

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit Bebauungsplan Nr. 1582 ‚Am Marstall‘ / Stand 08.10.2014

Thema	Eingegangene Stellungnahmen während der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Planung – Bebauung des Marstalls/ Platzfläche</b></p>	<p><u>A) Funktion als Kaltluftschneise</u>                      - Die Öffnung des Marstallplatzes im Westen und Osten ist vorteilhaft für das Stadtklima. Es existiert ein Grünzug vom Maschsee entlang der Leine bis in die Innenstadt.                      - Durch die geplante Bebauung an der Leine wird die Frischluftzufuhr in den Marstall und in die Innenstadt behindert.</p> <p><u>B) Marstallplatz</u>                      - Eine Instandsetzung des Marstallplatzes ist gut und erforderlich.                      - Ein Teil der Flächen wird durch die Bebauung privatisiert; aber die Umgestaltung der öffentlichen Flächen ist zwingend erforderlich und kann nicht außer Acht gelassen werden.</p> <p><u>C) Bebauung</u>                      - Die Bebauung Am Marstall ist von den Bürgern überwiegend nicht gewollt. Es fehlt an triftigen Gründen für die Bebauung an den jeweiligen Enden des Platzes sowie an der vorgesehenen Wohnnutzung.                      - Die Kopfbauten bauen den Marstall zu, „verschließen“ den Platz und nehmen ihm seine optische Offenheit.                      - Die Neubauten verbessern weder die Situation noch werten sie den Platz automatisch auf.                      - Wenn der Marstall bebaut wird, dann müssen die Situation</p>	<p><u>A) Funktion als Kaltluftschneise</u>                      - Zur Untersuchung der lokalen klimatischen Auswirkungen wurde von der Landeshauptstadt Hannover ein entsprechendes Gutachten beauftragt. Anhand einer Modellrechnung über die Luftströmungsgeschwindigkeiten Am Marstall wurde festgestellt, dass sich die geplanten Gebäude in einem überwärmten innerstädtischen Umfeld mit Temperaturen zwischen 18°C und 20°C befinden. Weiterhin wurde festgestellt, dass der Bereich Marstall nicht nennenswert von Kaltluft durchströmt wird. Der vom Maschpark ausgehende Kaltluftstrom strömt in das Leibnizufer hinein, folgt unter weiterer Abschwächung dem Leineverlauf und kommt etwa in Höhe der Martin-Neuffer-Brücke zum Erliegen. Folglich konnte eine Funktion als Kaltluftschneise nicht festgestellt werden und durch die geplanten Gebäude entstehen keine nachteiligen Auswirkungen (s. Anlage 2 zur Drucksache, Begründung, Abschnitt 3.3 Klimaschutz).</p> <p>Zur Verbesserung des Kleinklimas erfolgt in §5 der textlichen Festsetzungen die Verpflichtung zur Dachbegrünung</p> <p><u>B) Marstallplatz</u>                      - Ergänzend zur geplanten Bebauung ist eine funktionale und gestalterische Aufwertung des gesamten Platzbereiches vorgesehen. In diesem Zusammenhang wurde im Jahr 2013 ein freiraum- und verkehrsplanerischer Wettbewerb durchgeführt, der neben der Neugestaltung des Marstallplatzes auch einen Umbau der Verkehrsfläche Schmiedestraße vorsieht (1. Preis: Atelier LOIDL, Berlin). Es ist vorgesehen, diese Konzepte nach Überarbeitung und Konkretisierung voraussichtlich ab 2015/16 umzusetzen (vorbehaltlich der Zustimmung des Rates).</p> <p><u>C) Bebauung</u>                      - Die Neubauten sind aus Sicht der Landeshauptstadt Hannover städtebaulich sinnvoll und Ergebnis eines drei Jahre währenden öffentlichen Planungs- und Diskussionsprozesses, der auch medial begleitet wurde (Hannover City 2020+). Die Ergebnisse dieses Diskussionsprozesses wurden im Innenstadtkonzept Hannover City 2020+ zusammengefasst, das in 2010 vom Rat der Stadt beschlossen wurde.                      - Die geplanten Gebäude fassen den Platz, gliedern ihn in wahrnehmbare Räume, wodurch er im Stadtgefüge besser erlebbar wird.                      - Städtebauliches Ziel für den Bereich ‚Am Marstall‘ ist die Einfassung</p>

und die besonderen Bedingungen in diesem Viertel betrachtet werden, sonst wird sich der Zustand noch verschlechtern und die Neubauten verlieren dementsprechend an Attraktivität.

