B e g r ü n d u n g

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1810
- Karl-Wiechert-Allee / nordöstlich S-Bahn-Station –

Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB

Übersichtskarte

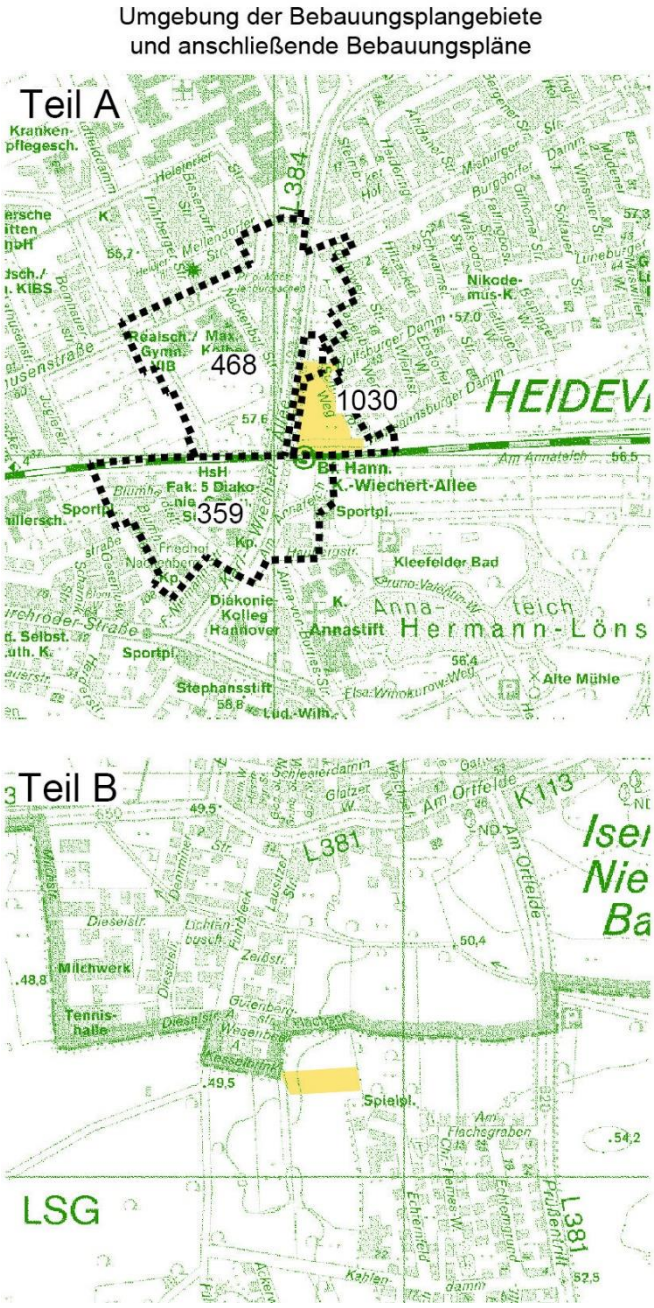


Abb. ohne Maßstab

Stadtteil: Kleefeld (Heideviertel)

Geltungsbereich:
Der räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1810 besteht aus den Teilen A und B.

Teil A

Der Teil A liegt im Heideviertel nördlich des S-Bahnhofes Karl-Wiechert-Allee. Der Geltungsbereich umfasst die Fläche, die umgrenzt wird von der Karl-Wiechert-Allee, der Verlängerung des Wolfsburger Dammes, der West- und Südgrenze der Grundstücke Schneverdinger Weg 2 - 28 (gerade) und der Bahnstrecke Hannover-Lehrte (Flurstücke 35/11 (tlw.), 35/12, 44/107 (tlw.), 57/3 (tlw.) der Flur 4 Gemarkung Kirchrode sowie 516/2 (tlw.) und 517/10 (tlw.) der Flur 5 Gemarkung Kirchrode).

Innerhalb von Teil A umfasst das Grundstück für das geplante Bauvorhaben eine Fläche von ca. 1,57 ha. Für diese Fläche gelten die Festlegungen des Vorhaben- und Erschließungsplanes (VEP).

Die übrigen Teilflächen im Norden und Süden des Plangebietes sind als „einbezogene Flächen“ Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Für sie werden Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch (BauGB) getroffen.

Teil B

Der Teil B liegt im Stadtteil Isernhagen – südöstlich der Straße Am Kesselbrink.

Er umfasst mit einer Fläche von ca. 0,99 ha ein Teilstück des städtischen Flurstückes 75/20, Flur 24, Gemarkung Isernhagen Süd.

Inhaltsverzeichnis:

Begründung **3**

1. Zweck des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes **3**

2. Verfahren **5**

3. Planungsrechtliche Situation **6**
3.1 Regionales Raumordnungsprogramm / Landschaftsschutzgebiet Fuhrbleek 6
3.2 Flächennutzungsplan 8
3.3 Verbindliche Bauleitplanung 9

4. Städtebauliche Situation **10**

5 Teil A - Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) **11**
5.1 Bau- und Nutzungsstrukur 11
5.2 Überbaubare Grundstücksflächen 15
5.3 Erschließung 15
5.4 Gebäudegestaltung / Fassaden 18
5.5 Freiflächengestaltung 18
5.6 Feuerwehr 19
5.7 Energiekonzept 21
5.8 Ver- und Entsorgung 22
5.9 Soziale Infrastruktur 20

6. Teil A - Einbezogene Flächen **24**
6.1 Verkehrsflächen 24
6.2 Grünflächen – öffentliche Grünverbindung 24
6.3 Flächen für Lärmschutz – Lärmschutzwall/-wand 24
6.5 Leitungsrechte 25

7. Teil B **25**

8. Umweltbelange **26**
8.1 Natur und Landschaft 26
8.2 Artenschutz 26
8.3 Waldumwandlung 28
8.4 Baumschutzsatzung 28
8.5 Verkehrstechnische Untersuchung 31
8.6 Schalltechnische Untersuchung 33
8.7 Vorsorgender Bodenschutz / Altlasten oder Verdachtsflächen 37
8.8 Kampfmittel 38

9. Durchführungsvertrag **39**

10. Kosten für die Stadt **39**

Begründung

1. Zweck des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

Für den Bebauungsplan 1810 an der Karl-Wiechert-Allee nordöstlich der S-Bahn-Station, bestehend aus dem Vorhaben und Erschließungsplan sowie den einbezogenen Flächen, gelten derzeit die Vorgaben des Bebauungsplanes Nr. 1030 aus 1986, der hier ein sonstiges Sondergebiet und als Abgrenzung zur östlichen Wohnbebauung des Heideviertels sowie nach Süden bis zur Trasse der Deutschen Bahn (DB) eine öffentliche Grünfläche festsetzt. Basierend auf diesen planungsrechtlichen Vorgaben wurden in den vergangenen Jahren mehrfach Büroprojekte für diesen Standort konzipiert, die aber nicht zur Ausführung kamen, so dass dieses innerstädtische, verkehrlich sehr gut angebundene Grundstück bisher unbebaut geblieben ist.

Mit dem jetzt geplanten Bauvorhaben wird eine Wohnnutzung angestrebt. Dazu soll von der HOCHTIEF Building GmbH eine Neubebauung mit insgesamt 114 Wohneinheiten (WE) errichtet werden. Die Gesellschaft für Bauen und Wohnen Hannover mbH (GBH) beabsichtigt, das Bauvorhaben während des Planverfahrens als Vorhabenträgerin zu übernehmen.

Während das Apartmenthaus im Westen des Plangebietes die Karl-Wiechert-Allee baulich und räumlich begrenzt, wird mit den Maisonettewohnungen und den zweigeschossigen Doppelhäusern im östlichen Bereich gleichzeitig auch der Übergang zu den angrenzenden Einfamilienhausstrukturen im Heideviertel hergestellt.

In dem zwei- bis viergeschossigen Apartmenthaus, das sich in zwei, über eine Tiefgargage miteinander verbundene Hausabschnitte gliedert, werden mehrere Wohnungstypen mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen angeboten. Dadurch werden verschiedene Nutzer- und Altersgruppen angesprochen. So sind z.B. die Zwei-Zimmer-Apartments auch als Wohnung für flexible Arbeitskräfte oder Studenten geeignet, die größeren Einheiten in Form von Drei- bis Vier-Zimmer-Wohnungen und Maisonetten bieten als familiengerechte Wohnungen die Voraussetzungen für dauerhaftes Wohnen im Stadtteil.

Mit der sehr guten verkehrlichen Anbindung des Grundstückes an den öffentlichen Personennahverkehr mit S-Bahnhof, Stadtbahn und Bus sowie der geringen Entfernung z.B. zur medizinischen Hochschule und zu großen Verwaltungen bietet dieser Bereich sehr gute Optionen, die als Standortvorteil für die künftigen Quartiersbewohner, insbesondere aber auch für bestimmte Personengruppen (z.B. für flexible Arbeitskräfte oder Studenten) von Bedeutung sind.

Die Pkw-Einstellplätze (ST) für das Apartmenthaus werden mit Ausnahme der Einstellplätze für die Maisonettewohnungen in der von außen nicht wahrzunehmenden Tiefgarage und auf ebenerdigen Einstellplätzen nachgewiesen. Ihre verkehrliche Anbindung erfolgt ausschließlich über die Karl-Wiechert-Allee. Eine Überfahrtsmöglichkeit zum Wolfsburger Damm und in das Heideviertel hinein besteht nicht.

Das maximal viergeschossige Apartmenthaus trägt nicht nur zur Reduzierung der Lärmeinwirkungen auf die östlich angrenzenden neuen Doppelhäuser und die bestehende Wohnbebauung des Heideviertels bei, es ermöglicht durch die Eigenabschirmung und die damit entstehende, von der Karl-Wiechert-Allee lärmabgewandte Gebäudeseite auch ein dauerhaftes Wohnen an diesem Standort.

Die sieben neuen Doppelhäuser werden als zweigeschossige Flachdachgebäude errichtet und durch Carports baulich miteinander verbunden.

Die Erschließung mit dem Auto für diese Einfamilienhausbebauung und die Maisonettewohnungen in dem Apartmenthaus erfolgt ausschließlich über den Wolfsburger Damm und einen privaten Erschließungsweg, in dem auch die notwendigen Stellplätze für die Maisonetten vorgehalten werden.

Die bisherige öffentliche Grünfläche im Osten wird durch private Hausgärten überplant. Gleichzeitig werden für das Vorhaben nicht benötigte Teile des Sondergebietes in öffentliche Grünflächen umgewandelt. Die öffentlichen Grünflächen im Süden bis zur Bahntrasse bleiben unver-

ändert erhalten, mit der Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzvorkehrungen entlang der S-Bahnstation werden die Lärmeinwirkungen durch den Bahnverkehr aber weiter reduziert.

Die heute vorhandene Fuß- und Radwegverbindung nördlich des geplanten Bauvorhabens zwischen dem Wolfsburger Damm und der Karl-Wiechert-Allee bleibt grundsätzlich erhalten. Sie wird jedoch mit dem Ausbau der Planstraße geringfügig nach Norden verschoben.

Da eine Umsetzung der vorliegenden Planung auf der Grundlage des gültigen Bauplanungsrechts nicht möglich ist, wird die Aufstellung dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 1810 erforderlich.

Mit der Überplanung und Nutzungsänderung der Flächen wird den Anforderungen des § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB, mit Grund und Boden sparsam umzugehen und dabei zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Wiedernutzbarmachung und Verdichtung bereits überplanter Flächen zu nutzen, in besonderem Maße Rechnung getragen. Darüber hinaus wird mit der beabsichtigten Wohnungsbauentwicklung dem Ziel aus § 1 Abs. 6 Nr. 4 des BauGB nachgekommen, wonach in der Bauleitplanung auch die Erhaltung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile zu berücksichtigen sind. Dies gilt insbesondere auch für das Plangebiet mit seiner innenstadtnahen Lage und der sehr guten Anbindung an den ÖPNV sowie mehreren potenziellen Arbeitsstätten und Freizeit- / Erholungsflächen in geringer Fußweg-Entfernung.

Bebauungsplan der Wohnbauflächeninitiative

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat 2013 das Wohnkonzept 2025 als Grundlage für die zukünftige Wohnungspolitik in Hannover beschlossen. Es umfasst vier Aktionsfelder: Die Weiterentwicklung des Wohnungsbestandes, die kommunale Wohnraumförderung sowie die Fortführung des konstruktiven Dialogs mit der Wohnungswirtschaft. Der Wohnungsneubau ist im Wohnkonzept 2025 jedoch von herausragender Bedeutung. Daher ist die Schaffung neuer Planungsrechte erforderlich.

Wegen der sehr dynamischen Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt hat die Landeshauptstadt Hannover die Annahmen und Prognosen des Wohnkonzeptes 2025 aktualisiert und neu justiert. Die Anfang 2016 veröffentlichte neue Haushaltsprognose betrachtet den Zeitraum bis 2030. Der jährliche Wohnungsneubaubedarf wird auf mehr als 1.050 Wohneinheiten prognostiziert.

Die starke Nachfrage nach Wohnraum wird besonders deutlich bei der rasanten Entwicklung der Einwohnerzahlen. In den vergangenen fünf Jahren (2011-15) ist die Einwohnerzahl um 25.500 und damit um 5,5% gewachsen. Im Vergleichszeitraum hingegen wurden aber nur 3.600 neue Wohnungen errichtet, so dass ein erheblicher Nachholbedarf offensichtlich wird.

Neben der stark wachsenden Einwohnerzahl spielt die demographische Entwicklung und die sich wandelnden Wohnansprüche der unterschiedlichen Nachfragegruppen eine wichtige Rolle. Der größte Bedarf zeichnet sich bei großen und kleinen, preiswerten und barrierefreien Wohnungen ab.

Die Landeshauptstadt Hannover hat die angeführten Elemente des Wohnkonzeptes weiterentwickelt. Dazu gehört die Wohnbauflächeninitiative zur rascheren Bereitstellung von Baurechten. Des Weiteren wurde zusammen mit den Akteuren auf dem hannoverschen Wohnungsmarkt eine Wohnungsbauoffensive gestartet, die die Aufgabe hat, die Umsetzung des Wohnungsneubaus deutlich zu forcieren.

Weiterhin soll entsprechend dem Wohnraumförderkonzept ein Wohnungsanteil von 25 % im Geschosswohnungsbau als geförderter Mietwohnungsbau mit Mietpreisbindung zur Verfügung gestellt werden.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 1810 folgt diesen Zielen.

2. Verfahren

Der Bebauungsplan soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden, da es sich um bereits überplante Flächen mit gültigem Baurecht handelt, welche seit vielen Jahren brachliegen und seit Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr.1030 vor ca. 30 Jahren keiner baulichen Entwicklung gemäß der bisherigen planungsrechtlichen Ausweisung zugeführt werden konnten.

Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Belange des Naturschutzes, insbesondere der Natura 2000 Gebiete (§ 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB), oder die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen nicht. Aufgrund seiner Lage in einem innerstädtischen Siedlungsbereich und einer Grundstücksversiegelung nach § 19 Abs. 3 BauNVO von insgesamt ca. 4.730 m² (inklusive Terrassen), durch die der Schwellenwertes von 20.000 m² Grundfläche deutlich unterschritten wird, erfüllt der Bebauungsplan die Voraussetzungen nach § 13a BauGB.

Allerdings sind die Bestimmungen des Niedersächsischen Waldgesetzes (NWaldLG) anzuwenden, da sich auf Teilen des Plangebietes nach § 2 NWaldLG ein jüngerer Pionierwald aus Laubbäumen entwickelt hat, für den bei Umwandlung eine flächengleiche Ersatzaufforstung an geeigneter anderer Stelle vorzunehmen ist.

Trotzdem wird die Möglichkeit der Innenentwicklung und Nachverdichtung des verkehrlich und infrastrukturtechnisch gut angebundenen Grundstückes vorrangig vor dem Erhalt der bisherigen Funktionen bewertet. Dies erfolgt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass

- in geringer Entfernung sind ausgedehnte Grün- und Freiflächen vorhanden sind, die die Funktionen z.T. mit übernehmen können.
- öffentliche Grünverbindungen und wohnungsnahe Erholungsmöglichkeiten mit der Eilenriede, dem Hermann-Löns-Parks mit dem Annateich, der denkmalgeschützten Kleingartenanlage “Annateich" sowie dem Kleefelder Bad nach wie vor östlich des Plangebietes und südlich der Bahntrasse in geringer Entfernung vorhanden sind.
- außerhalb der Waldflächen Bäume, die nach Baumschutzsatzung zu erhalten sind, soweit möglich erhalten werden, ansonsten aber durch Ersatzpflanzungen auf dem Grundstück gleichwertig kompensiert werden.

Die Flächen für die Ersatzaufforstung werden mit dem Teil B des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes planungsrechtlich abgesichert und dem B-Plan 1810 als Maßnahmenfläche dauerhaft zugeordnet.

Im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 entsprechend. Eine Verkürzung des Verfahrens ist nicht beabsichtigt. Von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, und der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 wird jedoch abgesehen (§ 13 Abs. 3 BauGB).

Dem jetzt vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf ging ein mehrmonatiger Abstimmungsprozess voraus, der seinen Ursprung in einer Planung hatte, welche ca. 300 Ein- und Zweiraumapartments in vier III- VII-geschossigen Solitärbauten vorsah. Dieses Vorhaben fand sowohl in der Nachbarschaft als auch im politischen Raum wenig Zuspruch. Die Verwaltung hatte deshalb die für das Bauprojekt erstellten Beschlussdrucksachen (2606/2014, 15-2605/2014) zurückgezogen. Danach wurden an einem durch den Bezirksbürgermeister initiierten „Runden Tisch“ mit Anwohnerinnen und Anwohnern, Bezirksratsmitgliedern, dem Vorhabenträger mit einem neuen Architekten sowie der Verwaltung in mehreren Veranstaltungen Kriterien für eine veränderte Planung und für den Neustart des Projektes formuliert sowie das vorliegende Konzept im Stadium des Vorentwurfes abgestimmt.

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Regionales Raumordnungsprogramm / Landschaftsschutzgebiet Fuhrbleek

Der Teil B im Stadtteil Isernhagen-Süd soll im Flächennutzungsplan künftig als Wald dargestellt und im vorhabenbezogenen Bebauungsplan als Wald festgesetzt werden.

