

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-  
drucksache

b

In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss  
In die Ratsversammlung  
An die Kommission Sanierung Limmer (zur Kenntnis)  
An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)  
An den Stadtbezirksrat Ahlem-Badenstedt-Davenstedt  
(zur Kenntnis)

Nr. 2639/2016

Anzahl der Anlagen 5

Zu TOP

## **BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt**

### **Bebauungsplan Nr. 1535 - Wasserstadt Limmer Ost - 1. Bauabschnitt Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss**

#### **Antrag,**

1. die Anregungen aus den Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern, deren Namen aus Datenschutzgründen in einer vertraulichen Ergänzung zu dieser Drucksache genannt werden, teilweise zu berücksichtigen, im Übrigen nicht zu berücksichtigen,
2. den Bebauungsplan Nr. 1535 gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 10 NKomVG als Satzung zu beschließen und der Begründung zuzustimmen.

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

Die Entwicklung des Quartiers Wasserstadt Limmer ist ein komplexes Vorhaben mit differenzierten Auswirkungen auf die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern, Mädchen und Jungen, älteren und jüngeren Menschen. Das Beachten von Gender-Aspekten war immanenter Bestandteil der bisherigen Diskussions- und Planungsprozesse und wird auch im Planvollzug berücksichtigt.

#### **Kostentabelle**

Der Stadt Hannover entstehen nicht übertragbare Kosten für den Umbau der Wunstorfer Straße im Abschnitt Brückenbauwerk Stichkanal Linden bis zum Knotenpunkt Wunstorfer Straße / Sackmannstraße in Höhe von ca. 310.000 € (inkl. MwSt.) sowie für die Planung und den Bau des Gedenkortes des ehemaligen Frauen-KZ in der öffentlichen Grünfläche in Höhe von ca. 250.000,00 € (inkl. MwSt.).

Ob darüber hinaus weitere Kosten entstehen, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht konkret fixiert werden. Im 1. Bauabschnitt sind Kosten, die bei der Umsetzung des

Bebauungsplans entstehen, im städtebaulichen Vertrag und Erschließungsvertrag geregelt. Die Kosten u.a. für die Herstellung der Erschließungsanlagen - Straßenverkehrsflächen, öffentliche Grünanlagen, Kinderspielplätze und Immissionsschutzanlagen sowie die öffentlichen Entwässerungsanlagen - werden von den Eigentümerinnen - der Wasserstadt Limmer GmbH & Co. KG und der Wasserstadt Limmer Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG - getragen.

### **Begründung des Antrages**

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 1535 hat vom 12.09. bis 11.10.2016 öffentlich ausgelegen. Es gingen Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern zur Planzeichnung, zu den textlichen Festsetzungen und zu den Ausführungen in der Begründung des Entwurfs ein. Die Stellungnahmen beziehen sich überwiegend auf mehrere Themenbereiche je Schreiben und sind teilweise relativ identisch formuliert. Zur Vermeidung von Wiederholungen sind daher im Folgenden die Stellungnahmen thematisch sortiert und jeweils unter den Punkten 1 bis 16 als Themenböcke mit der entsprechenden Stellungnahme der Verwaltung aufgeführt. Eine individuelle und besonders umfangreiche Stellungnahme ist unter Punkt 17 wörtlich zitiert und abschnittsweise mit der Stellungnahme der Verwaltung versehen worden.

#### **1. Handwerkliche Kleinbetriebe:**

Es seien in keinem der Gebiete handwerkliche Kleinbetriebe vorgesehen. Dies entspräche nicht den Vorstellungen, die bei der Bürgerbeteiligung erarbeitet und festgehalten wurden.

##### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Der Bebauungsplan setzt überwiegend allgemeine Wohngebiete fest, in denen nicht störende Handwerksbetriebe nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) allgemein zulässig sind. Sonstige nicht störende Gewerbebetriebe sind in allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässig (§ 4 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO). Um die Ansiedlung dieser Betriebe zu fördern, sind in den Gebieten, in denen auf § 17 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes (örtliche Bauvorschrift) verwiesen wird, höhere Erdgeschossenebenen vorgegeben.

Die Forderung ist durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes bereits berücksichtigt.

#### **2. Vorschriften zur Gestaltung der Gebäude**

Zur Gestaltung der Bauten wird angeführt, dass, wenn ausschließlich Flachdächer mit Beschränkung der Dachterrassenfläche auf 20%, Klinkerfassaden in begrenzter Farbgebung und Verputz in weiß vorgeschrieben sind, ein im äußeren Erscheinungsbild öde und langweilig wirkendes Wohngebiet entstünde.

Die Festlegung der Baugrenzen in den Innenhöfen (Baublöcke 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2) sowie die Definition der Grundstücksausnutzung nur über Grundflächenzahl und Geschossezahl führten zu schematischer Architektur.

Das entspräche nicht der in der Bürgerbeteiligung gewünschten ästhetischen Lebendigkeit des neuen Teils des alten Stadtteils Limmer und führe nicht zur Integration und Öffnung des Baugebietes zum Rest von Limmer, sondern eher zur Abgrenzung.

Die Begründung für die allein zugelassenen Flachdächer überzeuge nicht: In der Umgebung Alt-Limmers gäbe es Satteldächer, die Neubauten wirkten als ein Bruch gegenüber den Altbauten.

##### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Für den 1. BA sollen Flachdächer festgesetzt werden, um eine Abgrenzung zwischen vorhandener Bebauung und Neubebauung zu erzielen. Die Gestaltungsregeln ermöglichen einen genügenden Gestaltungsspielraum. Das so genannte Qualitätsteam, dessen Wirken im städtebaulichen Vertrag geregelt wird, wird dafür Sorge tragen, dass eine lebendige Architektur in Erscheinung tritt.

Eine mögliche Vielfalt der Gestaltung kann dadurch erreicht werden.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die Anregungen in der vorgetragenen Form nicht zu berücksichtigen.

### **3. Bebauungsdichte und -höhe am Leineverbindungskanal**

Die Bebauungsdichte und -höhe müsse im nördlichen, an den Leineabstiegskanal angrenzenden Bereich reduziert werden, weil sich in der bis jetzt erfolgten ersten Phase der Bürgerbeteiligung als zentrale Forderung ( am 04.03.2015 ) ca. 70 % der Teilnehmenden für eine Begrenzung der Verdichtung auf 1.000-1.200 Wohneinheiten ausgesprochen hätten, um die formulierten Qualitätsziele erreichen zu können.

Die Verwaltung sei dem nicht gefolgt, sondern folge stattdessen dem Entwurf der Architekten, die diese sehr dichte Bebauung als Punktbauten bezeichneten und die Bürger als "unwissend" darstellten. Zitat "Eine Verschattung wäre so oder so gegeben, denn die Sonne würde ja immer wandern und Schatten werfen".

Um aber den Bürgerbegehren entgegen zu kommen, solle mindestens im Bereich am Kanal stärker auf die Bürger eingegangen werden.

Im Bereich am Kanal finde sich mit überwiegend 5 bis 8 Geschossen die höchste Bebauung des gesamten 1. Bauabschnittes. Diese verschatte die eh knappe öffentliche Grünfläche am Kanal (12-Meter-Streifen) und beeinträchtige so ihre Nutzung und außerdem das Landschaftsbild des gegenüber liegenden Vorranggebietes für Natur und Erholung.

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Reduzierung der Dichte insgesamt und die Höhe der Uferbebauung wurden bereits durch die Bürgerbeteiligung gefunden. Das daraus entwickelte abgestimmte städtebauliche Konzept von 2015 ist weniger dicht als die Planung von 2014. Die Anzahl der Wohneinheiten von 1.600 - 1.800 hat der Verwaltungsausschuss schon einmal durch den Fortführungsbeschluss am 08.10.2015 beschlossen (Drucksache Nr. 2096/2015). Aus den Diskussionen am Runden Tisch hat sich ergeben, dass die Bebauung am Uferpark deutlich aufgelockert wurde und in der Höhenentwicklung deutlicher variiert. Die neue Gebäudestellung schafft breite Durchlässe, die verbesserte Blickbezüge in die Leine-Aue ermöglichen. Dies bedingt aber die gewählte Geschossigkeit.

Es wird vorgeschlagen, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

### **4. Haus Wunstorfer Straße 112**

Durch die Freistellung des Gebäudes Wunstorfer Str. 112 („Einsames Haus“) von der neugeplanten Bebauung Baublock 6.1 (Lebensmittelvollversorger etc.) würden Nachteile erwartet. Das bestehende gründerzeitliche Wohngebäude Wunstorfer Straße 112 sei einst in Erwartung einer sich nach und nach schließenden Blockrandbebauung errichtet worden. Die beiden Brandgiebel warteten seit 100 Jahren weitgehend fensterlos auf eine passende Anschlussbebauung. Die Bebauung des Baublockes 6.1 ginge an der Rückseite des Gründerzeitbaus vorbei. Die Neuplanung am Eingang der Wasserstadt meide das einsame Bestandsgebäude, anstatt es als Möglichkeit städtebaulicher Anbindung und Differenzierung zu nutzen. Dies ginge einher mit der unnötigen Aufweitung der Wunstorfer

Straße, die ohne große stadträumliche und nutzungsbezogene Qualität erschiene. Eine gewisse Aufweitung des Straßenraumes sei sicher sinnvoll, aber nicht in dem geplanten Maß. Der Straßenraum zwischen der Bebauung würde auf im Mittel ca. 32 m verdoppelt. Die verschenkte Fläche betrage ca. 1.200 m<sup>2</sup>. Damit hätte man die nutzbare Grünfläche des Uferparks (ohne Wegflächen und Böschungen) mit einer angenommenen durchschnittlichen Breite von 12 m auf über 16 m vergrößern können. Bürgerinitiativen und Stadtteilpolitik hätten am Uferpark um jeden Meter Breite gekämpft

Das Haus Wunstorfer Str. 112 leide bereits jetzt stark unter dem Verkehrslärm. Nach den bisherigen Planungen würde sich der KFZ-Verkehr in etwa verdoppeln. Darüber hinaus würde das Gründerzeitgebäude keine ruhige Seite mehr haben, da der nördlich gelegene Baukörper des Baublockes 6.1 den Schall der Wunstorfer Straße durch Reflektion auch auf dessen Rückseite lenke. Dabei würden einstmals schallabgewandt gelegene Schlaf- und Wohnräume strukturell weit stärker durch Schallemission belastet als bisher.