- Die Neubauten müssen so geplant werden, dass keine Ecken oder Rücksprünge entstehen, und somit keine dunklen Winkel durch die Bebauung erzeugt werden. Bereits heute werden Nischen und dunklere Ecken zum Urinieren, andere Verrichtungen, Drogengeschäfte etc. genutzt; dies würde durch solch eine Bauweise nur noch forciert werden.
- Die Flächen vor den Geschäften, die heute schon größtenteils nicht gut funktionieren, werden durch die Neubebauung zu Laufgassen.

D) Grenzabstände und Grundflächenzahl / Geschossflächenzahl

- Die derzeitige Bebauung hat ausreichende Abstandsflächen zueinander und angemessene Gebäudehöhen, dadurch existiert eine gute Belichtung und Belüftung. Vor Ort gibt es Straßenbreiten von mind. 12 m. Die Neubebauung würde die gesetzlich geforderten Abstände nicht einhalten

des Platzes mit jeweils einem Solitärbaupörper an den Platzenden. Diese beiden Kopfbauten begrenzen die bisher zum angrenzenden Stadtraum offene Platzfläche neu, sodass ein neuer Stadtraum entsteht, der mittelfristig in seiner Funktion als Stadtplatz durch eine funktionale und gestalterische Überplanung besser gerecht werden soll.

- Die Vor-Ort-Situation erfordert eine urbane und kompakte Bebauung, die dem Wohnen und Arbeiten in der Altstadt gerecht wird. Durch das Fassen des Straßenraumes und des Marstallplatzes entsteht eine verbesserte Orientierung in diesem Bereich. Mit dem geplanten westlichen Baukörper wird zudem in Richtung Leine die historische Stadtkante entlang der Straße ‚Am Hohen Ufer‘ geschlossen.
- Ziel ist eine nachhaltige Stadtentwicklung, die Stärkung des Innenbereichs und die Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich.
- Die Bebaubarkeit für die beiden Grundstücke wurde, aufbauend auf dem Innenstadtkonzept, in einer detaillierten Machbarkeitsstudie durch das Büro ahrens grabenhorst architekten BDA aus Hannover geprüft. Die hieraus entwickelten Ideen für die Bebauung des Marstalls wurden unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen, z. B. dem Thema Abstandsrecht, weiter konkretisiert.
- In 2014 wurde durch die Investoren für jedes Baufeld ein Hochbauwettbewerb durchgeführt. Die jeweiligen Preisträger zeichnen sich durch eine hohe architektonische Qualität der Hochbauentwürfe aus. Dies betrifft sowohl die Fassadengestaltung als auch die angebotenen Grundrissqualitäten der einzelnen Gebäude. Die Investoren werden über den Grundstückskaufvertrag verpflichtet, die Entwürfe der ersten Preisträger umzusetzen. Die Wettbewerbsteilnehmer hatten mit der Wettbewerbsauslobung die kriminalpräventiven Hinweise der Polizeiinspektion Mitte erhalten, in denen auf die angesprochenen Probleme hingewiesen wurde.
- Mit dem geplanten Umbau der Platzfläche erfolgt eine Aufwertung des gesamten Bereiches von dem insbesondere auch die angrenzenden Läden profitieren werden. Die Geschäfte werden auch mit der Neubebauung weiterhin Flächen haben, die sie gut nutzen können. Die für das Areal typischen Straßenbreiten werden auch mit der Neubebauung eingehalten.