Der Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogrammes (RROP) 2016 stellt für diese Fläche folgendes dar:

- Vorranggebiet Freiraumfunktion
- Vorbehaltsgebiet Natur & Landschaft
- Vorbehaltsgebiet Erholung
- Vorbehaltsgebiet Lärmbereich
- westl. des Gebietes: Vorranggebiet Hochwasserschutz
- nördlich der Stadtgrenze: Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft

Die Einhaltung eines Abstandes von 100 m zum Schutz der Waldränder vor Bebauung und sonstigen störenden Nutzungen ist ein Grundsatz der Raumordnung (mit Berücksichtigungsgebot).

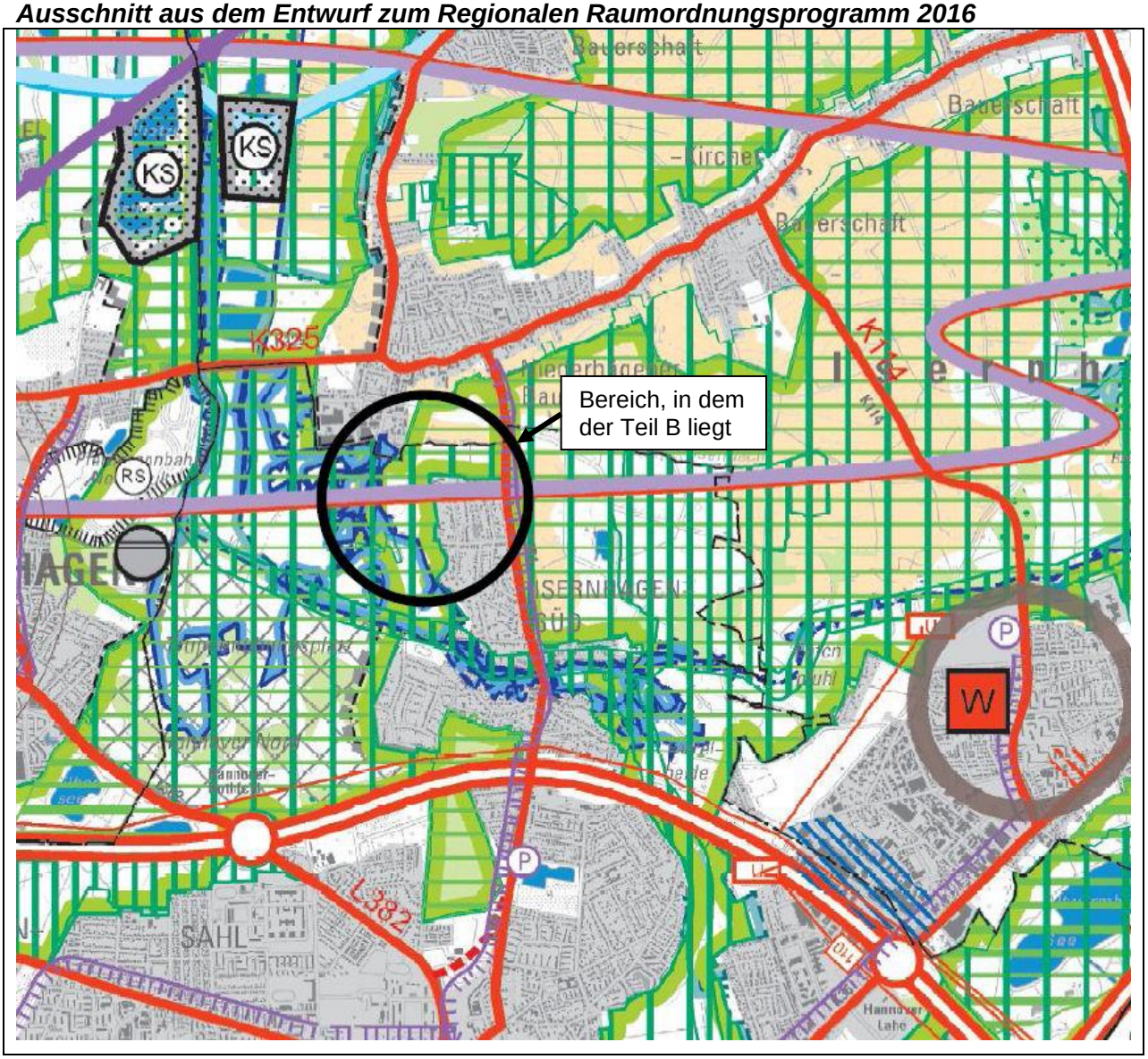
Die Flächen des Teil B liegen auch im Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebiets (LSG) Fuhrbleek. In der Verordnung wird als Schutzzweck genannt, dass

- es sich um eine größere unbebaute Fläche handelt, die als Lebensraum für wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes von Bedeutung ist, …

und das Ziel verfolgt:

- die Bäume und Sträucher zu erhalten,
- die Wegeränder und das Grünland als Lebensräume für wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere zu erhalten und zu entwickeln,
- das Gebiet so naturnah wie möglich zu erhalten und zu entwickeln sowie
- die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen für den Erwerbsgartenbau zu verhindern.

Ausschnitt aus dem Entwurf zum Regionalen Raumordnungsprogramm 2016



<u>Bewertung der geplanten Waldfläche</u>

Die vorliegende Fläche im Teil B zum Bebauungsplan Nr. 1810 wurde mit der Drs. 1430/ 2010 u.a. als „Flächen für die Entwicklung von Wald“ vorgeschlagen und vom Verwaltungsausschuss beschlossen.

Der Teil B wird deshalb von der Stadt Hannover – Fachbereich Umwelt und Stadtgrün für eine Waldersatzmaßnahme als geeignet eingestuft, da nach Waldgesetz nicht festgeschrieben ist, in welcher Art eine Waldersatzmaßnahme vorzunehmen ist. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stadt Hannover und ist somit für die Umsetzung der Maßnahme „Entwicklung von Wald durch Sukzession“ sofort verfügbar.

Die Maßnahmenfläche weist nach Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung bereits ein anfängliches Sukzessionsstadium auf. Mit der Umstrukturierung wird die Nutzung weiter extensiviert und aufgewertet. Durch eine Erst-, bzw. Initialbepflanzung mit Waldgehölzen als sogenannte Ankerbepflanzung und entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen durch den Fachbereich Umwelt und Stadtgrün wird die weitere Entwicklung über natürliche Sukzession zum Entwicklungsziel „Wald“ unterstützt und sicher erreicht.

Damit wird ein vergleichbarer Lebensraum wie an der Karl-Wiechert-Allee im Teil A des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes geschaffen. Ein Aufkommen des Pionierwaldes war hier nur möglich, weil das bestehende Baurecht bisher nicht umgesetzt wurde, gleichzeitig aber in Erwartung einer möglichen Überbauung die Pflegemaßnahmen auf dieser Freifläche nur reduziert

ausgeführt wurden. Dadurch konnte sich für Arten und Lebensgemeinschaften ein spezieller Lebensraum bis hin zum Pionierwald entwickeln.

Im Teil B ist die Entstehung von Wald durch natürliche Sukzession grundsätzlich möglich, da in den Randbereichen Laubwaldbäume und –gehölze als Begleitgrün z.B. an der Straße Am Kesselbrink und an Entwässerungsgräben oder zwischen unterschiedlichen Nutz- und Eigentumsflächen vorhanden sind. Eine forstübliche Aufforstung nach Waldrecht würde dagegen weder dem besonderen Lebensraum, wie er sich an der Karl-Wiechert-Allee nur durch Sukzession entwickeln konnte, noch dem speziellen Landschaftsraum im Bereich Fuhrbleek Nord gerecht werden.

Nutzungseinschränkungen oder nachteilige Auswirkungen auf die o.g. Vorrang- und Vorbehaltsgebiete des RROP und die Schutzgebietsverordnung des LSG sind deshalb mit der angestrebten Umstrukturierung der Fläche nicht zu erwarten.

Die Waldfläche hält zum Flachsgraben im Westen einen Abstand von 30 m ein. Der Abstand zur Wohnbebauung westlich des Grabens ist entsprechend größer. Um den Waldrand in Richtung Wohnbebauung niedrig zu halten, sind im Rahmen der Selbstverpflichtung entsprechende Pflegemaßnahmen durch die Stadt vorgesehen, so dass nur niedrig wüchsige Gehölze verbleiben und somit ein ausreichender Schutz der künftigen Waldränder gewährleistet ist. Mit diesen Vorkehrungen wird auch eine Gefährdung der Wohngebäude (Brand, umstürzende Bäume) minimiert. Einschränkungen für die Entwicklung der Waldfläche ergeben sich unter Berücksichtigung der in der unmittelbaren Umgebung vorhandenen Freiflächen und Gehölzstreifen trotz des reduzierten Abstandes nicht.

3.2 Flächennutzungsplan

Teil A

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Hannover stellt für das Plangebiet Teil A bisher „Wohnbaufläche“ und „allgemeine Grünfläche“ dar.

Für das Umfeld des Plangebietes stellt der Flächennutzungsplan folgendes dar:
- im Norden: Wohnbaufläche und allgemeine Grünfläche
- im Osten: Wohnbaufläche
- im Süden: Fläche für Bahnanlagen und allgemeine Grünfläche
- im Westen: Hauptverkehrsstraße (Karl-Wiechert-Allee)

Während die allgemeine Grünfläche südlich der geplanten Neubebauung weiterhin als Grünfläche erhalten bleibt, soll der bisherige Grünstreifen östlich der Wohnbaufläche jetzt im Rahmen der Innenentwicklung in das Wohnbauland mit einbezogen werden.

Teil B

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Hannover stellt für das Plangebiet Teil B bisher „Landwirtschaftliche Fläche“ dar. Die Fläche soll sich durch Sukzession zu Wald entwickeln.

Anpassung des Flächennutzungsplanes

Die Planung entspricht mit den angestrebten Flächennutzungen für beide Teilflächen nicht mehr dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB).

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB kann ein Bebauungsplan der Innenentwicklung, der von der Darstellung des Flächennutzungsplanes abweicht, aber auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist, wenn dadurch die geordnete städtebauliche Entwicklung nicht beeinträchtigt wird. Dies ist hier der Fall.

Der Flächennutzungsplan wird deshalb im Wege der Berichtigung angepasst. Für den Teil A wird die allgemeine Grünfläche im Osten des Plangebietes künftig wie die angrenzenden Bereiche auch als Wohnbaufläche – W dargestellt. Für den Teil B erfolgt künftig die Darstellung als „Wald“.

3.3 Verbindliche Bauleitplanung

Für das Plangebiet -Teil A gelten derzeit die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 1030, der seit 1986 in Kraft ist.

Bebauungsplan Nr. 1030 der Stadt Hannover

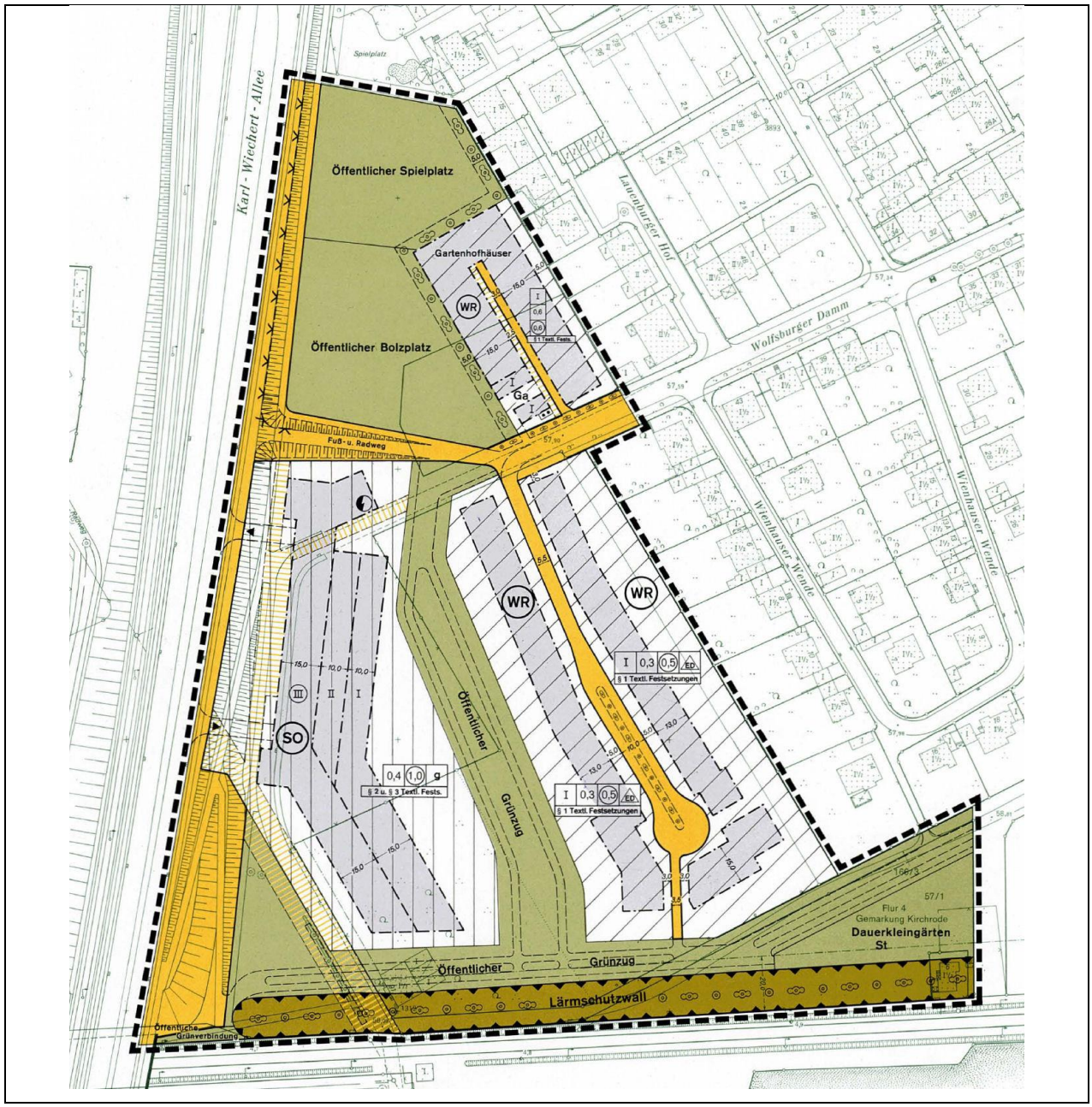


Abb. ohne Maßstab

In dem sonstigen Sondergebiet – SO sind max. dreigeschossige Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zulässig. Ausnahmsweise können auch Einrichtungen für Wissenschaft und Forschung zugelassen werden, soweit sie die angrenzenden Wohngebiete nicht stören.

Die Grundflächenzahl (GRZ) ist auf 0,4 und die Geschossflächen-zahl (GFZ) auf 1,0 begrenzt. Weiterhin ist per textlicher Festsetzung festgelegt, dass in dem Sondergebiet die zur Karl-Wiechert-Allee hin orientierten Fensteröffnungen der Kommunikations- und Arbeitsräume mit Schallschutzfenstern auszustatten sind.

Darüber hinaus werden die Flächen im Südwesten, im Süden und im Osten dieses sonstigen Sondergebietes als öffentlicher Grünzug festgesetzt. Innerhalb der Grünfläche ist parallel zur

Trasse der Deutschen Bahn (DB) eine „Fläche für Lärmschutz – Lärmschutzwall“ ausgewiesen, die gleichzeitig auch als Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt ist.

Im Norden ist die Fuß- und Radwegverbindung zwischen dem Wolfsburger Damm und der Karl-Wiechert-Allee als Verkehrsfläche planungsrechtlich gesichert.

Eine Umsetzung des Vorhabens ist mit dem gültigen Bauplanungsrecht nicht möglich.

4. Städtebauliche Situation

Von dem Plangebiet aus sind der Messeschnellweg sowie im weiteren Verlauf die Bundesautobahnen A2 und A7 über die westlich direkt angrenzende Karl-Wiechert-Allee gut mit dem Auto zu erreichen. Außerdem ist der Standort über diese Hauptverkehrsstraße auch mit den östlichen Stadtteilen und der Innenstadt Hannovers sehr gut verknüpft.

Weiterhin liegen hier in nur wenigen Gehminuten die S-Bahn-Station Karl-Wiechert-Allee (S-Bahn-Linie S 7 und S 3) sowie die Haltestelle „Bahnhof Karl-Wiechert-Allee“ der Stadtbahn Linie 4 und der Buslinie 123, über welche u. a. die Stadtmitte und der Hauptbahnhof schnell erreicht werden können. Die Karl-Wiechert-Allee kreuzt die Bahntrasse mit einer Überführung und liegt dadurch am Kreuzungspunkt im südlichen Grundstücksteil ca. sieben Meter über Grundstücksniveau. Hier verbindet ein Treppenbauwerk mit Aufzug die obere Straßenebene mit dem auf Grundstücksniveau liegenden S-Bahnhof.

Aufgrund dieser Lage ist das Plangebiet durch den Auto- und Stadtbahnverkehr auf der Karl-Wiechert-Allee sowie durch die Bahntrasse mit Personen- und Güterverkehr als lärmtechnisch vorbelastet einzustufen.

Die ausgedehnten Grün- und Naherholungsflächen der Eilenriede und des Hermann-Löns-Parks mit dem Annateich und der denkmalgeschützten Kleingartenanlage “Annateich", dem Kleefelder Bad sowie dem weitläufigen Fuß- und Radwegenetz beginnen südlich der Bahntrasse in nur ca. 300 m Entfernung. Zu Ihnen gelangt man über die Karl-Wiechert-Allee oder durch die Unterführung „An der Breiten Wiese“, die über den Grünzug nördlich der Bahntrasse mit dem Plangebiet verbunden ist. Die Kleingartenanlage Annateich wird nach dem neuen Kleingartenkonzept, welches im Juni 2016 vom Rat der Stadt beschlossen wurde, auch in Zukunft zur wohnungsnahen Versorgung der Bewohner von Kleefeld erhalten bleiben.

