche Überschreitung des Orientierungswerts für WA-Gebiete von 1 bis 9 dB(A) erwartet werden. Aufgrund der Eigenabschirmung der geplanten Baukörper ist davon auszugehen, dass (stockwerksabhängig) auf ca. 70 – 80 % der Plangebietsfläche der Orientierungswert für WA-Gebiete eingehalten bzw. teilweise deutlich unterschritten wird. [...]"

Aufgrund der festgestellten Überschreitungen des Orientierungswerts nachts müssen Lärm-minderungsmaßnahmen diskutiert werden. Hinsichtlich der Wahl von Lärmschutzmaßnahmen ist festzustellen, dass bei einer Überschreitung des ORIENTIERUNGSWERTES nachts durch Verkehrslärmbelastungen der erforderliche Lärmschutz ggf. durch *passive* (bauliche) Maßnahmen oder eine geeignete Grundrissgestaltung gewährleistet werden kann. Der Gutachter empfiehlt, auf eine straßenseitige Anordnung von Fenstern in schutzbedürftigen Räumen (Schlafzimmer, Kinderzimmer) soweit möglich zu verzichten. [...]"

Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover

Aus städtebaulichen, denkmalpflegerischen und technischen Gründen ist kein aktiver Lärmschutz möglich. Erforderliche Schutzmaßnahmen können daher nur durch die Festsetzung passiven Lärmschutzes erreicht werden.

Es wird daher eine Festsetzung getroffen, die für das Plangebiet besondere bauliche Vorkehrungen zum Schutz gegen Verkehrslärm (z.B. Schallschutzfenster, Grundrissgestaltung) vorsieht. Ferner sind zum Schutz der Nachtruhe für Schlafräume und Kinderzimmer fensterunabhängige Belüftungen (z.B. durch schallgedämmte Lüfter, Belüftungssysteme) erforderlich, soweit diese Räume keine Fenster auf lärmabgewandten Seiten aufweisen.

Aufgrund des „Schollenkonzeptes“ des städtebaulichen Entwurfes ist die Bebauung entlang des Theodor-Heuss-Platzes nicht als durchgehende Lärmabschirmung zu Gunsten der dahinter liegenden Bebauung konzipiert. Dennoch übernimmt sie eine Eigenabschirmung zu den hinter ihr liegenden Gebäuden im neuen Quartier. Das städtebauliche Konzept ist unabhängig davon so verfasst, dass die Schollen einzeln umgesetzt werden können. Die Festsetzungen zum Schallschutz tragen dem Rechnung.

Die getroffenen Festsetzungen greifen auch für die geringfügigen nächtlichen Überschreitungen der Orientierungswerte für den Schienenverkehrslärm.

Immissionsbelastung Parkplatzgeräusche HCC

„[...] Die Berechnungen zeigen, dass selbst die südlich gelegenen Gebäude der geplanten Bebauung an der Schackstraße, die den Parkflächen des HCC am nächsten liegen, in der Beurteilungszeit **tags** nicht mehr im so genannten Einwirkungsbereich einer Anlage (hier: Parkpaletten und Zufahrten des HCC) liegen (Richtwertunterschreitung um mehr als 10 dB(A)).

In der **Nachtzeit** hingegen kann der für Allgemeine Wohngebiete maßgebliche Nachtrichtwert im schalltechnisch ungünstigen Fall bei der Durchführung von Großveranstaltungen, die bis in die Nachtzeit andauern, ausgeschöpft werden. Bei Tagesveranstaltungen oder Veranstaltungen mit geringer Besucherbeteiligung kann eine deutlich geringere Lärmbelastung vorausgesetzt werden. Weitergehende Lärminderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich. [...]“

Immissionsbelastung Tiefgaragen (Anlagenlärm)