D) Grenzabstände und Grundflächenzahl / Geschossflächenzahl

- Im Bebauungsplan werden überwiegend Baugrenzen festgesetzt, so dass die gesetzlich geforderten Grenzabstände nach der Niedersächsischen Bauordnung (i. d. Fassung vom 03.04.2012) im Bebauungsplan Nr. 1582 ‚Am Marstall‘ eingehalten werden können. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung und somit die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind damit sichergestellt. Die geplanten Stra-

und auch die typischen Straßenbreiten unterschreiten.

- Die Ausdehnung und Höhe der Bauten fügen sich nicht in die Umgebung ein. Die Überschreitung der GRZ und GFZ und somit die Unterschreitung der gesetzlich geforderten Grenzabstände ist nicht gewollt.
- Das Einhalten der Grenzabstände würde für die Investoren Einnahmeverluste bedeuten. Die Investitionskosten würden durch den Verkauf nicht gedeckt.

#### E) Geplante Nutzungen

- In den Erdgeschossen ist Einzelhandel und Gastronomie vorgesehen, obwohl ein Überangebot im Bereich Marstall besteht und sich folglich daraus noch mehr Leerstand entwickeln wird, als bisher. Am Standort ist keine Neubebauung mit gastronomischen Nutzungen gewollt.
- Der Wohnraum Am Marstall wird heute schon vertragswidrig für Büroflächen oder Wohnungsbordelle genutzt. Das Milieu wird auf die Neubebauung, den Marstall und das Kreuzkirchenviertel überschwappt und die Situation verschärfen. Die neuen Wohnungen werden keinen Garten und Balkon haben können. Daher sind sie unattraktiv und lassen sich dementsprechend nur an das Milieu vermieten.
- Die für die Ostbebauung vorgesehenen Studenten- oder/ und Altenwohnungen mit ihren kleinen Wohneinheiten bieten eine erhöhte Gefahr für Wohnungsprostitution. Es sind keine attraktiven Wohnungen im östlichen Neubau möglich (wenig Licht, Enge etc.).
- Die Neubauten eignen sich nicht für Familien mit Kindern. Es existiert kein Spielplatz im Umfeld, sondern nur das Rotlicht-, Vergnügungs- und Drogenviertel.
- Die Verwaltung wird keine Möglichkeiten haben die Wohnungsprostitution in privaten Mietverträgen zu beeinflussen.
- Der Ausbau von unkontrollierten Geschäften (Vergnügungsstätten) in den Neubauten sowie in den Bestandsgebäuden wird zunehmen.

ßenbreiten von ca. 12 m werden im Wesentlichen eingehalten. Eine konkrete Aufteilung der Straßenverkehrsfläche ist jedoch nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes.

- Die Überschreitung der GRZ und GFZ ist möglich, wenn städtebauliche Gründe vorliegen und die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Die wesentlichen Aspekte, die die Überschreitung der Obergrenzen rechtfertigen, sind in Anlage 2 zur Drucksache, Begründung zum Bebauungsplan Nr.1582, Abschnitt 2.2 Bauland, dargestellt.
- Die gesetzlich geforderten Grenzabstände nach der Niedersächsischen Bauordnung (i. d. Fassung vom 03.04.2012) sind durch die Neubebauung einzuhalten und im späteren Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

#### E) Geplante Nutzungen

- Eine gastronomische Nutzung für den westlichen Baukörper in der besonderen Lagegunst „Am Hohen Ufer“ in Richtung Leine ist aus städtischer Sicht durchaus sinnvoll und wünschenswert. Ein Überangebot für das hier angestrebte Gastronomieangebot im Bereich Marstall wird nicht gesehen. Diese Nutzung wird im Hinblick auf die bereits existierende und geplante Entwicklung Am Hohen Ufer die Attraktivität dieses Bereichs weiter erhöhen und zu einer Aufwertung für den Gesamtbereich Altstadt/Marstall führen. Darüber hinaus ist im westlichen Baukörper für das Erdgeschoss eine Einzelhandelsnutzung in Richtung Platzfläche denkbar, die sich gut an diesem Standort einfügt und ein Angebot für die neuen sowie vorhandenen Bewohner des Marstalls darstellt. Eine gastronomische Nutzung ist ebenfalls im östlichen Baukörper denkbar und sinnvoll, da sich der Platz auch hier für gastronomische Zwecke eignet und das vorhandene Angebot ergänzt. Die alleinige Nutzung als Parkplatz wird dem Standort nicht gerecht, daher soll unter Beibehaltung eines reduzierten Stellplatzangebotes, die Aufenthaltsqualität auf dem Platz erhöht werden. Insbesondere auf der Platzfläche zur Schmiedestraße bietet sich eine Außengastronomie an.
- Im festgesetzten Kerngebiet des Bebauungsplans (östliches Baufeld) werden Vergnügungsstätten und bordellartige Betriebe ausgeschlossen (vgl. §2 der textlichen Festsetzungen). Im allgemeinen Wohngebiet sind diese Nutzungen allgemein nicht zulässig. Zusätzlich wird im Kaufvertrag zwischen den Investoren und der Stadt Hannover geregelt, dass die Immobilie 10 Jahre im Bestand zu halten ist. Somit werden sowohl privatrechtlich als auch öffentlich rechtlich Regelungen getroffen, die die