In ca. 700 m Fußweg-Entfernung sind im Bereich Heidering / Schwarmstedter Straße östlich des Plangebietes Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants, Filialen der Post sowie einer Bank vorhanden. Ansonsten ist die vorrangig im Nordosten und Osten angrenzende Bebauung durch Einfamilienhäuser und mehrgeschossigen Wohnungsbau geprägt.

Zu der sozialen Infrastruktur im näheren Umfeld der geplanten Neubebauung gehören u.a. die Grundschule Lüneburger Damm, die Maximilian-Kolbe-Schule (Nackenberger Straße) und das Gymnasium Schillerschule (Ebellstraße) sowie die Evangelisch-lutherische Kindertagesstätte Nikodemus am Lüneburger Damm und die Kita Kleefelder Frischlinge (Nackenberger Straße).

5 Teil A - Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP)

Der Vorhaben- und Erschließungsplan umfasst mit einer Fläche von ca. 1,57 ha das künftige Baugrundstück und damit wesentliche Teile des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 1810. Die angrenzenden Flächen sind als „einbezogene Flächen“ Bestandteil des Bebauungsplanes, da sich hier in Verbindung mit dem Bauvorhaben Änderungen der Flächenfestsetzungen ergeben.

Insgesamt wird für die Flächen des VEP eine städtebauliche Neuordnung und Umnutzung als Wohngebiet angestrebt. Dabei werden folgende städtebauliche Zielsetzungen verfolgt:

- Baulich-räumliche Begrenzung der Karl-Wiechert-Allee durch einen zweiteiligen Gebäuderiegel bis maximal 4 Geschosse. Bezugsniveau (0,0 OK FFB) für die Gebäudehöhen ist dabei der neue Erschließungsweg auf der Ostseite der Riegelbebauung.
- Schaffung eines Schallpuffers zur Karl-Wiechert-Allee für die im Osten anschließende Wohnbebauung.
- Arrondierung der Einfamilienhausbebauung im Osten des Plangebietes in Form von Einfamilien-Doppelhäusern
- Schaffung eines qualitätsvollen, durch Grün- und Freiflächen gestalteten Außenraumes unter Einbeziehung von Bestandsbäumen.
- Erhaltung und Ausbau der über das Grundstück führenden Fuß- und Radwegverbindungen zur Sicherung der Durchlässigkeit des Plangebietes.
- Keine Fahrverbindung für Kraftfahrzeuge zwischen dem Wolfsburger Damm und der Karl-Wiechert-Allee.
- Möglichst weitgehende Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer Sammel-Tiefgarage mit ausschließlicher Anbindung über die Karl-Wiechert-Allee.
- Erschließung der Doppelhäuser und der Maisonettewohnungen über den Wolfsburger Damm und dessen Verlängerung als privatem Erschließungsweg mit reduziertem Ausbau.

5.1 Bau- und Nutzungsstrukur

Insgesamt werden auf der Grundlage des VEP 114 Wohnungseinheiten (WE) neu geschaffen. Vorgesehen ist ein Wohnungsmix aus 14 Wohneinheiten in Form von Einfamilien-Doppelhäusern, 16 WE als Maisonette, 6 WE als Drei- bis Vier-Zimmer-Wohnungen und 78 WE als Zwei-Zimmer-Wohnungen (Mikroapartments).

Unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des Plangebietes durch die angrenzenden Verkehrstrassen (Karl-Wiechert-Allee, Trasse der Deutschen Bahn, S-Bahn-Station) und der Lage der Baukörper auf dem Grundstück werden hierfür differenzierte Gebäude- und Grundrissstrukturen vorgesehen.

Der zweiteilige Gebäuderiegel mit Haus 1.A und Haus 1.B im Westen folgt im Wesentlichen dem Verlauf der Karl-Wiechert-Allee. Er trägt damit zur Reduzierung der Lärmeinwirkungen auf die östlich angrenzenden neuen Doppelhäuser und die Bestandsbebauung am Schneverdinger Weg bei. Gleichzeitig entsteht durch die Eigenabschirmung auf der Ostseite des Baukörpers auch eine lärmabgewandte Gebäudeseite.

Der Gebäuderiegel ist von dem neuen Erschließungsweg aus gesehen überwiegend viergeschossig. Durch die Gebäudestaffelung ab dem dritten Geschoss und der Ausrichtung der zweigeschossigen Gebäudeteile auf der Ostseite von Haus 1.A und 1.B zur Planstraße sowie der Reduzierung auf drei Geschosse am nördlichen Ende von Haus 1.A werden die Kubaturen des Apartmenthauses gegliedert.

Von der Karl-Wiechert-Allee aus tritt der nördliche Riegel (Haus 1.A) durch das von Norden nach Süden in Richtung Überführung der Gleisanlagen (S-Bahnhof) ansteigende Gelände dieser Straße etwas stärker in Erscheinung als der südliche Riegel (Haus 1.B).

In dem nördlichen Apartmenthaus 1.A entstehen in den ersten beiden Geschossen Maisonettewohnungen mit eigenem Zugang und kleinem Garten zur neuen Planstraße. Dieser Wohnungstyp ist ein Beitrag zur städtebaulichen Vermittlung, da hierdurch als „Gegenüber“ zu den Doppelhäusern reihenhausähnliche Familienwohnungen entstehen und gleichzeitig auch eine Verbindung zu der bestehenden Einfamilienhausbebauung am Schneverdinger Weg hergestellt wird.

In den darüber liegenden Geschossen wird Geschosswohnen in Form von Mikroapartments angeboten. Die Wohnungen dieser beiden Geschosse sind barrierefrei.

An der Westseite des Hauses 1.A gibt es vier Treppenhäuser, an denen sowohl die Geschosswohnungen als auch die Maisonetten angeschlossen sind. Die Patio-Terrassen werden durch bis zu Tür hohe Einfassung bezogen auf die Erdgeschosstüren gegenüber den angrenzenden Flächen abgegrenzt. Sie dienen damit den Maisonetten als Pufferzone zur Karl-Wiechert-Allee.

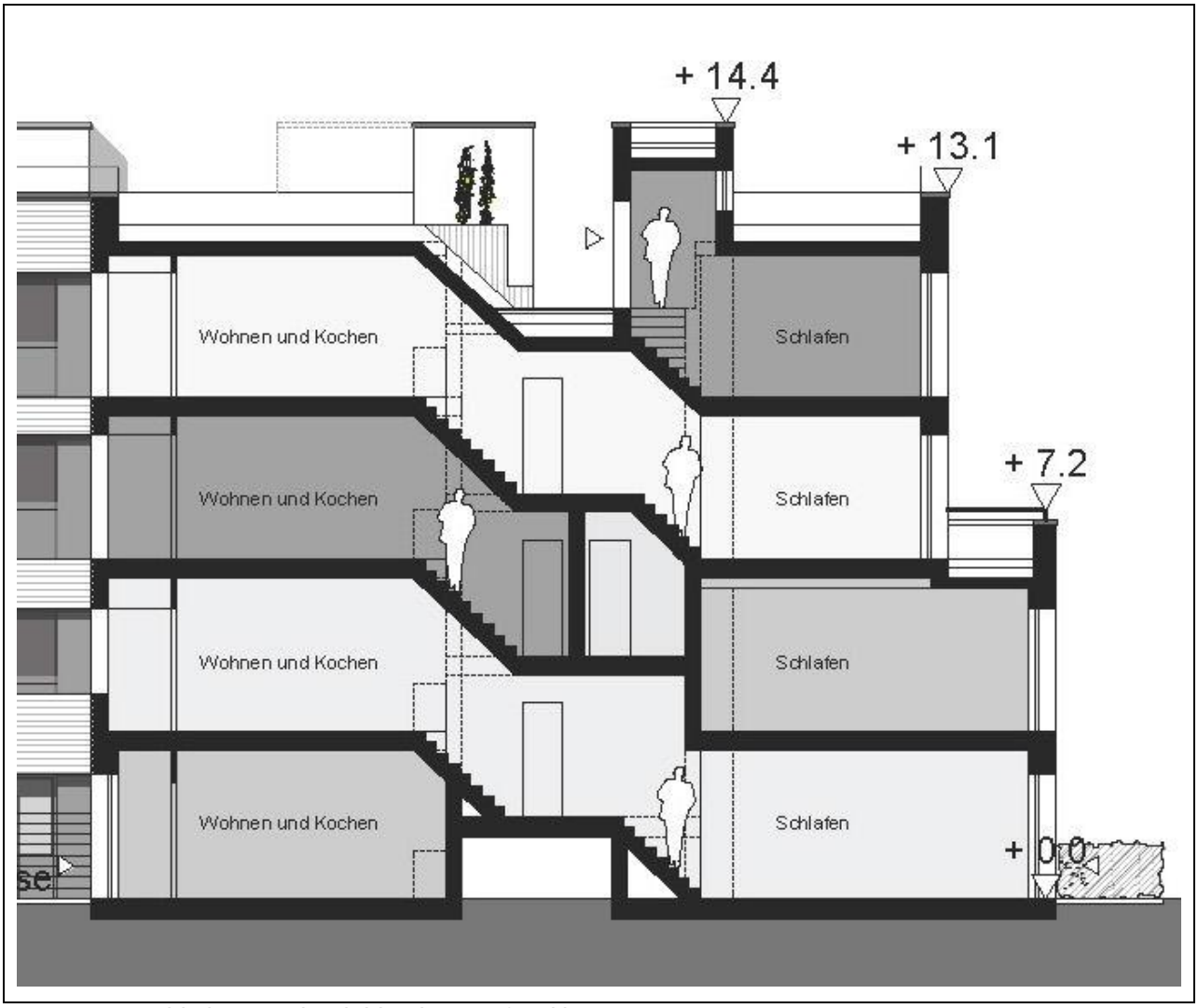
Das Haus 1.B reagiert städtebaulich wie der andere Apartmenthausteil durch die Zweigeschossigkeit nach Osten auf die Nachbarschaft des Heideviertels, weist jedoch wegen der hohen Schallbelastungen insbesondere durch die südliche Bahntrasse mit den speziell entwickelten Grundrissen (Helix-Maisonetten) eine andere gebäudeinterne Organisation und Erschließungsstruktur auf. Dabei werden als besondere passive Schallschutzmaßnahmen ergänzend zu dem aktiven Schallschutz (Erhöhung des vorhandenen Erdwalles durch eine Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 155 m) alle Schlafräume auf der schallabgewandten Gebäudeseite angeordnet. Um dies zu erreichen, werden immer zwei Wohnungen über zwei Ebenen miteinander verschränkt. Alle Wohnungen des Erdgeschosses und des 1. Obergeschosses werden vom Straßenniveau individuell über private Eingänge erschlossen. Der Zugang zu den Wohnungen des 2. und 3. Obergeschosses erfolgt über eine Art Laubengang im Freien auf dem Dach, auf das man über zwei Treppenhäuser an den Enden des Gebäudes gelangt. Diese Wohnungstypologie erlaubt bei relativ kompakten Zwei-Zimmerwohnungen die Anordnung von Wohnen mit Essen und Kochen in Südwestrichtung, während die Schlafräume ausschließlich nach Nordost zur ruhigeren Seite liegen. (siehe Schemaschnitt zu den Helix-Maisonetten)

Durch die verschiedenen Ebenen innerhalb einer Wohnung ergeben sich vielfältige Blickbeziehungen. Gleichzeitig werden innenliegende, anonyme Treppenhäuser mit langen unbelichteten Fluren zur Erschließung der Wohneinheiten vermieden. Damit wird trotz der Lage in einem vorbelasteten Bereich hochwertiger Wohnraum ermöglicht.

Diese Apartmentwohnungen sind aufgrund ihrer Größe neben einem dauerhaften Wohnen z.B. auch für Berufspendler geeignet, die einen Zweitwohnsitz am Ort ihrer Arbeit benötigen (temporäres Wohnen).

Die Doppelhäuser auf der gegenüberliegenden Seite der Planstraße sind durch Carportdächer miteinander verbunden. Die Eingänge befinden sich seitlich im Carportbereich. Es gibt zwei Typen, eine Variante mit drei Zimmern und eine Variante mit vier Zimmern. Jedes Doppelhaus, bestehend jeweils aus zwei Parzellen, ist mit Vor- und Rücksprüngen und mit der Art der Befensterung so konzipiert, dass das Gebäude villenartig individuell wirkt. Durch die Rücksprünge im Obergeschoss in Richtung der bestehenden Bebauung am Schneverdinger Weg wird die Baumasse aufgebrochen. Dadurch wird die Massivität deutlich zurückgenommen und es entsteht ein aufgelockertes Bild.

Schemaschnitt zu den Helix-Maisonetten



Lorenzen Architekten GmbH (Abb. ohne Maßstab)

<u>Grenzabstände</u>

Die erforderlichen Abstände nach NBauO zwischen den Gebäuden und von den Gebäuden zur jeweiligen Grundstücksgrenze werden einhalten. Abweichungen ergeben sich lediglich für die beiden nördlichen Doppelhäuser (4 WE).

Alle Doppelhäuser sollen in Realteilung als Eigentum veräußert werden. Die beiden nördlichen Doppelhäuser werden dann an der westlichen Grundstücksgrenze die erforderlichen Abstandsflächen zur privaten Verkehrsfläche um maximal 50 cm unterschreiten. Für die betroffenen Abschnitte wird die Eintragung einer Baulast auf dem Grundstück der Vorhabenträgerin zugunsten der beiden Doppelhäuser erfolgen.

Damit wird den Bestimmungen der NBauO Rechnung getragen.

Abstandsflächen

Lorenzen Architekten GmbH (Abb. ohne Maßstab)

5.2 Überbaubare Grundstücksflächen

Aufgrund des geltenden Städtebaurechts (von 1986) kann innerhalb des Plangebietes auf den bisherigen Sondergebietsflächen bei einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 eine Grundfläche von ca. 5.240 m² realisiert werden. Dabei werden allerdings nach der Baunutzungsverordnung von 1977 (§ 19 Abs. 4 BauNVO), die hier anzuwenden ist, Nebenanlagen nach § 14 BauNVO, sowie Balkone, Loggien, Terrassen und bauliche Anlagen, die im Bauwich oder in den Abstandsflächen zulässig sind (z.B. Carports, Garagen, Stellplätze), nicht auf die Grundfläche angerechnet. Somit ist insgesamt eine Grundstücksversiegelung zulässig, die die festgesetzte GRZ ohne Vorgabe einer Höchstgrenze deutlich bis zur fast vollständigen Grundstücksversiegelung übersteigen kann. Zur Minimierung dieser Flächenversiegelung wurde östlich des Sondergebietes (SO) ein öffentlicher Grünzug (mit ca. 3.160 m²) festgesetzt, der mit den hier geplanten Fuß- und Radwegen die S-Bahnstation im Süden mit den Wohngrundstücken im Heideviertel verbinden sollte.

Mit dem geplanten, zweigeteilten Gebäuderiegel und den sieben Doppelhäusern soll künftig eine Grundfläche von ca. 4.730 m² überbaut werden. Dies entspricht nur ca. 90 % der bisher zulässigen Grundfläche. Unter Einbeziehung der Flächen für die Tiefgarage mit der Zufahrtsrampe und der Carports mit ihren Zufahrten, die heute als zulässige Überschreitung gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO mit angerechnet werden müssen, sowie unter Einrechnung der Planstraße und aller Wegeverbindungen ergibt sich innerhalb der Flächen des VEP eine Flächenversiegelung von insgesamt ca. 9.930 m². Dies entspricht bezogen auf die Flächen des VEP einem Grundstücksanteil von ca. 61%.

Damit übersteigt das geplante Bauvorhaben die bereits heute zulässige Grundstücksversiegelung nicht. Vielmehr wird der Versiegelungsgrad mit dem Bauvorhaben eindeutig begrenzt und es bleibt ein hoher Anteil an nicht versiegelbaren Grundstücksflächen erhalten. Die Anordnung der Bebauung erfolgt dabei bis auf geringe Abweichungen auf den bisher als Sondergebiet festgesetzten Grundstücksflächen.

Es werden zwar öffentliche Grünflächen künftig als private Hausgärten überplant und somit Teil des Wohnbaulandes. Weiterhin wird ein kleines Teilstück der öffentlichen Grünfläche im Norden für die Fuß- und Radwegverbindung vom Wolfsburger Damm zur Karl-Wiechert-Allee in Verkehrsflächen umgewandelt. Im Gegenzug werden jedoch mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan bisherige Sondergebietsflächen im Süden künftig als öffentliche Grünflächen gesichert.

5.3 Erschließung

Um Schleichverkehre vom Wolfsburger Damm zur Karl-Wiechert-Allee durch das Plangebiet zu unterbinden, wird die Erschließung für Kraftfahrzeuge unter Berücksichtigung des Geländeversprungs zweigeteilt, ohne eine Überfahrtsmöglichkeit zuzulassen. Dazu erfolgt die Zufahrt für die Apartmenthäuser mit Ausnahme der Maisonettewohnungen ausschließlich über die Karl-Wiechert-Allee. Hierfür ist im nördlichen Bereich des VEP eine mit der Karl-Wiechert-Allee niveaugleiche Ein- und Ausfahrt zum Grundstück mit Anbindung der ebenerdigen Besucherstellplätze und der Tiefgarage mit den Stellplätzen für die Apartmentwohnungen vorgesehen. Die Stellplätze (ST) in der Tiefgarage werden über eine offene Rampe im Bereich der Böschung angefahren. Damit sind für das östlich angrenzende Wohnquartier durch diese Verkehre keine zusätzlichen Emissionen zu erwarten.

Die Zufahrt ist so zu gestalten, dass der Ein- und Ausfahrtsverkehr der Tiefgarage ohne Inanspruchnahme der Gegenfahrspur möglich ist. Damit wird ein Rückstau in die Karl-Wiechert-Allee vermieden.

Die Doppelhäuser und die Maisonettewohnungen werden dagegen ausschließlich über den Wolfsburger Damm und den privaten Erschließungsweg angefahren, der mit seiner Höhenlage an den Wolfsburger Damm angepasst wird und deshalb im Vergleich zur Grundstückszufahrt an der Karl-Wiechert-Allee um bis zu ca. 2,6 m niedriger liegt. Dieser Geländeversatz wird bei der Anordnung der Gebäuderiegel und der Lage der Tiefgarage planerisch berücksichtigt, indem das Erdgeschoss der Maisonettewohnungen auf dem gleichen Niveau wie die Bodenplatte der Tiefgarage liegt.