„[...]Der durch die Tiefgaragenzufahrten und die Lüftungsöffnungen der Tiefgaragenbereiche verursachte Parkplatzlärm verursacht am **Tage** nur im Bereich unmittelbar neben oder über den Tiefgaragenzufahrten eine nennenswerte Geräuschbelastung. An den übrigen Fassadenbereichen wird der maßgebliche Immissionsrichtwert um mehr als 10 dB(A) unterschritten. Dies gilt auch für die Wohnbebauung an der Mars-la-Tour-Straße. In der **Nachtzeit** hingegen liegt die mögliche Geräuschbelastung innerhalb des Plangebiets an einigen Fassaden in der Größenordnung des Nachtrichtwerts. Unmittelbar neben bzw. über den Tiefgaragenzufahrten kann der Nachtrichtwert um bis zu 10 dB(A) überschritten werden (Tiefgaragenzufahrt in der Mars-la-Tour-Straße). Aufgrund der vorgenannten Richtwertüberschreitung nachts muss auf die Anordnung von Fenstern von schutzbedürftigen Wohnräumen (Schlafzimmer, Kinderzimmer) neben bzw. oberhalb der Tiefgaragenzufahrten verzichtet werden. [...]“

Hierzu wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens eine entsprechende Prüfung durchgeführt. Die Grundrissgestaltung ermöglicht es, die Räume dieser sensiblen Nutzungen auch zu den Gebäudefronten zu orientieren, an denen keine Tiefgaragenzufahrt angeordnet ist. Dies gilt vor allem für die Tiefgaragenzufahrt zur Mars-la-Tour-Straße, da hier im Gegensatz zu den drei Tiefgaragenzufahrten am Theodor-Heuss-Platz, an der Schackstraße und an der Zeppelinstraße keine passiven Schallschutzmaßnahmen zur Straßenseite festgesetzt werden.

„[...] Im Bereich der nächstgelegenen Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe zur Ausfahrt TG3 an der Mars-la-Tour-Straße (WR- Gebiet) wird selbst nachts der Richtwert abstandsbedingt um rd. 1 - 2 dB(A) unterschritten.“

Gesamtlärmbelastung

„Würde man bei der „Bewertung“ der Gesamtlärmbetrachtung auf die Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärm abstellen, ergäbe sich gegenüber der normgerechten Beurteilung jeder einzelnen Lärmart für sich kein grundsätzlich abweichendes Ergebnis. Im gesamten Plangebiet ist gegenüber der jeweils höchsten Einzelbelastung (Straßen- oder Schienenverkehrslärm) mit Orientierungswertüberschreitung eine Pegelzunahme von 1 bis 2 dB(A) festzustellen. In Bereichen mit einer deutlich höheren Pegelzunahme (Innenhofbereich) wird der Orientierungswert auch bei der Gesamtlärmbetrachtung weiterhin eingehalten.“

3.3. Naturschutz

Der temporär als Stellplatzfläche genutzte Bereich des Bebauungsplanes wird durch ein Baumraster aus 45 Spitzahornen gegliedert. Umschlossen werden die Stellplätze von einem überwiegend alten Baumbestand (Stieleiche, Roteiche und Linde). Den Abschluss zum The-

odor-Heuss-Platz bildet eine besonders schützenswerte Baumreihe mit Spitzahornen. Entlang der Mars-la-Tour-Straße sind einige Neupflanzungen anzutreffen, die vor einigen Jahren die ehemals dort befindliche alte Pappelreihe ersetzt haben.

Hinsichtlich der Avifauna und Fledermäuse wurde eine Untersuchung in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse in die weitere Beurteilung der ökologischen Wertigkeit eingeflossen sind. In Auszügen heißt es dort:

„Zusammenfassung der Planung

Kennzeichnend für das Gebiet ist die weiträumige Freiraumstruktur mit reichhaltigem Baumbestand. Die Parkplätze des HCC-Geländes und an der Mars-la-Tour-Straße weisen eine hohe Zahl von Bäumen auf, die aufgrund der Baumschutzsatzung der LH Hannover geschützt sind.