Der Einwender habe befreundete Stadtplaner um ihre Meinung gebeten. Sie hätten seine Einschätzung sowohl hinsichtlich der städtebaulichen Gestaltung als auch der konkreten bauakustischen Verschlechterungen für das Haus Wunstorfer Str. 112 bestätigt.

Es wird folgende Änderung vorgeschlagen: Für den Baublock 6.1 solle an der Wunstorfer Straße eine Lösung gefunden werden, die das Haus Wunstorfer Str. 112 in eine Blockrandbebauung einbindet. Mit Freiflächen soll sinnvoll umgegangen und der Schallschutz für die Bewohner des Bestandsgebäudes Wunstorfer Straße 112 nicht strukturell verschlechtert werden. (Ein alternativer Planungsvorschlag mit der städtebaulichen Einbindung des Gebäudes Wunstorfer Straße 112 ist dieser Drucksache als Anlage 5 b beigefügt.)

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Schallthematik wurde in der aktualisierten und ergänzenden schalltechnischen Untersuchung zur Wasserstadt Limmer vom 31.05.2016 erarbeitet. Danach werden durch den Neubau der Plangebäude bei dem Bestandsgebäude die damit entstehenden Schallreflexionsflächen erhöht. Die Grenzwerte der 16. BImSchV in allgemeinen Wohngebieten werden jedoch im Tag- und Nachtzeitraum eingehalten. Als Beitrag zur Reduzierung der Lärmbelastung an der Wunstorfer Straße soll bei der Ausbauplanung im Abschnitt von der Brücke Stichkanal Linden bis Sackmannstraße eine Strecke 30 km/h eingerichtet werden.

Städtebauliche Ziele sind, an der Wunstorfer Straße und dem Eingangsbereich des Geländes der Wasserstadt ein architektonisch spannungsvolles Nebeneinander von Alt- und Neubau zuzulassen und eine Folge differenzierter Stadträume zu kreieren. Das Bestandsgebäude wird als Solitär im städtebaulichen Kontext betrachtet und illustriert den Kontrast von Alt und Neu. Es bildet gemeinsam mit dem Neubau des Nahversorgungszentrums die Grenze des Platzes an der Wunstorfer Straße. Die Neubebauung setzt sich bewusst von dem Bestandsgebäude ab und lässt konzeptionell dessen Einbindung nicht zu.

Die Verwaltung sieht keinen Grund, die Planung deswegen zu ändern. Es wird vorgeschlagen, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

#### **5. Realisierbarkeit gemeinschaftlicher Wohnprojekte**

Die Bauweise „Hausgruppe“ im Baublock 5.2 behindere gemeinschaftliche Wohnprojekte. Im Städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Hannover und der WLG würde die WLG verpflichtet, die Baublöcke 5.1 und 5.2 bevorzugt an Baugruppen zu vergeben. Baugruppen in der Konzeption eines gemeinschaftlichen Wohnprojektes täten sich sehr schwer mit der Vorgabe der Bauweise „Hausgruppen“ im Baublock 5.2. Die Struktur einer solchen Baugruppe sei meistens die Wohneigentümergeinschaft mit einer weitgehend

gemeinschaftlichen Nutzung der nicht überbauten Freiflächen. Die mit der Vorgabe „Hausgruppe“ üblicherweise intendierte Gebäudeform sei die des 3-geschossigen Einfamilien-Reihenhauses mit privatisierten Freiflächen bzw. Privatgärten. Das klassische Reihenhaus sei in seiner Standardausführung nicht barrierefrei und kaum für andere Nutzergruppen als für Familien vernünftig nutzbar. Es handele sich um eine sehr individualistische Wohnform und erschwere bzw. verhindere die Schaffung von gemeinschaftlich genutzten Räumen wie Gemeinschaftsräumen oder Gästezimmern oder Gästewohnungen. Innovative, flexible und zukunftsfähige Grundrisse, die für viele Nutzergruppen funktionieren (z.B. Wohngemeinschaften, Mehrgenerationengemeinschaften, Senioren, Behinderte, Familien mit Kindern, Paare, Singles) würden durch die vorgeschriebene Bauweise in Hausgruppen unangemessen erschwert. Die Vorschrift zur Bauweise mit Hausgruppen im Baublock 5.2 solle daher entfallen.

Die aus den Vorgaben resultierende Gebäudetiefe bei den Hausgruppen im Baublock 5.2 verhindere die wirtschaftliche ökologische Bebauung. Anhand des gegebenen Bebauungsplanes hat der Einwender beispielhaft die mögliche Gebäudetiefe eines Reihemittelhauses in der nördlichen Zeile ermittelt (Rechengang: Aufteilung in 6 Reihenhäuser Achsmaß 6,70 m; zugeordnete Grundstücksfläche ca. 143 m<sup>2</sup>; x 0,4 (GRZ) = überbaubare Fläche 57,2 m<sup>2</sup>; Abzug Terrasse 6 m<sup>2</sup> = 51,2 m<sup>2</sup> Gebäudegrundfläche; geteilt durch Gebäudebreite 6,70 m = Gebäudetiefe 7,64 m. Bei einer Gebäudetiefe von brutto 7,64 m sei keine ökologische und ökonomische Bebauung möglich. Die Vorschrift zur Bauweise mit Hausgruppen im Baublock 5.2 solle daher entfallen.

Die Vorgaben zu den Hoffassaden behinderten innovative Wohnformen und Grundrisse (betrifft sämtliche Baufelder mit Innenhöfen)

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

"Hausgruppe" ist die planungsrechtliche Bezeichnung, die das Errichten von Reihenhäusern ermöglicht und damit über das Doppelhaus hinausgeht. Die Reihenhäuser dürfen eine Länge von 50 m nicht überschreiten. Aber auch andere Haustypen als das klassische Reihenhaus können zu Hausgruppen formiert werden. Die gewählte Festsetzung schließt gemeinschaftliche Wohnprojekte nicht aus.

Die vorgetragene Einschätzung zu Gebäudetiefen beruht offenbar auf einem Missverständnis. Bei der Berechnung der GRZ für Gemeinschaftsprojekte ist nicht das einzelne Grundstück, sondern der gesamte Baublock 5.2 zu berücksichtigen. In die Berechnung der Ausnutzung ist der Block 5.1 mit einzubeziehen. Die Maßfestsetzung gilt für den gesamten Block. Eine Separierung führt zu verfälschten Ergebnissen.

Die Vorgabe für die Hoffassaden ist notwendig, weil ansonsten grüne Innenhöfe und Gärten nicht möglich sind.

Es wird vorgeschlagen, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

#### **6. Gestaltung der Flächen am Uferpark**

Der Uferpark sei mit einer nutzbaren Grünfläche von ca. 12 m sehr schmal. Um den Uferpark als Grünraum zumindest optisch zu erweitern, wäre es anzustreben, zwischen der fingerartigen Bebauung am Uferpark Großgehölze in nicht unterbauten Grundstücksbereichen anzupflanzen. Die Baufelder am Uferpark sollten daher, ähnlich wie in den Gebieten mit Blockbebauung, an entsprechender Stelle Flächen ausweisen, die nicht unterbaut werden dürfen. Deshalb wären im Bebauungsplan Tiefgaragengrenzen festzulegen. Die nicht unterbauten Flächen zwischen den Gebäuden würden dann mit Großgehölzen bepflanzt. Die Bepflanzung wäre über den Bebauungsplan zu sichern.

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Da die Abgrenzungen der Tiefgaragen aus Investitionsgründen der Eigentümer in dem Baublock 1.1 und 1.2 noch nicht abschließend festgelegt sind, gilt für die Tiefgaragenregelung in dem Bereich der § 4 der textlichen Festsetzung, der für diesen Zweck eine Überschreitung der Grundflächenzahl von bis zu 0,8 vorsieht. Dem Vorschlag wird dadurch Rechnung getragen, dass die Tiefgaragen überwiegend innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen weiter südlich im Zusammenhang mit den Erschließungsstraßen vorgesehen sind, so dass das Anpflanzen auch von großkronigen Bäumen ermöglicht wird. Auf den nicht unterbauten Grundstücksflächen sind 80 % der festgesetzten Bäume und Sträucher zu pflanzen. Mit der textlichen Festsetzung werden somit mehr Möglichkeiten für die Anpflanzung von Großgehölze geschaffen. Der bereits wirksame städtebauliche Vertrag macht ebenfalls entsprechende Vorgaben.

Die Anregungen sind dahingehend durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes bereits berücksichtigt worden.

## **7. Verkehrsführung**

Die Strecke von Baufeld 01 und 02 bis zur Basisstraße, die maximal mit Tempo 7 km/h befahren werden darf, sei zu lang. Dadurch wäre die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsvorgabe im alltäglichen Verkehr nicht zu erwarten. Damit würde aber das städtebauliche Ziel, im Bereich zwischen den Baufeldern 08, 04, 09 und 10 einen Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, nachhaltig gefährdet. Alltägliche Erfahrungen ließen zudem erwarten, dass der Bereich zwischen den Baufeldern 09 und 10 bei der Länge der Strecke mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit durchfahren wird. Darum solle die Straße im Bereich zwischen den Baufeldern 08 und 03 durch umlegbare Sperren für den Durchgangsverkehr von PKWs getrennt werden, so dass sie nur für Rettungsfahrzeuge und die Müllabfuhr passierbar ist.

Die Baufelder 01 und 02 sollten stattdessen über die (dafür geringfügig stärker zu befestigende, aber sowieso schon vorgesehene) Wegeverbindung hin zur Planstraße A (Schleusenweg) verkehrlich angebunden werden. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus diesem Bereich sei nicht so hoch und die bis zur Planstraße A zurückzulegende Strecke nicht so lang, als dass mit Gefährdungen für im Bereich des Grünzuges spielende Kinder zu rechnen wäre – ggf. könne die Aufmerksamkeit von PKW-Fahrern/innen durch bauliche Maßnahmen wie Aufpflasterungen und/oder eine einspurige Führung im Bereich des Grünzuges hinreichend sichergestellt werden.