Im Gegensatz zum Autoverkehr bleibt für Fußgänger und Radfahrer die Durchlässigkeit des Plangebietes in Richtung Karl-Wiechert-Allee sowie zur S-Bahn-Station und Stadtbahnhaltestelle insgesamt erhalten. Dazu tragen neben dem neuen Erschließungsweg insbesondere auch die Fuß- und Radwegverbindungen bei.

Alle Erschließungsflächen im Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes werden als private Verkehrsflächen ausgewiesen. Ihre Nutzung durch die Allgemeinheit wird für die Erschließungsstraße durch Geh- und Fahrrechte und für die Wege durch Gehrechte gesichert. Dabei werden bei dem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit auch die Fahrradfahrer mit einbezogen.

Nach der ERA 2010 werden für gemeinsame Geh- und Radwege (innerorts) Breiten von 2,50 m empfohlen. Bei diesen Wegen handelt es sich jedoch i.d.R. um Wege, die parallel zur Fahrbahn geführt werden.

Die Geh- und Radwege auf der Westseite der Geschosswohnungen (Haus 1.A und Haus 1.B) weisen Breiten zwischen ca. 2,3 m bis 5 m auf. Die Empfehlungen der ERA können somit eingehalten werden. Dabei ist die geringere Breite von ca. 2,3 m in einem Teilabschnitt vertretbar, weil der Radweg in der öffentlichen Verkehrsfläche der Karl-Wiechert-Allee und der Geh- und Radweg auf dem Privatgrundstück nur in geringen Abständen parallel zueinander geführt werden und sich somit für Radfahrer ausreichende Fahr- und Verbindungmöglichkeiten in Nord-Süd-Richtung bieten.

Sicherheitstrennstreifen können bei diesen privaten Wegen vernachlässigt werden, da die Wege deutlich abgesetzt von Fahrbahnen oder Parkplätzen geführt werden.

Für die neue Erschließungsstraße, die als 6 m breite Wohnstraße niveaugleich mit gemischt genutzter Verkehrsfläche ausgebaut werden soll ist eine getrennte Führung des Fahrradverkehrs nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Insofern können Gehwege, sofern sie überhaupt geplant sind, auch deutlich schmaler angelegt werden.

Barrierefreiheit

Bei dem Geländeversprung im Norden in Verlängerung des Wolfsburger Dammes verläuft parallel zur geplanten Treppenanlage zwischen der privaten Erschließungsstraße und dem Besucherstellplatz in ca. 7 m Abstand eine öffentliche Wegeverbindung, die in dem „Plan über die einbezogenen Flächen“ als öffentlicher Fuß- und Radweg festgesetzt ist. Dieser Weg wird als Rampe vom Wolfsburger Damm zur Karl-Wiechert-Allee neu angelegt.

Eine Rampenanlage zwischen Haus 1.A und 1.B würde aufgrund des Flächenbedarfs in diesem Abschnitt der Planstraße den Zugang zur Tiefgarage und dem Fahrradabstellraum sowie zu den Apartments beeinträchtigen. Deshalb wird hier auf eine Rampe verzichtet.

Im Westen parallel zur Treppenanlage am Westkopf von Haus 1.B verlaufen innerhalb der Böschungsanlagen der Karl-Wiechert-Allee in ca. 7 m Abstand öffentliche Wegeverbindungen, die als Rampen zum einen nach unten zur S-Bahnstation bzw. zum Fußweg innerhalb der öffentlichen Grünverbindung und ins Baugebiet führen und zum anderen die Verbindung nach oben zur Karl-Wiechert-Allee herstellen. Diese beiden Rampen werden im Plangebiet zu einem Weg zusammengeführt, der dann weiter in Richtung Norden verläuft und auch an den neuen Fuß- und Radweg am Nordrand des Plangebietes anschließt.

Insgesamt wird über diese Wegeführungen eine barrierefreie Zugänglichkeit ermöglicht.

Pkw-Stellplätze (ST)

Ziel der Planung ist es, an diesem Standort einen Wohnungsmix für unterschiedliche Personengruppen anzubieten. Dabei soll aufgrund der sehr guten verkehrlichen Anbindung an den ÖPNV (S- und Stadtbahn, Bus) und unter Berücksichtigung des angestrebten Wohnungsschlüssels mit einem hohen Anteil kleiner Apartments (ca. 68%), die u.a. auch für eine Wohnnutzung durch Personen, die nur zeitweise in Hannover leben (wie z.B. flexible Arbeitskräfte, Studenten) besonders geeignet sind, von den Richtwerten der Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO abgewichen werden. Mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan wird dazu die Verpflichtung zur Herstellung von Einstellplätzen für PKW eingeschränkt. Dabei wird bei den Wohneinheiten (WE), differenziert nach Wohnungstyp und –größe, von folgenden Ansätzen ausgegangen:

a) Doppelhäuser:

Die Stellplätze für die sieben Doppelhäuser (1 ST/ WE, insgesamt 14 ST) werden jeweils auf dem eigenen Grundstück in Form von Carports nachgewiesen. Sie werden im seitlichen Grenzabstand an das Wohnhaus angebaut. Zusätzlich besteht hier auch die Möglichkeit ein zweites Auto in der Auffahrt zum Carport zu platzieren.

b) Apartmenthausbebauung (Haus 1.A und 1.B):

Für die Apartmenthausbebauung werden die Stellplätze sowohl in der Tiefgarage als auch ebenerdig im Freien angeordnet. Der Stellplatzschlüssel wird wie folgt festgelegt:

- für die Mikroapartments bzw. Zwei-Zimmer-Wohnungen 0,7 ST/WE;
- für Drei-bis Vier-Zimmer-Wohnungen 0,8 ST/WE und
- für Maisonetten 1,0 ST/WE (vergleichbar den Einfamilienhäusern).

Damit werden bei dem angestrebten Wohnungsmix insgesamt 76 Stellplätze für die Apartmenthausbebauung erforderlich. Davon liegen 59 ST in der gemeinsamen Tiefgarage, die ausschließlich von der Karl-Wiechert-Allee angefahren werden kann. Die übrigen 17 ST werden ebenerdig im nördlichen und südlichen Abschnitt der privaten Planstraße angeordnet und sind nur über den Wolfsburger Damm zu erreichen.

c) Besucherstellplätze

Neben den Stellplätzen für die Bewohner sind auch Stellplätze für Besucher nachzuweisen. Bei 100 WE im Geschosswohnungsbau sind bei einem Richtwert von 10% bis 15% gem. Ausführungsbestimmungen (AB) zu § 47 NBauO 10 ST bis 15 ST.

Im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes werden insgesamt 17 PKW-Stellplätze und ein ST für Lieferverkehr/-service vorgesehen. Damit werden die Richtwerte der AB eingehalten.

Von den 17 Besucherstellplätzen werden 15 ST im Bereich der Zufahrt an der Karl-Wiechert-Allee angeordnet. Zusätzlich wird an diesem Standort wegen der ausschließlichen Erreichbarkeit über die Karl-Wiechert-Allee auch ein besonders gekennzeichneter Stellplatz für Lieferverkehr/-service mit eingeplant. Die verbleibenden 2 ST werden in der Planstraße im nördlichen Bereich vorgesehen. Eine fahrtechnische Verbindung zum Stellplatz an der Karl-Wiechert-Allee wird mit der Geländemodulation (Höhenunterschied bis ca. 2,6 m) ausgeschlossen.

Ein besonderer Nachweis von Besucherstellplätzen für Einfamilienhäuser ist nicht erforderlich. Hierzu wird auch auf die Abstellmöglichkeit eines zweiten Autos auf dem Grundstück verwiesen.

d) Rollstuhlgerechte Stellplätze

Für einen Teil der vorgenannten Stellplätze sind besondere Anforderungen einzuhalten. Von den nach NBauO notwendigen 11 rollstuhlgerechten Stellplätzen werden 4 ST in der Tiefgarage nachgewiesen. Die anderen 7 ST sind im Süden der Planstraße angeordnet.

e) Standortvorteile

Als Vorteile des Standortes, die eine solche Reduzierung der Stellplätze rechtfertigen, sind insbesondere zu benennen:

- Das Grundstück liegt in einem innenstadtnahen Stadtteil.
- Im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ sind viele Ziele zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV erreichbar.
- Zu den Haltepunkten des ÖPNV in fußläufiger Entfernung gehören die S-Bahn-Station Karl-Wiechert-Allee mit den S-Bahn-Linien S 7 und S 3 sowie die Haltestelle „Bahnhof Karl-Wiechert-Allee“ der Stadtbahn Linie 4 und der Buslinie 123.

Es wird auch davon ausgegangen, dass als Zielgruppe für die künftigen Bewohner gerade auch der Personenkreis angesprochen wird, der u.a. auf ein eigenes Auto verzichten möchte, ohne dass dadurch seine Mobilität wesentlich eingeschränkt wird. Aktuelle Trends im Mobilitätsverhalten insbesondere in Großstädten stützen diese Annahme.

Fahrradstellplätze (FST)

Für die Einfamilien-Doppelhäuser werden keine gesonderten Fahrradstellplätze vorgesehen. Hier wird davon ausgegangen, dass die entsprechenden Abstellmöglichkeiten auf dem jeweiligen Grundstück vorgehalten werden.

Die Fahrradabstellmöglichkeiten für die Apartmenthausbebauung befinden sich in zwei dafür vorgesehenen Räumen in der Tiefgarage. Für die 100 Wohneinheiten werden insgesamt 150 Fahrradstellplätze (FST) vorgehalten (1,5 FST/WE). Der Fahrradraum im nördlichen Abschnitt bietet Platz für 90 Fahrräder. In dem südlichen Fahrradraum können bis zu 60 Fahrräder abgestellt werden.

Gleichzeitig sollen für Besucher weitere 20 Fahrradabstellmöglichkeiten (0,2 FST/WE) an den Eingängen der Apartmenthausbebauung angeordnet. Dabei wird das Modell „Hannover“ oder gleichwertig aufgestellt.

5.4 Gebäudegestaltung / Fassaden

Alle Neubauten erhalten Flachdächer.

Die Fassaden erhalten umlaufend eine Ziegeloberfläche aus dem Spektrum Rot-Braun-Anthrazit.

Die Patio-Terrassen werden durch Einfassungen bis zur Höhe der Erdgeschosstüren gegenüber den angrenzenden Flächen abgegrenzt.

Die Nebenanlagen werden einheitlich gestaltet und auf die Farbigkeit der Gebäudefassaden abgestimmt.

Zwischen den ebenerdigen Terrassen der Doppelhäuser werden als Sichtschutz und als zusätzliche Abstellmöglichkeit schrankartige Gartenboxen vorgesehen.

5.5 Freiflächengestaltung

Das neue Wohnquartier soll einen gartenartigen Eindruck vermitteln. Hierzu werden u.a. die Doppelhäuser und die Privatgärten von Haus 1.A zu der Planstraße mit Hainbuchenhecken eingefriedet. Mit den einseitigen Baumanpflanzungen in regelmäßigen Abständen parallel zur Fahrbahn wird die abknickende Straßenführung zusätzlich betont und ein einheitliches Bild im Straßenverlauf erzeugt. Darüber hinaus werden die nicht befestigten Flächen durch vielfältige Pflanzmaßnahmen gestaltet. Der vorhandene Bewuchs entlang der Karl-Wiechert-Allee wird zur optischen Abgrenzung der Straße soweit erhalten, wie es im Rahmen des Wegebaus und der Erstellung der Tiefgarage möglich ist.

Der Teil der Tiefgarage, der nicht durch Überbauung oder Wegefläche überplant ist, wird dauerhaft begrünt.

In der Mitte des Quartiers wird eine befestigte Fläche ausgebildet, die in der Umsetzung die Anmutung eines urbanen Platzes erhalten soll, gleichzeitig aber auch ausreichende Wendemöglichkeiten für Müll- und Rettungsfahrzeuge sichert.

Auf der angrenzenden grünen Mitte entsteht eine private Spielfläche für Kleinkinder gemäß NBauO. Die Fläche ist von den Wohnungen aus gut einsehbar und als gemeinschaftlicher Treffpunkt für die Bewohner geeignet. Da die Planstraße als private Verkehrsfläche verkehrsberuhigt ausgebaut wird und aufgrund der Sackgassenausbildung im Wesentlichen nur Ziel- und Quellverkehre durch Anwohner und Besucher zu erwarten sind, bietet die Verkehrsfläche zusätzlichen Spiel- und Bewegungsraum für Kinder.

Der Höhenversatz in der Fuge von Haus 1.A und 1.B zwischen Karl-Wiechert-Allee und dem Quartiersplatz wird terrassiert ausformuliert. Mit diesem besonderen Gestaltungselement erhält der Platz eine zusätzliche räumliche Begrenzung mit erweiterter Aufenthaltsqualität.

Die bestehenden Fuß- und Radverbindungen aus dem Heideviertel zur Karl-Wiechert-Allee und zur S-Bahnstation sowie in den südlich angrenzenden Grünzug werden grundsätzlich aufrechterhalten. Dies gilt auch für den Radweg entlang der Karl-Wiechert-Allee. Mit dem Neuausbau der Verkehrsflächen und ihrer Beleuchtung werden sie gestalterisch verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

5.6 Feuerwehr

Die notwendigen Feuerwehrzufahrten sowie die Aufstell- und Bewegungsflächen sind im Wesentlichen mit dem zuständigen Fachbereich der Stadt Hannover abgestimmt. Die Zufahrt für die Feuerwehr erfolgt ausschließlich über den Wolfsburger Damm und die neue Planstraße. Aufgrund der ausreichenden Wenderadien, der Aufstell- und Bewegungsflächen sowie der gewählten Wohnungsgrundrisse ist das Entfluchten und Retten der Quartiersbewohner gewährleistet.

<u>Doppelhäuser</u>

Der Abstand der zweigeschossigen Doppelhäuser zur Planstraße beträgt ca. 3 m bzw. 5 m. Die Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge können jeweils direkt vor dem Grundstück positioniert werden. Die Menschenrettung erfolgt ebenerdig oder ist für die Obergeschosse mit Steckleitern gewährleistet.

<u>Haus 1.A</u>

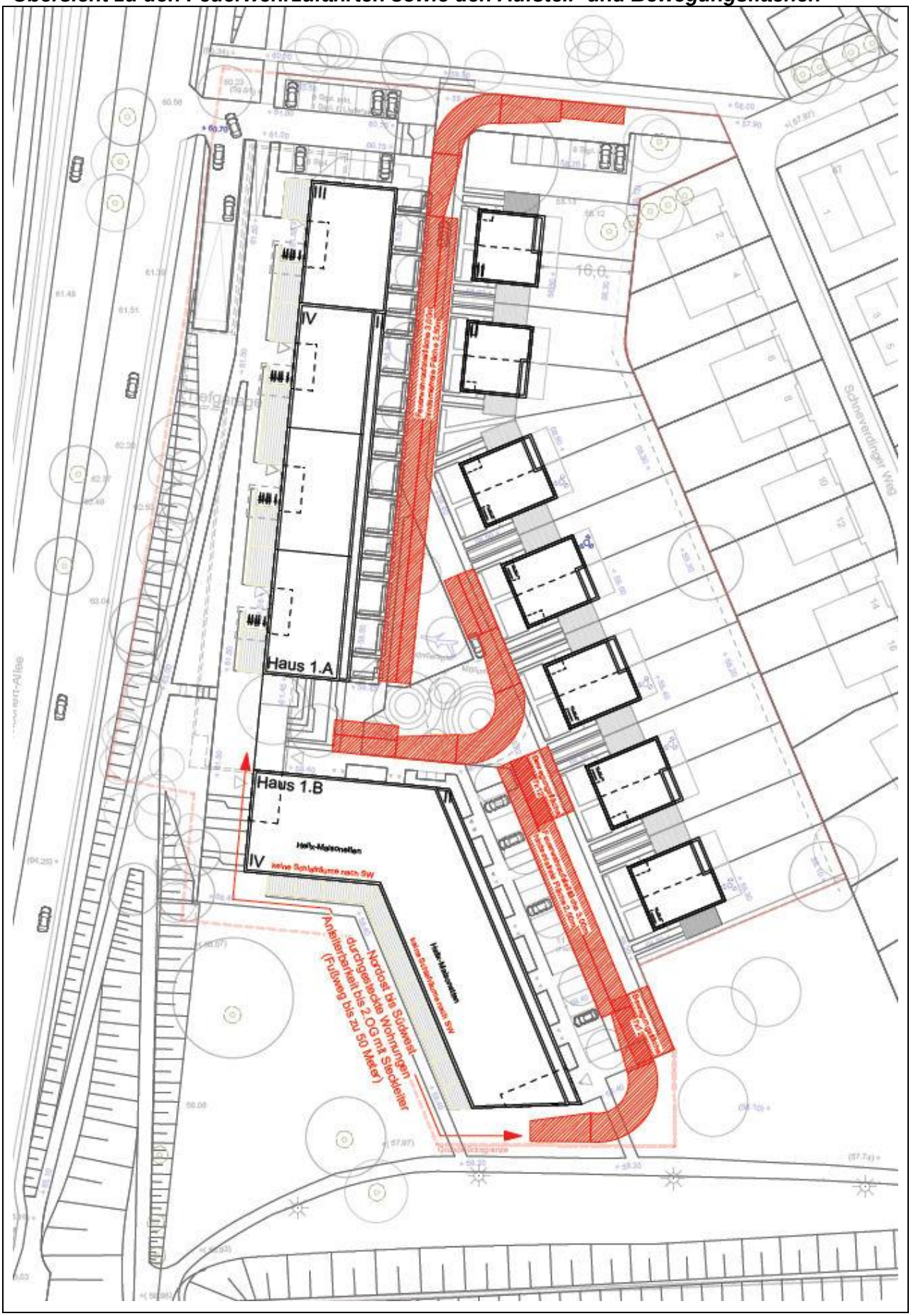
Das Haus 1.A ist von der Planstraße aus gesehen drei- bis viergeschossig und von der Karl-Wiechert-Allee aus zwei- bis dreigeschossig, da hier die Gebäudezugänge wegen der darunterliegenden Tiefgarage ein Geschoss höher liegen.

