Bebauungsplan Nr. 389, 1. Änderung
mit örtlicher Bauvorschrift über Gestaltung
- Neubau Zentrale HDI - Gerling -
-

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB

1. Ziel des Bebauungsplanes

Die zum Talanx-Konzern gehörenden und in Bothfeld bereits ansässigen Versicherungsgesellschaften des HDI beabsichtigen, im Zuge der Integration des Kölner Gerlingkonzerns die somit entstandene HDI-Gerling Sachversicherungsgruppe in einem zentralen Neubau an der Riethorst / Kirchhorster Straße unterzubringen.

Die Ansiedlung "Neubau Zentrale HDI-Gerling" trägt zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in Hannover bei und stärkt den Büro- und Verwaltungsstandort "Podbielskistraße / Kirchhorster Straße". Das Projekt liegt daher im besonderen städtischen Interesse. Geplant sind für diesen Standort in einem 1. Bauabschnitt Arbeitsstätten für zunächst bis zu ca. 2.000 Beschäftigte. Der Bebauungsplan ist auf eine Erweiterung ausgelegt. In einem weiteren, noch nicht konkret geplanten Bauabschnitt soll die Bürokapazität auf maximal 3.000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ergänzt werden. Ob und wann eine Erweiterung jedoch tatsächlich erfolgt, ist derzeit nicht absehbar. Es sind max. ca. 750 Stellplätze in einer Tiefgarage (TG) vorgesehen, ca. 250 weitere Stellplätze ebenerdig zwischen den Gebäuderiegeln.

Das im nördlichen Bereich der Bebauungsplanänderung gelegene **Sondergebiet Pferdehaltung und betriebsbedingtes Wohnen** dient der Sicherung der bisherigen Nutzung. Zur Bestandssicherung soll die bisher langjährig ausgeübte Tätigkeit - die Haltung und Zucht von Pferden - weiterhin ermöglicht werden. Die Festsetzung sieht für das sonstige Sondergebiet Pferdehaltung und betriebsbedingtes Wohnen die Unterbringung von baulichen Anlagen für die Haltung und Zucht von bis zu höchstens 15 Pferden und von nicht mehr als zwei Wohnungen vor. Weiterhin sind 2 Wohnungen (z.B. für Betriebsleiter, Arbeitskräfte, Auszubildende) zulässig, die der Hautnutzung zugeordnet und ihr in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind. Die Grundflächenzahl wird mit 0,2 festgesetzt.

Entsprechend den oben beschriebenen städtebaulichen Zielen wird für den südlichen Bereich der Bebauungsplanänderung ein **Sondergebiet Büro und Verwaltung** festgesetzt. Um die geplante Nutzung realisieren zu können, sind entsprechend Büro- und Verwaltungsgebäude allgemein zulässig. Ferner ist eine Betriebskindertagesstätte allgemein zulässig. Ausnahmsweise zulässig sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsleiter, soweit sie der Hauptnutzung zugeordnet und ihr in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind.

Die überbaubare Fläche wird großflächig festgesetzt, weiterhin werden maximal VI Geschosse festgesetzt. Damit wird ein moderater Übergang von der westlichen IV-geschossigen Wohnbebauung bzw. von den südwestlich und südöstlich gelegenen Verwaltungsgebäuden gefunden, die I bis IX bzw. VI bis X Vollgeschosse aufweisen. Um den Übergang zur Wohnbebauung und den Einstieg in den Grünzug entlang des Laher Grabens möglichst offen und großzügig zu gestalten, werden nach Westen und Osten nur I-geschossig überbaubare Flächen vorgesehen. Diese Bereiche werden nach Westen zur Wohnbebauung über die Festlegung des Höchstmaßes der Oberkante der baulichen Anlage mit 61 m ü. NN höhenmäßig eindeutig definiert. Eingeschoben in diese I-geschossigen überbaubaren Flächen werden jeweils zwei VI-geschossige Baukörper, die Teil der im städtebaulichen Entwurf

dargestellten kammartigen Gebäudestruktur sind. Hierdurch wird eine verträgliche städtebauliche Einbindung in die Umgebung des geplanten Projektes ermöglicht. Die GRZ wird mit 0,8, die GFZ wird mit 2,4 festgesetzt.