Bezüglich der im Untersuchungsgebiet ermittelten Vogelarten ist besonders die Mehlschwalbe (*Delichon urbicum*) als für das Stadtgebiet schutzwürdige Besonderheit hervorzuheben. Die Mehlschwalbenkolonie nutzt die an der Dickensstraße befindlichen Grundstücke als Brutraum. Das benötigte Nistbaumaterial wird von Pfützen auf einem Lagerplatz, der außerhalb des Untersuchungsraumes südlich der Eilenriedehalle liegt, geholt. Aussagen von Anwohnern, dass für die Beschaffung von Nistbaumaterial auch der Parkplatz des HCC-Geländes genutzt wird, haben sich nicht bestätigt. Der noch unbefestigte Parkplatz des HCC-Geländes wird von den Tieren nur zum Überflug genutzt, so dass dessen Pfützen für den Erhalt der Mehlschwalbenkolonie nicht entscheidend sind. Sein offener Luftraum ermöglicht den Pendelflug der Schwalben zwischen Lagerplatz und den angrenzenden Gärten, deshalb könnte er somit von Bedeutung für die Kolonie sein.

Die 5 erfassten Fledermausarten nutzen die untersuchten Parkplatzflächen als Jagdgebiet, allerdings wurde nur eine geringe bis mittlere Fledermausaktivität festgestellt, so dass den Flächen keine erhöhte Bedeutung als Nahrungshabitat beigemessen werden kann.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung hat keine Verbotstatbestände nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ergeben. Obwohl die Parkplatzfläche als Brut-, Rast- und Nahrungsbiotop zukünftig nicht mehr zur Verfügung steht, ist davon auszugehen, dass in der Umgebung des Plangebietes ausreichend Gehölzbestände als Brut- und Nahrungshabitat erhalten bleiben, so dass gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang auch weiterhin erfüllt wird.“

Auswirkungen der Planung und Eingriffsbewertung

Bei Realisierung der Planung ist mit erheblichen Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild zu rechnen. Da die jetzige Stellplatzfläche mit 0,5 m bis 1,0 m tiefer liegt als die umgebenden Flächen, ist auch mit einem teilweisen Erhalt des Baumrasters nicht zu rechnen. Erhalten bleiben jedoch weitestgehend die Bäume im Randbereich. Es kommt zu einer zusätzlichen Versiegelung und damit auch zu einer Reduzierung der Versickerungsmöglichkeiten für Niederschläge. Auch für die Avifauna steht die Fläche als Brut-, Rast- und Nahrungsbiotop zukünftig nicht mehr zur Verfügung. Der bisher gehölzbetonte Charakter weicht einem urbanen Aspekt.

Die oben beschriebenen Auswirkungen führen zu erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild und stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist.

Es werden mehrere Maßnahmen zur Vermeidung eines weiteren Eingriffs vorgesehen. Dieses ist im Einzelnen:

- Das gesamte Baugebiet wurde hinsichtlich der überbaubaren Fläche so konzipiert, dass die umgebenden und prägenden Baumstrukturen am Theodor-Heuss-Platz erhalten bleiben.
- Im Plangebiet werden auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen entsprechend § 14 BauNVO und bauliche Anlagen, die nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig wären, ausgeschlossen. Dies gilt nicht für die Zufahrten zu den Grundstücken, Kleinkinderspielplätze, Fahrradstellplätze sowie notwendige Flächen für die Feuerwehr und / oder des Rettungsdienstes.
- Im Plangebiet ist die Befestigung der mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit bezeichneten Flächen nur mit wasser- und luftdurchlässigem Belag zulässig.
- Im Plangebiet ist das auf den Dachflächen anfallende Niederschlagswasser auf dem Baugrundstück zur Versickerung zu bringen. Die Bestimmungen des Niedersächsischen Wassergesetzes (NWG), insbesondere die Versagungsgründe gemäß § 8 NWG, bleiben hiervon unberührt.
- Pro 300 m² nicht überbaubarer Fläche (mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Fläche) ist ein standortgerechter Baum (Stammumfang 20-25 cm, gemessen in 1 m Höhe) anzupflanzen und zu erhalten.
- Im Plangebiet sind die Dachflächen von Gebäuden zu mindestens 75% dauerhaft zu begrünen.
- Im Plangebiet sind die Hallendecken von nicht überbauten Garagen mit Ausnahme der Zugänge und Zufahrten zu mindestens 45% dauerhaft zu begrünen.