	<p>- Wenn ein Strukturwandel am Marstall einsetzt, kann die Neubebauung als zusätzliches Element erfolgen – aber nicht als Problemlöser vorher entstehen.</p> <p><u>F) Baugrund</u>  - Bohrungen und Umbaumaßnahmen könnten in den Mauern der Bestandsgebäude Risse verursachen. Die Stabilität der Häuser könnte gefährdet sein.</p>	<p>Ausweitung des Milieus verhindern.</p> <p>- Insbesondere der westliche Bereich des Marstall ist ein zentraler und attraktiver Standort für Wohnnutzung mit direktem Bezug zur Leine und optimaler ÖPNV- Anbindung. Die Ergebnisse des zwischenzeitlich durchgeführten Hochbauwettbewerbes haben gezeigt, dass auf dem Grundstück sehr wohl attraktive Wohnungsgrundrisse mit Balkonen angeboten werden können.</p> <p>- Auch der zwischenzeitlich für das Ostgrundstück vorliegenden Hochbauentwurf zeigt, dass sehr wohl ansprechende Wohnungsgrundrisse (zum Teil mit Balkonen) mit ausreichender Belichtung auf dem Grundstück realisiert werden können. Der Investor beabsichtigt zudem erst ab dem 3. OG überhaupt Wohnungen anzubieten. Das 1. und 2. OG ist einer Kerngebietsnutzung vorbehalten (vgl. §2 der textlichen Festsetzungen).</p> <p>- Familien mit Kindern sind nicht die Zielgruppe für die geplanten Neubauten.</p> <p>- Die Aufwertung des Marstalls ergibt sich aus der Bebauung und der Gestaltung der öffentlichen Räume. Die Neubauten und der Platzumbau, sowie die Änderung der Verkehrsführung können zu einem Strukturwandel im Bereich Marstall beitragen.</p> <p>- Aus Sicht der Verwaltung können gerade die geplanten Neubauten am Marstall zu einer Stabilisierung der Gesamtsituation beitragen, da sie einen deutlichen Kontrapunkt zum Steintormilieu bilden.</p> <p><u>F) Baugrund</u>  - Aktuelle Baugrunduntersuchungen lassen dies nicht erwarten. Im Zuge der Hochbaumaßnahmen kann ein Beweissicherungsverfahren für die Bestandsgebäude durchgeführt werden.</p>
<p><b>Stellplätze</b></p>	<p>- Der Wegfall aller Parkplätze auf dem westlichen Baufeld (Platz vor der Straße am Hohen Ufer) ist nicht gewollt. Bei Wegfall der Stellplätze werden Ersatzmöglichkeiten zum Parken in diesem Bereich gefordert. Die Auslastung der städtischen Parkplatzfläche durch Tagesnutzer (Geschäfts-anlieger, Protec, üstra etc.) ist sehr hoch, die Zahl von parkenden Anwohnern ist gering. Diese Stellplätze werden vor Ort benötigt und brauchen deshalb Ersatz.</p> <p>- Wegfall von insgesamt 120 Stellplätzen auf der öffentlichen Stellplatzfläche Am Marstall. Dieser Wegfall soll durch eine Tiefgarage unter dem Marstallplatz kompensiert werden. Die Kosten durch den Bau der Tiefgarage könnten durch die zu erhebenden Parkgebühren gedeckelt werden. Die Tiefgaragen der Neubauten sind nur für Anwohner und Nutzer dieser</p>	<p>- Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung, der Stärkung des Innenbereichs und der Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich sowie der Umstrukturierung einer funktional und gestalterisch defizitären Platzfläche wird der Bebauung des Marstallplatzes ein höheres Gewicht beigemessen, als dem kompletten Erhalt der Stellplätze. Diese Innenstadtfächen sind mit der heutigen Nutzung als Stellplatzanlage untergenutzt. Einer Nachverdichtung für Wohnen, Büros, Dienstleistungen und gastronomische Nutzungen im Hinblick auf Hannover City 2020+ wird deshalb der Vorrang eingeräumt. Zudem stehen in den nahegelegenen Parkhäusern umfangreiche alternative Stellplatzangebote für Anlieger und Citybesucher zur Verfügung (s. Anlage 2 zur Drucksache, Begründung, Abschnitt 2.6 Verkehr).</p> <p>- Freie Kapazitäten an alternativen (überdachte und bewachte) Dauerstellplätzen und Stellplätzen für Kurzzeitparken sind in vertretbarer fuß-</p>