2. Berücksichtigung der Umweltbelange

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

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

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

Die übrigen relevanten Gesichtspunkte sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

3. Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

3.1 Erschließung

Erschließung des Sondergebiets Pferdehaltung und betriebsbedingtes Wohnen
Eine anfänglich geplante Erschließung des Sondergebietes von Westen über die Straßen Thieshof bzw. Weidkämpe ließ sich aufgrund der zu erwartenden Immissionsbelastungen für die sich dort befindenden reinen Wohngebiete nicht ermöglichen, da für dieses Sondergebiet auch mit LKW-Bewegungen zu rechnen ist.

Die Erschließung des genannten Sondergebietes erfolgt daher über einen im östlichen Planbereich überwiegend als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzten Weg. Die Wegeverbindung führt seit langem als Fuß- und Radweg in die nördlich und östlich an das Plangebiet angrenzende öffentliche Grünverbindung, die die Siedlungsbereiche Bothfelds und Misburgs verbindet. Sie ist weiterhin Teil des übergeordneten Rad- und Fußwegesystems, über das insbesondere eine Verbindung zu den Landschaftsräumen Laher Wiesen und Große Heide, aber auch zum Stadtfriedhof Lahe, zum Altwarmbüchener See und zum Misburger Wald hergestellt wird. Bisher war diese Wegeverbindung planungsrechtlich nicht geregelt. Zusätzlich zu dieser bisherigen Funktion soll nunmehr auch die Erschließung des Sondergebietes Pferdehaltung und betriebsbedingtes Wohnen über diesen Weg ermöglicht werden. Er wird daher überwiegend als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Eine Zufahrt wird allerdings nur für die Anlieger des Sondergebietes Pferdehaltung und betriebsbedingtes Wohnen ermöglicht werden. Ein schmaler westlicher Streifen des Weges befindet sich auf dem Grundstück des geplanten Bürogebäudes. Da ein Eigentumsübergang nicht gewünscht ist, werden die benötigten Flächen daher mit einem Geh- und Fahrrecht für die nördlich angrenzenden Anlieger sowie mit einem Geh- und Fahrrecht (nur Radverkehr) für die Allgemeinheit belastet. Eine Zuwegung bzw. Zufahrt für das westlich angrenzende Sondergebiet Büro- und Verwaltung ist nicht vorgesehen, da für dieses Baugebiet ein eigenes Verkehrskonzept entwickelt wurde.

Erschließung des Sondergebiets Büro und Verwaltung
Zur Erschließung des geplanten Bürostandortes sind umfangreiche Untersuchungen durchgeführt worden. In der ersten Verkehrsuntersuchung von November 2007 ist bezüglich der

äußeren verkehrlichen Erschließung die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen worden. Mit Hilfe einer Verkehrssimulation erfolgte in der Verkehrsuntersuchung von August 2008 eine Konkretisierung, um die Rahmenbedingungen für eine zeitnahe Realisierung zu bestimmen. Grundlage der detaillierten verkehrlichen Betrachtung war das ursprüngliche Bebauungskonzept mit einer endgültigen Ausbaustufe von 3.000 Arbeitsplätzen.

Räumliche Veränderungen der geplanten Anbindung und Aufteilung der südlich der Straße Riethorst gelegenen Park & Ride - Anlage und der Stellplätze von ExxonMobil sind in der verkehrlichen Bewertung berücksichtigt worden. Die Ein- und Ausfahrt der P+R - Anlage sowie des Firmenparkplatzes sind so platziert, dass in Verbindung mit den geplanten Ein- und Ausfahrten zum zukünftigen Bürostandort nördlich der Straße Riethorst die Verkehrsabwicklung in der Straße Riethorst nicht behindert wird. Die zusätzlich erzeugten Verkehre müssen über das vorhandene Straßennetz mit Zu- und Ausfahrten von der Straße Riethorst abgewickelt werden.