Dagegen sei beim Benutzen der Straßenverbindung nach Süden hin zur Basisstraße damit zu rechnen, dass die Fahrstrecke als zu lang empfunden und die Geschwindigkeitsvorgabe ignoriert würde. (Ähnliche Nutzungskonflikte entstünden gerade durch die Anwohner der Anger im Bereich der Straße „An der Gartenbauschule“, wo die Tempovorgabe in den Angern häufig ignoriert und selbst Tempo 30 im Bereich „An der Gartenbauschule“ teilweise als Zumutung empfunden und nicht eingehalten würde.) Zudem müssten die Fahrzeuge der Abfallentsorgung bei der vorgeschlagenen Regelung im oberen Bereich nicht rangieren und wenden, was das Gefahrenpotential verringere und die Nachteile durch das Umklappen und Wiederaufstellen der Sperre mehr als aufwiegen würde. Eine ähnliche Regelung sei in Davenstedt im Bereich zwischen „In der Steinbreite“, Kreideweg und Schieferkamp allgemein akzeptiert, aber auch in vielen anderen Gebieten der Stadt erprobt.

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Festsetzung von Straßenverkehrsflächen im Bebauungsplan bezieht sich nur auf die Funktion der Fläche an sich. Die beabsichtigte Aufteilung der Straßenverkehrsflächen ist lediglich nachrichtlich dargestellt und nicht Bestandteil der Festsetzungen des Bebauungsplanes. Erst in der späteren Ausbauplanung soll durch

geeigneten Materialwechsel und Beschilderung eine verkehrsberuhigende Wirkung erreicht werden. Eine Fahrbeziehung zwischen Planstraße A und "Sternplatz" wird abgelehnt, um einen ungestörten zusammenhängenden Grünzug mit öffentlichen Spielplätzen zu gewährleisten und Konflikte zwischen spielenden Kindern und fahrenden Fahrzeugen zu vermeiden.

Es wird vorgeschlagen, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

## **8. Archäologische Baubegleitung auf der Fläche des ehemaligen Frauen-KZ**

In der Begründung des Bebauungsplans würde auf eine Prospektion der Fläche des ehemaligen Frauen-KZ verwiesen. Dies müsse konkreter gefasst werden. Zu empfehlen sei eine zwingende archäologische Baubegleitung. Dieser Aspekt korrespondiere mit den Angaben auf den Seiten 26 und 45 der Begründung: Unter den Kulturgütern müsse die KZ-Fläche genannt werden. Dieser Aspekt sei nicht „unerheblich“, weil ein großer Teil dieser Fläche weder untersucht noch erschlossen wäre (zufällige Freilegung einer Barackenfläche beim Verlegen einer Leitung reiche nicht).

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Unter "Hinweise" der textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan wird eine archäologische Begleitung bei Erdarbeiten für die infrage kommenden Bereiche bereits berücksichtigt. Darüber hinaus wird dies im bereits wirksamen städtebaulichen Vertrag geregelt. Auf Seite 46 im Umweltbericht (Anlage 2 zu dieser Drucksache) wird sehr wohl über das Vorhandensein der baulichen Überreste des ehemaligen Frauen-KZ informiert.

Den Anregungen wird dadurch Rechnung getragen.

## **9. Maßnahmen zur Vermeidung von Bodenverschlechterung**

In der Begründung des Bebauungsplans würden die Maßnahmen zum Erreichen des sanierten Bodenzustands beschrieben. Eine wichtige Aufgabe müsse auch sein, den Boden künftig zu pflegen und alles zu vermeiden, was zur Verschlechterung der Qualität des Bodens führen kann.

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Durch die umfangreichen Bodensanierungsmaßnahmen wurden die Voraussetzungen geschaffen, das Gelände eines ehemaligen Industriegebietes umzuwandeln und zu einem Wohngebiet zu entwickeln. Die damit gewonnene qualitative Verbesserung des Bodenzustandes und des zukünftigen Umgangs wird über die textlichen Festsetzungen zu öffentlichen und privaten Grünflächen berücksichtigt. Weitere Ausführungen werden im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Den Anregungen wird dadurch Rechnung getragen.

## **10. Stellplätze streichen**

Im Einmündungsbereich Planstraße A – Basisstraße und Basisstraße, Bereich Querung durch die mit Gehrechten belasteten Wege sollen die geplanten Stellplätze gestrichen werden. Es werden folgende Gründe aufgelistet:

1. Die Stellplätze seien eine Barriere für Fußgänger und Radfahrer im Übergang vom öffentlichen Platz zur öffentlichen Grünfläche / öffentlichen Spielplätzen bzw. den Fußwegen. Parkende Fahrzeuge würden die Sicht für querende Fußgänger / Radfahrer auf den Auto- / Lieferverkehr (und umgekehrt) versperren und somit das Unfallrisiko erhöhen.
2. Die funktionale Raumqualität würde beeinträchtigt (sei eigentlich vorgesehen als

Hauptverbindung zwischen dem Stadtplatz, den öffentlichen Grünflächen, Spielplätzen zum Kanal und den nördlich gelegenen Sportflächen).

3. Die Sichtachse von der Raumfolge Stadtplatz – Grünfläche würde durch den ruhenden Verkehr gestört.

4. Die dargestellten Stellplätze würden vom ursprünglich im Rahmen der Bürgerbeteiligung abgestimmten Raumkonzept abweichen und wären dort nicht Gegenstand der Planung gewesen. Dies widerspräche dem Ziel eines städtischen Raums, der möglichst wenig durch ruhenden Verkehr beeinträchtigt wird. Zudem seien für den Lebensmittelvollversorger ausreichend Stellplätze im Untergeschoss, Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss vorgesehen. Daher solle anstelle zusätzlicher Inanspruchnahme öffentlichen Raumes für benachbarte Gewerbe ggf. Nutzungsvereinbarungen vorgesehen werden.

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Es wird darauf hingewiesen, dass die beabsichtigte Aufteilung der Straßenverkehrsfläche nur nachrichtlich dargestellt ist.

Die Anregung soll dahingehend berücksichtigt werden, dass in der Ausbauplanung auf eine angemessene Gestaltung der Querungsmöglichkeiten zwischen den beiden Straßenseiten der Basisstraße Wert gelegt wird.

### **11. Verkehrserschließung des Lebensmittelvollversorgers**

Die Verkehrserschließung des Lebensmittelvollversorgers solle von der Wunstorfer Straße aus erfolgen, weil die geplante Lösung Verkehr in den Innenbereich hinein ziehe. Dies vermindere die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Platzes, vermehre den Lärm und erhöhe insbesondere in den fußläufigen Querungsbereichen das Unfallrisiko.

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Der Bebauungsplan sieht vor, dass auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung für den 1. Bauabschnitt aus dem Jahr 2015 die Erschließung für den Lebensmittelvollversorger von der Wunstorfer Straße erfolgt und der abfließende Verkehr nur nach Westen abbiegen kann. Nach Osten kann der Verkehrsabfluss nur über die Planstraße A erfolgen. Würden alle Fahrbeziehungen auf der Wunstorfer Straße zugelassen, hätte dies zur Folge, dass für den Linksabbieger ein Abbiegestreifen oder ggf. ein Aufstellbereich vorgesehen werden müsste.

Es wird vorgeschlagen, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

### **12. Verdichtung, stadträumliche Gestaltung Baublock 6.1**

Die extreme Verdichtung des Baublockes 6.1 sei nicht standortgerecht und führe zu grenzwertigen Wohn- und Arbeitsbedingungen. Die extreme Verdichtung des Baublocks 6.1 mit einer resultierenden Geschossflächenzahl GFZ von über 2,3 bewege sich nahe der Obergrenze dessen, was in der Baunutzungsverordnung für Sondergebiete gestattet sei (max. 2,4).

Die geschlossenen und offenen Lichthöfe der Neuplanung seien aus dem Bebauungsplan nur schwer ablesbar. Aus diesem Grunde fügte der Einwender eine erläuternde Zeichnung bei (siehe Anlage 5 a dieser Drucksache). Darauf könne man die Enge der Baukörpergliederung gut erkennen (geschlossene Höfe auf dem Dach des Erdgeschosses mit einer Breite von ca. 12 m, zwischen 25 und 35 m lang, mit angrenzenden 3-geschossigen Fassaden für Wohn- und Büronutzung). Es wird gefragt, ob hier „gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ als der Stadtplanung maßgeblich zugrunde liegende Ziele erreicht oder verfehlt werden. Wäre z.B. Seniorenwohnen in einem solchen Kontext wünschenswert, noch vertretbar oder bereits unwürdig?

Ein weiterer negativer Aspekt sei die fehlende, vor Verkehrslärm schützende Abschirmung des mittleren Lichthofes bzw. der Lichtgasse, die offen zur Wunstorfer Straße sei und den Verkehrslärm in die Tiefe der Baustruktur lenke.

Es wird vorgeschlagen, bezüglich der Vorgaben für den Baublock 6.1 auf eine geringere Dichte hinzuwirken. Insbesondere bei der Baukörpergliederung oberhalb des Erdgeschosses sollte eine der Nutzung und der Lage angemessene bauliche Dichte vorgegeben werden, die sich an der Planung des restlichen B-Plan-Gebietes orientiert und nicht an dem, was abstandsrechtlich gerade noch so geht. Die Abschirmung von dem Verkehrslärm der Wunstorfer Straße sollte eine maßgebliche Rolle beim städtebaulichen Entwurf spielen und nicht zugunsten „dekorativer“ Baukörpergliederungen aufgegeben werden.

Die stadträumliche Gestaltung von Stadtplätzen und Platzfolgen im Bereich des Baublockes 6.1 (Lebensmittelvollversorger etc.) überzeuge noch nicht und sei ohne die Berücksichtigung angrenzender Bauabschnitte nicht sinnvoll planbar.