Die beschriebenen Maßnahmen reichen jedoch nicht aus, den Eingriff auf dem Grundstück, vollständig zu kompensieren. Zum Ausgleich wird daher eine Teilfläche des derzeitigen HCC-Parkplatzes herangezogen (ca. 6000 m² des Flurstücks 11/216 der Flur 16 in der Gemarkung Hannover). Es handelt sich um die Fläche zwischen dem vorhandenen Pflanzstreifen an der Westseite des Parkplatzes und der geplanten Lärmschutzwand des neuen Parkhauses (s. Anlage 5 zur Begründung). Es ist eine Entsiegelung geplant, ferner die Entwicklung einer extensiven Grünfläche, sowie die Pflanzung von 50 Bäumen. Mit dieser als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzten Fläche können die insgesamt zu erwarteten Eingriffe komplett ausgeglichen und somit eine vollständige Kompensation durchgeführt werden.

Unabhängig von diesen Maßnahmen gilt die Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover.

3.4. Altlasten

Im Bereich des Plangebietes liegen derzeit keine Hinweise auf Altlasten oder altlastenverdächtige Flächen vor. Allerdings gibt es Hinweise auf Trümmerschutt, der bei Pflanzarbeiten angetroffen wurde. Derartige Auffüllungen zeichnen sich vor allem durch Beimengungen an Schlacken und Ziegeln aus. Sie sind häufig mit Schwermetallen und/oder polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) belastet. Des Weiteren wurde die als allgemeines Wohngebiet geplante Fläche jahrelang als Parkplatz genutzt. Daher können Belastungen des Bodens mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) nicht ausgeschlossen werden.

Bei orientierenden Untersuchungen wurde festgestellt, dass unter dem 0,3 bis 0,5 m mächtigem Parkplatzbefestigungsmaterial (Schotter/Ziegelbruch-Gemisch) eine vor allem feinsandig bauschutthaltige 0,4 bis 1,5 m mächtige Auffüllung liegt, die in einigen Bereichen bereits an der Oberfläche zu erkennen ist. Die Ergebnisse der chemischen Analysen zeigen in den Mischproben zum Parkplatzbefestigungsmaterial auffällige Gehalte an Blei und teils hohe Gehalte an PAK, die im Vergleich zu den Bodenwerten der Bauleitplanung für Wohnbebauung überschritten wurden. Der Gehalt an PAK überschreitet in einer Mischprobe die Prüfwerte für Wohnen der Bundes - Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV). Die Mischproben der Auffüllung hingegen zeigen leicht erhöhte Gehalte an einigen Schwermetallen und erhöhte Gehalte an PAK.

Die sich daraus ergebende Sanierungserfordernis für die geplante Nutzung soll im Rahmen der Baumaßnahmen umgesetzt werden.

Nach dem derzeitigen Planungsstand sollen auf dem vorhandenen Parkplatz drei- bis fünfgeschossige Wohngebäude mit Tiefgaragen, Stellplätzen und Wegeverbindungen entstehen. Hier wird im Rahmen von Gründungs-, Erschließungs- und Straßenbauarbeiten Aushubböden anfallen. Ebenso sind für die Errichtung der Spielflächen und Grünbereiche sowie unterhalb von Versickerungsflächen zzgl. einem Umkreis von 1,0 m Bodenaustauschmaßnahmen erforderlich.

Aufgrund der Art der geplanten Nutzung als allgemeines Wohngebiet und der vorliegenden Ergebnisse aus den orientierenden Untersuchungen sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Das teils hoch belastete Parkplatzbefestigungsmaterial ist vollständig abzutragen und sachgerecht zu entsorgen.
- Im Bereich der Kinderspielplätze ist das/die gesamte Parkplatzbefestigungsmaterial/Auffüllung zu entfernen.
- Die Auffüllungen bzw. organoleptisch auffälliger Boden im Bereich der zukünftigen Freiflächen sind im Einvernehmen mit der Landeshauptstadt, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün, nachweislich gegen sauberen Boden auszutauschen und insgesamt den entsprechend gesetzlich vorgeschriebenen Entsorgungswegen (Beseitigung oder Verwertung) zuzuführen. Kommt es nicht zu einer einvernehmlichen Lösung, ist mit sauberen Boden bis 1 m Tiefe (bezogen auf die Zielhöhe) aufzufüllen.
- Die Bodenaushubarbeiten sind fachgutachterlich zu begleiten.
- Bei Eingriffen in den Boden sind baubegleitende bzw. abfallrechtliche Untersuchungen zur ordnungsgemäßen Entsorgung erforderlich.