Im Ergebnis wird eine Variante mit Zufahrten von der Straße Riethorst verfolgt, die im Verkehrsgutachten als Variante A3 bezeichnet wird. Sie geht von einer Verkehrsverteilung der prognostizierten Verkehrsströme von 70% aus Richtung Osten über den Knotenpunkt Kirchhorster Straße/ Riethorst und 30% aus Richtung Westen über die Straße Riethorst aus.

Das o.g. Gutachten bewertet die durchgeführten Simulationsergebnisse und stellt fest, dass die Erschließungsvariante A3 unter Berücksichtigung der jeweils notwendig werdenden baulichen und betrieblichen Maßnahmen eine gute bis befriedigende Verkehrsqualität aufweist.

Da die Maximalvariante mit 3.000 Beschäftigten kurzfristig nicht zu erwarten ist und vorerst nur ein 1. Bauabschnitt realisiert werden soll, ist vom Gutachter im Rahmen einer ergänzenden Untersuchung eine weitere Bewertung der Situation bzw. notwendiger Maßnahmen vor dem Hintergrund eines reduzierten Ansatzes von 2.000 Mitarbeitern erfolgt. Im Ergebnis wird danach insgesamt die Erschließungsvariante A3 unter Berücksichtigung einer reduzierten Ausbauplanung mit 2.000 Beschäftigten mit einer guten Verkehrsqualität (Qualitätsstufe B) im relevanten Verkehrsnetz bewertet.

Innere Erschließung
Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind auch unterschiedliche Erschließungsvarianten zur inneren Erschließung der Neubaufläche der HDI-Zentrale besonders in Bezug auf Lärmemissionen untersucht worden. Die favorisierte innere Erschließung basiert auf der Erschließungsvariante (A3) über die Straße Riethorst.

Die Zufahrt zu den Stellplätzen im Tiefgeschoss und zu den offenen Stellplätzen liegt im westlichen Planbereich, die Anlieferung ist um mindestens 60 Meter von der westlichen Grundstücksgrenze nach Osten abzurücken, weiter östlich schließt sich eine repräsentative Gebäudevorfahrt an.

Die 750 geplanten Einstellplätze im Tiefgeschoss werden direkt von der Straße Riethorst angefahren, die Rampe wird emissionsgeschützt ausgebildet. Daneben ist die Zufahrt zu den offenen max. ca. 250 Stellplätzen vorgesehen, die hauptsächlich im Nordteil des Geländes liegen.

3.2 Lärmschutz

Zur Beurteilung der geplanten Bebauung im Bereich des Sondergebietes Büro und Verwaltung ist ein Schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben worden. Darin sind die schalltechnischen Auswirkungen aufgrund der Mehrbelastung der öffentlichen Straßen sowie aufgrund möglicher baulicher Anpassungen an der Straße Riethorst untersucht worden. Ferner sind die durch das Plangebiet verursachten Immissionsbelastungen dargestellt worden.