Der erste Rettungsweg führt über die notwendigen Treppenhäuser. Der zweite Rettungsweg ist für alle Wohnungen aufgrund der vorgesehenen Grundrisse über die Planstraße gewährleistet, weil

- in den beiden unteren Geschossen Maisonettwohnungen mit direkten Zugängen von der Planstraße aus vorgesehen sind und
- die Wohnungen in den beiden darüber liegenden Geschossen vertikal von Ost nach West durchgesteckt oder einseitig zur neuen Planstraße ausgerichtet sind.

In einem Abstand von 5 m vor dem Haus 1.A besteht auf der Planstraße in gesamter Hauslänge die Möglichkeit die notwendigen 5,5 m breiten Aufstellflächen zu sichern. Das Anleitern mit der Steckleiter ist hier bis zum 3. Geschoss möglich (OKFF 6,1 m).

Übersicht zu den Feuerwehrzufahrten sowie den Aufstell- und Bewegungsflächen



Lorenzen Architekten GmbH (Abb. ohne Maßstab)

Haus 1.B

Das Haus 1.B ist viergeschossig. Die Wohnungen sind vertikal auf über jeweils zwei Etagen versetzt durchgestreckt (Helixtyp).

Für die Bewohner der unteren Wohnungen (Erdgeschoss und 1. Obergeschoss) führt der erste Rettungsweg über die ebenerdigen Privateingänge direkt ins Freie. Ansonsten ist hier im 1. OG auch die Rettung per Steckleiter gesichert.

Die oberen Wohnungen werden über die beiden Treppenhäuser am jeweiligen Ende des Hauses erschlossen. Die Wohnungszugänge erfolgen über eine Art Laubengang im Freien auf dem Dach. Somit ist auch hier der erste Rettungsweg gesichert. Der zweite Rettungsweg führt über die Drehleiter von der Planstraße aus bzw. bis zum dritten Geschoss von der Südwestseite des Gebäudes per Handanleitern. Die Wegelänge von der Feuerwehraufstellfläche beträgt weniger als 50 Meter.

In einem Abstand bis maximal 9 m sind auf der Planstraße vor dem Gebäude die notwendigen Aufstell- und Bewegungsflächen gesichert. Somit ist der 2. Rettungsweg über das Rettungsgerät der Feuerwehr gewährleistet. Der 1. Rettungsweg führt über die notwendigen Treppenhäuser. Das Anleitern mit der Steckleiter ist bis zum dritten Geschoss (ca. 6,1 m über Gelände) möglich.

Hinweise

Für die Oberflächenbeläge der Straßen und notwendigen Aufstellflächen müssen Materialien mit entsprechender Tragfähigkeit verwendet werden (mindestens Rasengittersteine, Pflasterrasendecken oder Einfachbauweisen/ kein Schotterrasen). Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen sind entsprechend der Straßen-Bauklasse VI (Richtlinie für Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen – RStO 01) zu befestigen.

Bei der Adressbildung der Häuser ist zu berücksichtigen, dass die Zufahrt für die Feuerwehr nur über die Planstraße erfolgen soll und kann. Die Anleiterfähigkeit der Wohnungen wird bei der Auswahl der Bäume bzw. durch regelmäßige Baumpflegearbeiten gewährleistet.

5.7 Energiekonzept

Ergänzend zu dem Beratungsgespräch am 04.04.2016 hat am 26.09.2016 ein weiterer Termin bei der Klimaschutzleitstelle stattgefunden. Das Ergebnis liegt mit dem Protokoll vom 04.10.2016 vor:

Die Planung wurde auf der Grundlage des am 04.04.16 der Klimaschutzleitstelle vorgestellten Entwurfes konkretisiert. Auf der Basis der aktuellen Planung werden folgende Vereinbarungen zum Energiestandard festgelegt (*Zitat)*:

Die […] geplanten Gebäude sind *entsprechend der energetischen Anforderungen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) für ein KfW-Effizienzhaus 55 umzusetzen. Dies bedeutet u.a.,*

1. *dass die Transmissionswärmeverluste (HT‘-Wert) um 30 % geringer sein müssen als der Wert des Referenzgebäudes der Energieeinsparverordnung 2014,*
2. *dass der Primärenergiebedarf um 45 % geringer ausfällt als der Wert des Referenzgebäudes der Energieeinsparverordnung 2014.*

Sollten zum Zeitpunkt der Bauantragstellung höhere gesetzliche Anforderungen gelten, sind diese einzuhalten.

Die zu errichtenden Gebäude sind mit Fernwärme zu beheizen, sofern die Stadtwerke Hannover AG einen Anschluss an das öffentliche Fernwärmenetz anbieten.

Ist kein Fernwärmeanschluss möglich oder wird dieser zu ungünstigeren Konditionen als bei vergleichbaren Objekten im übrigen Versorgungsgebiet angeboten, so ist die Wärmeversorgung direkt oder über ein Nahwärmenetz durch eine Versorgungsanlage mit Kraft-Wärme-Kopplung (Blockheizkraftwerk) sicherzustellen.

Spätestens sechs Monate nach Fertigstellung der Neubauten sind Nachweise für die vertragsgemäße Umsetzung des Vorhabens bei der Klimaschutzleitstelle der Landeshauptstadt Hanno-

ver vorzulegen. Die Nachweise sind entsprechend den Vorgaben der EnEV 2014 in der Form eines Energieausweises zu erstellen.

Ergänzend ist anzumerken, dass ein Angebot für die Fernwärmeversorgung von enercity vorliegt.

5.8 Ver- und Entsorgung

Technische Erschließung

Für die technische Erschließung und Versorgung der neuen Bebauung stehen in den angrenzenden Straßenräumen der Karl-Wiechert-Allee und des Wolfsburger Dammes folgende Hauptmedien zur Verfügung:

- Schmutzwasser
- Trink- und Löschwasser
- Gas
- Strom/Starkstrom
- Telekommunikation

Eine Erweiterung dieser Netze ist grundsätzlich möglich, bedarf im Einzelfall jedoch der weiteren Abstimmung mit den Versorgungsträgern.

Stromversorgung

Für die Stromversorgung des Bauvorhabens wird eine neue Netzstation erforderlich. Der Standort wurde im Einvernehmen mit enercity netz in der nördlichen Ecke des Gebäudes 1B im Übergangsbereich zur Parkgarage festgelegt sowie in Bezug auf Lage, Größe und Zugang zur Station konkretisiert.

Die weitere Abstimmung insbesondere zu den baulichen Details (u.a. Druckfestigkeit, Be-/Entlüftung, Ausführung und Tragfähigkeit des Doppelbodens) erfolgen im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung.

Entwässerung

Der vorhandene Entwässerungskanal, der die Flächen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im Südwesten quert, wird bei der Anordnung der Baukörper, bei den grünordnerischen Maßnahmen und bei den Maßnahmen zur Erhöhung des Lärmschutzwalles berücksichtigt.

Löschwasserversorgung

Die Löschwasserversorgung im Plangebiet ist mit mindestens 96 m³/h für eine Löschzeit von mindestens zwei Stunden in einem Radius vom maximal 300 m sicherzustellen. Dazu muss das Hydrantennetz, das in den umliegenden Straßen existiert, auf der Basis des DVGW Arbeitsblattes 331 (Hydranten) verdichtet werden. Die neuen Hydrantenstandorte müssen in der Nord-Südachse beidseitig der 3-4-geschossigen Gebäude 100 bis 150 m voneinander entfernt eingebaut werden. Sie sollten so gewählt werden, dass die Hydranten max. 75 m von den Gebäudeeingängen entfernt liegen. Eine Beschilderung muss nach DIN 4066 (Hinweisschilder für den Brandschutz) erfolgen.

Fernwärme

Für den Anschluss des Baugebietes an das Fernwärmenetz der Enercity Netz GmbH liegt ein entsprechendes Angebot liegt vor (siehe auch 5.7 Energiekonzept).

Abfallbeseitigung

Die Abfallbeseitigung erfolgt durch den Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover – aha. Die Entsorgung kann auf Grundlage der vorliegenden Planung von aha durchgeführt werden.

Die Abfall- und Wertstoffentsorgung erfolgt ausschließlich über die neue Planstraße in Verlängerung des Wolfsburger Damms:

- Bei den Doppelhäusern sind die Standplätze auf den jeweiligen Grundstücken angeordnet. Der Abstand zur Verkehrsfläche der Planstraße beträgt hier maximal 10 m. Lediglich für die beiden südlichen Doppelhäuser ergeben sich Wegelängen über 15 m, da ein Rückwärtsfah-

ren der Müllfahrzeuge zu vermeiden ist und die Behälter dieser WE deshalb zum Wendeplatz gebracht werden müssen.

- Für die Häuser 1.A und 1.B der Apartmenthausbebauung ist in der Tiefgarage ein Raum für Abfall- und Wertstoffbehälter vorgesehen. Er liegt ca. 30 m von der befestigten Platzfläche entfernt, die zusammen mit dem angrenzenden Grünplatz die Mitte des neuen Quartiers markiert. Die Platzfläche ist so bemessen, dass bei einem Wendekreisradius (inklusive Freihaltezone) von 9 m Müll- und Rettungsfahrzeuge hier wenden können. Die Ein-/ Ausfahrt aus dem Kreisel in Höhe Haus 1.A ("Kinderspiel") wird 'abgeflacht', um den Fahrzeugen ein Verlassen des Wenderondells fahrgeometrisch zu erleichtern. Hierzu wird der Untergrund entsprechend vorbereitet (ähnlich wie bei der Feuerwehrzufahrt im Bereich „Kinderspiel“), trotzdem bleibt aber der Grüncharakter erhalten.
- Bei Wegelängen über 15 m können die Behälter am Tag der Abholung im Platzbereich auf einer temporären Fläche positioniert werden. Alternativ fallen für den Transport der Behälter vom Grundstück zum Wendplatz durch aha Mehrkosten an, die von dem Hauseigentümer zu bezahlen sind.

Im Bereich der Bäume wird die Höhenfreihaltung über der Fahrbahn (4,50 m gemäß RASt 06) bei der Auswahl der Bäume bzw. bei Bedarf durch Baumpflegearbeiten gewährleistet.

Niederschlagswasser

Die Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers soll über die unversiegelten Flächen auf dem Grundstück erfolgen. Ist dies nicht vollumfänglich möglich, wird das Oberflächenwasser von den Dachflächen und der Tiefgarage auf dem Grundstück in Rigolen gesammelt und versickert bzw. in den Regenwasserkanal abgeleitet. Dabei gilt eine Abflussbeschränkung von 60 l/s*ha. Darüber hinaus gehende Wassermengen werden auf dem Grundstück zurückgehalten und verzögert in das öffentliche RW-Kanalnetz eingeleitet.

Eine Gewässerbelastung durch Metallabdeckungen und pestizidhaltige Baustoffe sind zu vermeiden.

5.9 Soziale Infrastruktur

Durch das Bauvorhaben entsteht ein Bedarf an Kitaplätzen (unter Dreijährige - u3 / über Dreijährige - ü3), der seitens der Stadt über die Veräußerungserlöse beim Verkauf des städtischen Grundstücks gedeckt wird. Der Stadt entstehen insoweit keine Kosten. Bei insgesamt hundertvierzehn Wohneinheiten wird ein rechnerischer Bedarf von vier Krippen- und zehn Kindergartenplätzen ausgelöst.

Durch den zu erwartenden Zuwachs an Einwohnerinnen und Einwohnern (ca. 240 Personen) ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Spielplatzfläche von ca. 610 m², der gem. Beschluss des Verwaltungsausschusses der Stadt (Drs. Nr. 1775/2009) im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu berücksichtigen ist. Bei dieser relativ geringen Flächengröße ist es nicht sinnvoll, einen neuen Standort, z. B. im südöstlichen Plangebiet auszuweisen. Sinnvoller ist es, die nördlich gelegene, im Bebauungsplan Nr. 1030 bereits ausgewiesene Spiel- und Bolzplatzfläche aufzuwerten. Hierzu ist nach Bezug der Wohnungen innerhalb des B-Plans Nr. 1810, in Wohnungsnähe unter Schonung des vorhandenen Grünbestandes die Installation einiger Spielgeräte vorgesehen. Darüber hinaus soll die naturnah gestaltete Fläche aber auch weiterhin extensiv gepflegt werden und damit im Gegensatz zu den durchgestalteten Spielplätzen Raum für freies Kinderspiel bieten, wie dies auch heute schon der Fall ist.

Die Kosten für die Spielelemente trägt die Vorhabenträgerin. Im Durchführungsvertrag werden entsprechende Regelungen getroffen.

6. Teil A - Einbezogene Flächen

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan umfasst in dem Teil A neben den Flächen des Vorhaben- und Erschließungsplanes (VEP) auch einbezogene Flächen, für die die bisherigen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 1030 zur Weiterentwicklung der städtebaulichen Gesamtsituation modifiziert werden. Dazu gehören insbesondere folgende Festsetzungen:

6.1 Verkehrsflächen

Nördlich angrenzend an den VEP wird eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „öffentlicher Fuß- und Radweg“ festgesetzt. Damit wird die heute bereits vorhandene Wegeverbindung zwischen der Karl-Wiechert-Allee und dem Wolfsburger Damm auch für die Zukunft planungsrechtlich gesichert.

Weiterhin wird im Westen im Bereich der Böschung an der Karl-Wiechert-Allee eine kleinere Dreiecksfläche als Verkehrsfläche festgesetzt. Dieses Teilstück ist bisher als Sondergebiet im B-Plan Nr. 1030 ausgewiesen und wird jetzt in die südlich angrenzende Verkehrsflächenfestsetzung mit einbezogen.

6.2 Grünflächen – öffentliche Grünverbindung

Die Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Grünverbindung“ wird hinsichtlich ihrer flächenmäßigen Ausdehnung an den Vorhaben- und Erschließungsplan angepasst. Einerseits wird die Festsetzung der Grünfläche östlich der Bebauung am Schneverdinger Weg reduziert, andererseits werden im Süden Teile des bisherigen Sondergebietes jetzt in die Grünfläche mit einbezogen.

Grundsätzlich bleiben damit die Wegebeziehungen innerhalb der Grünfläche von der S-Bahnstation zum Schneverdinger Weg und zum Herrmannsburger Damm im Osten erhalten.

Die Wege innerhalb der Grünfläche werden auch mit den privaten Erschließungsflächen des VEP verknüpft und deren Benutzung durch Geh- und Fahrrechte zugunsten der Allgemeinheit gesichert, so dass auch die Verbindung von der S-Bahnstation zum Wolfsburger Damm weiterhin bestehen bleibt.

6.3 Flächen für Lärmschutz – Lärmschutzwall/-wand

Aufgrund der erhöhten Schallbelastungen durch Verkehr, insbesondere durch die Bahntrasse mit der S-Bahnstation, wird zum Schutz der geplanten Neubebauung auf dem bestehenden städtischen Lärmschutzwall parallel zur Bahnlinie eine Lärmschutzwand (LSW) errichtet. Die Gesamthöhe dieser kombinierten Lärmschutzvorkehrung wird mit 6,5 m über Schienenoberkante festgesetzt. Die Lärmschutzwand (LSW) ist gem. Schalltechnischer Untersuchung (Büro Lärmkontor GmbH, Hamburg, Mai 2016) Bedingung für das Wohnungsbauvorhaben. Weitere Regelungen zur Lärmschutzwand werden deshalb im Durchführungsvertrag getroffen.

Mit dieser aktiven Schallschutzmaßnahme werden auch die Lärmeinwirkungen auf die Bestandsbebauung reduziert. Dies gilt insbesondere für die Bauten am Schneverdinger Weg.

Die Flächen für den Lärmschutz gehören zu dem städtischen Grundstück. Für die Errichtung der Schwergewichtswand müssen die vorhandenen Gehölze auf dem Damm je nach Erfordernis zurückgeschnitten werden. Die Wurzelballen verbleiben zur Absicherung der Stabilität des Walles aber im Erdreich, so dass nach Abschluss der Maßnahme ein Neuaustrieb möglich ist. Zusätzlich soll der vorhandene Bewuchs durch Neuanpflanzungen ergänzt und damit der Wall weiter verfestigt werden.

Für die Maßnahme sind die Bestimmungen der Baumschutzsatzung zu beachten. Die Regelungen zu möglichen Ersatzpflanzungen werden in einem gesonderten Verfahren getroffen.

Die Errichtung der LSW in unmittelbaren Nachbarschaft zu den Bahnanlagen erfordert - rechtzeitig vor Baubeginn - eine Beteiligung bzw. Abstimmung der Baumaßnahme zwischen dem

Bau- bzw. Planungsträger und der DB Netz AG. Gefahren für den Eisenbahnbetrieb sind auszuschließen.

6.5 Leitungsrechte

Die vorhandenen Leitungstrassen im Südwesten des Plangebietes und die dazugehörigen Schutzbereiche werden bei der Durchführung der Baumaßnahme berücksichtigt. Die Leitungsrechte sind grundbuchlich gesichert.

Der vorhandene Regenwasserkanal DN 300 im Norden des B-Plan-Gebietes in Verlängerung des Wolfsburger Dammes wird in Abstimmung mit der Stadt Hannover im Zuge der Baumaßnahme in die als öffentlicher Fuß- und Radweg festgesetzte Verkehrsfläche verlegt. Die dadurch entstehenden Kosten gehen zulasten der Vorhabenträgerin. Die Festlegungen dazu erfolgen im Durchführungsvertrag.

7. Teil B

Mit dem Teil B werden die Waldersatzflächen planungsrechtlich gesichert. Die Fläche umfasst ein Teilstück des Flurstückes 75/20, Flur 24, Gemarkung Isernhagen Süd. Entwicklungsziel ist die Entstehung von Wald durch Sukzession, da sich der Pionierwald an der Karl-Wiechert-Allee, der für das Wohnbauprojekt entfernt wird, ausschließlich über Sukzession entwickelt hat.

