Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gingen zu den Bebauungsplänen Nrn. 1587 und 1588 Stellungnahmen von der Interessengemeinschaft Zooviertel e.V., einer Bürgerinitiative sowie von einzelnen Bürgern – in einem Fall mit einer Unterschriftensammlung versehen - ein. In der Hauptsache wenden sie sich gegen die beabsichtige Bebauung des Parkplatzgrundstückes an der Mars-la-Tour-Straße (Bebauungsplan Nr.1587) und den beabsichtigten Neubau einer Parkpalette südlich der Schackstraße (Bebauungsplan Nr. 1588). Sie befürchten durch den damit einhergehenden Parkplatzmangel für die Nutzungen des HCC und des Zoos erhebliche verkehrliche Belastungen u.a. durch Parksuchverkehr. Dazu wird im Einzelnen auf die Aspekte Architektur, Bauweise, Verkehr, Lärmbelastungen, Denkmalschutz sowie die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft eingegangen.

Zur übersichtlichen Darstellung dieser Stellungnahmen und den aufgeführten Aspekten erfolgt angesichts der direkten Verbindung beider Bauprojekte / Bebauungspläne eine nach Themengruppen geordnete zusammengefasste Wiedergabe mit jeweiliger Stellungnahme der Verwaltung mit folgendem Inhalt:

- 1. Gestaltung und Architektur, Bebauung
- 2. Verkehr
- 2.1 Verkehrliche Erschließung, Stellplätze
- 2.2. Verkehrskonzept
- 2.3 Zoo
- 2.4 Lärmimmissionen
- 2.5 Geplante Parkpalette/Parkhaus
- 3. Denkmalschutz
- 4. Naturschutz
- 5. Rechtliche Aspekte
 - Gemengelage
 - Abwägung
 - Planerische Zurückhaltung § 15 BauNVO
 - Planungsalternative
- 6. Grundstücksausschreibung
- 7. Sonstiges

Inhalt der Einwendungen

1. Gestaltung und Architektur, Bebauung

Viele Einwender – tlw. zusammengefasst im Rahmen einer Unterschriftenliste – richten sich massiv gegen die Bebauung des bisherigen Parkplatzes mit der beabsichtigten Architektur und Gestaltung der geplanten Wohnbebauung. Sie bezeichnen den zugrunde liegenden Bebauungsvorschlag als Fremdkörper und befürchten dadurch Beeinträchtigungen des Stadtbildes im Anschluss an die Eilenriede.

Sie rügen die Bebauung des bisherigen Parkplatzes allgemein, sowie die **Höhe und Dichte** der neuen Gebäude im Besonderen. Nach dem vorliegenden Planentwurf würden erforderliche **Grenzabstände** entsprechend der NBauO nicht eingehalten, wodurch sich

Stellungnahme der Verwaltung

Wie eingangs in der Begründung zu den Bebauungsplänen Nrn. 1587 und 1588 dargelegt, wurde ein Städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt. Ein Preisgericht, bestehend aus Vertretern der LHH (Politik und Verwaltung) Architekten und Stadtplanern sowie Vertretern der Wohnungswirtschaft, hat aus den 17 eingereichten Arbeiten einstimmig einen Vorschlag ausgewählt, der Grundlage für die weitere Erarbeitung des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes ist. Nach eingehender Prüfung hat das Preisgericht hervorgehoben, dass gerade dieser Entwurf mit einer eigenen Formensprache den Maßstäben der Umgebung entsprechend zu einer dezenten, aber wirksa-

Inhalt der Einwendungen

1. Gestaltung und Architektur, Bebauung

immissionschutzrechtliche Probleme verschärfen würden. Eine entsprechende städtebauliche Begründung hierfür fehle. Der prägende Einfluss der Stadthalle und die vorhandene Baustruktur, die die Wohnlage so attraktiv macht, würden gemindert, wenn nicht gar zerstört. Die offene Bauweise mit Solitären erzeuge keine räumliche Fassung des Theodor-Heuss-Platzes.

Offensichtlich stünden ausschließlich wirtschaftliche Interessen im Vordergrund.

Entlang der Mars-la-Tour-Straße würde die Tiefgarage 1 m aus dem gewachsenen Boden herausragen und durch die Bebauung mit Staffelgeschossen eine mögliche Höhe von 12 m erreichen können.

Für die Bestandsgebäude an der Mars-la-Tour-Straße könnten neben der Verschattung der Erdgeschosswohnungen die Kriterien der erdrückenden Wirkung erfüllt sein. Belastungen der Anwohner Mars-la-Tour-Straße durch Verschattung, Verkehrsgefährdung durch Zu- u. Abfahrten ließen sich bei geringer Dichte mit anderweitiger Baukörperanordnung reduzieren bzw. vermeiden. Eine Fortentwicklung der vorhandenen Bebauung wird nicht ausgeschlossen, müsse aber organisch sein. Eine 2-geschossige Reihenhausbebauung entlang der Mars-la-Tour-Straße mit einer 3-geschossigen Bebauung im Bereich der ehemaligen OPD wird als möglich erachtet.

Stellungnahme der Verwaltung

men Begleitung der Straßen- und Platzräume mit hohen städtebaulichen Qualitäten führt und im Innern durch seine Baukörperanordnungen qualitätsvolle private bzw. halböffentliche Räume entstehen. Ausdrücklich wird die damit verbundene Dichte lobend erwähnt (s. Abschnitt 2.1.1. Städtebaulicher Ideenwettbewerb).

Die mit dieser Form verbundene Fortentwicklung der vorhandenen Wohnbebauung entspricht neben der Darstellung als Wohnbaufläche im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Hannover auch der besonderen Lage dieses Grundstückes am Rande des Zooviertels mit der unmittelbaren Nähe zum Stadtwald, der Eilenriede und dem Stadthallengarten.

Wirtschaftliche Belange standen bei der Auswahl nicht im Vordergrund.

Wie in der Begründung unter Abschnitt 2.2.2 zum Bebauungsplan Nr. 1587 umfassend und ausführlich nachgewiesen, werden mit Ausnahme des Bereichs des denkmalgeschützten ehemaligen OPD Gebäudes die erforderlichen Abstandsvorschriften der NBauO gegenüber der bestehenden Bebauung eingehalten. Die Abstandsschatten des geplanten V-geschossigen Neubaues im nördlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1587 wie auch des Baudenkmals, überschreiten zwar die Straßenmitte, verbleiben jedoch innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche. Die geplante Neubebauung wird deutlich unter der Gebäudehöhe der OPD bleiben. Im Übrigen war bereits in der "Bonatz Planung" von 1910 eine Bebauung direkt gegenüber der OPD vorgesehen.

Innerhalb der geplanten Wohnbebauung können die Abstandsvorschriften nicht gänzlich eingehalten werden. Zum Nachweis der erforderlichen gesunden Wohnverhältnisse erfolgte eine gutachterliche Überprüfung, der Belichtungsverhältnisse, der Besonnung und der Frischluftversorgung.

Unter Verweis auf die ausführliche Darstellung in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1587 (Abschnitt 2) ist zusammenfassend festzustellen, dass gerade durch die polygonalen Baukörper die entscheidenden Faktoren für gesunde Wohnund Arbeitsverhältnisse sichergestellt wer-

Inhalt der Einwendungen 1. Gestaltung und Architektur, Bebauung

Stellungnahme der Verwaltung

den können.

Die beabsichtigte Neubebauung sieht entlang der Mars-la-Tour-Straße 6 Einzelgebäude vor. Die einzelnen wirksamen Straßenfronten dieser Gebäude sind ca. 16 m und 40 m lang, die freien unbebauten Zwischenräume zwischen den Gebäuden betragen jeweils ca. 10 m bis 16 m. Die Höhe der geplanten Bebauung variiert. Nur die südliche Baufläche an der Mars-la-Tour-Straße wird zur Eckbetonung eine Gesamthöhe von 12,2 m bis max. 13,2 m über der Straßenverkehrsfläche Mars-la-Tour-Straße (54,95 m) betragen. Die nördlich anschließenden Gebäude werden analog zur westlichen Nachbarbebauung eine maximale Gesamthöhe von 11.0 m aufweisen. Zusammen mit den Ausführungen zum Maß der baulichen Nutzung und den Darstellungen der Verschattungsdiagramme (s. Abschnitt 2.2.2 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1587) wird deutlich, dass diese Bauweise zu keiner wesentlichen Verschattung der Bestandsbebauung führt. Der diesem Bebauungsplan zugrundeliegende Bebauungsvorschlag stellt eine Bebauung östlich der Mars-la-Tour-Straße dar, die in Höhe und Abstand auf die gegenüberliegende Bestandsbebauung eingeht und sie städtebaulich in angemessener Weise berücksichtigt. Der Vorwurf, einer erdrückenden Wirkung durch eine grob unangemessene Bebauung ist nicht gegeben und zurückzuweisen.

Es bestehen außerdem erhebliche Befürchtungen, dass die Wohnbebauung ohne Ersatz der ca. 340 Stellplätze vollzogen wird.

Wegen der bestehenden Abhängigkeiten zwischen dem Ersatz von ca. 340 Stellplätzen südlich der Schackstraße und dem beabsichtigten Wohnungsbauvorhaben sollen beide Bebauungspläne zusammen zur Rechtskraft gebracht werden. Wie im Rahmen der Abwägung zu beiden Bebauungsplänen ausführlich dargestellt und beschrieben, ist es für die Aufrechterhaltung des HCC-Betriebes unumgänglich, die vorhandenen Stellplätze (ca. 340) an der Mars-la-Tour-Straße in zwei Parkhäusern entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 1588 vor Baubeginn zu ersetzen. Ein entsprechender Bauzeitenplan berücksichtigt diese Abhängigkeiten. Die Parkhäuser werden durch die Landeshauptstadt Hannover gebaut und betrieben. Somit wird sichergestellt, dass die entfallenden Stellplätze tatsächlich ersetzt werden (s. Abschnitt 1 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1588).

Inhalt der Einwendungen 2. Verkehr

2.1 Verkehrliche Erschließung, Stellplätze

Die 140 Wohnungen mit einer bis zu 5geschossige Bebauung und ca. 300 neuen
Bewohnern verursache vermehrte Immissionen für die Bewohner der Mars-la-TourStraße. Die geplante Erschließung der
Wohnbebauung über 4 Tiefgaragen führe zu
erheblichen Lärm- und Lichtemissionen der
Bewohner der Mars-la-Tour-Straße.
Die geplante TG-Ausfahrt in der Mars-laTour-Straße würde neben den Lärmbelästigungen der gegenüberliegenden Wohnbebauung in den frühen Morgenstunden zu
Lichtimmissionen durch ausfahrende Kfz mit
eingeschaltetem Scheinwerfer führen.