	<p>Gebäude vorgesehen und sind daher keine Kompensation für den Wegfall. Der Parkplatz ist begehrt und gut ausgelastet und der Platz wird für eine sinnvolle Verkehrsführung Am Marstall benötigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die umliegenden Parkhäuser werden nicht gerne angenommen, insbesondere werden sie nachts gemieden.</li> <li>- Der Stellplatz ist überlastet, insbesondere nachts, da er nicht bewirtschaftet ist. Zudem gibt es eine große Verkehrsbelastung durch viele PKWs, Taxen und Polizeiautos.</li> <li>- Bei Reduzierung der Stellplatzanzahl müssen auch Flächen für Falschparken reduziert oder unzugänglich gemacht werden, denn bereits heute gibt es viele Falschparker. Viele parken im absoluten Halteverbot.</li> <li>- Der Parkplatzsuchverkehr Am Marstall muss reduziert werden. Demnach muss auch die Anzahl der Zufahrten zum Marstall im Hinblick auf die Reduzierung der Stellplatzanzahl verringert werden, z.B. Zufahrt durch Burgstraße nur für Anlieger zulassen.</li> <li>- Die Zusammenarbeit mit den Architekturbüros durch den Verein Mobilität in Hannover wird vorgeschlagen, um Hinweise für die Planung von Tiefgaragen zu geben und mitwirken zu können. Bei Ablehnung der Einwendungen sind weitere rechtliche Schritte vorbehalten.</li> <li>- Wunsch nach Mitwirkung am Realisierungs- und Ideenwettbewerb Schmiedestraße-Marstall-Altstadt, um Hinweise und Informationen sowie Bedenken an Büros weiterzugeben.</li> <li>- Frage nach dem Ausgleich der finanziellen Ausfälle für die Landeshauptstadt durch Wegfall von Parkgebühren.</li> </ul>	<p>läufiger Entfernung (ca. 300 m) in nahegelegenen öffentlichen Parkhäusern vorhanden (Lützowstraße, Schmiedestraße, Mehlstraße, Andraestraße). Diese sind beleuchtet, überdacht und bewacht und verfügen über entsprechende Kapazitäten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Thema Falschparken, Parksuchverkehr kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanes geregelt werden, sondern ist ein ordnungsrechtliches Thema</li> <li>- Der Parkplatzsuchverkehr wird sich mit dem Umbau des Marstallplatzes reduzieren, weil sich die Anzahl der Stellplätze reduziert und das Umfahren der Platzfläche zukünftig nicht mehr möglich sein wird (Teilumkehr der Einbahnstraßenregelung im neuen Verkehrskonzept). Der geplante Umbau ist jedoch nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens sondern wird den politischen Gremien zu ggf. Zeit mit gesonderter Drucksache zur Beschlussfassung vorgelegt.