Mit der Drucksache 2302/2009 wurde die Verwaltung der Stadt Hannover beauftragt, geeignete Flächen im Stadtgebiet aufzuzeigen, auf denen vorhandene Waldflächen erweitert bzw. neue Waldflächen entwickelt werden können. Das Ergebnis wurde mit der Info-Drs. 1430/2010 „Möglichkeiten für Aufforstungsmaßnahmen im Stadtgebiet Hannovers (Walderweiterungsflächen) vorgestellt. Dabei wurde u.a. die betreffende Fläche in Isernhagen Süd unter der Bezeichnung „Am Flachsgraben“, 37.030 m² mit aufgeführt. In der Beschluss-Drs. 1449/2011 „Anwendung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung: Buchung von Ausgleichsmaßnahmen auf das Ökokonto“ wurden dann 12 Flächen als Aufforstungsmaßnahmen für das Ökokonto ausgewählt und vom Verwaltungsausschuss beschlossen. Zu diesen Flächen gehört auch die Fläche „Am Flachsgraben“ (37.030 m² Acker). Bei dem Teil B dieses Bebauungsplanes handelt es sich um ein ca. 0,99 ha großes Teilstück der Fläche „Am Flachsgraben“. Mit der Festsetzung als „Wald“ wird somit dieser Forderung entsprochen.

Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stadt Hannover, sie steht somit für die Umsetzung der Maßnahme „Entwicklung von Wald durch Sukzession“ sofort zur Verfügung. Sie weist nach Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung bereits ein anfängliches Sukzessionsstadium auf. Die Voraussetzungen für die Entstehung von Wald durch Sukzession sind gegeben, da im Umfeld der Ersatzmaßnahme bereits Laubwaldbäume und –gehölze als Begleitgrün z.B. an der Straße Am Kesselbrink und an Entwässerungsgräben oder zwischen unterschiedlichen Nutz- und Eigentumsflächen vorhanden sind (siehe auch Kapitel 3.1 Regionales Raumordnungsprogramm / Landschaftsschutzgebiet Fuhrbleek - Bewertung der geplanten Waldfläche). Die sukzessive Entwicklung zu Wald wird durch entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen des Fachbereichs Umwelt und Stadtgrün unterstützt, so dass davon auszugehen ist, das Entwicklungsziel „Wald“ sicher erreicht wird.

Westlich der Kompensationsfläche ist eine Wohnbebauung und eine Gärtnerei bzw. ehemalige Baumschule vorhanden, östlich steht eine Reihe alter Hybridpappeln.

Um den Waldrand in Richtung Wohnbebauung niedrig zu halten, sind entsprechende Pflegemaßnahmen vorgesehen, so dass nur niedrig wüchsige Gehölze verbleiben und somit ein ausreichender Schutz der künftigen Waldränder gewährleistet wird.

8. Umweltbelange

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt. Dabei kann auf eine Umweltprüfung mit Umweltbericht verzichtet werden. Trotzdem sind die wesentlichen umweltrelevanten Belange in die Abwägung mit einzustellen.

Mit der Baumaßnahme wird eine Grundstücksversiegelung vorgenommen, die nicht über das Maß hinausgeht, welches mit dem bestehenden Bebauungsplans Nr. 1030 bereits heute planungsrechtlich zulässig ist.

Vielmehr trägt die Planung im Sinne einer nachhaltigen, umweltgerechten Siedlungsentwicklung zur Aktivierung vorhandener Potentiale im bereits besiedelten Raum bei. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Flächen, die durch Nutzungsumwandlung einer Wohnnutzung zur Verfügung gestellt werden und gleichzeitig auch der Arrondierung bereits bestehender Wohngebiete dienen.

Die von der Planung betroffenen Waldflächen sind nach den Regelungen des Waldgesetzes zu ersetzen. Vorgesehen ist ein flächengleicher Ersatz auf der Fläche inTeil B.

8.1 Natur und Landschaft

Bestandsaufnahme und Bewertung

Die Flächen sind bis auf die vorhandenen Fuß- und Radwege (Pflaster mit engen Fugen) sowie einen befestigten Weg (Asphalt, Beton, sonstiges Pflaster mit engen Fugen) unversiegelt und weisen hier einen strukturreichen Bewuchs mit Gehölzgruppen aus überwiegend heimischen Gehölzen in unterschiedlicher Ausprägung auf. Ferner ist stellenweise ein artenreicher Scherrasen anzutreffen, teilweise mit eingestreutem Gehölzbewuchs. Die unversiegelten Flächen ermöglichen eine freie Versickerung des Niederschlagswassers und dienen damit einer Grundwasseranreicherung.

Aufgrund der hohen lokalen Freiraumqualität kommt der Fläche außerdem eine ortsnahe Erholungsfunktion zu.

Auf Teilen des Plangebietes findet das Niedersächsische Waldgesetz Anwendung (siehe Kapitel 8.3 Waldumwandlung).

Auswirkungen der Planung auf den Naturhaushalt und auf das Landschaftsbild

Bei Realisierung der Planung ist mit einem weitgehenden Verlust der Gehölzvorkommen und einer erheblichen Versiegelung bisher unversiegelter Bereiche zu rechnen. Damit werden die bisherigen Funktionen als Lebensstätten für Pflanzen und Tiere sowie für den Wasserhaushalt eingeschränkt.

Die bisher festgesetzte öffentliche Grünverbindung entfällt, Flächen für die wohnungsnahe Erholung werden damit reduziert.

8.2 Artenschutz

Untersuchungen zum Artenschutz wurden bereits durchgeführt und liegen mit dem Bericht der Arbeitsgruppe Landschaftsökologie – ALAND seit 2015 abschließend vor (Juni 2014, aktualisiert bzw. ergänzt Juni 2015 und Dezember 2015). Die wesentlichen Ergebnisse für den Bereich des VEP lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Biotoptypen

Es konnten keine Rote-Liste-Biotoptypen festgestellt werden. Außerdem konnten weder Arten der Roten Liste Niedersachsens (GARVE 2004) noch besonders geschützte Arten gemäß BNatSchG im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden.

Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet existieren keine potenziellen Fledermausquartiere. Die überwiegend jungen Gehölze wiesen keine (Specht-)Höhlen oder mögliche Spaltenquartiere auf. Insofern

sind auch durch die beabsichtigte Fällung der untersuchten Bäume (siehe Kapitel 8.4 Baumschutzsatzung) keine Verluste von artenschutzrechtlich relevanten Ruhe- oder Fortpflanzungsstätten zu befürchten. Damit können maßnahmenbedingte Tierverluste für Fledermäuse im Rahmen der Fällaktion ebenfalls ausgeschlossen werden.

Brutvögel

Bei den Bestandsaufnahmen 2014 und 2015 konnten im Plangebiet des vorhabenbezogenen B-Planes Nr. 1810 keine artenschutzrechtlich relevanten Brutvorkommen von landes- und/oder bundesweit gefährdeten Vogelarten der Roten Listen festgestellt werden.

Sperberpaar
Neben häufigen bis sehr häufigen und im Stadtgebiet Hannover noch weitverbreiteten Arten ohne Artenschutzrelevanz ist nur das untypische Brutvorkommen eines Sperberpaares in dem südlich an den VEP angrenzenden Gehölzbestand bemerkenswert. In diesem Vorkommen wird aber kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand gesehen, weil es sich einerseits um ein für den Sperber untypisches Brutverhalten handelt (2014 und 2015 Brut in einem Laubbaum statt in einer Fichte, Brut innerhalb eines sehr kleinen Sukzessionsgehölzes im Siedlungsbereich sowie unmittelbar an einem stark frequentierten Weg). Diese Umstände können als deutliches Indiz für die Anpassungsfähigkeit und Störungstoleranz des erfassten Brutpaares (und seiner Nachkommen) gelten. Es erscheint daher nicht unrealistisch, dass der Sperber im Falle einer Brutplatzvernichtung trotz seiner ausgeprägten Ortstreue erfolgreich umsiedeln kann, zumal er in der Regel stets ein neues Nest baut und im Norden und Süden des Bauvorhabens mit vergleichbaren Gehölzen bestandene Grünflächen vorhandenen sind.

Durch die beabsichtigte Fällung der untersuchten Bäume sind keine Verluste von aktuell besiedelten oder potenziell geeigneten Lebensräumen gefährdeter Brutvogelarten zu befürchten (siehe Kapitel 8.4 Baumschutzsatzung).

Allerdings besitzen die ruderalisierte Offenlandfläche und die Böschungsbepflanzung an der Karl-Wiechert-Allee eine potenzielle Eignung als Nahrungsgebiet des landesweit gefährdeten Grünspechts. Der Gesamtbereich ist auch potenzielles Nahrungsgebiet des als Brutvogel nachgewiesenen, streng geschützten Sperbers.

Nachtigall
Trotz einer grundsätzlichen Eignung des Heideviertel und des Hermann-Löns-Parks als Bereich mit Schwerpunktvorkommen der Nachtigall im Stadtgebiet von Hannover konnten Brutstellen / Reviere der Nachtigall im Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 1810 nicht festgestellt werden.

Ein Brutrevier der Nachtigall (Luscinia megarhynchos) wurde aber in der Brache beobachtet, die direkt östlich an der Karl-Wiechert-Allee und nördlich der Ecke Schneverdinger Weg/ Wolfsburger Damm zwischen Karl-Wiechert-Allee und der Bebauung vom Wolfsburger Damm liegt. Diese Fläche ist mit Gras und Büschen und in Richtung Bebauung mit Bäumen bewachsen. Im Norden wird die Fläche von einem Fußweg begrenzt, der von der Lüchower Str. zum Kleintierzuchtverein und weiter Richtung Karl-Wiechert-Allee führt.

Dieser Bereich liegt nördlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 1810 und gehört zu dem angrenzenden Bebauungsplan Nr. 1030 von 1986, der hier eine Grünfläche mit den Textzusätzen "öffentlicher Bolzplatz" und "öffentlicher Spielplatz" festgesetzt.

Nach Auskunft des Fachbereichs Umwelt und Stadtgrün (OE 67) soll der Spiel- und Bolzplatz jedoch nicht mehr ausgebaut werden. Speziell der Bolzplatz soll aus Lärmschutzgründen nicht mehr realisiert werden. Stattdessen wurde bzw. wird die nördlich an das B-Plangebiet angrenzende naturnah gestaltete Grünfläche extensiv gepflegt für freies Kinderspiel. Dieses ist auch für die Zukunft weiterhin so vorgesehen. Nach Bezug der Wohnungen innerhalb des B-Plans Nr. 1810 ist beabsichtigt auf dieser Grünfläche in Wohnungsnähe lediglich die Installation einiger Spielgeräte.

Die Spielgeräteplanung innerhalb des rechtskräftigen B-Plans Nr. 1030 wird in einem gesonderten Verfahren vom Fachbereich Umwelt und Stadtgrün durchgeführt werden.

Hierfür ist nach Auskunft der UNB der Region Hannover keine "artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung" erforderlich. Der Artenschutz wird bei der Planung und Anordnung vereinzelter Spielgeräte durch den Fachbereich Umwelt und Stadtgrün berücksichtigt und eingehalten werden.

Nachteilige Auswirkungen auf das Brutrevier der Nachtigall sind deshalb nicht zu erwarten.

Weitere Arten

Weitere artenschutzrechtlich relevante Arten wie z. B. Holzkäfer sind aufgrund der vorhandenen Biotopausstattung nicht zu erwarten.

8.3 Waldumwandlung

Im mittleren Bereich des Plangebietes hat sich auf einer Fläche von ca. 9.920 m² ein jüngerer Birken- und Zitterpappel-Pionierwald entwickelt. Aufgrund einer waldtypischen Struktur und Begleitvegetation sowie des weitgehenden Kronenschlusses entspricht der Baumbestand einschließlich einiger kleiner Lichtungen den Kriterien des § 2 NWaldLG. Eine Erfassung und Bewertung des Waldes ist im Rahmen der „Ermittlung der Baumverluste und des Kompensationsbedarfs“ für die Flächen des VEP durch das Büro ALAND (Gerberstraße 4 30169 Hannover) erfolgt.

Zur Umsetzung der angestrebten Bebauung und Grundstücksnutzung muss die gesamte Waldfläche umgewandelt werden. Dafür wird eine flächengleiche Ersatzmaßnahme im Teil B des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes planungsrechtlich festgesetzt.

Diese Ersatzmaßnahme ist trotz des bereits bestehenden Baurechtes notwendig, weil sich der Wald im Planbereich des VEP nach Satzungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. 1030 entwickelt hat und die Waldbelange somit bislang noch nicht berücksichtigt werden konnten.

Gemäß § 8 Abs. 6 NWaldLG entfallen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Naturschutzrecht für Flächen, für die Ersatzmaßnahmen nach Waldgesetz vorgenommen werden.

8.4 Baumschutzsatzung

Flächen des Vorhaben- und Erschließungsplanes

Zusätzlich zu dem Pionierwald im mittleren Bereich der Flächen des VEP hat sich in den Randbereichen auch Siedlungsgehölz aus überwiegend einheimischen Baumarten und Ruderalgebüsch entwickelt. Für diese Bereiche ist die Baumschutzsatzung der Stadt Hannover anzuwenden.

Zur Ermittlung des Baumverlustes und des sich daraus ergebenden Kompensationsbedarfs wurde von dem Büro ALAND eine Baumerfassung durchgeführt, welches neben den Bäumen im Geltungsbereich des VEP auch den Baumbestand auf den einbezogenen Flächen, die im städtischen Besitz verbleiben, untersucht hat. Ausgenommen davon ist die Fläche des vorhandenen Lärmschutzwalles. In diesem Bereich wird die Stadt im Zuge von Überprüfungsarbeiten teilweise eine neue Profilierung der Wallkrone vornehmen.

Da sich das städtebauliche Konzept seit der Erstellung des Gutachtens noch etwas verändert hat, weichen der Lageplan in dem Gutachten und der Lageplan zum VEP geringfügig voneinander ab. Dadurch ergeben sich Abweichungen insbesondere zu den Standorten der Neuanpflanzungen in Anhang 2 des Berichtes.

Danach weisen von den 100 untersuchten Bäumen innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes - Teil A insgesamt 66 Bäume einen Stammumfang von mindestens 60 cm auf und fallen somit unter die Baumschutzsatzung der Stadt Hannover. Zwölf Bäume sind gesund bis leicht geschädigt (Schadstufe 0). Der größte Teil (40 Bäume) ist der Schadstufe 1 (leicht bis mittelstark geschädigte Bäume) zuzuordnen. 13 Bäume sind stark bis sehr stark geschädigt (Schadstufe 2). Ein Baum wurde in seiner Vitalität als sehr stark geschädigt bis absterbend/tot

(Schadstufe 4) eingestuft. Von den 66 geschützten Bäumen müssen voraussichtlich 36 Exemplare gefällt werden, für die 41 Ersatzpflanzungen erforderlich werden, wovon zehn einen Mindestumfang von 12 cm, zehn einen Mindestumfang von 14 cm und 21 einen Mindestumfang von mindestens 16 cm aufweisen müssen.

Von den durch die Baumschutzsatzung geschützten 66 Bäumen liegen 48 Exemplare innerhalb des Geltungsbereiches des Vorhaben- und Erschließungsplanes. Davon müssen zur Umsetzung des Bauvorhabens 33 Bäume gefällt werden, während die übrigen 15 Bäume erhalten bleiben und in die Freiraumplanung integriert werden sollen. Der Baumverlust kann durch die Neupflanzung von 38 Bäumen ausgeglichen werden. Zum Nachweis dieser Ersatzpflanzungen ist folgendes anzumerken:

- Auf dem Grundstück können insgesamt 18 neue Bäume gepflanzt werden. Weitere Neuanpflanzungen sind unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Grenzabstände zu den Nachbargrundstücken, der Unterbauung des Geländes durch die Tiefgarage und der Nutzbarkeit der Freianlagen nicht möglich.
- Der verbleibende Bedarf von 20 Ersatzbäumen wird im Rahmen einer Ablösevereinbarung innerhalb des Durchführungsvertrages monetisiert.

Die Gehölze mit einem Stammumfang von weniger als 60 cm fallen zwar nicht unter die Baumschutzsatzung. Ihre Erhaltung wird jedoch angestrebt, soweit dies im Rahmen der Baumaßnahmen möglich ist.

Baumampel, bezogen auf die Flächen des Vorhaben- und Erschließungsplanes (VEP)

Hinweis zur Baumfällung und zum Baumerhalt: gekennzeichnet sind nur Bäume mit Stammumfang ab 60 cm

Lorenzen Architekten GmbH (Abb. ohne Maßstab)

8.5 Verkehrstechnische Untersuchung

Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchungen, die von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover durchgeführt wurde, wurde das zu erwartende Aufkommen im Kraftfahrzeug (Kfz)-, Rad- und Fußgängerverkehr unter Berücksichtigung der geplanten Wohnbebauung abgeschätzt und die daraus entstehenden Kfz-Verkehrsbelastungen für die geplanten Anbindungen an der Karl-Wiechert-Allee und am Wolfsburger Damm ermittelt.

Dabei wurde von folgenden Annahmen ausgegangen:

In dem Gutachten vom Februar 2016 wurde unter Berücksichtigung der Gebäudekonzeption noch von insgesamt ca. 140 Wohneinheiten (WE) und 216 Bewohnern im Plangebiet ausgegangen. Bei der weiteren Detaillierung der Planung haben sich diese Wohneinheiten jedoch auf insgesamt 114 WE reduziert.

In Anbetracht der Bestrebungen der Landeshauptstadt Hannover, den Anteil des Radverkehrs und des ÖPNV in den nächsten zehn Jahren deutlich zu steigern (vgl. Masterplan Mobilität 2025) wird für den Radverkehr und den ÖPNV ein Modal Split von jeweils 20 % erwartet. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird für die Bewohner der Ein- und Zwei-Zimmer-Apartments mit 40 % und für die Bewohner der Maisonette-Wohnungen und der Einfamilienhäuser mit 50 % angesetzt. Der Besetzungsgrad der Pkw im Individualverkehr wird mit 1,2 Personen/Kfz berücksichtigt.