Durch das Plangebiet verursachte Immissionsbelastungen
Nach den Ergebnissen der vorliegenden schalltechnischen Berechnungen im genannten Gutachten stellt sich die Immissionssituation in der Nachbarschaft des geplanten Sondergebiets Büro und Verwaltung wie folgt dar:
„Auch unter Beachtung der hinsichtlich einer Nutzung ebenerdiger Stellplätze sowie der Lage der Haupt-Anlieferzone von vornherein vorgesehenen Einschränkungen kann nach den Ergebnissen der rechnerischen Immissionsprognose eine Überschreitung der für Reine Wohngebiete maßgeblichen Orientierungswerte (*Anhaltswerte für die städtebauliche Planung* nach Beiblatt 1 zu DIN 18005) nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Dabei ist zu beachten, dass den Emissionsansätzen eine konservative Abschätzung zugrunde liegt, die von der Realisierung von bis zu 1.000 Stellplätzen sowie den im Verkehrgutachten für einen „Maximalausbau“ prognostizierten Verkehrs-Belastungsdaten ausgeht. Aus diesem Grunde wurden beispielhaft weitergehende Lärmminderungsmaßnahmen aufgezeigt und in die Schall-Immissionsprognose eingestellt (s. u.). Danach kann erwartet werden, dass auch im Fall des o. a. „Maximalausbaus“ die im vorliegenden Fall zu beachtenden Orientierungswerte von 50 dB(A) am Tage und 35 dB(A) in der *ungünstigsten Nachtstunde* eingehalten werden können. Unter der Voraussetzung, dass westlich des geplanten Verwaltungsgebäudes in der Beurteilungszeit nachts keine Fahrbewegungen stattfinden, ist eine Überschreitung des Bezugspegels für „kurzzeitige Einzelereignisse“ (Nacht-Richtwert zzgl. 20 dB(A) = 35+20 = 55 dB(A)) nicht zu erwarten. Dabei wird auch vorausgesetzt, dass eine Nutzung der westlich des Verwaltungsgebäudes gelegenen Freiflächen durch Lkw oder Ladetätigkeiten weder am Tage noch in der Nachtzeit stattfindet.“

Bei den beschriebenen Berechnungen wurden die nach den Ergebnissen verschiedener Voruntersuchungen bereits vorgesehenen konzeptionellen Lärmminderungsmaßnahmen berücksichtigt. Hierzu zählen:

- Die Unterbindung von Fahrten zu und von den Stellplatzbereichen im westlichen und nördlichen Grundstücksbereich. Hierzu wurde im Städtebaulichen Vertrag eine Regelung getroffen, die ein Befahren dieser Flächen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr durch Kraftfahrzeuge unterbindet.
- Die Anordnung der Haupt-Ladezone in einem überdachten Bereich des geplanten Verwaltungsgebäudes.
- Absorbierende Verkleidungen der Innenbauteile der Tiefgarage und deren Zufahrt sowie der Einbau geeigneter Schalldämpfer in die bei einer „natürlichen“ Belüftung der Tiefgarage erforderlichen Lüftungsöffnungen.

Die in die Schallimmissionsprognose eingestellten, oben beispielhaft genannten, weitergehenden Lärmminderungsmaßnahmen umfassen Folgendes

1. Vollständige Überdachung des Rampenbereiches der Einfahrt zur Tiefgarage (TG), Überdachung mit absorbierender Unterdecke.
2. Um die Zufahrt zur TG umlaufende, geschlossene Brüstung mit innenseitig absorbierender Verkleidung.
3. Fortsetzung der unter Pkt 2. genannten Brüstung als „Lärmschutzwand“ mit einer Höhe von 1,5 m über OK Zufahrt.
4. Lärmschutzwand im Bereich der westlichen Grundstücksgrenze in einer voraussichtlichen Höhe von 2,0 m.

Der Gutachter beschreibt weiter, dass zum Schutz des unmittelbar westlich benachbarten reinen Wohngebietes einzelne oder mehrere dieser beispielhaft genannten, weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich seien. Art und Umfang derartiger Maßnahmen würden jedoch wesentlich von der im konkreten Einzelgenehmigungsverfahren letztlich beantragten hochbaulichen Situation sowie den tatsächlichen betrieblichen Gegebenheiten abhängen.