</li> <li>- Die Burgstraße wird öffentliche Straße bleiben, sie ist uneingeschränkt gewidmet.</li> <li>- Die Nutzung des Marstalls als Stellplatzfläche wird trotz der festgesetzten Bauflächen weiterhin gegeben sein.</li> <li>- Der Erhalt der Bäume auf dem Marstallplatz ist erklärtes Ziel der Umplanung, so dass folglich keine Tiefgarage unter dem Marstallplatz errichtet werden kann. Zudem wäre der Bau einer Tiefgarage mit erhöhten Kosten verbunden (u.a. Altlastensanierung, archäologische Grabungen Kampfmittelbeseitigung). Die Einnahmen durch Parkgebühren würden die Baukosten sowie den laufenden Betrieb einer Tiefgarage nicht abdecken können. Der Umbau des Marstallplatzes ist jedoch nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens.</li> <li>- Die notwendigen Einstellplätze für die Neubebauung gem. § 47 NBauO werden in Tiefgaragen unterhalb der Neubauten nachgewiesen.</li> <li>- Mit Beschluss des Rates zum Innenstadtkonzept Hannover City2020+ liegt die Voraussetzung für das Bebauungsplanverfahren Nr. 1582 vor, dies impliziert auch den Einnahmeverlust für den städtischen Haushalt durch die Reduzierung der bewirtschafteten öffentlichen Stellplätze. Durch den Verkauf der beiden Grundstücke werden im Gegenzug Einnahmen generiert.</li> </ul>
<p><b>Verkehr</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es sollte auf die Zu- und Abfahrt über die Straße ‚Am Hohen Ufer‘ verzichtet werden, da hier sechs Verkehrsrichtungen aufeinander treffen. Die Konsequenz daraus sind längere Staus und schwierigere Fahrwege für Lieferfahrzeuge.</li> <li>- Die Verkehrsführung auf der Nordseite des Marstalls im Gegenverkehr wird eine unerträgliche Belastung für die Nordseite und deren Nutzungen bringen.</li> <li>- Besucher und Passanten und auch Anwohner nutzen die</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Vorgebrachten Anregungen und Hinweise zur einer möglichen geänderten Verkehrsführung im Bereich Hohes Ufer, Am Marstall, Schmiedestraße und Scholvinstraße sind nicht Bebauungsplanrelevant. Sie beziehen auf die aktuelle Diskussion zur D-Linienplanung, diese ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.</li> <li>Die D-Linienplanung wird im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens mit der Öffentlichkeit zu diskutieren sein, Planfeststellende Behörde ist die Region Hannover.</li> </ul>