Damit kann auch der Besucher-, Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehr in Abhängigkeit von der Anzahl der Einwohner abgeschätzt werden. Zu diesem Verkehrsaufkommen zählen auch die üblichen Ent- und Versorgungsverkehre, die damit bei den Berechnungen berücksichtigt sind. Hierzu wird ein pauschaler Ansatz von 0,2 Kfz-Fahrten / Einwohner aufgeschlagen, ca. 40 Kfz-Fahrten/Tag. Dieser Aufschlag ist unter Berücksichtigung der zu beurteilenden städtebaulichen Rahmenbedingungen konservativ gerechnet und gängige Praxis bei Verkehrsprognosen.

Das Gesamtaufkommen im Kfz-Verkehr des B-Plangebiets, bestehend aus Einwohner-, Besucher-, Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehr, wird damit in der Summe gerundet zu 360 Kfz/Tag bzw. 180 Kfz/Tag jeweils zu- und abfließend angesetzt.

Die geplante verkehrliche Erschließung des B-Plangebietes sieht eine deutliche, zweigeteilte Erschließung der Neubauten vor:

- Der westliche Bereich mit den Apartments wird nur über die Karl-Wiechert-Allee angebunden. Die Zu- und Abfahrt für die Parkgarage mit 59 Stellplätzen (für Anwohner) und für die ebenerdigen Stellplätze nördlich des Apartmentgebäudes – Haus 1.A (16 St für Anwohner / Besucher sowie Versorgungsverkehre) erfolgt ausschließlich über die neue Grundstückszufahrt an der Karl-Wiechert-Allee.
- Der östliche Bereich mit den Einfamilien-Doppelhäusern (14 WE) und den 19 Stellplätze an der Planstraße kann nur über den Wolfsburger Damm im Osten angefahren werden.
- Eine Verbindung der beiden Zufahrten ist für Kraftfahrzeuge aufgrund der Geländehöhen nicht möglich und städtebaulich auch nicht gewollt.

Die sich daraus abzuleitenden Ergebnisse liegen mit dem Bericht aus Februar 2016 vor.

<u>Kraftfahrzeugverkehr:</u>

Unter Berücksichtigung der Verteilung der Einstellplätze, der getrennten Zufahrtsmöglichkeiten und der unterschiedlichen Nutzergruppen in den verschiedenen Wohneinheiten sind über die neu anzulegende Zufahrt an der Karl-Wiechert-Allee aufgrund der insgesamt 75 Einstellplätze ca. 220 Kfz-Fahrten/Tag (bzw. 110 Kfz-Fahrten/Tag jeweils zu- und abfließend) zu erwarten. Hinsichtlich der Abwicklung des Ziel - und Quellverkehrs wird eine Verkehrsregelung „rechts rein – rechts raus“ empfohlen.

Dies führt zwar auf der Karl-Wiechert-Allee zu Umwegfahrten für die zu erwartenden Zielverkehre aus Norden und die Quellverkehre nach Süden. Diese werden jedoch unter Berücksichtigung

der Randbedingungen und Einflussgrößen als hinnehmbar eingestuft, weil das prognostizierte Kfz-Verkehrsaufkommen des westlichen Teils des VEP über den derart gestalteten Anschluss an der Karl-Wiechert-Allee leistungsfähig und mit einer sehr guten Verkehrsqualität abgewickelt werden kann.

Über die östliche Zufahrt vom Wolfsburger Damm sind aufgrund der 33 neuen Einstellplätze im Bereich der 7 Doppelhäuser und entlang der Planstraße ca. 140 Kfz-Fahrten/Tag bzw. 70 Kfz-Fahrten/Tag jeweils zu- und abfließend zu erwarten. Danach werden über den Wolfsburger Damm sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde jeweils ca. 15 Kfz in/aus Richtung B-Plangebiet fließen.

Damit stellt das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus der östlichen Teilfläche des Plangebiets, nur eine geringe zusätzliche Belastung der Erschließungsstraßen im angrenzenden Wohngebiet dar, die mit der Erschließungsfunktion des Wolfsburger Dammes und der davon abzweigenden Straßenabschnitte vereinbar ist, zumal in diese Berechnungen bereits auch Besucher-, Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehre mit einbezogen sind.

Zur Müllentsorgung ist anzumerken, dass für die Apartments und Wohnungen sowie für die Einfamilien-Doppelhäuser die Entsorgung ausschließlich über den Wolfsburger Damm erfolgen wird. Nach Auskunft von aha werden dadurch aber keine zusätzlichen Fahrten durch Wertstoff- und Restmüllfahrzeuge entstehen, sondern die Entsorgung der Neubauten wird in die bisherigen Routen mit einbezogen werden.

Vor diesem Hintergrund wurde eine weitere Überprüfung der Verkehrsabläufe in der Anbindung der Planstraße an den Wolfsburger Damm und der insgesamt sehr geringen Belastungen nicht durchgeführt. Zusätzliche verkehrsregelnde Maßnahmen im Erschließungsstraßennetz werden nicht erforderlich.

Radverkehr

Für den Radverkehr in bzw. aus Richtung Plangebiet soll der Radweg auf der östlichen Seite der Karl-Wiechert-Allee für Zweirichtungsverkehr freigegeben werden, so dass gesicherte Fahrbahnquerungen an den vorhandenen Signalanlagen möglich sind. Dies ist aufgrund der Randbedingungen durch zusätzliche Wege auf dem Grundstück möglich. Allerdings darf die vorhandene Breite nicht durch den Bewuchs des angrenzenden Grünstreifens eingeschränkt werden.

Ruhenden Verkehr

Für den ruhenden Verkehr wurde in dem Gutachten noch von 139 WE (davon 14 Einfamilienhäuser und 15 größere Maisonette) und einem reduzierten Stellplatzschlüssel von 0,7 ST/WE für die 110 Apartments ausgegangen. Dies entsprach insgesamt 123 Stellplätze im Plangebiet (inklusive 16 Besucherstellplätzen). Der gewählte Ansatz von 0,7 Stellplätzen je WE für die Ein- und Zwei-Zimmer-Apartments wurde aufgrund der geringen Größe der Wohneinheiten, der zu erwartenden Bewohnergruppen und des daraus resultierenden Modal-Splits als ausreichend eingestuft.

Bei der weiteren Detaillierung der Planung haben sich die Wohneinheiten auf insgesamt 114 WE reduziert. Für den ruhenden Verkehr wird dabei unter Berücksichtigung der Veränderungen bei den Wohnungsgrößen der Stellplatzschlüssel geringfügig modifiziert:

Die Stadt Hannover kommt nach Prüfung des Gutachtens und des angepassten Wohnungsschlüssels zu dem Ergebnis, dass mit den jetzt nachgewiesenen insgesamt 108 Stellplätzen im Plangebiet (90 ST für die Bewohner und 17 Besucherstellplätzen zuzüglich eines Stellplatzes für Service-Fahrzeuge) weiterhin ausreichend viele Stellplätze geschaffen werden.

Eine Anpassung der Verkehrsuntersuchung ist entbehrlich, da die Veränderungen hinsichtlich der geplanten WE keinen höheren Stellplatzbedarf erzeugen. Die äußeren und inneren Erschließungsanforderungen werden von diesen nicht maßgeblichen Anpassungen der WE nicht berührt, d.h. die getroffenen Aussagen des Gutachtens hierzu haben weiterhin Bestand.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt, öffentliche sowie Behindertenparkplätze am Fahrbahnrand der Karl-Wiechert-Allee künftig nicht zuzulassen.

8.6 Schalltechnischen Untersuchung

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (STU), die von der Lärmkontor GmbH, Hamburg, durchgeführt wurde, wurden die zu erwartenden Auswirkungen durch den umliegenden Straßen- und Schienenverkehr ermittelt und beurteilt.

Es wurde u.a. ein Vorher-Nachher-Vergleich (mit und ohne Bauvorhaben) vorgenommen, um die schallabschirmende Wirkung der Neubebauung auf die östlich angrenzende Bestands-Wohnbebauung des Heideviertels zu untersuchen und darzustellen.

Die Ergebnisse sind im Bericht der STU in Kapitel „9 Fazit und Empfehlungen“ zusammengefasst:

Die Berechnungen der Verkehrslärmeinwirkungen auf die Planbebauung haben ergeben, dass das Pangebiet erheblich durch Verkehrslärm beaufschlagt ist.

Im Plangebiet werden die Orientierungswerte der DIN 18005 /1/ für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) am Tag- und von 45 dB(A) im Nachtzeitraum an den lärmzugewandten westlichen Fassaden der Häuser 1.A und 1.B deutlich überschritten. Die für die Abwägung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV /2/ für Wohngebiete von 59 dB(A) im Tagzeitraum und 49 dB(A) im Nachtzeitraum werden lärmzugewandt an allen Immissionsorten der Nord-, West- und Ostfassaden von Haus 1.A und 1.B ebenfalls überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung laut Rechtsprechung von 60 dB(A) nachts wird an den Südwestfassaden von Haus 1.B in den oberen Geschossen erreicht bzw. überschritten. Die Tagschwelle von 70 dB(A) wird hingegen nicht erreicht.

Auch an den lärmabgewandten Ostfassaden von Haus 1.B werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete, tags größtenteils und nachts in allen Geschossen überschritten. Die für die Abwägung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete werden am Tag größtenteils eingehalten. Nachts werden selbst die für die Abwägung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete in den Obergeschossen überschritten.

An den lärmabgewandten Ostfassaden von Haus 1.A sowie den Fassaden der Doppelhäuser werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete größtenteils im Tag- aber nicht im Nachtzeitraum eingehalten. Bis auf das südlichste Doppelhaus werden nachts zumeist die für die Abwägung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV /2/ für Wohngebiete, zumindest aber die für Mischgebiete eingehalten.

Für die gebäudenahen Freibereiche zwischen den Gebäuden werden somit die Orientierungswerte der DIN 18005, zumindest aber die für die Abwägung herangezogenen Grenzwerte der 16. BImSchV größtenteils eingehalten.

Aufgrund der besonders gelagerten Situation einer Belastung durch Bahnlärm, die nachts ähnlich hohe Belastungen wie tagsüber aufweist, kann hiervon unter Einhaltung bestimmter Rahmenbedingungen ggf. abgewichen werden. Die Rahmenbedingungen bestehen darin, dass im vorliegenden Fall die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005, zumindest aber der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tagsüber für die gebäudenahen Freibereiche zwischen den Gebäuden eingehalten werden. Unter diesen Umständen könnte in Einzelfällen für die obersten Geschosse auch ein höherer Beurteilungswert nachts als akzeptabel hingenommen werden, insbesondere, wenn zumindest die Beurteilungsmaßstäbe für Mischgebiete an den lärmabgewandten Gebäudeseiten eingehalten werden können. Jedoch ist dies für das Haus 1.B und das südlichstes Doppelhaus insbesondere in den Obergeschossen nicht gegeben.

Durch die Errichtung einer 3 m hohen Lärmschutzwand auf der Krone des bestehenden Walls (angenommene Höhe 3,5 m) im Süden können die Beurteilungspegel im straßenabgewandten Bereich des Plangebiets teilweise deutlich um bis zu 6 dB(A) reduziert werden. So kann an den Plangebäuden eine lärmabgewandte Seite hergestellt werden, an der größtenteils der Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags, zumindest aber der

Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV /2/ für Wohngebiete von 59 dB(A) tags eingehalten wird. In der Nacht kann an der lärmabgewandten Seite der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) nachts an Haus 1.A sowie den Doppelhäusern überwiegend und an Haus 1.B zum Teil eingehalten werden. Der Richtwert der DIN 18005 von 45 dB(A) nachts wird lediglich in den unteren Geschosslagen an Haus 1.A sowie den nördlichen Doppelhäusern eingehalten.

Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung laut Rechtsprechung von 60 dB(A) nachts wird somit bis auf das oberste Geschoss der Südspitze von Haus 1.B eingehalten. Auf den lärmabgewandten Fassaden wird zudem bis auf das oberste Geschoss der Südspitze von Haus 1.B der Grenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 54 dB(A) nachts eingehalten. Dieser Wert kann als Indikator für noch akzeptable gesunde Wohnverhältnisse herangezogen werden, da das Wohnen in Mischgebieten ausdrücklich vorgesehen ist.

Unter Berücksichtigung der durch den Verkehrslärm sowohl in der Tag- als auch in der Nachtzeit teilweise verursachten Überschreitungen der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zur DIN 18005 sind zudem Festsetzungen zum passiven Lärmschutz notwendig, um einen erforderlichen Geräuschimmissionsschutz zu gewährleisten. Für betroffene Schlafräume sollten zusätzlich zur ausreichenden Luftschalldämmung der Außenbauteile mit Schallschutzfenstern ergänzend geeignete schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorgesehen werden.

Nach DIN 4109 Tabelle 8 gelten die in Tabelle 6 aufgeführten Anforderungen an das resultierende Schalldämm-Maß erf. R'w,res der Außenbauteile.

Tabelle 6: Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach DIN 4109

Lärmpegelbereich	maßgeblicher Außenlärmpegel	erf. $R'_{w,res}$	
		für Aufenthaltsräume in Wohnungen	für Büroräume * und ähnliches
II	56 bis 60 dB(A)	30 dB	30 dB
III	61 bis 65 dB(A)	35 dB	30 dB
IV	66 bis 70 dB(A)	40 dB	35 dB
V	71 bis 75 dB(A)	45 dB	40 dB
VI	76 bis 80 dB(A)	50 dB	45 dB
VII	> 80 dB(A)	**	50 dB

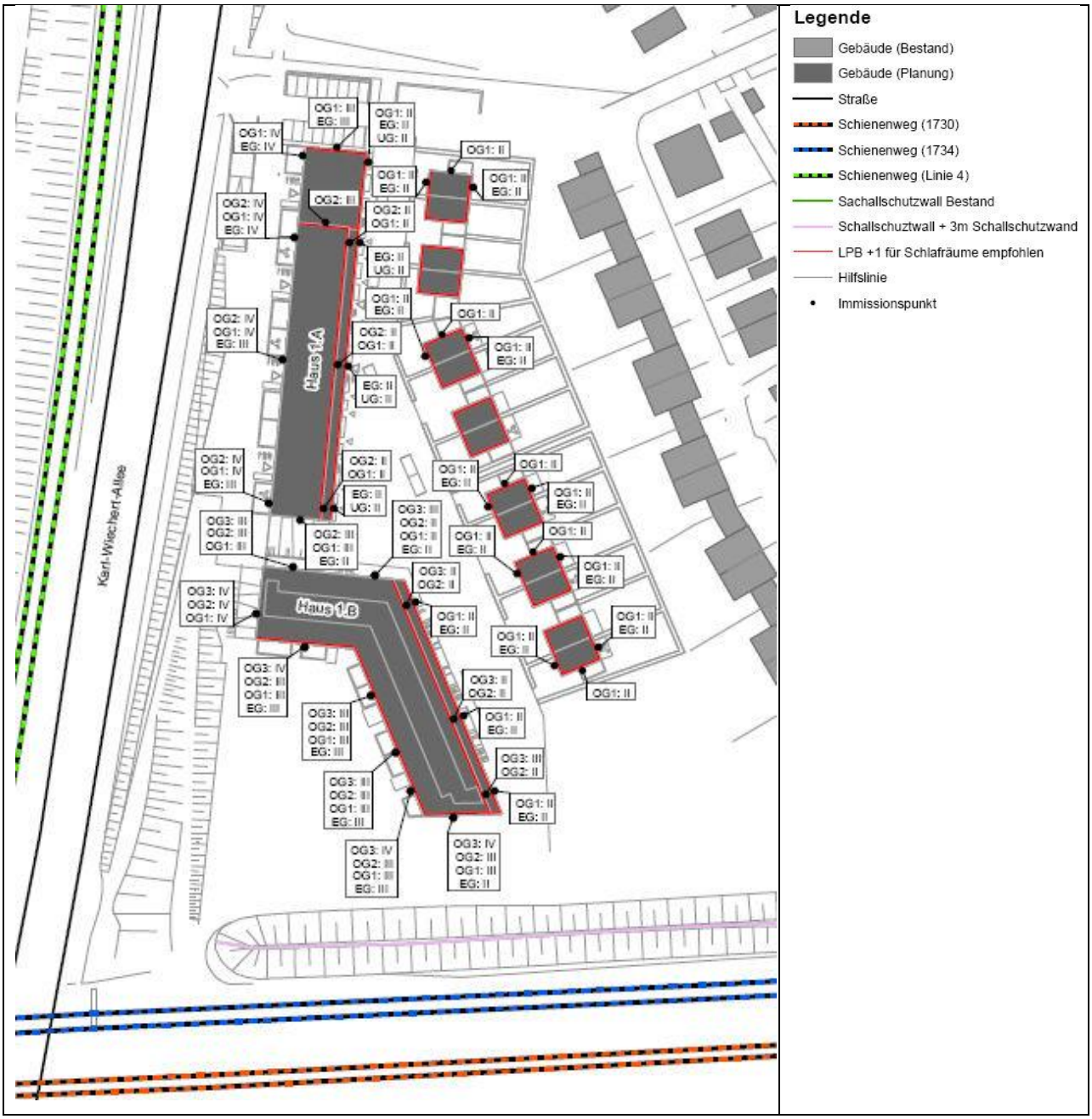
* An Außenbauteile von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenraumpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt.

** Die Anforderungen sind hier aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

Anmerkungen:
Die in der Tabelle 6 aufgeführten Schalldämm-Maße gelten für das gesamte Außenbauteil, das heißt für die Kombination aus Fenstern, Türen, Wand und ggf. nach außen führenden Belüftungseinrichtungen. Die in Tabelle 6 genannten Anforderungen verstehen sich in Abhängigkeit der Raum- bzw. Bürogrößen zuzüglich der Korrekturwerte nach Tabelle 9 der DIN 4109.

An den straßen- und schienenverkehrslärmzugewandten West- und Südfassaden der Häuser 1.A und 1.B berechnen sich somit Lärmpegelbereiche von bis zu LPB IV, an den lärmabgewandten Fassaden dieser beiden Häuser berechnet sich der Lärmpegelbereich LPB II bis III (Schalltechnische Untersuchung – nachfolgende Anlage 7).