Aus der beabsichtigten Bebauung und ca. 300 Bewohnern ergäbe sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen für die Neubebauung von ca. 560 Kfz Fahrten/Werktag, deren Spitzenstunden vorwiegend frühmorgens und abends stattfänden. Verbunden mit vermehrten täglichen Rangiervorgängen, Türenschlagen und Besucherverkehr ergeben sich hohe Lärmbelastungen. Die bisherige Parkplatznutzung durch den HCC Seminarbetrieb wäre hingegen ruhig und erfolgte ausschließlich am Tage mit Zufahrten über Schack- und Zeppelinstraße. Angesichts der beabsichtigten Exklusivität der Wohnanlage werden die geplanten 190 Parkplätze in den TG nicht ausreichen. Eine unzureichende Stellplatzversorgung für die Neubebauung würde das angrenzende Wohngebiet belasten.

Stellungnahme der Verwaltung

Durch die derzeitige Nutzung des frei zugänglichen Parkplatzes mit ca. 340 Stellplätzen ergibt sich für die Mars-la-Tour-Straße eine rechnerisch ermittelte Verkehrsbelastung von ca. 500 Kfz am Tag. Bedingt durch den Kongressbetrieb finden diese Kfz-Bewegungen hauptsächlich morgens und nachmittags statt. Zusätzlich entstehen in Abhängigkeit vom HCC-Geschäftsbetrieb und dem Zoobesucherverkehr Zu- und Abfahrten zu diesem Parkplatz tlw. in den Abend- und Nachtstunden, tlw. aber auch an Wochenenden. Diese unmittelbare Belastung der Anwohner der Mars-la-Tour-Straße wird sich durch die neue Wohnbebauung deutlich verbessern.

Das gesamte Verkehrsaufkommen für die

geplante Wohnbebauung mit den ca. 200 Stellplätzen in vier geplanten Tiefgaragen wird durch das Verkehrsgutachten auf 800 -900 Fahrzeugbewegungen/Tag prognostiziert. Die geplante, ca. 50 Stellplätze umfassende Tiefgarage an der Mars-la-Tour-Straße führt in der Mars-la-Tour-Straße zu ca. 200 Kfz-Bewegungen am Tag. Damit sind die künftigen Belastungen in der Marsla-Tour-Straße deutlich niedriger als zurzeit. Die zulässigen Schallimmissionspegel für die vorhandene gegenüberliegende Wohnbebauung im Reinen Wohngebiet werden auch in der Nacht eingehalten (s. Bebauungsplan Nr. 1587. Abschnitt 3.1.1). Die Erschließung dieser Tiefgarage erfolgt in einem 70 Gradwinkel zur Mars-la-Tour-Straße durch zwei parallel angeordnete Rampen. Deren Benutzung in den frühen Morgenstunden des Winterhalbjahres lässt Lichtemissionen durch ausfahrende Fahrzeuge der jeweils gegenüber liegenden Grundstücksnachbarn nicht vermeiden. Die bei Dunkelheit aus der TG fahrenden Fahrzeuge mit eingeschaltem Abblendlicht befahren zunächst eine ca. 15 m lange, ca. 10 Grad geneigte Rampe, die in einem Winkel von ca. 70 Grad auf die Mars-la-Tour-Straße mündet. Zum Ende dieses Vorganges sind sie mehr als 30 m von möglicherweise betroffenen Bestandsgebäuden ent-

Inhalt der Einwendungen Stellungnahme der Verwaltung 2. Verkehr 2.1 Verkehrliche Erschließung, Stellplätze fernt. Danach befinden sie sich bereits auf dem normalen Straßenniveau der Mars-la-Tour-Straße und treffen mit ihrem Lichtkegel ab diesem Zeitpunkt nur noch die bis zu 1,40 m über Straßenniveau aufragenden Kellerebenen sowie den unteren Teil der Erdaeschossebene der Bestandsgebäude. Für die zulässige Beleuchtungsstärke der KFZ- Abblendbeleuchtung sind Grenzwerte einzuhalten. Schwerwiegende unzumutbare Störungen durch Lichtemissionen sind nicht zu erwarten, mögliche Belastungen sind iedoch zumutbar und lassen sich nicht weiter minimieren. Wie in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1587 im Abschnitt 2.3 Verkehr dargelegt, ist für das gesamte Baugebiet der Nachweis der notwendigen Stellplätze in dezentraler Anordnung von 4 Tiefgaragen für ca. 200 Stellplätze vorgesehen. Im Rahmen des Bauantragsverfahrens wird sichergestellt, dass durch entsprechende Anordnung der Rampenausfahrt die Blendwirkung der ausfahrenden Fahrzeuge soweit wie möglich zu vermeiden ist. Im überwiegenden Teil der vorhandenen Bebauung in der Marsla-Tour-Straße wie auch im übrigen Teil des Zooviertels sind vielfach Einzelstellplätze ebenfalls in Kellergeschossen untergebracht. Klagen über Blendwirkungen ausfahrender Kfz sind bisher nicht bekannt. Wohngebietsbezogene Ziel- und Quellverkehre der Bewohnerinnen und Bewohner oder deren Besucher sind normale und durchaus übliche hinnehmbare Ereignisse. Mit der Bebauung ist die Erstellung von 140 Wohneinheiten vorgesehen. Die Ermittlung der erforderlichen Stellplätze erfolgt entsprechend dem § 47 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO). Danach sind 1-1,5 Stellplätze je Wohnung erforderlich. Die Landeshauptstadt Hannover fordert im Normalfall den Nachweis von einem Stellplatz pro Wohneinheit. Aufgrund des besonderen Wohnangebotes ist hier ein etwas höherer Stellplatzschlüssel von 1.4 Stellplätzen pro Wohneinheit vorgesehen. Die beabsichtigte Ausweisung als WA erlau-Neben der Zulässigkeit der Wohnnutzungen be zulässige gewerbliche Nutzungen bis zu sollen die mit dem Wohnen verträglichen einem Verhältnis von 49 %, die zu weiteren Nutzungen entsprechend dem § 1 der textl. Beeinträchtigungen mit erhöhtem Ver-Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. kehrsaufkommen führe. 1587 allgemein zulässig sein. Die geplanten

ca. 200 Tiefgaragenstellplätze stellen eine ausreichende Anzahl für die Wohnbebauung

Inhalt der Einwendungen

2. Verkehr

2.1 Verkehrliche Erschließung, Stellplätze

Stellungnahme der Verwaltung

wie auch für die möglichen anderweitigen zuvor genannten Nutzungen sicher.

Die Zufahrt einer TG am Theodor-Heuss-Platz wird wegen des regen Verkehrs und der damit verbundenen Verkehrsgefährdung als unmöglich bezeichnet, weil gerade dort der überörtliche Verkehr sich in entsprechende Fahrspuren zur Weiterfahrt in die Clausewitz- oder Schackstraße einordnen müsse. Eine damit einhergehende Erhöhung der Verkehrsgefährdung sei nicht hinnehmbar. Es ist beabsichtigt, die am Theodor-Heuss-Platz vorgesehene und festgesetzte Zufahrt zu einer weiteren Tiefgarage durch das Rechtsrein-, Rechtsrausprinzip zu erschließen. Sie befindet sich in etwa auf der Hälfte des ca. 130 m langen geraden Abschnittes am Theodor-Heuss-Platz und ist aus verkehrlicher Sicht unbedenklich. Die diesen Abschnitt befahrenden Fahrzeuge kommen einspurig aus der Adenauerallee, der Zeppelinstraße und der Clauswitzstraße und können diese Tiefgaragenzufahrt sehr gut einsehen und überblicken.

Durch die deutliche Ausweitung gewerblicher Nutzungen entlang der Adenauerallee in den vergangenen Jahren würden die vorhandenen Stellplätze den täglichen Bedarf nicht decken. Vermutlich wären notwendige Stellplatznachweise durch Ausgleichszahlungen abgelöst worden. In diesem Zusammenhang wird auf die im Bau befindliche Steuerberaterkammer hingewiesen. Auf die mit den Fortbildungsveranstaltungen verbundenen Emissionen durch zusätzlichen An- und Abreiseverkehr von Seminarbesuchern auf dem Grundstück der ehemaligen OPD würde nicht eingegangen.

Dem Vorwurf einer deutlichen Ausweitung der gewerblichen Nutzungen im Bereich der Adenauerallee ist zu widersprechen. Im südwestlichen Bereich der Adenauerallee war traditionell die Oberpostdirektion in mehreren Gebäuden vertreten. Angrenzende Baulichkeiten sind seit den 70er und 80er Jahren ausschließlich durch Verwaltungsnutzungen geprägt. Dennoch konnte Anfang der 90er Jahre im Zusammenhang mit dem Rückzug der Postverwaltung auf dem Eckgrundstück Bristoler Straße / Adenauerallee ein Wohnungsneubau realisiert werden. Mit dem Auszug der Kaufmännischen Krankenkasse Halle (KKH) im nordwestlichen Bereich der Adenauerallee konnten bestehende Konflikte mit der vorhandenen Wohnnutzung vermindert werden. Die Steuerberaterkammer auf dem ehemaligen OPD-Grundstück (Tramm`sche Villa) ist eine Fortsetzung der hier vorherrschenden Nutzungsstruktur. Aufgrund der ehemaligen Nutzung durch die OPD ergibt sich kein Stellplatzmehrbedarf. Stellplatzablösebeträge sind in diesem Bereich bisher nicht erhoben worden.

Inhalt der Einwendungen 2.2. Verkehrskonzept

Über den Geltungsbereich der beiden Bebauungspläne Nrn. 1587 und 1588 hinaus müsse von der Stadt ein Gesamtverkehrskonzept mit einer sachgerechten Konfliktlösung unter Einbeziehung der Entwicklungen am HCC, dem ZOO mit neu eröffnetem Yukon-Bay, dem Eilenriedestadion, der Parkplatzsituation, den Verkehrsströmen und dem Verkehrslärm durch Kfz, Bahn, Stadt-

Stellungnahme der Verwaltung

Derzeit stehen an der Mars-la-Tour-Straße ca. 340 Stellplätze zur Verfügung, die sowohl von der Schackstraße, der Zeppelinstraße als auch von der Mars-la-Tour-Straße aus angefahren werden können. Das Stellplatzangebot ist derzeit nicht bewirtschaftet. Das Stellplatzangebot wird derzeit unterschiedlich genutzt. An Wochentagen werden die Stellplätze von den Beschäftig-

Inhalt der Einwendungen 2.2. Verkehrskonzept

bahn untersucht und entwickelt werden. Eine Festschreibung der bestehenden Immissionsbelastung sei ausgeschlossen.

Hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen wird die bereits im Jahre 2008/2009 durchgeführte Verkehrszählung als nicht aussagekräftig eingestuft, da sie in der Urlaubszeit durchgeführt wurde.

Neben den bereits aufgeführten Beeinträchtigungen durch den zusätzlichen Verkehr der neuen Wohnbauung würden die Veränderungen mit verringerten Zufahrtsmöglichkeiten für das geplante Parkhaus Probleme in der Abwicklung des Veranstaltungsverkehrs mit Rückstaus bei der Anfahrt in das Parkhaus in Richtung Theodor-Heuss-Platz und entsprechendem Gefährdungspotential und Beeinträchtigungen hervorrufen.

Am Theodor-Heuss-Platz müsse sich der Verkehr bereits heute frühzeitig für die Weiterführung in Richtung Schackstraße und Clausewitzstraße auf entsprechende Fahrspuren orientieren und einordnen. Tiefgaragenzufahrten vom Theodor-Heuss-Platz führten zu Verkehrsgefährdungen und seien daher an dieser Stelle nicht möglich.

Die aus der Neubebauung resultierenden zusätzlichen Fahrten durch die Mars-la-Tour-Straße erhöhten die dortige Belastung. Schon heute würde die Mars-la-Tour-Straße bei Veranstaltungen des HCC durch Besucher zugeparkt werden. Bisher entlaste der Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße. Es wird befürchtet, dass sich der Parkdruck in den öffentlichen Straßen durch die Bebauung des nördlichen Parkplatzes und auch durch den Bau eines gebührenpflichtigen Parkhauses verschärfe.

Stellungnahme der Verwaltung

ten des angrenzenden Quartiers und von Langzeit- und Dauerparkern genutzt. Besucher des HCC nutzen die Stellplätze tagsüber ebenfalls, ein besonderer Hinweis hierfür existiert – außerhalb der Vorwegweisung - allerdings nicht. In den Abend- und Nachtstunden sind die Stellplätze überwiegend leer; ausgenommen bei Abendveranstaltungen im HCC. An Wochenenden werden die Stellplätze als Überlaufparkplatz von Zoobesuchern genutzt. Es wird hierzu auf die Begründung, Abschnitt 2.3.1. Verkehrskonzept Zooviertel verwiesen.

Das Stellplatzangebot an der Mars-la-Tour-Straße trägt somit insbesondere tagsüber zur Entlastung der Straßenräume im angrenzenden Quartier bei.

Beim Wegfall der Stellplätze an der Mars-la-Tour-Straße wird sich tagsüber die Stellplatznachfrage im angrenzenden Quartier erhöhen. Die zusätzliche Stellplatznachfrage wird überwiegend aus den im Quartier Beschäftigten resultieren. Um den Bewohnern des Quartiers privilegiert Parkraum zur Verfügung zu stellen, könnte eine Bewohnerparkzone eingerichtet werden, wenn dies für erforderlich gehalten wird. Entscheidungen hierüber können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Die Mars-la-Tour-Straße ist im Verkehrskonzept Zooviertel als Erschließungsstraße mit untergeordneter Verkehrsbedeutung ausgewiesen. Gegenüber den parallel geführten Straßen Lüerstraße und Gneisenaustraße, die u.a. wegen der Erschließung der Schulen eine größere Verkehrsbedeutung haben, ist diese Einstufung gerechtfertigt. Die derzeitige Verkehrsbelastung der Mars-la-Tour-Straße liegt aufgrund einer rechnerischen Ermittlung bei ca. 500 Kfz/24h und ist geprägt durch die Anliegerverkehre sowie durch einen Teil der Verkehre des heutigen Parkplatzes an der Mars-la-Tour-Straße. Die künftige Situation ist dadurch gekennzeichnet, dass der Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße zu Gunsten einer Wohnbebauung mit ca. 140 WE entfällt. Das Projekt verfügt über vier Tiefgaragen mit insgesamt ca. 200 Stellplätzen, die über die vier umgebenden Straßen - Mars-la-Tour-Straße, Zeppelinstraße, Theodor-Heuss-Platz, Schackstraße - Zufahrten haben. Lediglich eine der vier

Inhalt der Einwendungen 2.2.Verkehrskonzept

Stellungnahme der Verwaltung

Tiefgaragen mit ca. 52 Stellplätzen wird von der Mars-la-Tour-Straße aus erschlossen. Der verkehrlichen Entlastung steht also eine neue Belastung gegenüber. Allein aus den Größenverhältnissen wird aber deutlich, dass insgesamt eine Entlastung der Mars-la-Tour-Straße zu erwarten ist. Insbesondere werden die in den Abend- und Nachtstunden nach Veranstaltungen im HCC abfahrenden Verkehre entfallen. Die Situation wird sich gegenüber dem heutigen Zustand also verbessern.

(s. auch Begründung zu den Bebauungsplänen Nrn. 1587 u. 1588, jeweils Abschnitt 2.3 Verkehr).

Der Neubau der insgesamt ca. 900 Stellplätze umfassenden Parkhäuser im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1588 berücksichtigt den bisherigen Bestand von ca. 600 ebenerdigen Stellplätzen am HCC neben der Eilenriedehalle und die durch die geplante Wohnbebauung ca. 340 entfallenden Stellplätze im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1587. Zusätzlich entstehen im Winkel der geplanten Parkhäuser ca. 30 ebenerdige Stellplätze.

Anwohner verweisen auf die Notwendigkeit des Parkplatzes an der Mars-la-Tour-Straße, der bei Großveranstaltungen häufig von Bussen genutzt würde, wie zuletzt bei einer Gewerkschaftstagung im HCC mit ca. 32 Bussen. Da Busse nicht in das Parkhaus hineinpassten, wäre eine Klärung der notwendigen Kompensation dringend erforderlich. Bereits heute bestünden massive Verkehrsbelastungen, vor allem zum Ende von Veranstaltungen, durch den Motorenlärm gleichzeitig anfahrender Fahrzeuge und durch tagsüber laufende Motoren u. Standheizungen von Reisebussen.

Für Busse sind im ebenerdigen Teil der Stellplatzanlage - von der Schillstraße aus erschlossen - ca. 12 Busparkplätze vorgesehen. Sollte sich in Einzelfällen zeigen, dass diese nicht ausreichen, werden durch organisatorische Maßnahmen Busse nach dem Verlassen der Passagiere zum Abstellen zum Schützenplatz am Innenstadtring geleitet.

Durch die Neuaufteilung der Verkehrsflächen mit z.B. einer neu eingerichteten Linksabbiegespur in der Schackstraße ergibt sich für die im Bebauungsplan festgesetzte 2-spurige An- bzw. Zufahrt zum Parkhaus genügend Stauraum, ohne dass es dabei den übrigen Verkehr behindernde Staus geben wird. Die 2-spurige Einfahrt in das Parkhaus ermöglicht ein zügiges Einfahren. Die künftige Neuorganisation von Zu- und Abfahrten zu den Parkhäusern mit der ausschließlichen Ausfahrt der PKW über die Schillstraße zur Clausewitz- und Schackstraße wird im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1588 für die Anwohner der Dickensstraße zu einer erheblichen Entlastung gegenüber der heutigen Situation führen. Mit einer textlichen Festsetzung im Bebauungsplan Nr. 1588 ist sichergestellt, dass

Inhalt der Einwendungen	Stellungnahme der Verwaltung
2.2.Verkehrskonzept	
	Zufahrten zu den Parkhäusern über die Schackstraße nicht in der Zeit von 22.00 – 6.00 Uhr erfolgen dürfen (s. § 1 Ziff. b der textlichen Festsetzungen sowie Abschnitt 2.2.1 und Abschnitt 2.3 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1588)
	Die den Verkehrs- und Lärmgutachten zugrunde liegenden Verkehrsmengen sind der aktuellen Verkehrsmengenkarte der LHH entnommen. Es sind keine Entwicklungen erkennbar, die Anlass zu der Annahme einer relevanten Verkehrszunahme geben würden. Eine neue Verkehrszählung ist daher nicht erfolgt. Dabei ist auch zu beachten, dass erst bei einer Verdoppelung der Verkehrsmenge eine hörbare und damit wesentliche Pegelerhöhung von 3 dB(A) eintritt. Die Steigerung der Verkehrsmenge um beispielsweise 20 % würde bei ansonsten gleich bleibenden Parametern (zulässige Höchstgeschwindigkeit, LKW-Anteile, Tag-Nacht-Verteilung) nur zu einer Pegelerhöhung von ca. 0,8 dB(A). Da eine nennenswerte Erhöhung der Verkehrsmengen nicht eingetreten und auch nicht zu erwarten ist, sind die vorgetragenen Befürchtungen zurückzuweisen.

Inhalt der Einwendungen 2.3 Zoo

Der stark frequentierte Zoo führe bereits zu erheblichen Parkdruck im Wohngebiet in den Bereichen Theodor-Heuss-Platz, Mars-la-Tour-Straße bis hin zur Ellernstraße. Dieses sei der Verwaltung bekannt und müsste daher bei der Lärmprüfung berücksichtigt werden. Erfahrungsgemäß würde die bestehende Parkpalette des Zoos von Besuchern erst dann genutzt, wenn die kostenlosen öffentlichen Parkplätze im Stadtteil zugeparkt seien.

Bedingt durch die Fertigstellung des Zooprojektes Yukon Bay werde der Einzugsbereich des Zoos vergrößert und noch mehr Besucher das Zooviertel frequentieren und eine weitere Steigerung der Verkehrslärmbelastungen verursachen.