Diese Anforderungen wurden im Grundstückskaufvertrag zwischen der Landeshauptstadt Hannover und dem Investor festgeschrieben.

Die baubegleitenden bzw. abfallrechtlichen Untersuchungen zur ordnungsgemäßen Entsorgung von Erdaushub sind auch weiterhin in Bereichen erforderlich, wo die belastete Auffüllung noch vorhanden ist (z. B. unter Straßen, Grünbereiche).

4. Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Planung für die Bebauung des Parkplatzes an der Mars-la-Tour-Straße stand immer wieder der Vorschlag zur Debatte, die Wohnbebauung stattdessen auf dem Parkplatz des HCC vorzusehen.

Aus städtebaulicher Sicht sind diese Flächen jedoch keine gleichwertigen Flächen für Wohnbebauung. Das Areal an der Mars-la-Tour-Straße ist als Wohnbaufläche im Flächennutzungsplan dargestellt, darüber hinaus ist die Erschließung durch die umliegenden Straßen für eine Wohnnutzung gesichert. Auf der Fläche südlich der Schackstraße ist eine Wohnbebauung unmittelbar neben der HCC-Nutzung nicht möglich. Das Gelände des HCC ist durch viele Verkehrsbewegungen und den daraus folgenden Schallemissionen (resultierend aus dem Besucherverkehr und dem Anlieferverkehr, der zum Teil auch in den Nachtstunden erfolgt) stark belastet. Im Flächennutzungsplan ist die Fläche dem HCC zugeordnet; das HCC benötigt diese im vollen Umfang für seine Stellplätze und die notwendigen Anliefervorgänge. Die Idee einer unterirdischen Stellplatzanlage scheidet insofern aus, als das die Kosten pro Stellplatz um ein Mehrfaches höher wären als bei Parkpaletten.

Das Konzept sieht daher die Wohnbebauung an der Mars-la-Tour-Straße vor und entsprechend die Errichtung zweier Parkpaletten auf dem HCC-Parkplatz.

Ziel des durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs war es, alternative Lösungsansätze für die Art und Struktur der Wohnbebauung zu erhalten. Darüber hinaus sollte als Ersatz für

die entfallenden Stellplätze auf dem Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße der Standort für eine bauliche Lösung auf der Freifläche westlich des Hannover Congress Centrum (HCC) vorgeschlagen werden.

Die Aufgabenstellung für diesen Wohnungsbau wurde im Wesentlichen folgendermaßen definiert:

- Erarbeitung eines Planungsvorschlags für die Entwicklung eines Wohnquartiers, der geeignet ist, das Zooviertel als attraktiven Wohnstandort nachhaltig zu stärken und das Wohnangebot der Landeshauptstadt zu ergänzen.
- Die zu entwickelnde städtebauliche Struktur soll das vorhandene Quartier in Richtung Osten abrunden. Es war zu entscheiden, ob der östliche Quartiersrand entsprechend der Planung von Bonatz und Scholer aus dem Jahr 1910 bis zur Umfahrt Theodor-Heuss-Platz geführt wird oder die Bebauung sich beschränkt auf die heutige Stellplatzfläche.
- Erwartet wurde ein Bebauungskonzept, das vorrangig Wohnnutzungen enthält. Denkbar war auch eine partielle geschossweise Mischung mit höherwertigem Gewerbe (Büros und Einrichtungen zur Quartiersversorgung) an geeigneter Stelle, das dem Wohnen deutlich untergeordnet ist.
- Das Maß der baulichen Nutzung (Geschossigkeit, Höhe und Dichte der Bebauung) sollte insbesondere aus dem Kontext des Stadtraumes und der umgebenden Bebauung abgeleitet werden.
- Erwartet wurden Vorschläge zu urbanen, innovativen Baustrukturen, die dem Stadtteil angemessen sind und den verschiedensten Wünschen des Wohnens gerecht werden (Familien, Singles, Senioren, Gemeinschaftliches Wohnen).
- Die notwendigen Stellplätze für PKW sind auf dem Baugrundstück unterzubringen.
- Anzustreben sind die energetisch/solare Optimierung und der Einsatz energieeffizienter Technologien.
- Die straßenbegleitenden Baumpflanzungen entlang des Theodor-Heuss-Platzes, der Zeppelinstraße, der Mars-la-Tour-Straße sowie der Schackstraße sind zu erhalten.
- Für die äußere Erschließung des Plangebietes ist anzustreben, den Verkehr über das Hauptverkehrsstraßennetz an das Grundstück anzubinden, damit zusätzliche Belastungen der benachbarten Wohnbebauung (an der Mars-la-Tour-Straße) durch Lärm, Abgase und das erhöhte Kfz-Aufkommen minimiert werden können.
- Der ruhende Verkehr hat wie in allen innerstädtischen Wohnquartieren auch hier einen hohen Stellenwert und wird an dieser Stelle noch zusätzlich mit den Besucherverkehren des Zoo Hannovers und des HCC überlagert. Die Anforderungen an den ruhenden Verkehr, die sich durch die neue Bebauung ergeben, sind auf dem Gelände selbst umzusetzen.