Die Eingangssituation der Wasserstadt sei planerisch noch nicht zu Ende gedacht. Es entstünden keine Stadtplätze mit starken Raumkanten und stadträumlichen Bezügen, sondern bestenfalls Nischen und Leerstellen zwischen den Gebäuden. Stadträumliche Qualität sei im Gegensatz zum überwiegenden Teil des 1. Bauabschnittes nur ansatzweise erkennbar. Die Übergänge der angrenzenden, noch ungeplanten Bauabschnitte müssten in die städtebauliche Komposition integriert werden. Dies könne nur im Zusammenhang gelingen. Die Straße auf der Ostseite des Baublockes sei mit einer durchgehenden Breite zwischen den Baulinien von 12 m bei 4 Geschossen deutlich zu schmal.

Der bereits von der Bauverwaltung ins Spiel gebrachte Wettbewerb für den Baublock 6.1 solle insbesondere städtebauliche Themen umfassen. Dazu seien die angrenzenden Bauabschnitte im Übergangsbereich als Raumkanten für Stadträume mitzudenken. Die Lage der Verkehrsflächen und des Nettobaulandes sollten in diesem Wettbewerb gestaltbar sein. Deshalb wäre es sinnvoll, den gesamten Baublock 6.1 und die von ihm westlich gelegenen Verkehrsflächen aus dem Bebauungsplan 1535 vorerst wieder auszugliedern. Zumindest sollten sämtliche Baulinien durch Baugrenzen ersetzt und die Ausnutzung des Grundstückes über Festsetzungen der Geschossfläche reguliert werden

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Zur Bildung eines städtebaulichen Zentrums ist eine ambitionierte Dichte, wie sie der Bebauungsplanentwurf vorsieht, notwendig. Ein Testentwurf belegt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert sind. Durch die Festsetzung von Baulinien zum Straßenraum werden die erforderlichen Grenzabstände eingehalten. Es werden mit der Planung eine ausreichende Belichtung und Belüftung und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Der Platz mit einer Größe von ca. 30 x 45 m ist als Quartiersplatz mit Marktnutzung angemessen dimensioniert. Ziel ist es, die Straße mit der Nord-Süd-Ausrichtung sowie die zentrale Fläche, die sich nach Westen hin fortsetzen soll, offen zu halten und in der weiteren Planung des nächsten Bauabschnitts zu berücksichtigen.

Der Vorschlag zu dem Stadtplatz wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Für die darüber hinausgehenden Forderungen schlägt die Verwaltung vor, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

### **13. Baublock 8, GRZ vergrößern, GFZ begrenzen**

Zugunsten einer größeren baulichen Vielfalt, zum Beispiel durch Rücksprünge von höheren Geschossen gegenüber niedrigen, sollte die GRZ im Baublock 8 etwas erhöht werden. Die

Einhaltung der Dichtevorstellungen für diesen Bereich könne durch die zusätzliche Einführung einer GFZ gewährleistet werden. Daher wird vorgeschlagen, die GRZ im Baublock 8.1 und 8.2 von 0,3 auf 0,35 zu ändern und die Einhaltung der Dichtevorstellungen durch die zusätzliche Einführung einer GFZ in Höhe von 0,9 zu gewährleisten.

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die festgesetzte GRZ von 0,3 ist wegen der Größe des Baublocks angemessen und ausreichend, um die gewünschte bauliche Vielfalt sicher zu stellen.  
Es wird vorgeschlagen, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

**14. Die Vorgabe, über die EnEV-Standards hinauszugehen, soll gestrichen werden.**

Die regelmäßig novellierten (erhöhten) Standardforderungen der EnEV (aktuell: 2014/2016) seien eine sehr gute und anspruchsvolle Vorgabe für den energieeffizienten Wohnungsbau. Die in der Begründung zum B-Plan und im Städtebaulichen Vertrag geforderte zusätzliche Einhaltung der hannoverschen 'NEH Plus'-Anforderungen erhöhe die Kosten für den Bau und Betrieb eines Gebäudes in weit höherem Maß als den Nutzen. Mit Blick auf die Forderung nach Schaffung preiswerten Wohnraums sollte die Entscheidung über erhöhte energetische Standards im Einzelfall, nach Maßgabe der geplanten Nutzung des Gebäudes, gefällt werden können. Über die EnEV-Standards hinausgehende Anforderungen sollten als Vorgabe für die Wohnbebauung gestrichen werden.

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Durch die Mitgliedschaft im Klimabündnis hat sich Hannover dem Ziel verpflichtet, 50 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 einzusparen. Der Rat der Stadt Hannover hat in seiner Sitzung am 27.09.2007 die "ökologischen Standards beim Bauen im kommunalen Einflussbereich" beschlossen (Drucksache Nr. 1440/2007). Mit der Informationsdrucksache Nr. 1984/2009 wurde dieser Beschluss an zukünftig erhöhte Standards angepasst. Der Beschluss ist weiterhin gültig. In der breiten öffentlichen Diskussion zur Wasserstadt war es Konsens, dass sie neben hohen städtebaulichen Ambitionen auch energetisch optimierte Standards erreichen soll.

Es wird vorgeschlagen, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

**15. Vorbereitung der Dächer für Solarthermie**

Eine Vorbereitung der Dächer für Solarthermie soll ermöglicht werden. Die Drucksache zum städtebaulichen Vertrag enthalte die Vorgabe, dass alle Dächer mit einer Infrastruktur ausgestattet werden müssen, die die Installation von Anlagen zur Photovoltaik oder Photothermie möglich machen. Der Begriff Solarthermie tauche nicht auf. Die Entscheidung zur Installation von Anlagen zur Solarthermie ohne Photokomponenten könne unter verschiedenen Gesichtspunkten sehr sinnvoll sein. In den Vorgaben zur Ausstattung der Dächer mit vorbereitender Infrastruktur zur Solarenergienutzung solle daher als gleichwertige Alternative der Begriff Solarthermie aufgenommen werden.

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Möglichkeit zur Installation technischer Anlagen ist durch den § 12 der textlichen Festsetzungen gegeben. Die genaue Zweckbestimmung ist Gegenstand des städtebaulichen Vertrages und nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplans.

Die Anregungen werden insoweit berücksichtigt.

**16. Das "Qualitätsteam" wird gestrichen**

Die Einrichtung des sogenannten Qualitätsteams entspräche nicht den Grundsätzen eines rechtssicheren Verfahrens. Mit der Installation des Qualitätsteam-Verfahrens würde neben dem formalen ein informelles Baurecht begründet. Im Gegensatz zu den Festlegungen durch den B-Plan oder die Bauordnung seien die zur Erlangung des Baurechtes zu erfüllenden Kriterien nicht klar definiert. Vielmehr müsse ein Antragsteller sich den technischen und geschmacklichen Vorlieben der Mitglieder des Qualitätsteams unterwerfen, bevor eine Baugenehmigung erteilt wird. Mangels anderer rechtlicher Handhabe drohe das Qualitätsteam andernfalls, auf Kosten des Bauherrn, jedoch ohne jegliches Entscheidungsrecht, einen Zwangswettbewerb durchzuführen und den auszuführenden Entwurf zu bestimmen. Das Qualitätsteam-Verfahren sei rechtlich höchst fragwürdig und inhaltlich bzw. architektonisch mangels Vorgaben unbestimmt. Verlässlich damit verbunden wäre jedoch die Aufblähung der Entwurfs- und Genehmigungsphase, sowie die Erhöhung der Planungs- und Anwaltskosten. Die Einrichtung des 'Qualitätsteams', in Verbindung mit einem von diesem Team bestimmten Zwangswettbewerb, soll daher ersatzlos gestrichen werden.

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Einrichtung des sog. Qualitätsteams ist Gegenstand des bereits wirksamen städtebaulichen Vertrages und nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplans.

Die Anregungen können aus dem genannten Grund nicht berücksichtigt werden.

### **17. Individuelle, umfangreiche Stellungnahme**

Die sehr umfangreiche Stellungnahme greift weitere Themen auf. Sie wird aus Gründen der Verständlichkeit im Folgenden vollständig wörtlich wiedergegeben.

"Rat und Verwaltung der Landeshauptstadt Hannover organisierten einen groß angelegten Bürgerdialog und versprachen bei jeder Gelegenheit, das Ergebnis dieses Bürgerdialogs zu respektieren. An diesem Versprechen messe ich die Entscheidungen sowohl der Verwaltung als auch des Stadtrates als auch des Oberbürgermeisters als oberstem Dienstherrn der Verwaltung.

Die Planungsziele, die die Kommission Sanierung Limmer (als Kommission des Stadtrates) und der Stadtbezirksrat Linden-Limmer für den oben genannten Bebauungsplan beschlossen haben, finde ich richtig:

Entwicklung einer ehemaligen Industriebrache zu einem Wohngebiet mit **1.000 bis 1.200 Wohnungseinheiten**, d. h. bis zu **2.500 Einwohnern**.

**Den Alternativvorschlag der Verwaltung mit 1.600 bis 1.800 Wohnungseinheiten und der entsprechend höheren Einwohnerzahl lehne ich ab.**

Begründung:

Die Ziele, die die Kommission Sanierung Limmer und der Stadtbezirksrat beschlossen haben, sind das Ergebnis einer gründlichen Bürgerbeteiligung mit Themenwerkstätten und weiteren öffentlichen Veranstaltungen.

#### **I. Allgemeine Betrachtungen Dichte / Einwohnerzahl**

Die Dichte der Bebauung war und ist eines der zentralen Anliegen der Bürgerinnen, nicht nur der Bürgerinnen aus Limmer. Die Mehrheit der Bürgerinnen möchte eine harmonische Erweiterung von Limmer und keinen

neuen Stadtteil mit einer unverantwortlich hohen Bebauungsdichte.

Einzig das Argument „Hannover wächst wieder“ kann den Vorschlag der Verwaltung nicht rechtfertigen. Denn das Problem des wachsenden Wohnraumbedarfs ist eine Fragestellung von gesamt Hannover und kann auch nur im Gesamtkontext von Hannover gelöst werden. Dies bedingt, dass dies auch in allen Bauprojekten der näheren Vergangenheit (spätestens seit Ende 2013) hätte beachtet werden müssen.