Der Fortfall des bisher ausgeschilderten freien Parkens auf der Fläche an der Mars-la-Tour-Straße würde die ungeordnete Parksituation im Stadtteil weiter verschlechtern. Dem Zoo würde attraktiver Parkraum genommen und aufgrund des tatsächlichen

Stellungnahme der Verwaltung

Im Abschnitt 2.3 und 2.3.2. der Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 1587 hat sich die Verwaltung ausführlich mit den Belangen des Zoos auseinandergesetzt. Der Zoo hat im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Stellung genommen. Der Zoo ist - wie die Stadthalle auch - durch den Nahverkehr (Bahn u. Bus) mit einer kurzen Taktfolge sehr gut erschlossen. Der Individualverkehr bzw. Besucherverkehr wird über das vorhandene gut ausgebaute Hauptverkehrsstraßennetz geführt. Der Ausbau und die damit verbundene Attraktivitätssteigerung des Zoos dienen dem Erhalt und der Fortführung des Betriebes. Die damit einhergehende Belastung der Hauptverkehrsstraßen ist in den Bebauungsplänen Nrn. 1587 und 1588 zugrunde liegenden Verkehrs- und Lärmuntersuchungen bereits berücksichtigt (s. Begründungen Bebauungspläne Nrn. 1587 und 1588, jeweils Abschnitt 2.3 Verkehr). Das vorhandene Straßenverkehrsnetz

Inhalt der Einwendungen 2.3 Zoo

Besucherverhaltens durch die geplante neue Parkpalette am HCC nicht kompensiert werden können. Studien zu Parkverhalten belegen, dass neben der Bevorzugung der kostenlosen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, das Einfahren in Hoch- oder Tiefgaragen für viele Fahrer eine Hemmschwelle bedeute. Mit dem Bau der Yukon Bay hätten zusätzliche Zooparkplätze geplant und geschaffen werden müssen. Eine Aufstockung der bestehenden Parkpalette würde den Parksuchverkehr nach kostenlosen Parkmöglichkeiten im Stadtteil nicht verhindern. Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes aus 2003 führte zu einer Entlastung des festgestellten Parksuchverkehrs. Mit der Realisierung der Planungen für die Bebauungspläne Nrn. 1587 und 1588 würden sich jedoch die Lärmprobleme im Bereich der Mars-la-Tour-Straße und Dickensstraße erneut steigern. Im Zusammenhang mit den Aktivitäten am Eilenriedestadion werde eine Verkehrszunahme befürchtet.

Ebenfalls zu berücksichtigen sei die z.Z. leerstehende ehem. OPD (Sunrise) mit ca. 4000 m² Nutzflächen, für die eine gewerbliche Nachnutzung gesucht würde und der Neubau der Steueranwaltskammer an der Adenauerallee. Die aktuelle Verkehrszählung hätte diesen Umstand nicht berücksichtigt.

Stellungnahme der Verwaltung

kann diesen saisonalbedingten zusätzlichen Verkehr problemlos aufnehmen. Überschneidungen mit größeren Veranstaltungen im HCC können im Sommerhalbjahr vereinzelt auftreten. Die Lärmuntersuchungen zeigen jedoch, dass sie als vernachlässigbar einzustufen sind. Auch hierbei ist zu beachten, dass erst eine Verdoppelung der Verkehrsmenge zu einer hörbaren Steigerung um 3 dB(A) führen würde. Bei dem Zoo handelt es sich um eine seit langem bestehende Nutzung, dessen Umbau bauordnungsrechtlich bisher keinen Nachweis zusätzlicher Stellplätze ausgelöst hat. Dem Problem nähertretend wurde vom Zoo bereits vor ca. 10 Jahren auf den erkennbaren Stellplatzmangel mit dem Neubau einer Parkpalette reagiert und diese anlässlich der Eröffnung der Yukon Bay im Frühjahr 2010 um ein Drittel auf ca. 950 Stellplätze erweitert. Darüber hinaus wird zur optimalen Steuerung der verfügbaren bewirtschafteten Parkplätze des Zoos und der künftigen Parkhäuser das bestehende Parkleitsystem erneuert. Die Verwaltung wird die verkehrliche Entwicklung beobachten. Ggf. würde sie weitergehende bauordnungs- bzw. verkehrsrechtliche Maßnahmen veranlassen.

Die befürchteten Belastungen für das Wohnviertel können zunächst zusammen mit den verkehrslenkenden Maßnahmen aus dem bestehenden Verkehrkonzept für das Zooviertel (u.a. durch die bestehenden Einbahnstraßenregelungen) verhindert werden. Der Parksuchverkehr nach freien unentgeltlichen Parkplätzen einer seit Jahrzehnten bestehenden Nutzung ist mit städtebaulichen Mitteln nicht lösbar. Erkenntnisse über die evtl. Nachnutzung des ehemaligen OPD-Gebäudes an der Zeppelinstraße liegen der Verwaltung nicht vor.

Inhalt der Einwendungen 2.4 Lärmimmissionen

Es werden die Risiken für die Gesundheit durch Lärm und die besondere Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen – auch bei Kindern - beschrieben. Neben der Veranschaulichung von einzelnen Schalldruckpegeln wird auf die Einhaltung der gebietsbezogenen Lärm-Immissionswerte gem. der DIN 18005 und TA Lärm für allgemeine Wohngebiete (WA) tags von jeweils 55 dB(A) und nachts 45/40 dB(A) hingewiesen.

Stellungnahme der Verwaltung

Bei der Aufstellung von verbindlichen Bauleitplänen ist die zu erwartende Lärmsituation ausschließlich entsprechend der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" zu beachten. Differenzierungen mit speziellen Anforderungen an den Lärmschutz für Kinder sind vom Gesetzgeber nicht vorgesehen. Die Ermittlung der bestehenden Lärmbelastung für das Plangebiet wurde getrennt nach Verkehrslärm auf den öffentlichen Straßen,

Inhalt der Einwendungen 2.4 Lärmimmissionen

Für Verkehrslärm gelten entsprechend der 16. BlmSchV höhere zulässige Werte (tags 59 dB(A) nachts 49 dB(A)). Lärmwerte von mehr als 70 dB(A) bedeuten eine Enteignung im Sinne des Grundgesetzes, die durch keine Planung überschritten werden dürften

Bei der Planaufstellung müsse die bestehende und die mit der Planung verbundene Lärmbelastungen realistisch untersucht werden. Die bestehende Emissionssituation ist im Wesentlichen durch den Güterverkehr auf der Bahnstrecke, die Stadtbahnlinie 11 und den Besucherverkehr des HCC bestimmt.

Aufgrund der höchstmöglichen Ausnutzung des HCC mit ca. 14.000 Gästen seien gem. §47 NBauO ca. 2800 Stellplätze erforderlich. Der Ersatz der bestehenden 300 Stellplätze an der Mars-la-Tour-Straße auf den Flächen südlich des HCC beinhaltet zusammen mit den dort vorhandenen 600 Stellplätzen ein Defizit von ca. 1900 Stellplätzen. Entsprechende Beschilderungen an öffentlichen Verkehrswegen würden auf 2 – 3000 kostenlose Stellplätze verweisen. Die tatsächlichen Gegebenheiten stimmen mit den rechtlichen Notwendigkeiten nicht überein.

Dies führe bereits heute vor dem Hintergrund eines bereits gesteigerten (verdoppelten) Veranstaltungsbetriebes zu einer prekären Parksituation im Zooviertel. An Wochentagen würden die Stellplätze im öffentlichen Raum bis hin zur Ellernstraße genutzt. Damit verbinden sich erhebliche Geräuschemissionen für die Bewohner durch Türenschlagen und An- und Abfahrten. Angesichts der Kooperation mit der Messe AG solle zukünftig die Auslastung des HCC durch mehr Veranstaltungen erhöht werden. Dies führe auch zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung.

Neue Bewohner erhöhen die Lärmbelastung durch vermehrte tägliche Rangiervorgänge, Türenschlagen und Besucherverkehr. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Emissionsquellen würden die Orientierungs-,

Stellungnahme der Verwaltung

dem PKW-Stellplatzbetrieb der künftigen Wohnnutzung, dem schienengebundenen Lärm und dem gewerblichen Lärm durch den PKW-Stellplatzbetrieb des HCC untersucht. Insgesamt wird keine Verschlechterung der Situation eintreten (s. Begründung Bebauungsplan Nr. 1587, Abschnitte 2.3 Verkehr, 3.1. Lärmschutz).

Eine Überschreitung der zulässigen Lärmwerte der DIN 18005 im nördlichen, östlichen und südlichen Randbereich des Plangebietes ist durch den vorhandenen unveränderten Verkehrslärm am Theodor-Heuss-Platz und der Schackstraße prognostiziert und wird durch passive Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der textlichen Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 1587 geregelt. Die maßgeblichen Lärmwerte durch die Zu- und Abfahrten der 4 Tiefgaragen verbleiben eindeutig innerhalb der geltenden Grenzwerte.

Das Kongresszentrum besteht mittlerweile seit ca. 60 Jahren. Von Beginn an war die Stadthalle durch den öffentlichen Nahverkehr sowie für den überörtlichen Individualverkehr über die Clausewitzstraße. Hans-Böckler-Allee und den Messeschnellweg gut erschlossen. Zu Sonderveranstaltungen haben die Verkehrsbetriebe tlw. durch Sonderzüge und Busse ergänzt, einen reibungslosen An- und Abtransport von Besuchern sichergestellt. In dieser Zeit hat sich das heute vorhandene Parkplatzangebot von 940 Stellplätzen für das HCC nördlich und südlich der Schackstraße unwesentlich verändert. Dieses System hat sich bis heute gut bewährt und ist als auskömmlich zu werten. Nur zu einzelnen wenigen im Jahr stattfindenden Sonderveranstaltungen im HCC werden die heute vorhandenen Parkplatzkapazitäten vollständig ausgeschöpft. Daraus ist zu schließen, dass unabhängig von den heute geltenden Stellplatzverpflichtungen der NBauO die vorhandene Stellplatzzahl als auskömmlich zu bezeichnen ist. Angesichts dieser Situation ist ein vollständiger Ersatz der ca. 340 Stellplätze an der Mars-la-Tour-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1588 verbindliche Voraussetzung für die angestrebte Wohnbebauung. Künftig wird es im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nrn. 1588 eine 900 Stellplätze fassende Parkpalette geben. Zusätzlich sind 30

Inhalt der Einwendungen 2.4 Lärmimmissionen

Richt- und Grenzwerte nicht eingehalten werden können.

Künftige Bewohner seien vor Verkehrslärm am Theodor-Heuss-Platz zu schützen, da die zulässigen Werte der DIN 18005 für ein allgemeines Wohngebiet überschritten würden

Eine Überschreitung der O-Werte TA Lärm sei im Rahmen der Abwägung möglich; jedoch die vorgelagerte Neubebauung als Lärmschutz für die Mars-la-Tour-Straße heranzuziehen, sei planungsrechtlich unzulässig, wenn deren tatsächliche Errichtung nicht sichergestellt würde.