	<p>Südseite des Marstalls und meiden in meisten Fällen die Nordseite.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Ein- und Ausfahrt des gesamten Altstadt-Verkehrs durch die Scholvinstraße im Zweirichtungsverkehr ist nicht umzusetzen – reibungsloser Verkehr auch für Müllfahrzeuge, Postfahrzeuge, LKWs für Warenlieferungen etc. muss gegeben sein.</li> <li>- Die Steintorstraße und Teile der Georgstraße für den Verkehr zu schließen ist nicht möglich, da die Anlieferung der Geschäfte etc. gewährleistet sein muss.</li> <li>- Die Bauarbeiten der D-Linie werden die Verkehrssituation im Areal noch verstärken.</li> </ul> <p>- Einwände gegen Drucksache des Stadtbezirksrat Mitte: Die Umwandlung der südlichen Straße Am Marstall zu einer Fußgängerzone wird kritisch gesehen, da der MIV dadurch erheblich beeinträchtigt wird. Die Verbindung zwischen Burgstraße und Knochenhauerstraße würde so entfallen und Staus sowie Umwege mit sich bringen und folglich umweltbelastend sein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mögliche D-Linienbedingte Änderungen der Verkehrsführung sind vom geplanten Baukonzept für den westlichen/östlichen Baukörper jedoch unabhängig zu betrachten. Die Erschließung der Baugrundstücke ist sowohl beim Status Quo als auch bei der aktuellen Variante für die D-Linienplanung sichergestellt.</li> <li>- Jedes neue Verkehrskonzept wird die erforderlichen Radien insbesondere für Anlieger, Lieferverkehre sowie für Entsorgungsfahrzeuge berücksichtigen.</li> <li>- Sowohl die Regionsversammlung der Region Hannover als auch der Rat der Landeshauptstadt Hannover haben zum aktuellen Planstand für die D-Linienplanung zwischenzeitlich einen entsprechenden Grundsatzbeschluss gefasst.</li> </ul> <p>- Aus Sicht der Verwaltung soll die Verkehrsführung im südlichen Bereich des Marstalls nach dem geplanten Umbau verkehrsberuhigt ausgestaltet werden, damit weiterhin eine Verkehrsführung um den Marstallplatz sichergestellt ist. Aufgrund der entgegengesetzten Richtungen von Einrichtungsverkehren auf der Nordseite wird eine Umfahrung des Marstalls jedoch nicht mehr möglich sein. Dies ist jedoch nicht Bestandteil des Bauverfahrens, hierzu wird den politischen Gremien zu ggB. Zeit eine gesonderte Beschlussdrucksache vorgelegt</p>
<p><b>Bürgerbeteiligung</b></p>	<p>- Aufwertung des Bereichs ist gewollt, aber eine Planung ohne Bürger wird kritisch gesehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bürger wurden und werden konsequent mit einbezogen. Das Projekt Marstall ist das Ergebnis eines drei Jahre währenden öffentlichen Planungs- und Diskussionsprozesses, der auch medial begleitet wurde (Hannover City 2020+). Auf dieser Grundlage hat der Rat der LHH u.a. die Bebauung des Marstallplatzes beschlossen (Innenstadtkonzept).</li> <li>- Darüber hinaus gab es einen Vor-Ort-Termin mit der gegründeten Bürgerinitiative (BI) Am Marstall. Eingegangene Stellungnahmen und Fragen wurden regelmäßig von der Verwaltung beantwortet. Im weiteren gab es mehrere Termine der BI mit dem Baudezernat, der Verwaltung, Politik und der Polizei, sowie auf Wunsch der BI mit Pastorin Frau Kreisel-Liebermann. Die Ergebnisse des freiraum- und verkehrsplanerischen Wettbewerbes wurden der Bürgerinitiative zur Verfügung gestellt. Pastorin Frau Kreisel-Liebermann war sozusagen als Bürgervertreterin und Bewohnerin des Kreuzkirchenviertels zudem als beratendes Mitglied für die Preisgerichtsjury in das vorgenannte Wettbewerbsverfahren eingebunden. Diese beratende Funktion hat Frau Kreisel-Liebermann auch in den beiden hochbaulichen Wettbewerben für die Baugrundstücke Ost und West übernommen.</li> </ul> <p>Grundsätzlich ist eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der zwei Öffentlichkeitsbeteiligungen des Bauverfahrens</p>