Augenfälligstes Beispiel ist der "zero:e park" in Wettbergen. Dieses Gebiet war eine der letzten großen un bebauten Flächen in Hannover (-> Wohnkonzept 2025). Hier wurde nicht nachhaltig oder zukunftssicher bezüglich der Flächenausnutzung geplant. Die ökologischen Ziele wären sicherlich auch mit einer wesentlich dichteren Bebauung realisierbar gewesen.

Es könnte der Eindruck entstehen, dass die Menge an Wohnraum, der in dem "zero:e park" "zu wenig" gebaut wurde, jetzt in der Wasserstadt "nachgeholt" werden soll. Leider an ungeeigneter Stelle.

Auch die vom Investor des Wasserstadgeländes und der Wohnungswirtschaft vielfach angeführte notwendige Rentabilität der Bebauung des Geländes kann eine hohe Bebauungsdichte nicht rechtfertigen. Für die sozialen Probleme, die eine hohe Dichte regelmäßig mit sich bringt, gibt es in Hannover genügend Beispiele. Und das Allgemeinwohl hat Vorrang vor den Interessen einzelner Unternehmen / Investoren."

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens zur Wasserstadt Limmer wurde ein abgestimmtes städtebauliche Konzept 2015 entwickelt, das eine Reduzierung der Dichte gegenüber der Planung von 2014 vorsieht. Die Anzahl der Wohneinheiten von 1600 - 1800 entspricht dem Fortführungsbeschluss des Verwaltungsausschusses vom 08.10.2015 (Drucksache Nr. 2096/2015). Dass Flächenpotentiale innerhalb des Stadtgebietes einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden, wenn der Bedarf an Wohnraum wächst, ist unabdingbar und unabhängig von der Lage im Stadtgebiet, zumal es sich um eine mit Städtebaufördermitteln sanierte Industriebrache handelt.

Es wird vorgeschlagen, die Anregungen nicht zu berücksichtigen und der Zielvorgabe des Beschlusses der Drucksache weiterhin zu folgen.

#### **Verkehr**

Die Aussagekraft des beigefügten Verkehrsgutachtens ist mehr als zweifelhaft, z.B. auf Grund der Art der Datenerhebung, des Umfangs des Datenmaterials und auf Grund des sehr kurzen Erhebungszeitraums. Auf inhaltliche Kritik an diesem Verkehrsgutachten in den entsprechenden Sitzungen der Kommission Sanierung Limmer und in der Bürgerbeteiligung wurde bisher inhaltlich nicht substantiell eingegangen und das Gutachten wurde weder verbessert noch wurden neue Gutachten erstellt.

Die Lage als "Halbinsel" bringt wesentliche (zusätzliche) Verkehrsprobleme mit sich, für die die Ideen der Verwaltung nur sehr wenige bis keine konkreten Lösungsmöglichkeiten anbieten.

Obwohl nach dem Willen von Verwaltung und Politik so früh wie möglich Personen in dem zukünftigen Wohngebiet angesiedelt werden sollen, ist für überhaupt noch keine der angesprochen Lösungen eine konkrete Planung (oder sogar schon Realisierung) gestartet worden, geschweige denn

abgeschlossen. Und besonders im Schienen gebunden Teil des ÖPNVs haben Planung und Realisierung eine (sehr) lange Planungs- / Vorlaufzeit.

## Schienengebundener ÖPNV

Eine Vergrößerung des Transportvolumens auf der Stadtbahn Linie 10 / 12 würde für die weiter in die Innenstadt gelegenen Stadtteile (Linden Mitte - Limmerstraße) und (Mitte - Kurt-Schuhmacher-Straße) eine Erhöhung der Taktfrequenz bedeuten. Schon derzeit fahren die Stadtbahnen der Linie 10 mit einer Frequenz von 7,5 - 15 Minuten je Richtung (z.B. durch die Limmerstraße). Bei ungünstiger Taktfolge je Richtung fährt also alle 3-6 Minuten eine Stadtbahn durch. Mit einer erhöhten Taktung durch eine (nochmalig) verdichtete Bebauung des Wasserstadtgeländes würde sich die Länge der Intervalle zwischen den einzelnen Stadtbahnen weiter verkürzen.

## Radverkehr

Eine von Verwaltung und Teilen der Politik angedachte, schnelle Radverkehrsverbindung zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im "Modal Split" kann keine zu bevorzugende Lösung sein sondern nur der allerletzte Ausweg. Wichtiger wäre es, in Limmer und den angrenzenden Stadtteilen das gesamte Radwegenetz, sowohl in West-Ost-Richtung als auch die Querverbindungen, zu stärken. Viele Anregungen liefert die "Fortschreibung Netzkonzept Radverkehr", wie sie z.B. in der Mai-Sitzung 2015 des Stadtbezirksrates Linden-Limmer vorgestellt wurde. Entsprechende Maßnahmen (in Limmer) könnten sein:

- \* Entwidmung der Wunstorfer Straße als Bundesstraße
- \* Ausbau der Wunstorfer Straße mit einem auf der Fahrbahn aufgebrachten Fahrrad-Schutzstreifen, zusätzlich zum vorhanden Radweg.
- \* Ausbau aller wichtigen Straßen mit einem Radweg, ggf. als Fahrrad-Schutzstreifen auf der Fahrbahn.
- \* Dauerhafte Aufnahme aller Radwege (und Nebenverbindungen) in den Winterdienst der Stadtreinigung. Die Radwege müssen auch im Winter gut befahrbar sein. Und es muss gewährleistet werden, dass nicht Schnee/Eis von den Fußwegen bzw. von der Fahrbahn auf die Radwege geräumt wird und diese unpassierbar macht.
- \* Ganzjährige öftere Reinigung aller Radwege (z.B. von Glasscherben).
- \* Ausstattung aller Kreuzungen und Einmündungen (auf den wichtigen Verbindungen) mit Näherungssensoren für Radfahrer, ähnlich wie in der Langen Laube bzw. Ecke Vahrenwalder Straße / Hamburger Alle. Auf jeden Fall aber die Schaffung von (manuellen) Möglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger, an **allen** Signalanlagen einen Querungswunsch anzufordern. Dieser Querungswunsch müsste dann natürlich auch in angemessener Zeit berücksichtigt werden.
- \* Abbau / Vermeidung von Verschwenkungen im Verlauf von Radwegen.

Für die von der Verwaltung vorgeschlagene schnelle Radwegverbindung gibt es keine geeignete Variante: (Stand Anfang Juli 2015):

- \* Für die nördliche und mittlere Variante Richtung Nordstadt fehlt eine geeignete Querung der Leine. Eine zwischenzeitlich diskutierte Brücke würde entweder im FFH- oder im Landschaftsschutzgebiet gebaut werden müssen. Ohne neue Brücke müsste die Querung über die Schwanenburgbrücke oder Dornröschenbrücke erfolgen. Ein dadurch notwendiger Richtungswechsel um 90 Grad würde aber dem Ziel einer schnellen Verbindung widersprechen. Außerdem würden beide Varianten an / auf der Dornröschenbrücke in Konflikt mit der bestehenden Radwegverbindung zwischen

Nordstadt und Linden geraten.

\* Für die ursprünglich diskutierte südliche Variante (auf dem Hermann-Kollmann-Weg weiter Richtung Innenstadt) fehlt für einen breiteren Ausbau auf ganzer Länge der notwendige Platz, ohne dafür vorhandene Bäume und Büsche abholzen zu müssen. An mindestens einer Stelle scheitert die Verbreiterung an angrenzendem privaten Grundeigentum. Auf jeden Fall muss die (seit über einem Jahr dringend notwendige und überfällige) Ausbesserung von Schäden des Belages durchgeführt werden. Sehr sinnvoll ist die Umgehung der Treppe an der "Wasserkunst" / dem Wasserkraftwerk in Herrenhausen.

### **Kfz-Individual-Verkehr**

Ich wohne direkt an der Wunstorfer Straße. Und obwohl ich sehr weit oben wohne und auf der gegenüberliegenden Straßenseite keine Gebäude stehen, die Schall reflektieren könnten, ist es schon jetzt (auf Grund von Verkehrslärm) kaum möglich, die Fenster zur Wunstorfer Straße längere Zeit geöffnet zu haben. Mit einer sicheren Zunahme des Verkehrs und damit des Lärms durch ein (höher verdichtetes) Baugebiet der Wasserstadt würde sich diese Situation dramatisch verschlechtern. Eine Zunahme von Lärm ist nicht die einzige folgende Verschlechterung. Auch die von den Kfz verursachten Abgase und Dreck würden zunehmen.

### **Ruhender Verkehr**

Wie der zukünftige "Modal Split" letztendlich sein wird, ist derzeit noch ungewiss. Sicher ist, dass es auf jeden Fall Individualverkehr geben wird. Dabei sollen die Kfz möglichst nicht im Öffentlichen Raum abgestellt werden. Eine Idee wäre es, die alten Gebäude am Stichkanal (Gebäude Nr. 44 / 51) in Parkhäuser umzuwandeln. Dort könnten auf jeden Fall die Kfz abgestellt werden. Falls die Parkhäuser flexibel geplant werden, sollte dort auch (je nach Bedarf) das Unterstellen von Fahrrädern / Motorrädern ermöglicht werden. Die auf dem Wasserstadtgelände aktiven Wohnungsbaugesellschaften könnten ggf. per Vertrag dazu verpflichtet werden ihre Stellplätze in diesem Parkhaus nachzuweisen. Ggf. könnten sie auch verpflichtet werden, Gesellschafter in einer Betreibergesellschaft für die Parkhäuser zu werden.

Würden die alten Gebäude am Stichkanal als Parkhäuser genutzt, könnten sie auch weiterhin als Schallschutz gegen den Lärm der Güterumgebungsbahn wirken. Bei einer Nutzung für Wohnen / als Büroarbeitsplätze müssten (wie für jedes beliebige Gebäude an dieser Stelle) teure Schallschutzfenster eingebaut werden. Bei einer Nutzung als Parkhaus entfällt dies.

Stellplätze im Öffentlichen Raum sollen zu größeren Einheiten zusammengefasst werden, um sie bei nachlassendem Bedarf einer anderen Nutzung zuzuführen, z.B. öffentliche Grünflächen oder Kinderspielplätze."