Das zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgelegte Lärmschutzgutachten, das nur für die Wohnbebauung am Theodor-Heuss-Platz Handlungsbedarf sehe, werde angezweifelt. Die bereits im Jahre 2008/2009 durchgeführte Verkehrszählung sei nicht aussagekräftig, da sie in der Urlaubszeit durchgeführt wurde. Eine Vielzahl der vorhandenen Emissionsquellen sei unzureichend ermittelt.

In dem geplanten allgemeinen Wohngebiet könnten anlässlich der umgebenden verkehrsreichen Straße und dem lärmintensiven Gewerbebetrieb, dem HCC, die Immissionswerte nicht eingehalten werden. Durch das (geplante) Nebeneinander von SO und WA ergebe sich eine Gemengelage. Angesichts der Rechtssprechung dürften derartige Nachbarschaften nicht dadurch bewältigt werden, in dem die Schutzwürdigkeit des Wohngebietes im Sinne einer Gemengelage reduziert würde und das eigentlich Reine Wohngebiet (WR) als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt würde. Zur Vermeidung eines unzulässigen Etikettenschwindels hat die Planung im Rahmen einer sorgfältigen Prüfung nachzuweisen, dass die für ein WA zulässigen Lärmwerte eingehalten werden können.

Unbeachtet und ungeklärt seien auch die Belastungen der Anwohner durch den über eine längere Zeit andauernden **Baulärm** bei Realisierung des Bauvorhabens. Auf die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften der 15. BlmschVO wird hingewiesen.

Die Planung eines WA dürfe nicht zu einer immissionsschutzrechtlichen Verschäffung

Stellungnahme der Verwaltung

ebenerdige Stellplätze und 12 Busstellplätze im Eingangsbereich der künftigen Parkpalette vorgesehen. Im Übrigen sei darauf verwiesen, dass in der Vergangenheit äußerst selten zeitgleich Veranstaltungen in allen vorhandenen Kongressräumen / sälen einschließlich des ca. 2000 Besucher fassenden Kuppelsaales und der Eilenriedehalle stattfanden. Auch bei der Neuerrichtung eines ähnlich großen Veranstaltungszentrums würde im Rahmen einer Baugenehmigung die zulässige Doppelnutzung von Stellplätzen zugrunde gelegt werden.

Die geschilderten Parksituationen in den öffentlichen Verkehrsflächen beschränken sich auf wenige Tage im Jahr. Nachvollziehbaren Schätzungen des Kongreßzentrums zufolge, sind Spitzenbelastungen mit größtmöglicher Auslastung des HCC maximal etwa ca 10-mal im Jahr zu erwarten. Den Verkehrs- und Lärmuntersuchungen zufolge, konnte mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes aus 2003 der das gesamte Zooviertel belastende Durchgangsverkehr erheblich reduziert werden. Durch die getroffenen Maßnahmen werden festgestellte Verkehrslärmprobleme im Bereich des Theodor-Heuss-Platzes durch die Festsetzung passiven Schallschutzes geregelt und stehen der Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes nicht entgegen (s. Abschnitt 3.1 der Begründung Bebauungsplan Nr. 1587). Durch diese Ausweisung sollen das Wohnen ergänzende, jedoch nicht beeinträchtigende Nutzungsarten dem Wohnen, die der Versorgung, der gesellschaftlichen Kommunikation sowie der Daseinsfür- und Vorsorge der Wohnbevölkerung dienen, zulässig sein. Die im WA ausnahmsweise zulässigen störenden Nutzungen werden ausgeschlossen (s. Abschnitt 2.2.1 der Begründung Bebauungsplan Nr. 1587).

Zeitlich begrenzter unvermeidbarer Baulärm ist planungsrechtlich nicht relevant. Die Einhaltung der geltenden Richtwerte für Lärm, Staub und Erschütterungen bei Bauarbeiten wird durch die Untere Immissionsschutzbehörde der Region Hannover überwacht.

(Siehe hierzu die Ausführungen zu den vorangegangen Teilaspekten Verkehr, Zoo und

Inhalt der Einwendungen 2.4 Lärmimmissionen

führen. Unter Verweis auf Rechtsprechung zum Rücksichtnahmegebot müsse durch Lärmgutachten belegt werden, dass in diesem Bereich eine Verschärfung der Verkehrsbelastung durch das Vorhaben nicht eintrete.

Unter Bezugnahme auf ein Urteil des BVerwG wird für das Plangebiet die Forderung nach einer abwägungsbezogenen Gesamtlärmbetrachtung der einzelnen Lärmquellen erhoben. Es sei abwägungsfehlerhaft, wenn dabei die Frage nach Gesundheitsgefährdungen nicht geprüft würde.

Stellungnahme der Verwaltung

Lärmimmissionen).

Neben der Untersuchung der einzelnen unterschiedlichen Lärmquellen ist auch eine Gesamtlärmbetrachtung erfolgt und ebenfalls im Abschnitt 3.1 Lärm der Begründungen zu den Bebauungsplänen Nrn. 1587 und 1588 ausführlich dargestellt. Zusammenfassend wird dort ausgeführt, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 auch insgesamt eingehalten werden und die Befürchtungen der Anwohner sich nicht bestätigten.

Inhalt der Einwendungen 2.5 Geplantes Parkhaus

Es wird kritisiert, dass zum Zeitpunkt der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung für das Parkhaus noch keine genaueren Planungen für die Parkpalette/Parkhaus vorlagen. Entgegen dem bisherigen Parken auf ebenerdig unbefestigten Flächen führe ein Parkhaus zu Veränderungen der Schallemissionen, die für die betroffenen Anlieger erhöhte unzumutbare Immissionen zur Folge hätten. Anwohner aus der Dickensstraße verweisen auf die planungsrechtliche Ausweisung als Reines Wohngebiet und den damit einhergehenden Schutzanspruch. Das benachbarte Grundstück des HCC sei als Ausstellungsfläche in dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 3 ausgewiesen. Die fehlende Ausweisung als Parkplatz bedeute, dass die vorhandene Parkplatznutzung offensichtlich nur geduldet sei.

Stellungnahme der Verwaltung

Mittlerweile liegt eine detaillierte Planung für zwei Parkhäuser vor. Wie in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1588 ausführlich dargestellt, wurden die Lärmemissionen in einem umfangreichen Lärmgutachten unter Beachtung der planungsrechtlichen Ausweisungen der Wohnbebauung an der Schack-, Dickens-, Lüer- und Mars-la-Tour-Straße wie auch der Neubebauung eingehend untersucht. Auf dieser Grundlage sind zwei Parkhäuser in L-förmiger Anordnung im Abstand von ca. 40 m zur Wohnbebauung an der Dickensstraße und 30 m Abstand zur Schackstraße vorgesehen. Gemäß den textlichen Festsetzungen wird die vollständige Schließung der jeweiligen Schmalseiten der Parkpaletten sowie der Dachflächen festgesetzt. Zusätzlich erfolgt im Abstand von 2.50 m von den offenen Seiten der Parkpaletten die Festsetzung einer maximal 8 m hohen Lärmschutzwand entlang der Wohnbebauung und der Schackstraße. Durch die Stellung der beiden Baukörper in Verbindung mit dem weitgehenden Verzicht der Anordnung von ebenerdigen Stellplätzen. sowie den genannten Festsetzungen werden die erforderlichen Lärmwerte im Bereich der benachbarten Wohngebäude eingehalten. Die Lärmschutzwände sind zu mindestens 50% zu begrünen. Die vorhandene ca. 10 m tiefe Abpflanzung wird um eine ca. 30 m tiefe Grünfläche als Ausgleichsfläche ergänzt, auf der 50 Bäume gepflanzt werden. Die entsprechend den textlichen Festsetzungen gestaltete 8 m hohe Lärmschutz-

Inhalt der Einwendungen 2.5 Geplantes Parkhaus

Reisebussen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Unterbringung von 300 zusätzlichen Stellplätzen führe zu einer erheblichen Mehrbelastung des Wohngebietes an der Dickensstraße. Bereits jetzt bestünden massive Verkehrsbelastungen, vor allem zu Veranstaltungsende durch Motorenlärm gleichzeitig anfahrender Fahrzeuge und tagsüber laufender Motoren u. Standheizungen von

Es wird daher zur Vermeidung von Lärm –u. Lichtemissionen eine vollständige Schließung der Fassade sowie ein Nachweis der Verträglichkeit der Nachbarschaft des WR und SO Veranstaltungszentrum durch Lärmgutachten gem. BlmschG gefordert. Zu- u. Abfahrten mit Rettungswegen seien für Wohnnutzungen verträglich zu entwickeln.

Bei den sich verstärkenden Emissionen sei die Belastung durch das große geplante Parkhaus für die Anwohner zu berücksichtigen und die Grenzwerte für Lärm gemäß TA Lärm und Luftqualität einzuhalten. wand und die ca. 40 m tiefe - der Wohnbebauung an der Dickensstraße vorgelagerte -Grünfläche stellen in Verbindung mit den dahinter gelegenen Parkhäusern höhen- und abstandsmäßig eine angemessene Bauweise dar, von der keine erdrückende Wirkung ausgehen wird.

Mit der Anordnung der 2-spurigen Zufahrt und der 2-spurigen Ausfahrt über die Schillstraße wird den erforderlichen Schallschutzanforderungen entsprechend dem Schallschutzgutachten Rechnung getragen (s. hierzu Abschnitt 2.3 u. 3.1 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1588). Die befürchteten Verkehrsbelastungen bei der Ausfahrt erfolgen von dem Wohngebiet abgerückt im Rahmen einer optimal gestalteten Ausfahrt. Zu- und Abfahrten von Rettungsfahrzeugen erfolgen über den o.g. Grünstreifen und werden entsprechend den Schutzansprüchen der Wohnbevölkerung ausgestaltet. Reisebusse werden im Winkel der beiden L-förmig angeordneten Parkhäuser angelegt. Mit dieser baulichen Anordnung der Parkhäuser und der umgebenden 2-teiligen Lärmschutzmauer wird die Einhaltung der erforderlichen Lärmwerte der TA- Lärm sichergestellt.