Das Preisgericht aus Vertretern der Landeshauptstadt Hannover (Politik und Verwaltung), Architekten, Stadtplanern sowie einem Vertreter der Wohnungswirtschaft hatte daraufhin nach intensiver Auswertung vier von 17 eingereichten Arbeiten in die engere Wahl genommen (s. Anlage 1 bis 4 zur Begründung). Nach einstimmiger Entscheidung wurden zwei Preise und zwei Anerkennungen prämiert. Das Preisgericht empfahl daraufhin dem Auslober, die Verfasser der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit (s. Anlage 1 zur Begründung) auf der Grundlage ihres Entwurfes mit der weiteren Planung zu beauftragen.

Nach Auffassung des Preisgerichtes zeichnet sich diese Arbeit u.a. folgendermaßen aus: „Den Maßstäben der Umgebung angemessene III- bis V-geschossige Einzelkörper mit einer eigenen Formensprache sind städtebaulich so arrangiert, dass einerseits eine dezente, aber wirksame Begleitung der Straßen- und Platzräume mit hohen stadträumlichen Qualitäten erreicht wird und andererseits im Inneren und zwischen den Baukörpern ein fast parkartiger Charakter entsteht. Mit diesem Zusammenspiel wird der Entwurf in besonderer Weise den hohen Lagequalitäten des Standortes gerecht.“

Die einzelnen Baukörper gruppieren sich zu kaum spürbaren Höfen, die einen Meter erhöht sind und mit dieser Schwelle die öffentlichen Wegeräume von den privaten und gemeinschaftlichen Freiräumen abgrenzen. Auch mit diesem Handgriff wird erreicht, dass die notwendige sozialräumliche Differenzierung im Kontinuum der Freiräume stattfinden kann. An einigen Stellen rücken die Baukörper – vor allem in der Perspektive – zu sehr zusammen, so dass die Freiraumwirkung ein wenig gemindert wird. Trotz der einheitlichen, im Einzelnen wie in der Summe prägnanten städtebaulichen Ausdrucksform und Architektursprache lässt der Entwurf die geforderten Bandbreiten eines differenzierten Wohnungsangebotes zu. [...]"

Die Landeshauptstadt Hannover schließt sich dem Votum des Preisgerichts an. Mit der geplanten Bebauung der Fläche wird zwar das bisher fehlende städtebauliche Ensemble ergänzt, das Bestandteil der ursprünglich geplanten Stadthallen-Gesamtanlage war, in der als Zentrum – von begleitenden Bauten eingerahmt – der Kuppelbau stehen sollte. Jedoch kommt es zu einer Lösung, bei der - abweichend von der ursprünglich geplanten symmetrisch angelegten Gesamtkonzeption mit einer geschlossenen Platzkante – eine Neuinterpretation der ursprünglichen städtebaulichen Grundidee durch unterschiedlich in der Höhe gestaffelte polygonale Baukörper angestrebt wird. Es ist planerisches Ziel der Landeshauptstadt Hannover, dieses Konzept, mit dem eine qualitätvolle und der Situation angemessene Lösung gefunden wurde, umzusetzen.

61.11/10.02.2011