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die aufgeführten Themen Verkehr, schienengebundener ÖPNV, Radverkehr, Kfz-Individual-Verkehr und ruhender Verkehr werden entsprechend der Verkehrs- und Lärmgutachten in der Begründung berücksichtigt. Darüber hinausgehende Anregungen zum schienengebundenen ÖPNV und ruhenden Verkehr, die außerhalb des Geltungsbereichs des hier zu beschließenden Bebauungsplans liegen, werden bei den angrenzenden zukünftigen Bebauungsplänen untersucht. Die Ausführungen zum Radverkehr werden sowohl bei der weiteren Ausbauplanung als auch im Rahmen des „Maßnahmenkonzeptes zur systematischen Netzoptimierung“ sowie in Planung und Bau befindlicher

Straßenbaumaßnahmen, Radwegeerneuerung (Ratsbeschluss zum Leitbild Radverkehr; Beschlussdrucksache 0400/2010 „Fortschreibung und Ausbau des gesamtstädtischen Radroutennetzes“) berücksichtigt. Die Anregung zur Wunstorfer Straße, diese als Bundesstraße (B441) zu entwidmen, um Umbaumaßnahmen einleiten zu können, nimmt den Hinweis nicht auf, dass die Wunstorfer Straße auch als gewidmete Bundesstraße u.a. zu einer Strecke "30 km/h" von der Brücke Stichkanal Linden bis zur Sackmannstraße umgebaut werden kann, was von der Straßenbauverwaltung in Aussicht gestellt worden ist. Mit dieser Tempo-Reduzierung wird gewährleistet, dass sich trotz zunehmenden Verkehrs die Schallsituation an der Wunstorfer Straße nicht in der befürchteten Weise verändert.

### **Ökologisches Bauen**

Neben dem Verbot der Verwendung von Werkstoffen wie PVC (dieses Verbot sollte selbstverständlich sein) sollten Hartschäume generell nur dann gewählt werden dürfen, so lange es keine andere Alternative (z.B. Mineralwolle) gibt."

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Verwendung von Werkstoffen ist nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplans.

### **Bürgerbeteiligung**

Die Aufgabe des "Runden Tisches", der im Mai 2015 von den politischen Gremien beschlossen wurde, war und ist es, das in der 1. Phase der Bürgerbeteiligung von den Bürgern geforderte Gremium zur aktiven Mitarbeit der Bürger am Planungsprozess der Wasserstadt abzubilden.

Der erste Abschnitt dieser Arbeit ist demnächst abgeschlossen. Viele Aspekte aus den 102 Fragen der Bürgerbeteiligung, die in der Abschlussveranstaltung im April 2015 auch von Stadtbaurat Hr. Bodemann ausführlich gewürdigt wurden, sind allerdings noch nicht einmal ansatzweise diskutiert worden.

Besonders Fragen zum Verkehr wurden bisher nicht oder nur sehr wenig diskutiert. Deshalb muss die Arbeit des "Runden Tisches", ggf. zukünftig mit dem Schwerpunkt "Verkehr", fortgesetzt werden. Und für die Öffentlichkeit muss es weiter Anwaltsplanerinnen geben, die natürlich auch entsprechend (zeitnah) für ihre Arbeit vergütet werden müssen.

Einige (wesentliche) Randbedingungen sollten hierbei geändert werden:

- \* Die Vertreterinnen der Bürgerbeteiligung sollten sich in regelmäßigen Abständen einer Wiederwahl stellen, z.B. nach jedem Bauabschnitt.
- \* Um als Vertreterin der Einwohnerinnen kandidieren zu können, sollen die KandidatInnen als Kriterium für die Wählbarkeit eine Wählbarkeit im Sinne der aktuellen Wahlgesetze besitzen und explizit ihren 1. Wohnsitz in Limmer haben."

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Bürgerbeteiligung wird durch den bestehenden "Runden Tisch" weiter fortgesetzt. Es ist allerdings nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplans festzulegen, zu welchem Zeitpunkt und Thema der "Runde Tisch" zu tagen hat und ob eine Änderung der Vertreter, Vertreterinnen der Bürgerbeteiligung erfolgen soll.

Es wird vorgeschlagen, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

## **II. Detailliertere Betrachtungen zum Bebauungsplan mit seinen Anlagen**

### **Drucksache Nr. 1015/2016: Bebauungsplan**

§ 10 + § 11 (Lärmschutz):

Anregung: Die alten Gebäude am Stichkanal (Gebäude Nr. 44 / 51) sollen in (Fahrrad-)Parkhäuser umgewandelt werden. Diese Parkhäuser sollen so flexibel gebaut werden, dass dort (je nach Bedarf) das Unterstellen von Fahrrädern / Motorrädern / Kfz ermöglicht werden kann. Dort könnten dann auch eine gewisse Anzahl von Stellplätzen für E-Mobilität ausgerüstet sein.

Begründung:

Würden die alten Gebäude am Stichkanal als (Fahrrad-)Parkhäuser genutzt werden, könnten sie auch weiterhin als Schallschutz gegen den Lärm der Güterumgehungsbahn wirken. Bei einer Nutzung für Wohnen / als Büroarbeitsplätze (und für jedes andere beliebige Gebäude an dieser Stelle auch) müssten z.B. teure Schallschutzfenster eingebaut und andere Maßnahmen zum Schallschutz getroffen werden. Bei einer Nutzung als Parkhaus entfällt dies.

Dort könnten auf jeden Fall die Kfz abgestellt werden. Die auf dem Wasserstadgelände aktiven Wohnungsbaugesellschaften könnten ggf. per Vertrag dazu verpflichtet werden ihre Stellplätze in diesem Parkhaus nachzuweisen. Ggf. könnten sie auch verpflichtet werden, Gesellschafter in einer Betreibergesellschaft für das Parkhaus zu werden.

§ 18 + § 19: (einheitliche Materialität und Farbigkeit der Fassaden)

Einwand: Diesen Absatz komplett streichen. Denn die Bürgerbeteiligung hat sich Abwechslung und Vielfalt gewünscht. Durch die geplanten Festsetzungen würden jedoch Monotonie und Langeweile erzeugt.

§ 20 (1): (Einheitliche Einfriedungen nach Art und Höhe). „Im Plangebiet sind als Einfriedungen nur Hecken aus standortgerechten, heimischen Laubgehölzen zulässig" Einwand: Laubgehölze verlieren im Winter ihre Blätter und damit die Sichtschutzwirkung. Deshalb sollten auch immergrüne Nadelgehölze zugelassen sein."

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Der Argumentation zur schallschützenden Wirkung der Bestandsgebäude wird gefolgt. Aber über deren bauliche Nutzung kann erst in folgenden Verfahren entschieden werden, die sie außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans liegen.

### **Anlage 2 zur Drucksache Nr. 1015 / 2016 N1 (Begründung mit Umweltbericht)**

Seite 6: „Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat im Jahr 2013 das Wohnkonzept 2025 für die Entwicklung des Wohnungsmarktes in Hannover beschlossen. Eines der vier Aktionsfelder ist die Schaffung neuer Planungsrechte. Das Wohnkonzept fußt auf den Erkenntnissen des Gutachtens

der GEWOS GmbH (Hamburg, 2013). Als Basisdaten dienten die Schriften zur Stadtentwicklung, welche eine wachsende Einwohnerzahl in den letzten sechs Jahren von 27.800 Personen und damit ein Wachstum von 5,5 % aufzeigt."

Einwand: Hier wird von der Verwaltung kommuniziert / behauptet, dass ein erhöhter Wohnraumbedarf erst sehr kurzfristig (ca. Mitte 2013) entstanden ist bzw. bemerkt wurde. Diese Einlassung ist gewagt. Sollte sie stimmen, könnte es bedeuten, dass sich die Verwaltung zu lange nicht um diese Thema gekümmert hat.

Seite 7: „Die Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre verdeutlicht, dass das Gesamtpaket der städtischen Maßnahmen positive Wirkung zeigt. Auch zukünftig sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, um die positive Entwicklung fortzusetzen und zu stabilisieren."

Einwand: Es bleibt unklar, ob die Aufwendungen, die für eine steigende Bevölkerungszahl notwendig sind (z.B. Infrastruktur) durch positive Effekte zumindest kompensiert werden kann. Mit steigender Bevölkerungszahl (und damit Bevölkerungsdichte) steigen auch die Aufwendungen (z.B. durch notwendige komplexere Infrastruktur, z.B. Verkehrsinfrastruktur). Auch kann die Bevölkerungszahl nicht beliebig steigen, da die Fläche Hannovers endlich ist und natürlich für die Bewohnerinnen auch entsprechend Grün-/Erholungsfläche eingeplant werden muss.

Seite 7: „Insbesondere weist der Stadtbezirk Linden-Limmer ein nur geringes, der Stadtteil Limmer neben der benachbarten Fläche an der Sackmannstraße (B-Plan Nr. 1770) kein weiteres Flächenangebot für eine in den nächsten Jahren zu erwartende Nachfrage auf".

Einwand: Es ist sehr richtig erkannt, der Stadtteil Limmer hat kein weiteres Flächenangebot. Trotzdem wird von interessierter Seite (Investor / Grundstückseigentümer, Teile der Politik, Wohnungswirtschaft, ..) das öffentliche Interesse auf die „Wasserstadt Limmer" fokussiert, obwohl Hannover auch noch andere Stadtteile mit noch wesentlich größerem Flächenangebot hat.

Augenfälligstes Beispiel ist der "zero:e park" in Wettbergen (In der Rehre). Dieses Gebiet war eine der letzten großen unbebauten Flächen in Hannover (-> Wohnkonzept 2025). Hier wurde nicht nachhaltig oder zukunftssicher bezüglich der Flächenausnutzung geplant (1-2 Geschosse, sehr große Abstände zwischen den Gebäuden, ...). Die ökologischen Ziele wären sicherlich auch mit einer wesentlich dichteren Bebauung realisierbar gewesen. Was jedoch bisher fehlt ist ein Plan zur sofortigen Nachverdichtung.