Untersuchungen zur Luftqualität wurden durchgeführt und sind in den Umweltberichten der Bebauungspläne Nrn. 1587 und 1588 unter Abschnitt 2. und 2.1 "Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens und Ermittlung und Beurteilung des Umweltzustandes" dokumentiert. Demnach ist das Plangebiet hinsichtlich der bioklimatischen und lufthygienischen Situation als unbedenklich einzustufen und bioklimatisch nicht belastet. Vom Zoo und den östlich gelegenen Grünflächen erreicht ausreichend Kaltluft das Plangebiet, so dass auch zukünftig von einer guten Durchlüftung ausgegangen werden kann. Die Werte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) liegen weit unter den Grenzwerten, so dass in dieser Hinsicht ebenfalls keine Einschränkungen zu befürchten sind.

Der Bestand des wertvollen 10 m breiten Baum- u. Gehölzstreifens müsse durch textliche Festsetzungen gesichert und ergänzt werden. Für einen langfristigen Sicht- u. Lärmschutz müssen entsprechende Gehölze

Der wertvolle Baumbestand entlang der Wohnbebauung an der Dickensstraße und dem Schwesternwohnhaus an der Kleefelder Straße bleibt erhalten und wird durch die Ausweisung als zu erhaltener Baumstreifen

Inhalt der Einwendungen 2.5 Geplantes Parkhaus

ausgewählt werden, die einen langfristigen Schutz vor einem maximal 9 m hohen Parkhaus gewährleisten. Markante freistehende Bäume wie die alte Eichengruppe an der Nordseite der Eilenriedehalle und Kastanien hätten neben ihrem besonderen ortsbildprägenden Charakter eine hohe Bedeutung für den Artenschutz (Fledermäuse und Vögel). Maßnahmen zur Förderung der Artenvielfalt, Dach- u. Fassadenbegrünung sowie ein Regenwassermanagement zur dezentralen Versickerung sollen als Ausgleich und Ersatz für zusätzlich versiegelte Flächen festgeschrieben werden.

Ein großer Vorteil des bisherigen Parkplatzes an der Mars-la-Tour-Straße sei die Möglichkeit eines 2-seitigen Abflusses nach Veranstaltungsende. Hingegen verursache ein Parkplatz allein nur auf der Südseite ein Verkehrschaos und bedeute auch hinsichtlich des Parkdruckes durch die Zoobesucher eine Verschlechterung für das ganze Zooviertel.

Die Erfüllung dieser Vorgaben führe zu kostenintensiven Lärmschutzmaßnahmen an dem geplanten Parkhaus. Angesichts dieser, sei es fraglich, ob die Stadt Hannover das Parkhaus überhaupt baue. Daher wird gefordert, zunächst den Bebauungsplan Nr. 1588 für das Parkhaus zu beschließen und den Bebauungsplan für die Wohnbebauung erst nach Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 1588 zu beschließen, um die Verlagerung der Stellplätze entsprechend den geltenden Rechtsvorschriften sicherzustellen. Durch die verringerten Zufahrtsmöglichkeiten ergeben sich Probleme in der Abwicklung des Veranstaltungsverkehrs, Rückstaus bei der Anfahrt in das Parkhaus in Richtung Theodor-Heuss-Platz mit entsprechendem Gefährdungspotential und Beeinträchtigun-

Stellungnahme der Verwaltung

dauerhaft gesichert. Gleiches gilt auch für den gesamten Baumbestand entlang der Südseite der Schackstraße vor der Eilenriedehalle und der geplanten Parkpalette. Ebenso werden 3 Kastanien zwischen dem geplanten Parkdeck und dem Nordkopf der Eilenriedehalle als zu erhaltende Bäume gesichert.

Die künftige Erschließung der Zu- und Abgangsverkehre zu den geplanten Parkhäusern wurde in Bezug auf die Abwicklung des Besucherverkehrs des HCC umfassend untersucht und geplant. Die Ausfahrt aus der Parkpalette erfolgt künftig 2-spurig ausschließlich über die Schillstraße und kann von dort aus sich in Richtung Clausewitzstraße bzw. Adenauerallee und unabhängig davon in Richtung Schackstraße / Braunschweiger Platz oder Innenstadt aufteilen und abfließen. Der Fußgängerverkehr aus dem HCC zu den Parkplätzen erfolgte bisher tlw. ungeordnet. Viele Besucher, die ihre Fahrzeuge auf dem bisherigen Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße abstellten, liefen oftmals vor und zwischen dem abfließenden Verkehr über die Schackstraße und trugen zu verkehrsgefährdenden Situationen bei. was auch zu Behinderungen führte und zusätzliche Staus erzeugte.

Wie bereits dargelegt, werden die Parkhäuser durch die Landeshauptstadt Hannover gebaut und betrieben. Mit dieser Konstellation wird der Ersatz der durch die Wohnbebauung entfallenden Stellplätze sichergestellt. Die Verwaltung ist bemüht eine zeitgleiche Rechtskraft der beiden Bebauungspläne zu erreichen (s. Abschnitt 1 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1588).

Mit der künftigen Ausfahrt am nordöstlichen Teil der Parkpalette werden die ihrem PKW zustrebenden Fußgänger unabhängig vom abfließenden Verkehr auf markierten / gesicherten Wegen zu ihren Fahrzeugen gelangen und somit den PKW-Abfluss nicht be-

Inhalt der Einwendungen Stellungnahme der Verwaltung 2.5 Geplantes Parkhaus hindern. aen. Es wird auf Belästigungen der Umwelt durch Die ergänzenden Untersuchungen zum Ver-Lichtemissionen der im Parkhaus fahrenden kehrskonzept stellen überzeugend dar, dass PKW hingewiesen und die Einhaltung der sich mit den vorgesehenen Ausfahrtsrege-Grenzwerte gemäß DIN 5032 gefordert. lungen der Parkpalette die bisher bestehende Situation für die Anlieger deutlich verbessern wird. Lichtemissionen von PKW im Innern der Parkpalette sind aufgrund der geschlosse-

Inhalt der Einwendungen 3. Denkmalschutz

Der Kuppelsaal der Stadthalle und die Eilenriedehalle unterlägen dem Denkmalschutz. Denkmäler seien zu schützen. Die Belange des Denkmalschutzes seien der Abwägung § 1 Abs. 7 BauGB unzugänglich.

Mehrfach wird die Ansicht vertreten, dass die Achse Adenauerallee / Theodor-Heuss-Platz / Kuppelsaal eine ungehinderte Sichtbeziehung biete, die eine Fokussierung auf das Denkmal als ein Wahrzeichen Hannovers gewährleiste. Der Gesamteindruck der Anlage Theodor-Heuss-Platz würde durch die beabsichtigte unregelmäßige Bebauung im Hinblick auf die Symmetrie der Anlage zerstört und die Attraktivität der Stadt insgesamt mindern.

Wegen der Nachbarschaft zum Wohngebiet stelle der Bau der Parkpalette gestalterisch höchste Anforderungen. Aus denkmalschutzrechtlicher Sicht dürfe diese nicht hö-

Stellungnahme der Verwaltung

nen Bauweise vollständig ausgeschlossen.

Wie unter 2.2.3. der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1587 und unter 2.2.4 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1588 ausgeführt, sind die denkmalrechtlichen Belange angemessen berücksichtigt und werden ausdrücklich durch die geplante Bebauung nicht beeinträchtigt. Dabei wird auch auf die denkmalgeschützte Substanz der ehemaligen OPD eingegangen, die durch große Bäume in der Mars-la-Tour-Straße eingerahmt ist und dadurch eine direkte weitläufige Sichtbeziehung nur in den Wintermonaten zulässt. Mit der Form, Größe und Höhe der geplanten solitären Neubebauung wird auch an dieser Stelle auf dieses Denkmal eingegangen. Der geplanten Bebauung auf dem bisherigen Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße vorgelagert befindet sich am westlichen Rand des Theodor-Heuss-Platzes eine stark ausgeprägte Baumkulisse. Eine ähnliche Baumkulisse befindet sich auf der gegenüberliegenden Platzseite. Beide Baumreihen sind im Sommerhalbjahr relativ blickdicht, ohne dass bisher dadurch die Sichtbeziehung von der Adenauerallee aus zur Stadthalle aus denkmalschutzrechtlicher Sicht als Beeinträchtigung zu werten gewesen ist. Die unregelmäßige Neubebauung auf der Westseite des Theodor-Heuss-Platzes mit der solitären Bauweise wird im Abstand von ca. 7 m hinter diesen Bäumen entstehen, wodurch weder die Bäume noch die für das Denkmal wichtigen Sicht- und Blickbeziehungen beeinträchtigt werden.

Für die Parkpalette ist die Umsetzung eines ausgewählten Entwurfes vorgesehen, der die denkmalgeschützte Nachbarschaft des HCC berücksichtigt. In Abstimmung mit der

Inhalt der Einwendungen 3. Denkmalschutz

her als die angrenzende 1-geschossige Einfamilienhausbebauung werden. Das wuchtige Parkhaus und die bis zu 5-geschossige Bebauung würden das Denkmal durch ungenügenden Abstand massiv beeinträchtigen.

Es wird auf die Diskussion zum Bau des Hotels am Stadtpark hingewiesen, der unter Fachleuten sehr umstritten gewesen wäre, zumal die ursprünglich beabsichtigte schlankere Form nicht zur Ausführung gekommen wäre. Eine weitergehende Verschärfung sei nicht hinnehmbar.

Aus der Rechtsprechung sei ersichtlich, dass besondere Denkmäler wie dieses, an der weitestgehenden Bewahrung gemessen würden. Dazu gehöre auch eine freie ungestörte Blickbeziehung.

Stellungnahme der Verwaltung

Unteren Denkmalschutzbehörde wurde die zulässige Höhe der Parkhäuser auf max. 9 m begrenzt. Die nördliche Begrenzung der westlich anschließenden geplanten Parkhäuser mit der Lärmschutzwand wird durch eine Verlängerungslinie durch die Nordseite der denkmalgeschützten Niedersachsenhalle definiert. Daraus ergibt sich südlich der Schackstraße eine 30 m breite unbebaute Fläche, die die erforderlichen Blickbeziehungen zum Baudenkmal berücksichtigt. Die denkmalrechtlichen Anforderungen sind intensiv mit der Unteren Denkmalbehörde abgestimmt worden.