Wesentliche Punkte dieser Lärmminderungsmaßnahmen sind in § 5 der textlichen Festsetzung eingeflossen, durch die ein genereller Schutz der benachbarten Wohnbebauung si-

cherstellt wird. Die Festsetzung besagt, dass zum Schutz der westlich angrenzenden Wohnbebauung

1. auf der nicht überbaubaren Fläche zwischen der westlichen Baugrenze und der Fläche mit Bindungen für Bepflanzungen nur eine Tiefgaragenrampe zulässig ist. Diese ist schallabsorbierend einzuhausen und so anzuordnen, dass sich die nördliche Kante der Einhausung maximal 45 Meter nördlich der südlichen Grenze des Sondergebietes Büro und Verwaltung befindet,
2. auf der nicht überbaubaren Fläche zwischen der westlichen Baugrenze und der Fläche mit Bindungen für Bepflanzungen offene Stellplätze und offene Zufahrten zu Stellplätzen nur an der Westseite zulässig sind, wenn unmittelbar westlich an die offenen Stellplätze angrenzend auf ganzer Grundstückslänge eine mindestens zwei Meter hohe Lärmschutzwand errichtet wird sowie
3. Lüftungsanlagen in einem Abstand von 20 Metern und Anlieferungszufahrten in einem Abstand von 60 Metern östlich der Fläche mit Bindungen für Bepflanzungen nicht zulässig sind.

Anlieger des westlich angrenzenden reinen Wohngebietes äußerten sich im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Bebauungsplanänderung wie folgt (Auszug):

„Die direkten Anlieger des Thieshof 22-28 wünschen natürlich keine Parkplätze vor unseren Fenstern auf dem HDI-Gelände, um Abgase, Türen schlagen, usw. nicht ertragen zu müssen. Keine Mauer in unserem Abschnitt. Da wir starken Zweifel hegen in Hinsicht auf den Lärmschutz. Ein hässlicher Gedanke, eine Mauer ständig vor Augen zu haben, wir wünschen uns statt einer Mauer, eine immergrüne Hecke, z.B. Kirschlorbeer. ...“

Nach Auffassung der Landeshauptstadt Hannover ist zur Vermeidung von Beeinträchtigungen die Errichtung einer 2,0 m hohen Lärmschutzwand in ca.13,0 m zu der Wohnbebauung eine effektive Maßnahme. Die endgültige Ausgestaltung der Lärmschutzeinrichtung (z.B. Wand, Glaswand, Erdwall, Begrünung oder eine Kombination aus verschiedenen Elementen) ist noch nicht geklärt. Die Stadt wird die Gestaltung des Lärmschutzes mit dem Investor so weit wie möglich im Sinne der Vorstellungen der Anlieger im Thieshof 18-28 mit einer immergrünen Bepflanzung vertreten.

Zwischen diesen beiden baulichen Nutzungen befinden sich weiterhin unmittelbar vor der Wohnbebauung ein ca. 3,0 m breiter Vorgarten, ein 3,1 m breiter öffentlicher Fußweg sowie ein festgesetzter bereits vorhandener 4,0 m breiter Gehölzstreifen. Zusammen mit der vorgesehenen Gestaltung der Lärmschutzwand entstehen keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der Wohnbebauung.

Um weiterhin den Immissionsschutz für die benachbarten Wohngebiete sicher zu stellen wird ferner eine vom Gutachter empfohlene Abstraktion der zum Schutz der Nachbarschaft erforderlichen Emissionsbeschränkung vorgenommen und eine entsprechende Festsetzung höchstzulässiger (Lärm)-Emissionskontingente (Flächenbezogene Schallleistungspegel) getroffen. Es werden nachfolgend die Emissionskontingente aufgeführt, die sich unter Beachtung der Vorgaben der DIN 45691 für das geplante SO-Gebiet errechnen. Dabei wird von einer Gliederung des Gebietes in zwei Teilbereiche (West und Ost) ausgegangen.