Oder das Gelände des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs (Weidendam), das ursprünglich als Wohngebiet geplant war, dort jetzt aber z.B. ein großes Logistikunternehmen angesiedelt wurde. Nach meinem Verständnis gehören Logistikunternehmen an den Rand und nicht in die Mitte der Stadt. Dagegen ist zentrumnahes Wohnen doch ein gern genanntes Argument bei der Bebauung zentrumnaher öffentlicher Freiflächen (Steintorplatz, Marstall, ...). Der Weidendam liegt sicherlich zentrumnäher als Limmer.

Seite 7: „Durch die Umnutzung des Industriegeländes können in dem mit attraktiven, wohnungsnahem mit öffentlichen Grün unterversorgten Stadtteil neue Grün- und Freiflächen sowie Grünverbindungen am Wasser und zwischen den bestehenden Naherholungsräumen (z.B. Leineaue und Limmer Brunnen) angeboten werden."

Einwand: Der derzeitige (unbebaute) Zustand (nach der Sanierung) ist für

Grün- und Freiflächen der Idealzustand, da komplett keine Bebauung bzw. künstliche landschaftliche Gestaltung vorliegt, die eine natürliche Entwicklung von Flora und Fauna behindert bzw. zerstört.

Seite 7: „Das ehemalige Industriegelände zeichnet sich als Standort, der nur ca. 3,5 km von der Innenstadt gelegen ist, ....“

Einwand: Das Gelände des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs (Weidendamm) wäre wesentlich zentrumnäher gewesen (s.o.).

Seite 7: „Nach dem Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 08.10.2015 ist eine Zielzahl von ca. 1.600 -1.800 Wohneinheiten zu erreichen.“

Einwand: Die Planungsziele, die die Kommission Sanierung Limmer (als Kommission des Stadtrates) und der Stadtbezirksrat Linden-Limmer für den oben genannten Bebauungsplan beschlossen haben, finde ich richtig: Entwicklung einer ehemaligen Industriebrache zu einem Wohngebiet mit 1.000 bis 1.200 Wohnungseinheiten, d. h. bis zu 2.500 Einwohnern.

Die Ziele, die die Kommission Sanierung Limmer und der Stadtbezirksrat beschlossen haben, sind das Ergebnis einer gründlichen Bürgerbeteiligung mit Themenwerkstätten und weiteren öffentlichen Veranstaltungen.

Mit diesem vorliegenden Bebauungsplan ignorieren sowohl die Verwaltung als auch der Rat der Landeshaupt Hannover die Willensbildung des Stadtbezirksrats Linden-Limmer (Drucks. Nr. 15-1696/2015) als auch das ausdrückliche Votum der „Kommission Sanierung Limmer“ als Kommission des Stadtrates (Antrag Nr. 1605/2015).

Dieses Vorgehen wird auf Seite 8 ausdrücklich bestätigt.

Seite 7: „Um die Trennwirkung der Wunstorfer Straße zu mindern, soll durch Umbau der Wunstorfer Straße ihre Nutzungs- und Aufenthaltsqualität verbessert werden. Für den Individualverkehr soll die Wunstorfer Straße daher zwischen den Knotenpunkten Planstraße A und Sackmannstraße zum Abschnitt mit Tempo 30 werden, auch um bessere Querungsmöglichkeit in diesem Abschnitt zu bieten. Die Umsetzung trotz Status als Bundesstraße wird zurzeit geprüft und ist von der Straßenbauverwaltung in Aussicht gestellt worden.“

Einwand: Dieser Bebauungsplan basiert offensichtlich weiter auf einer Widmung der Wunstorfer Straße als Bundesstraße (B441).

Dabei ignoriert die Verwaltung / Politik offensichtlich mehrere Drucksachen zu diesem Thema:

\* Informationsdrucksache 709 / 99 (!) zur Sperrung / Umwidmung der Wunstorfer Straße als Bundesstraße

\* Drucksache Nr. 15-2519/2015 im Stadtbezirksrat Linden-Limmer, die einstimmig angenommen wurde

Seite 14 / 15: „3.5.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): Für die Attraktivität der Wasserstadt ist ein leistungsfähiger ÖPNV-Anschluss von großer Bedeutung. Zurzeit läuft eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für eine mögliche Stadtbahnanbindung an die Wasserstadt bzw. eine Verlängerung nach Ahlem-Nord. Eine Stadtbahnanbindung kann realisiert werden, wenn sie planerisch und wirtschaftlich umsetzbar ist.“

Einwand: Die gesamten Planungen basieren darauf, dass es (in einen nicht genannten Zeithorizont) generell eine Stadtbahnanbindung geben wird.

\* Es gibt keine Planungen für den Fall, dass es keine Stadtbahnanbindung oder nur in einer nicht überschaubaren Zukunft geben wird.

\* Eine Vergrößerung des Transportvolumens auf der Stadtbahn Linie 10 / 12 würde für die weiter in die Innenstadt gelegenen Stadtteile (Linden Mitte - Limmerstraße) und (Mitte - Kurt-Schuhmacher-Straße) eine Erhöhung der Taktfrequenz bedeuten. Schon derzeit fahren die Stadtbahnen der Linie 10 mit einer Frequenz von 7,5 - 15 Minuten je Richtung (z.B. durch die Limmerstraße). Bei ungünstiger Taktfolge je Richtung fährt also alle 3-6 Minuten eine Stadtbahn durch. Mit einer erhöhten Taktung durch eine (nochmalig) verdichtete Bebauung des Wasserstadtgeländes würde sich die Länge der Intervalle zwischen den einzelnen Stadtbahnen weiter verkürzen.

Eine Anregung ist, über komplett neue Verkehrsmittel nachzudenken, so wie z.B. eine Seilbahn (Drucks. Nr. 15-1717/2016). In der Öffentlichkeit und den sozialen Medien ist diese Idee kontrovers diskutiert worden.

\* Streckenführung: Der Antrag skizziert eine Weiterführung zum Hauptbahnhof Hannover nur. Für eine zügige Weiterfahrt wäre dies jedoch absolut sinnvoll.

\* Die Seilbahn könnte von Touristen „missbraucht“ werden: Eine (auch) touristische Nutzung würde sicherlich die Rentabilität erhöhen und Hannover einen zusätzlichen Imagegewinn bringen. Dies hat auch die Seilbahn auf der „Expo 2000“ in Hannover bewiesen. Deshalb könnte darüber nachgedacht werden, eine (Alternativ-)Strecke dichter an den Herrenhäuser Gärten vorbei zu führen, um dadurch auch z.B. den Zu- und Abreiseverkehr von Großveranstaltungen (Feuerwerkswettbewerb, Kleines Fest, ...) besser bewältigen zu können. Z.B. die „Schwebbahn“ in Wuppertal beweist seit mehr als 100 Jahren (!), dass es auch erfolgreichen ÖPNV jenseits der „klassischen“ Busse und Bahnen gibt.

Seite 15: „3.5.2. Einzelhandel:

Einwand: Das Einhandelsgutachten propagiert eine möglichst hohe Dichte / Bewohnerzahl, um Rentabilität für einen Vollversorger sicher zu stellen. In die gleiche Richtung ging der Grundtenor einer Veranstaltung im Rahmen der Reihe "Hannover 2030". Die Argumentation lässt jedoch außer Acht, dass auch die umliegenden Teile Limmers (und Ahlems) zum Einzugsgebiet zählen und dass dadurch die Rentabilität / Attraktivität schon bei wesentlich geringer Dichte als der im Entwurf der Verwaltung geplanten erreicht würde.

Gutes Beispiel ist hier "zero:e park" in Wettbergen: Obwohl das Gelände wesentlich weniger dicht bebaut wird / ist als es von der Verwaltung für die Wasserstadt geplant ist, und obwohl das Gelände noch gar nicht komplett bebaut ist, gibt es dort schon jetzt (und offensichtlich auch schon seit etwas längerer Zeit) eine Niederlassung einer bundesweit operierenden Einzelhandelsunternehmens.

Das bedeutet: Dicht / Kundenpotential ist vielleicht ein mögliches Kriterium für eine Standortentscheidung, aber sicherlich nicht das einzige Kriterium.

**-> Die Größe des Einzelhandels muss sich an der Größe / Bevölkerungsdichte des Baugebietes orientieren und nicht umgekehrt.**

Seite 19: „Ein höherer Geschosswohnungsbau würde nicht ins Ortsbild passen und zu viel Verkehr erzeugen, während freistehende Einfamilienhäuser das vorhandene Potenzial ungenügend ausschöpfen würden, insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden Bevölkerungszunahme Hannovers und der damit verbundenen Wohnungsnachfrage.“

Anmerkung: Die Aussage über die Höhe des Geschosswohnungsbaus mag für den 1. Bauabschnitt stimmen. Bei den Bauabschnitten weiter zur Nord-West-Seite des Geländes könnte davon (unter Beibehaltung der Bevölkerungsdichte / Bevölkerungszahl) abgewichen werden, falls damit (öffentliche) Grün-Freifläche gewonnen wird.

Seite 21: „Zurzeit werden noch Untersuchungen in verschiedenen Varianten für eine Radschnellwegeverbindung zwischen der Wasserstadt und der Innenstadt durchgeführt, die über die neue Brücke führen würden. Der Bebauungsplan Nr. 1535 berücksichtigt diese Ausbauabsichten. In den großzügig bemessenen Uferpark am Leineverbindungskanal wird ausreichend Platz für den Ausbau des vorhandenen Radwegs zum Radschnellweg bzw. für den Anschluss an diesen vorgehalten. (...) Damit verbunden ist entsprechend Ratsbeschluss zum Rahmenplan 2005 ein vom Radweg getrennter und parallel geführter Fußweg, um den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden. "

Einwände:

a) Diese Passage verschweigt, dass die geplante Brücke im 1-141-/LSG-Gebiet gebaut werden müsste, Eine Abschätzung der Naturzerstörung ist allerdings erst möglich, sobald genauere Pläne vorliegen. Weiter verschweigt diese Passage, wie der Radschnellweg weiter Richtung Innenstadt geführt werden soll. Im Falle der Straße „In der Steintormasch" würde dieser Radwegschnellweg nicht nur ein Kleingartengelände zerschneiden. Ihm würden dort sicherlich auch einige Bäume zum Opfer fallen (müssen), die dort (zur Geschwindigkeitsentschleunigung" (?)) gepflanzt wurden. Schließlich müsste dieser Radschnellweg / die Brücke auch durchgängig beleuchtet werden, was zur weiteren Umweltverschmutzung durch Licht beiträgt. Und das ausgerechnet in einem FFH-/LSG-Gebiet!

b) Die geplante Breite des Radschnellweges / schnellen Radweges wird mit 3,50 m angegeben. Der Fußweg müsste sicherlich 2 m - 2,5 m breit sein. Dazu kommt ggf. ein „Mittelstreifen" von ca. 1 - 2 m. Die ergibt eine Gesamtbreite ab 6,5 m.