Inhalt der Einwendungen 4. Naturschutz

Im Bereich der Dickensstraße sind durch regelmäßige Zählungen Mehlschwalben nachgewiesen. Sie nehmen nachweislich Nistmaterial aus den Lehmpfützen der benachbarten Parkplatzfläche auf und benötigen dafür freie Anflugmöglichkeiten. Es fehle die Berücksichtigung des Schutzes der Mehlschwalben, die auf der Vorwarnliste aus dem Jahre 2007 stehe. Sie würde zwar nicht in der Bundesartenschutzverordnung, der EU-Vogelschutzrichtlinie oder dem Bundesnaturschutzgesetz als besonders bedroht angesehen, jedoch in der "Rote Liste Hessen" und in der "Rote Liste Deutschland" geführt. Gleiches gelte auch für die Rauchschwalben. Mit der geplanten Bebauung des Parkplatzes würde der Lebensraum der beiden v.g. Vogelarten verringert. Das zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorliegende Gutachten wird angezweifelt. Im Rahmen einer erneuten genaueren Prüfung sei zu klären, ob nicht doch der gesamte Parkplatz der Nistmaterialsuche diene. Die verbleibende Ersatzfläche für die Nistmaterialsuche sei zu klein.

Kritik wird auch an der Zerstörung des vorhandenen Baumbestandes (40 große Ahornbäume) vorgebracht. Davon betroffen seien offensichtlich erst in letzter Zeit neu

Stellungnahme der Verwaltung

Im Juni 2009 wurde für die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nrn. 1587 und 1588 eine umfassende naturschutzfachliche Untersuchung mit umfangreicher Bestandsaufnahme und Bewertung für Avifauna mit besonderer Beachtung der vorhandenen Mehlschwalbenpopulation durchgeführt (s. jeweils Abschnitt 3.2 der Begründungen zu den Bebauungsplänen Nr. 1587 und 1588). Bezüglich der schutzwürdigen Mehlschwalben hat die Untersuchung ergeben, dass diese ihr Nistmaterial ausschließlich aus den Pfützen eines Lagerplatzes südlich der Eilenriedehalle holen. Aussagen von Anwohnern, dass für die Beschaffung von Nistbaumaterial auch der Parkplatz des HCC-Geländes genutzt wird, haben sich nicht bestätigt. Die Beeinträchtigungen des Anflugbereiches zum v. g. Lagerplatz, wie in der Begründung und der naturschutzfachlichen Untersuchung dargestellt, sind unzutreffend. Die im Bereich der Dickensstraße nistenden Mehlschwalben werden auch nach Errichtung der Parkpalette die Pfützen des Lagerplatzes aufsuchen.

Der Ahornbestand auf dem bisherigen Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1587 ist aus naturschutzfachlicher Sicht be-

Inhalt der Einwendungen Stellungnahme der Verwaltung 4. Naturschutz gepflanzte Bäume auf dem Parkplatz an der friedend entwickelt, aber durch die Befah-Mars-la-Tour-Straße. rung der Wurzelbereiche geschädigt. Die Bäume fallen unter die Baumschutzsatzung und sind bei Realisierung des Wohnungsbaues zu ersetzen. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1588 –HCC- ist dazu eine ca. 6.000 m² große Ausgleichsfläche festgesetzt, mit der die Eingriffe in den Naturhaushalt ausgeglichen werden können (s. Abschnitt 3.2.2 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1587 und Abschnitt 3.2. zum Bebauungsplan Nr. 1588)

Inhalt der Einwendungen 5. Rechtliche Aspekte

Gemengelage

Die BewohnerInnen verweisen eingangs auf die Einhaltung der bestehenden rechtlichen Vorgaben des BauGB in Bezug auf Prüfung des Planungserfordernisses und der Verpflichtung zur gerechten Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gem. § 1 Abs.3 und 7 BauGB mit der Verpflichtung, hervorgerufene und ihm zurechenbare Konflikte mit planerischen Mitteln zu lösen. Ein Bebauungsplan, dessen Verwirklichung auf absehbare Zeit vor unüberwindlichen Hindernissen stünde und hieran scheitere. sei mangels Erforderlichkeit nach § 1 Abs 3 BauGB gem. eines Urteiles des BVerwG unwirksam. Angesichts der bestehenden Wohnbebauung rund um die Mars-la-Tour-Straße, den Parkflächen und der gewerblichen HCC-Nutzung ergebe sich eine Gemengelage. Durch die Planungen für Gewerbe, Sondergebiete und öffentliche Einrichtungen würden vermehrt schädliche Umwelteinwirkungen auf die immissionsempfindliche Wohnbebauung einwirken. Aufgrund eigener Lärmmessungen sei anzunehmen, dass die bestehenden Belastungen durch die vorliegenden Planungen zu zusätzlichen beträchtlichen Emissionen für die Anwohner führen. Die Problematik sei bereits aus den Planungen der 90er Jahre bekannt. Die beiden Bebauungspläne sollten daher ganzheitlich betrachtet werden. Aufgrund der vielfältigen Immissionsprobleme ergäbe sich bei der Abwägung der Planung beider Bebauungspläne, dass sie nicht umsetzbar und damit auch bezugnehmend auf § 1 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich seien.

Stellungnahme der Verwaltung

Die dargelegten bauplanungsrechtlichen Vorgaben sind in diesen beiden Bebauungsplanverfahren selbstverständlich berücksichtigt und angewendet worden.

Die Planung einer Gemengelage ist allerdings nicht erkennbar. Vielmehr handelt es sich städtebaulich um eine bisher untergenutzte städtische Fläche, die entsprechend den Darstellungen des gültigen Flächennutzungsplanes als eine urbane Wohnbaufläche ausgewiesen werden soll. Die üblicherweise in einer Großstadt bestehenden Beeinträchtigungen sind in diesem Verfahren ausführlich untersucht, dargestellt und einer ordnungsgemäßen Abwägung zugeführt. Dabei wird aufgezeigt, wie bestehende bzw. sich aus der Neubebauung ergebende Probleme mit planerischen Mitteln gelöst werden. Dem Vorwurf eines mangelnden Planerfordernisses wegen unlösbarer Probleme kann nicht gefolgt werden. In diesem Stadtteil ist die Nachfrage nach höherwertigem Wohnungsbau vorhanden. Mehrere Vorhabenträger haben sich um die Realisierung eines Wohnungsbauprojektes an dieser Stelle beworben. Entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplanes soll daher an dieser Stelle die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes erfolgen. Auf die Lärmproblematik im östlichen Bereich der Neubebauung an der Theodor-Heuss-Straße wird in dem Lärmgutachten eingegangen und durch entsprechenden Lärmschutz Rechnung getragen.

Inhalt der Einwendungen 5. Rechtliche Aspekte • Gemengelage	Stellungnahme der Verwaltung

Inhalt der Einwendungen 5. Rechtliche Aspekte

Abwägung

Gem. § 1 Abs.7 BauGB seien öffentliche und private Belangen gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. In dem zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgelegten Lärmgutachten für die geplante Wohnbebauung würden Tageswerte von 40 – 70 dB(A) nachgewiesen. Bei Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung verbliebe kein Abwägungsspielraum. Bei Annährung an die Grenz- und Orientierungswerte gelten erhöhte Abwägungserfordernisse im Hinblick auf mögliche Planungsalternativen.

Der Bebauungsplan verfehle eine geordnete städtebauliche Entwicklung, weil gegen Trennungsgrundsatz des § 50 BlmSchG verstoßen würde.

Im Rahmen der Abwägung seien bei raumbedeutsamen Planungen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. In das sich aus dem § 50 BlmSchG ergebene Trennungsprinzip von störenden und nichtstörenden Nutzungen seien auch Lärmbelastungen durch Verkehrswege in die Abwägung einzustellen. Im vorliegenden Fall würden die Bewohner der fünfgeschossigen Gebäude im geplanten WA am Theodor-Heuss-Platz schädlichen Umwelteinwirkungen ausgesetzt sein.

Bauleitpläne haben aus Gründen der Lärmminderungsplanung vorhandene Konflikte durch Maßnahmen zu beseitigen oder zu verringern. Neue Konflikte dürfen durch Bauleitplanung nicht geschaffen werden. Dort, wo keine Lärmminderung möglich ist, müsse aktiver Lärmschutz geplant werden. Vor diesem Hintergrund und angesichts der vorhandenen Situation reiche passiver Lärmschutz in Form von Grünflächen und Lärmschutzwällen vorzusehen. Die zur Konfliktbewältigung beabsichtigte Lärmschutz- Riegelbebauung sei unzulässig, da sie keine Hand-

Stellungnahme der Verwaltung

Wie bereits zuvor unter Verweis auf die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1587 ausgeführt, erfolgt die Ausweisung als Allgemeines Wohngebiet entsprechend den Vorgaben des Flächennutzungsplanes. Im Rahmen einer Planungsstudie wurden Anfang der 90er Jahre städtebauliche Überlegungen für den gesamten Komplex des HCC vorgenommen, um die Entwicklungsspielräume im Spannungsfeld der unterschiedlichen Nutzungsansprüche darzustellen. Grundsätzlich wurde dabei festgestellt, dass eine -dem "Bonatzentwurf" folgend- bauliche Fassung der westlich des Theodor-Heuss-Platzes gelegenen Parkplatzfläche eine städtebauliche Fortentwicklung ermögliche. Diese als städtebaulich wertvoll eingestufte Fläche eignet sich aufgrund seiner attraktiven Lage, durch die Nähe zur Eilenriede, zum Zoo und auch zum Stadthallengarten am HCC maßgeblich geprägt, hervorragend für Wohnungsbau.

Durch die vorgesehenen Festsetzungen werden unter Wahrung der von den Einwendern eingeforderten rechtlichen Planungsgrundsätze die planerischen Voraussetzungen zur Entwicklung einer Wohnbebauung geschaffen, die den wichtigen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechen. Dieses wird durch die verschiedenen Gutachten fundiert nachgewiesen.