Nach dem in der o. a. Norm beschriebenen „einfachen Verfahren“ ohne Zusatzdämpfungen werden die Orientierungswerte für WR - Gebiete in den am stärksten betroffenen Aufpunkten (1) – (5) um rd. 1 dB(A) unterschritten, wenn die folgenden Emissionskontingente angesetzt werden:

Teilgebiet	tags (6-22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)
SO1 (West)	50	35
SO2 (Ost)	55	40

Den Flächen in der Bebauungsplanänderung wurde ein entsprechender Wert für den immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (FSP) zugewiesen, so dass die Immissionswerte in den Bereichen der schutzwürdigen benachbarten Wohnnutzungen zumutbar bleiben sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (Orientierungswerte für reine Wohngebiet gemäß DIN 18005). Die Grenzlinie zwischen den beiden Teilgebieten SO1 und SO2 verläuft 62 m östlich der westlichen Grundstücksgrenze.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass aus schalltechnischer Sicht ein Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen realisiert werden kann, wenn unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme die vom Gutachter ermittelten und festgesetzten Emissionsschallpegel für das Sondergebiet eingehalten werden.

4. Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Ein entscheidender Aspekt für die Standortwahl des geplanten Neubaus im Zuge der Integration des Kölner Gerlingkonzerns war die Nähe zu den bereits in Bothfeld ansässigen und zum Talanx-Konzern gehörenden Versicherungsgesellschaften. Die Landeshauptstadt Hannover konnte diesen Standort begrüßen, da diese Ansiedlung zu einer Stärkung des Büro- und Verwaltungsstandortes „Podbielskistraße - Kirchhorster Straße“ beiträgt.

Anfang der siebziger Jahre wurde durch den Stadtbahnbau an der damaligen Endstation Lahe ein Standort für intensive Büronutzung erschlossen. Der Straßenzug Podbielskistraße - Kirchhorster Straße ist die Hauptausfallroute in Richtung Nordosten. Sie bindet die City sowohl an die Ost-West- als auch an die Nord-Süd-Autobahn an. Von mehreren Großverwaltungen der privaten Wirtschaft wurde der Vorteil von Bauflächen mit Autobahn- und Stadtbahnanschluss in Anspruch genommen. Städtebauliches Ziel ist es, die Bindung dieser Nutzung an den Standort weiterhin zu fördern. Entwicklungsschwerpunkte für Büros und Verwaltungen in peripherer, gut erschlossener Lage bieten größeren Verwaltungen auch langfristig gute Entwicklungsmöglichkeiten.

In unmittelbarer Nähe befinden sich weitere Bürogebäude, in denen die Verwaltungen der ExxonMobil, BEB, des AWD und die derzeitige Hauptverwaltung von HDI ansässig sind. Die Standortfrage wurde damit zugunsten des ehemaligen Meisert-Grundstücks getroffen.

Um optimale Lösungsansätze für die bauliche Verwirklichung des geplanten Projektes zu erreichen, wurde ein Planungsgutachten in Auftrag gegeben. Gegenstand der Aufgabe war die Erarbeitung von Vorentwürfen für die neue Zentrale der HDI - Gerling Sachversicherungsgruppe im Plangebiet.

Durch den Investor wurden fünf Architekturbüros zur Abgabe eines Entwurfes aufgefordert. Das Beurteilungsgremium hat daraufhin im Januar 2008 einstimmig einen Entwurf für eine weitere Überarbeitung vorgeschlagen, bei dem sich um eine zentrale Halle kammartige VI-geschossige Gebäuderiegel gruppieren. Wesentlicher Vorteil dieses Entwurfes war die beste Einpassung in den Landschaftsraum und Rücksichtnahme auf die westlich benachbarte Wohnbebauung. Die Büroriegel werden aufgeständert, Dach- und Tiefgaragenflächen sollen begrünt werden, so dass der Landschaftsraum quasi das gesamte Gebäude als „Landschaftsteppich“ umfließt. Die aufgeständerten Büroriegel ermöglichen eine optimale Belüftung und Belichtung der Büroräume mit Außenbezug in die umgebende Landschaft. Oberirdische Parkplätze sollen durch Bäume und Hecken gegliedert werden, der zentrale Eingangsbereich wird von der Straße Riethorst erfolgen.

Als Ergebnis des Planungsgutachtens bildet der ausgewählte Entwurf die Grundlage für die Bebauungsplanänderung.