Der derzeitige Radweg ist jedoch nur ca. 2,20 m breit, dicht flankiert von Bäumen und Sträuchern. Bei der geplanten Verbreiterung würden deshalb viele Bäume / Sträucher gefällt / entfernt werden müssen, wie auch aus den Details des Skizze des Bebauungsplans zu entnehmen ist.

Die Behauptungen von Seite 27 („In der Gesamtbetrachtung kann der vorhandene Baumbestand nahezu vollständig erhalten werden.") und Seite 36 / 37 („2.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere: Für die Pflanzen- und Tierwelt hat das Plangebiet keine Bedeutung. Durch die Festsetzung großflächig dimensionierter Grünflächen, den Pflanzgeboten für die Hof- und Gartenflächen sowie der Begrünungspflicht für Flachdächer und Hallendecken von Tiefgaragen wird sich die Gesamtsituation für Flora und Fauna deutlich verbessern.") können deshalb **nicht** nachvollzogen werden.

Stadtbezirksrat Linden-Limmer und die „Kommission Sanierung Limmer" habe auf ihrer gemeinsamen Sitzung am 2016-05-18 folgende Ergänzung beschlossen: „Dabei ist dem Erhalt von Bäumen und Sträuchern der Vorzug vor Fällung und Neupflanzung zu geben. Fällungen sind nur in sehr wohl begründeten Ausnahmefällen zulässig. Dies gilt besonders für die vorhanden (Obst-)Bäume und Sträucher am Leineabstiegskanal." (vgl. TOPs 2.2.2.1. und 2.2.3.)

Seite 23: „Car-Sharing"

Ergänzung: Neben Car-Sharing (Kfz) soll auch die Vermietung von Fahrrädern

/ Lastenrädern gefördert werden.

Seite 24: „Es sollte darauf hingewirkt werden, dass in den Tiefgaragen Lademöglichkeiten für Elektro-Kraftfahrzeuge der Mieter bei Bedarf ermöglicht werden können.“

Ergänzung: Auch elektrische Krankenfahrstühle sollen geladen werden können.

Seite 42: „Niederschlagswasserversickerung (...) Eine Niederschlagswasserversickerung kommt bei den bestehenden Bodenverhältnissen nicht in Betracht. Nach den Vorgaben der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) ist ein verzögerter Abfluss ( $3 \text{ l/s*ha}$ ) des anfallenden Niederschlagswassers in die Leine / Leineverbindungskanal herzustellen.“

Anregung: Statt das Niederschlagswasser in die Leine / Leineverbindungskanal abzuleiten, sollte es möglichst als Betriebs- bzw. „Grauwasser“ Verwendung finden. Dafür sollten bei der Wasserversorgung Vorkehrungen getroffen werden, die (zukünftig) eine Trennung zwischen Trinkwasser und Betriebs- bzw. „Grauwasser“ erlauben. Denn die Herstellung von Trinkwasser ist aufwändig und teuer. Deshalb ist Trinkwasser für die WC-Spülung einfach zu schade. Und da das Niederschlagswasser größtenteils NICHT versickert werden darf / soll, bietet sich eine Nutzung als Brauch- bzw. 'Grauwasser' an. Damit könnte ggf. auch die Größe des Rückhaltebeckens verkleinert werden.

Soweit (in aller Kürze) meine Anmerkungen zum derzeitigen Planungsstand. Da der Prozess weiter im Gange ist, können sich auch für meine Einschätzungen in der Zukunft weitere Detaillierungen / Ergänzungen / Änderungen ergeben.

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Bei den Anregungen werden örtliche Sachverhalte zu anderen Wohngebieten im Stadtgebiet in Beziehung gesetzt, mit der Begründung, dass diese vergleichbaren Wohngebiete eine zu geringe Verdichtung aufweisen und damit die erhöhte Anzahl an Wohnungen aufgrund der steigenden Bevölkerungszahl in der Wasserstadt ausgeglichen werden soll. Der Aspekt, dass damit auch ein höherer Anteil an preiswerten Wohnungen verbunden ist, wird außer Acht gelassen und verkürzt dargestellt. Wiederholt wird die vom Verwaltungsausschuss beschlossene Zielzahl an Wohnungen von 1.600 bis 1.800 dem Beschluss der Sanierungskommission und des Stadtbezirksrates Linden-Limmer von 1.000 bis 1.200 Wohnungen gegenübergestellt. Ebenso wiederholen sich die Anregungen zum schienengebundenen ÖPNV und dem Radverkehr. Hinzu kommt die Anregung, neue Verkehrsmittel wie die Seilbahn zu untersuchen.

Die Anregungen zu einer Reduzierung der Zielzahl an Wohnungen mit einer Verringerung der Verdichtung wird entsprechend der Stellungnahme der Verwaltung zu Pkt. 3 vorgeschlagen, sie nicht zu berücksichtigen.

Die Anregung zum Einzelhandel, auch die umliegenden Teile Limmers und Ahlem zum Einzugsgebiet für die Wasserstadt hinzuziehen, ist bereits Bestandteil des Einzelhandelsgutachtens und wurde in der Begründung berücksichtigt.

Die wiederholten Anregungen zum schienengebundenen ÖPNV und dem Radverkehr werden entsprechend der Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt Verkehr (Teil 1-Allgemeine Betrachtungen der individuellen Stellungnahme; siehe Seiten 14/15) berücksichtigt, sofern sie nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplans sind oder außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen, wie es für die in der Stellungnahme angesprochene Brücke über die Leine gilt.

Die Anregung zu „Car-Sharing“ ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans und wird im

städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zu der Anregung, zur Verwendung des Niederschlagswassers als Betriebs- bzw. Grauwasser, anstatt dieses in die Leine / Leinverbindungskanal abzuleiten, wird vorgeschlagen, dies nicht zu berücksichtigen, da das überschüssige Niederschlagswasser bei Starkregen zunächst im bodendurchlässigen Regenrückhaltebecken (RRB) aufgefangen und zur Versickerung gebracht wird sowie zur Anreicherung des Grundwassers beiträgt. Erst vor Überlauf des RRB wird es in den Leineverbindungskanal abgeführt. Weitere Ausführungen dazu sind in der Begründung genannt.

Die Lärmschutzmaßnahmen östlich der Güterumgehungsbahn sind Voraussetzung für die Zulässigkeit der Nutzung als allgemeines Wohngebiet. § 10 der textlichen Festsetzungen regelt aus diesem Grund, dass die (Zitat) "Errichtung und Nutzung der Wohnungen unzulässig ist, bis der Ersatz der bestehenden und die Errichtung der neuen Lärmschutzwand entlang der Ost- bzw Nordseite der Umgehungsbahn ..... realisiert und dauerhaft gesichert ist." Als Vorbereitung zur Realisierung der Lärmschutzwand war bislang beabsichtigt, dass das Eisenbahnbundesamt (EBA) ein Plangenehmigungsverfahren durchführt, das zeitnah zu einer Genehmigung und dem anschließenden Bau der Lärmschutzwand geführt hätte. Das EBA hat nun erklärt, dass man dort ein Planfeststellungsverfahren (planungsrechtliche Zulassungsentscheidung) vor allem deshalb bevorzugen würde, weil die Erfahrungen mit Erneuerungen von Eisenbahnbrücken gezeigt hätten, dass sich die Bevölkerung in der Nachbarschaft häufig am Baulärm für die Eisenbahnanlagen stört und dazu auch Eingaben eingereicht worden seien. Das Planfeststellungsverfahren würde es ermöglichen, die Öffentlichkeit im Vorfeld zu beteiligen. Dabei ist nicht strittig, ob eine bahnrrechtliche Genehmigung erteilt wird. Im Planfeststellungsverfahren soll vielmehr neben den eisenbahntechnischen Belangen auch geklärt werden, ob und ggfs. welche Lärmschutzmaßnahmen (bzgl. Lärm durch den Bau der Lärmschutzwand) während der Bauzeit erforderlich sind. Die WLEG als für die Entwicklung und Vermarktung des Projektes verantwortliche Gesellschaft hat veranlasst, dass am 09.12.2016 Antragsunterlagen zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens an die DB Netz AG gegeben wurden. Die DB Netz AG hat am 16.12.2016 die planungsrechtliche Zulassungsentscheidung beim EBA beantragt.

Das nunmehr vom EBA für notwendig erachtete umfänglichere Verfahren könnte zu zeitlichen Verzögerungen führen. Um dennoch die Vollziehbarkeit des Planes nach Satzungsbeschluss zu garantieren, ist durch eine Baulast gesichert, dass die denkmalgeschützten Bestandsgebäude Nr. 44 und 51 sowie die nicht unter Denkmalschutz stehenden Bestandsgebäude Nr. 2 und 10 bis zur Herstellung der Lärmschutzwand in ihrer derzeitigen äußeren Form erhalten werden. Das vorliegende Schallgutachten weist nach, dass von diesen Bestandsgebäuden für die beabsichtigte Neubebauung des 1. Bauabschnitts die erforderliche Schutzwirkung ausgeht. Damit sind die Voraussetzungen für vorübergehende Abweichungsentscheidungen für die Genehmigung der Wohngebäude gegeben.

Die Stellungnahme des Bereichs Forsten, Landwirtschaft und Naturschutz im Fachbereich Umwelt und Stadtgrün, der auch die Belange des Naturschutzes wahrnimmt, ist als Anlage 3 beigefügt.

Die beantragten Beschlüsse sind erforderlich, um das Bebauungsplanverfahren abschließen zu können.

61.12  
Hannover / 22.12.2016