***Anlage 7** der schalltechnischen Untersuchung:*
Lärmpegelbereiche mit Schallschutzwall und Erhöhung durch Schallschutzwand
nach DIN 4109 Tab. 8 Beurteilungspegel Verkehr Schallschutz +3 d B
energetisch addiert mit dem Immissionsrichtwert der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete

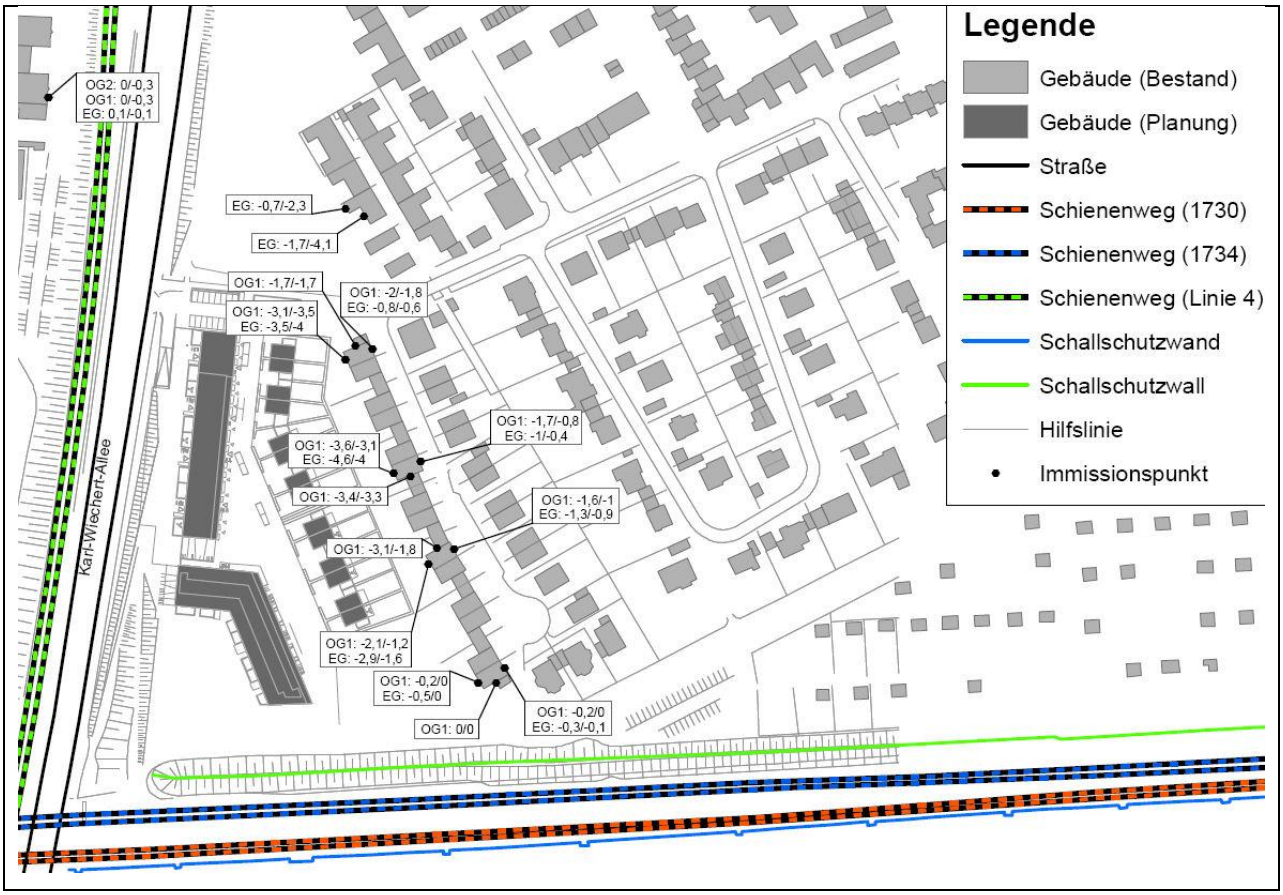


Lärmkontor GmbH *Abb. ohne Maßstab.*

Nachteilige Auswirkungen auf die Nachbarschaft sind hingegen nicht zu verzeichnen. Vielmehr ist ein großes Schallschutzpotential durch die abschirmende Wirkung der Wallerhöhung parallel zur Bahntrasse und der Geschosswohnungen entlang der Karl-Wiechert-Allee für die östlich gelegene Bestandsbebauung zu erkennen. Für die Bebauung am Schneverdinger Weg wird eine Minderung der Beurteilungspegel von bis zu 5 dB im Tagzeitraum und 4 dB im Nachtzeitraum prognostiziert und für die nach Südwesten ausgerichtete Erdgeschossfassade des Bestandsgebäudes Wolfsburger Damm 58 ergeben sich z.B. Pegelminderungen noch von -0,7 bzw. -1,7 dB(A) am Tag und von -2,3 bis -4,1 dB(A) in der Nacht.. (Schalltechnische Untersuchung – Anlage 5).

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Hannover weitere schalltechnische Untersuchungen für den Wolfsburger Damm bzw. die Lüchower Straße als entbehrlich eingestuft.

***Anlage 5** der schalltechnischen Untersuchung:*
Differenzpegelplan Verkehr / Prognose -Planfall minus Prognose -Nullfall, Bestandsbebauung, Straße + Schiene, Tag / Nacht (6-22 Uhr / 22-6 Uhr), in d B(A) - Auszug



Lärmkontor GmbH *Abb. ohne Maßstab.*

Empfehlungen aus der STU

Unter Berücksichtigung der durch den Verkehrslärm sowohl in der Tag- als auch in der Nachtzeit teilweise verursachten Überschreitungen der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zur DIN 18005 sind Festsetzungen zum Lärmschutz notwendig, um einen erforderlichen Geräuschimmissionsschutz zu gewährleisten.

Diese, im Bebauungsplan in geeigneter Weise festzusetzenden Maßnahmen sind:

1. Errichtung einer 3 m hohen Lärmschutzwand auf der Krone des bestehenden Walls im Süden über eine Länge von ca. 155 m
2. Um den Überschreitungen der Schwellen der Gesundheitsgefährdung laut Rechtsprechung über 60 dB(A) nachts bahnzugewandt zu begegnen, ist an der Südspitze von Haus 1.B für das oberste Geschoss eine zwingende Grundrissanordnung an der Bahn dahingehend notwendig, dass keine Schlafräume nach Süden und Westen ausgerichtet werden dürfen.
3. Außenwohnbereiche einer Wohnung sind an den straßenabgewandten Gebäudeseiten anzuordnen, oder wenn keine Außenwohnbereiche an den lärmabgewandten Gebäudeseiten bestehen, durch Verglasungen oder ähnliche Maßnahmen zum Schallschutz dahingehend zu schützen, dass ein Beurteilungspegel von 59 dB(A) tags nicht überschritten wird.

Fazit:

Die Stadt Hannover schließt sich nach Prüfung der Ergebnisse den Ausführungen des Schallgutachters an. Die Empfehlungen werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Der Vorhabenträger wird im Durchführungsvertrag und über die Vorhabenbeschreibung verpflichtet, die Vorgaben der STU einzuhalten.

8.7 Vorsorgender Bodenschutz / Altlasten oder Verdachtsflächen

Auf dem Grundstück wurden flächenhaft künstliche Auffüllungen angetroffen. Somit sind im Plangebiet keine schutzwürdigen Böden mehr vorhanden.

Zur Überprüfung der Altlastensituation auf dem Grundstück Karl-Wiechert-Allee 2 wurden im März und April 2016 durch die Firma GEO-data orientierende Untersuchungen durchgeführt. Vor dem Hintergrund einer künftigen Wohnnutzung hat die flächenhafte Erkundung das Ziel, das Grundstück gemäß der Bauleitplanung der LHH zu überprüfen und das vorhandene Bodenmaterial abfallrechtlich einzustufen. Grundsätzlich ist zu sichern, dass Boden auf dem Gelände aufgrund der sensiblen Nutzung bis 1 m unter Geländeoberkante (GOK) unbelastet ist.

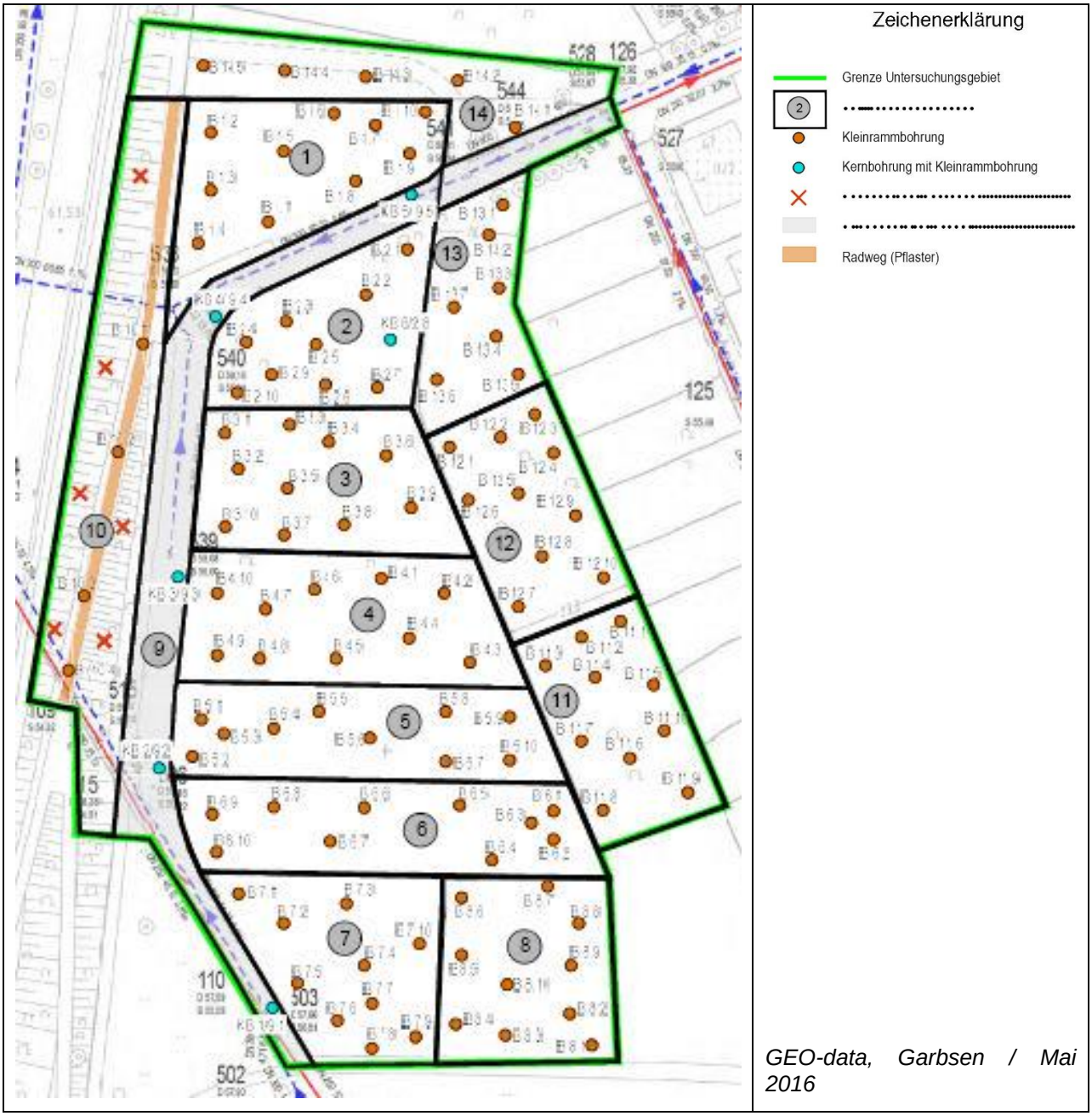
Die Untersuchungsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Auf dem Grundstück werden flächenhaft künstliche schwarz- bis graubraune, humusreiche Auffüllungen bis rund 1 m Mächtigkeit angetroffen. Im nördlichen Untersuchungsgebiet sind in den Auffüllungen > 10 Vol.-% und im südlichen Untersuchungsgebiet bis zu 10 Vol.-% Fremdbestandteile enthalten. Unter der Auffüllung folgen sandig, feinkiesige, z. T. auch schluffige grau- bis hellbraune Lockersedimente, die einen oberflächennahen Grundwasserleiter bilden. Die Grundwasseroberfläche wird zum Zeitpunkt der Untersuchungen in einer Tiefe zwischen 1,35 m und 1,60 m u. GOK angetroffen.
- In fünf von 14 Teilflächen (1, 2, 7, 9 und 13) werden in den Auffüllungen die Bodenwerte der Bauleitplanung für das Nutzungsszenario „Wohngebiete“ überschritten. Bestimmende Parameter sind PAK n. EPA und Benzo(a)pyren. Auf der Teilfläche 2 überschreitet der Benzo(a)pyren-Gehalt den Prüfwert der BBodSchV für Wohngebiete. Gemäß der Bauleitplanung der LHH sind die Auffüllungen dieser Teilflächen bei einer Neuanlegung von Wohnbebauungen nicht verwendbar. Die Auffüllungen der restlichen Teilflächen sowie das Geogen erfüllen die Bodenwerte für Wohnnutzung. Die Teilflächen: 1, 3,4, 5, 6, 7, 8, 9,11, 12, 13 und 14 sind abfallrechtlich in die LAGA-Zuordnung von Z1 bis Z2 einzustufen.
- Aufgrund erhöhter PAK- (76,3 mg/kg) und Benzo(a)pyren-Gehalte (4,7 mg/kg) ist das Auffüllungsmaterial der Teilflächen 2 (Straße Nord) als gefährlicher Abfall mit dem LAGA-Zuordnungswert > Z2 zu entsorgen. Die PAK-Verunreinigungen sind an bauschutthaltige Auffüllungen gebunden. Der Gefahrstoffgrenzwert für Benzo(a)pyren (50 mg/kg) wird nicht überschritten.
- Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Bauleitplanung für Wohnbebauung ist das Auffüllungsmaterial auf den 1, 7, 9 (Straße Süd) und 13 nicht geeignet und von einem Bodenaushub bis max. 0,9 m u. GOK auszugehen. Dabei fällt ein Aushubvolumen von ca. 3.700 m³ an, was abfallrechtlich in die LAGA-Zuordnung Z2 einzustufen ist Der Entsorgungsweg ist über Deklarationsanalysen (Haufwerksuntersuchungen) festzulegen.
- Das Auffüllungsmaterial der Radwege in der Teilfläche 10, sowie der gesamte geogene Untergrund können bei bautechnischer Eignung vor Ort wiederverwertet oder als Z0-Material entsorgt werden.
- Die Asphaltdecke sowie die Betonversiegelung zeigen keine auffälligen Schadstoffkonzentrationen. Der Asphalt ist teerfrei, frei von Asbestfasern und der Verwertungsklasse A nach RuVA-Stb01 zuzuordnen. Der Beton kann als Z 0-Material mit dem Abfallschlüssel 17 01 01 einer Verwertung zugeführt werden (RC-Material).

<u>Fazit</u>

Grundsätzlich ist bei der Baumaßnahme eine fachgutachterliche Begleitung erforderlich. Die Auffüllung ist bis max. 0,9 m unter GOK zu entnehmen. Anfallender Bodenaushub ist zu separieren, in Haufwerken bereitzustellen und über Deklarationsanalysen einer ordnungsgemäßen Entsorgung (Bodenmanagement) zuzuführen. Nach Abschluss der Maßnahme sind Nachweise im Rahmen einer Dokumentation der Stadt Hannover vorzulegen.

Bodenuntersuchung



8.8 Kampfmittel

Im Plangebiet wurden nach Auswertung der Luftbilder im Jahr 1991 bombardierte Grundstücksbereiche festgestellt, die Oberflächensondierungsmaßnahmen erforderlich machten. Diese wurden in den 1990-ziger Jahren durchgeführt. Die Verdachtspunkte wurden beseitigt und das Gelände anschließend freigegeben.

9. Durchführungsvertrag

Die Hochtief Building GmbH, Fuhlsbüttler Straße 399, 22309 Hamburg hat mit Schreiben von August 2015 die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens nach § 12 BauGB beantragt und einen Vorhaben- und Erschließungsplan vorgelegt.

In dem Durchführungsvertrag mit der Landeshauptstadt Hannover geht die Vorhabenträgerin u.a. folgende Verpflichtungen ein:

- Durchführungsverpflichtung für das Bauvorhaben mit einem festgelegten Zeitrahmen
- Gestaltung der Freiflächen
- Durchführung von Maßnahmen zur Erschließung
- Ersatzpflanzungen nach Baumschutzsatzung
- Effektive Energienutzung / Energetische Ausgestaltung des Bauvorhabens
- Durchführung von Maßnahmen zum Lärmschutz
- Kostenbeitrag zur Aufwertung der nördlich angrenzenden Spiel- und Bolzplatzfläche (ausgewiesen im B-Plan 1030)
- Bereitstellung von mind. 25 Wohneinheiten als geförderter Mietwohnungsbau mit Mietpreisbindung entsprechend Wohnraumförderkonzept

10. Kosten für die Stadt

Durch die Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes entstehen der Stadt keine Kosten.

Mit der Vorhabenträgerin wird ein Durchführungsvertrag geschlossen, der im Zusammenwirken mit dem Verkauf des städtischen Grundstücks an die Vorhabenträgerin und den damit verbundenen Einnahmen insgesamt die entwicklungsbedingten Kosten abdeckt.

Die Begründung wurde nach der öffentlichen Auslage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB unter folgenden Kapiteln angepasst bzw. ergänzt:

2. Verfahren; 5.8 Ver- und Entsorgung/ Stromversorgung; 8.2 Artenschutz / Brutvögel; 8.5 Verkehrstechnische Untersuchung; 8.6 Schalltechnische Untersuchung

Die Begründung wurde im Juli 2017 ausgearbeitet vom Planungsbüro Petersen (Architekten und Stadtplaner),

Landwehrstraße 64, 30519 Hannover

(Silvia Petersen)

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat die Begründung am _____.2017 beschlossen.

für den Fachbereich Planen und Stadtentwicklung, _____ 2017

61.13 / ___.__.2017

(Heesch)

Fachbereichsleiter