Nachgewiesen ist u.a. auch, dass die vorhandene und die neu hinzu kommende Wohnbebauung keinen unvertretbaren Beeinträchtigungen ausgesetzt ist. Die Bestandsbebauung in der Mars-la-Tour-Straße erhält eine Wohnnachbarschaft, deren Lärmemissionen deutlich geringer sein werden als bisher durch die Parkplatznutzung. Die westliche Tiefgaragenzufahrt an der Mars-la-Tour-Straße hat keine unverträgliche Belastung der Bestandsbebauung zur Folge, sondern führt zu einer deutlichen Verbesserung. Die festgesetzten vier Tiefgaragenzufahrten wirken einer einseitigen Belastung

Inhalt der Einwendungen Stellungnahme der Verwaltung 5. Rechtliche Aspekte Abwägung habe für eine zeitlich vorrangige Bebauung entgegen (s. Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1587 unter Abschnitt 3.1.). biete. Die Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle oder wänden ist am Theodor-Heuss-Platz aus mehreren Gründen nicht möglich. Für einen wirksamen Lärmschutz müssten derartige bauliche Einrichtungen eine beträchtliche Höhe aufweisen, die allerdings nicht mit dem Denkmalschutz der Stadthalle vereinbar wären Zur Konfliktbewältigung von Lärmproblematiken ist es städtebaulich üblich und rechtlich zulässig, die der Lärmquelle zugewandte Nutzung durch passiven Lärmschutz zu schützen und somit die für Wohnnutzung erforderlichen und verträglichen Innenraumpegel sicherzustellen. Zusätzlich wird durch die Bauform die freie Schallausbreitung eingeschränkt und es entstehen an den lärmabgewandten Bauteilen vor Verkehrslärm geschützte Bereiche. Die zeitliche Reihenfolge der Bebauung hat für den Lärmschutz keine Bedeutung. Die ausführlichen Lärmuntersuchungen (s. Abschnitt 3.1. der Begründung Bebauungsplan Nr. 1587) zeigen, dass sich der vom Theodor-Heuss-Platz ausgehende Verkehrslärm entfernungsabhängig verringert. Die Lärmwerte für die östliche Neubebauung an der Mars-la-Tour-Straße sind aufgrund dessen auch ohne zusätzlichen Lärmschutz realisierbar. Unter Bezug auf das sog. Verbesserungs-Anlässlich der vorliegenden Verkehrsuntergebot berechtigen vorhandene Vorbelastunsuchungen ist eine Verschärfung der bestegen (städtebaulicher Missstand) nicht zur henden Situation nicht erkennbar. Die Ver-Festschreibung bestehender Konfliktsituatiwaltung geht davon aus, dass die erweiterte onen, sondern diese müssten durch Planung Zooparkpalette sowie die in Planung befindlichen HCC-Parkhäuser nach einer Eingeverbessert werden. Eine Verschärfung der Konfliktlage durch wöhnungsphase durch die Zoobesucher Planung führe zu einer fehlerhaften Abwähinreichend Beachtung finden und angegung. 140 neue Wohneinheiten, der Wegfall nommen werden. Sollte sich diese Annahme nicht bestätigen, der 300 freien Parkplätzen, der Bau eines

9 m hohen Parkhauses, das erst dann ge-

Parkplätze vergeben sind, führe zu einer

nutzt würde, wenn alle anderen kostenlosen

unzulässigen Verschärfung der Konfliktlage. Die Gemeinde müsse zumutbare planeri-

sche Anstrengungen zur Entschärfung un-

ternehmen.

20

wird die Verwaltung zusammen mit dem Zoo

Ausarbeitung sowie jeweils Abschnitt 2.3 der

weitere verkehrslenkende Maßnahmen er-

(s. hierzu auch Ziff. 2.5 Parkhaus dieser

Begründungen zu den Bebauungsplänen

greifen.

Nrn. 1587 und 1588).

Inhalt der Einwendungen

5. Rechtliche Aspekte

Planerische Zurückhaltung - § 15 BauNVO

Ein zu konkreter Bebauungsplan mindere die Gestaltungsfreiheiten des § 15 BauNVO. So müsse das Parkhaus so platziert und gebaut werden, dass die benachbarte Bebauung vor unzumutbaren Lärmbelästigungen geschützt werde. Erfolge jedoch die Festlegung genauerer Details wie Lage, Größe und Befahrbarkeit des **geplanten** Parkhauses, seien diese entsprechend genau u. umfangreich abzuwägen. Passiver und aktiver Lärmschutz, Entschädigungen und verkehrsbeschränkende Maßnahmen seien zu berücksichtigen.

Aufgrund des fehlenden Verkehrskonzeptes und der Vielzahl planerisch unbewältigter Emissionsquellen sei die Planung nicht erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB. Eine ordnungsgemäße Abwägung ist ebenfalls nicht gegeben, da den privaten Belangen der betroffenen Anwohner Vorrang vor öffentlichen Interessen zu geben sei.

Stellungnahme der Verwaltung

Vor dem Hintergrund einer genauen Zustandsanalyse und den möglichen Auswirkungen auf die vorhandene wie auch künftige Wohnbebauung kann die LHH nicht die von den Anwohnern empfohlene planerische Zurückhaltung praktizieren. Sie würde sich genau dann den Vorwürfen einer ungenügenden Abwägung aussetzen. Aus diesen Gründen musste zunächst die bestehende wie auch künftige Lärmemission ermittelt werden, um angemessene und wirkungsvolle planerische Maßnahmen zwingend festzusetzen. Mit den getroffenen Festsetzungen werden die privaten und öffentlichen Belange gerecht gegeneinander und untereinander abgewogen.

Die in den Begründungen zu beiden Bebauungsplänen dargelegten Untersuchungen, deren Ergebnisse und die daraus resultierenden Maßnahmen belegen die erfolgreichen Bemühungen der planerischen Konfliktbewältigung und stellen gleichzeitig auch eine ordnungsgemäße Abwägung der unterschiedlichen Belange dar, die insbesondere auch die Belange der Bewohner berücksichtigt.

Inhalt der Einwendungen 5. Rechtliche Aspekte

Planungsalternative

Die Bürgerinitiative schlägt vor, südlich der Schackstraße auf dem ca. 3000 m² größeren Gelände mit mehr Puffer zwischen Gewerbe u. Wohnen eine Wohnbebauung zu realisieren. Dort könne nach historischem Vorbild unter folgenden Kriterien entlang der Schackstraße Wohnungsbau erfolgen:

- weniger Konflikt mit Verkehrslärm durch ruhige geschützte Innenhöfe
- bessere städtebauliche Integration als die offene Bauweise mit Solitären
- höhere Wirtschaftlichkeit der Flächennutzung, günstigere Ergebnisse in Flächenausnutzung und Verwertbarkeit
- geringere Immissionswerte mit besseren Möglichkeiten für Schallschutzmaßnahmen, die auch den Bewohnern der Dickensstraße zugute kämen.
- Möglichkeit zur Erschließung über Klee-

Stellungnahme der Verwaltung

Die südlich der Schackstraße gelegenen Flächen sind im Flächennutzungsplan in die Sondergebietsdarstellung der Stadthalle einbezogen. Diese Zuordnung ist auf die Nutzungsansprüche des HCC im unmittelbaren Anschluss an die Veranstaltungsgebäude ausgerichtet.

Zu nennen sind in diesem Zusammenhang, der Anliefer- und Besucherverkehr, der Nachweis der erforderlichen Stellplätze mit entsprechender Nutzung tlw. bis in die Abend- und Nachtstunden.

Damit kommt eine Entwicklung dieser Fläche zum Wohngebiet nicht in Betracht.

Der Bau eines ca. 900 Stellplätze umfassenden Parkhauses im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1587 wäre mit der vorhandenen Wohnbebauung aufgrund der

Inhalt der Einwendungen Stellungnahme der Verwaltung 5. Rechtliche Aspekte **Planungsalternative** felder Straße, womit sich eine Entlaserforderlichen Kubatur an der Mars-la-Tourtung des Theodor-Heuss-Platzes ver-Straße unvereinbar. Ein Ersatz der ca. 600 Stellplätze auf der binde. Die Stadt lehne diese Alternative jedoch we-Parkplatzfläche an der Mars-la-Tour-Straße gen dem direkten Nebeneinander von Gehätte ein 9 m hohes, 3-geschossiges Parkwerbe und Wohnen ab. haus mit entsprechenden räumlichen Auswirkungen auf die Bestandsbebauung an der Mars-la-Tour-Straße zur Folge. Für den Betrieb des HCC ist eine enge Verzahnung mit den Stellplätzen erforderlich. Insbesondere bei schlechten Wetterbedingungen ist zurzeit der Zugang zu Konzerten und Bällen für mit dem PKW angereiste Besucher äußerst verbesserungsbedürftig. Sie queren zudem tlw. die bei Anreisen stark frequentierte

Schackstraße. Andere Flächen stehen hierfür in der Umgebung nicht zur Verfügung.

Inhalt der Einwendungen 6. Grundstücksausschreibung	Stellungnahme der Verwaltung
 die Grundstücksausschreibung nicht öffentlich erfolgte. Bei einer Ausschreibung mit Bauverpflichtung hätte öffentlich ausgeschrieben werden müssen. ein höheres Angebot der Ärzteversorgung mit einem um 1 Mio € höheren Kaufpreis abgelehnt wurde. 	Die Grundstücksausschreibung erfolgte unabhängig vom Bebauungsplanverfahren. Sie wurde entsprechend den rechtlichen Rahmenbedingungen öffentlich bekannt gemacht und ausgeschrieben. Der Bewerber mit dem höheren Angebot wollte ausschließlich den 2. Preis mit einer reinen Blockrandbebauung realisieren. Angesichts der einstimmigen Auffassung des Preisgerichtes konnte dieses jedoch nicht angenommen werden (s. Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1587 Abschnitt 2.1.1.)

Inhalt der Einwendungen 7. Sonstiges	Stellungnahme der Verwaltung
Auf die Gefahren durch Bombenblindgänger wird hingewiesen.	Wie im Bebauungsplan Nr. 1587 ausgeführt, ist die Existenz von Bombenblindgängern, von denen eine Gefahr ausgeht, nicht auszuschließen. Aus Sicherheitsgründen ist daher eine Überprüfung durch Oberflächensondierung bzw. eine Bauaushubüberwachung empfohlen und durch eine entsprechende Verpflichtung der Käuferin des Grundstücks im Kaufvertrag geregelt.
Des Weiteren werden Setzungsschäden an den Nachbargebäuden durch Grundwasserabsenkungen befürchtet.	Setzungsschäden an Gebäuden sind in Abhängigkeit der Qualität der Fundamente grundsätzlich immer möglich. Hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit und der Grundwasserstände im Geltungsbereich des Be-

Inhalt der Einwendungen 7. Sonstiges	Stellungnahme der Verwaltung
	bauungsplanes Nr. 1587 wird auf den Umweltbericht verwiesen. Angesichts des ausgeprägten tragfähigen sandigen Untergrundes ist für die Gründung der Bodenplatte der Gesamtbebauung von einer Grundwasserabsenkung im Baustellenbereich von ca. 2,0 m auszugehen. In ca. 50 m Entfernung ergibt dies eine Veränderung des Grundwasserspiegels von ca. 0,5 m. Dieser Wert entspricht der natürlichen Schwankungsbreite im Laufe eines Jahres. Schäden an den benachbarten Gebäuden sind daher weitestgehend auszuschließen.

61.11/05.08.2010