		gemäß Baugesetzbuch sowie auch in den öffentlichen Bürgerfragestunden der politischen Gremien möglich.
<b>Taxen</b>	- Nächtliche Belästigungen durch lange Taxenschlange (widerrechtlich) von der Goethestraße bis zur Nordseite des Marstalls (laufende Motoren).	- Das Thema kann nicht über Festsetzungen im Bebauungsplan geregelt werden, sondern ist eine Ordnungsrechtliches Aufgabe. - Dennoch wurden Gespräche mit dem Verkehrsplanungsbüro SHP, der Verwaltung, der Polizei und dem Taxenverband geführt, um nach Lösungen zu suchen. Mit Realisierung der D-Linienplanung ist ein neues Konzept für die Taxenstellplätze geplant.
<b>Lärm/ Belästigungen / Ordnungswidrigkeiten</b>	<p><u>A) Lärm und Verschmutzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhte Lärmbelästigung durch das Vergnügungsviertel, insbesondere laute Musik aus dem Steintorviertel und von einer Kneipe Am Marstall / Ecke Burgstraße (Taverne) sowie durch Menschen, Taxen, Autos, etc. (Open-Window-Effekt und Open-Door-Effekt). Lärmbelästigung / Beschallung durch Diskotheken und Clubs während der ganzen Nacht bis zum Morgen (keine Beschränkung). Es gibt bereits die Forderung nach Mietminderung von Mietern.</li> <li>- Die Beschwerde bei der Polizei und der Lärmbehörde der Stadt sind zwecklos.</li> <li>- Es existiert die Befürchtung, dass noch höhere Lärmbelästigungen aufgrund der geplanten Gastronomie in den Erdgeschoss der Neubebauung entstehen.</li> <li>- Die Verschmutzungen Am Marstall ist hoch und die Reinigung vor Ort durch „Staubpuster“ ist nicht sinnvoll, da der Dreck nur verteilt wird und die Lärmbelästigung durch die Reinigungsgeräte hoch ist</li> </ul> <p><u>B) Ordnungswidrigkeiten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Häufiges Urinieren auf dem Marstallplatz und in Ecken, Hauseingängen, Mauerstücken, unter Bäumen etc.</li> <li>- Offener Drogenhandel und offen praktizierter Straßensex.</li> <li>- Bordellisierung.</li> <li>- Massenschlägereien.</li> </ul> <p><u>C) Beleuchtung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Beleuchtung auf dem Marstallplatz ist nicht ausreichend, schadhaft oder fehlt in Gänze, insbesondere hinsichtlich der Stellplatzfläche unter den Bäumen.</li> </ul>	<p><u>A) Lärm und Verschmutzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die angesprochenen Themen können nicht im Rahmen des Bebauungsplanes geregelt werden.</li> <li>- Die immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit bei Gaststätten insbesondere bei Außenbewirtschaftung liegt bei der Region Hannover. Die Problematik wurde bereits mit der Region Hannover und der Landeshauptstadt Hannover erörtert und es werden derzeit Lösungsansätze gesucht.</li> <li>- Die neuen Bauflächen werden als WA bzw. MK festgesetzt. Damit sind die zulässigen Lärmemissionen aus dem Gebiet, die auf die angrenzenden vorhandenen Baugrundstücke einwirken können, planungsrechtlich über die TA Lärm begrenzt und die Verträglichkeit ist sichergestellt.</li> <li>- Das Thema Lärmbelastung durch ‚Staubpuster‘ ist nicht Bebauungsplanrelevant.</li> </ul> <p><u>B) Ordnungswidrigkeiten</u></p> <p>Diese aufgezeigten Probleme und Beschwerden können im Bebauungsplanverfahren nicht geregelt werden. Es handelt sich um ordnungsrechtliche Themen, die bereits mit den zuständigen Institutionen und Fachbereichen sowie der Polizei erörtert wurde.</p> <p><u>C) Beleuchtung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Thema ist nicht relevant für den Bebauungsplan und kann im Bebauungsplanverfahren nicht geregelt werden.</li> <li>- Die Stadt Hannover hat aber geprüft, ob eine Verbesserung der Beleuchtung auf dem Marstallplatz notwendig ist. Das Beleuchtungsniveau ‚Am Marstall‘ entspricht dem Hannover-Standard und wird als ausrei-</li> </ul>

		<p>chend bewertet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Zuge der Umgestaltung und Neuordnung der öffentlichen Verkehrsflächen und der Platzfläche wird ein neues Beleuchtungskonzept erarbeitet und umgesetzt.</li> </ul>
<p><b>(Lösungs-)Vorschläge von den BürgerInnen</b></p>	<p><u>A) Parkleitsystem</u></p> <p><u>B) Lärmbeschränkung durch Einhalten der Richtlinie</u></p> <p><u>C) Erhalt der Bäume</u></p> <p><u>D) Einbindung Marstall in Busliniennetz, um mehr Laufkundschaft zu erzeugen und dem Leerstand entgegenzusteuern</u></p> <p><u>E) Dauerhafte Präsenz der Polizei</u></p>	<p><u>A) Parkleitsystem</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Thema ist nicht relevant für den Bebauungsplan. Die Anpassung an das Parkleitsystem wird nach Realisierung der Bebauung und nach Umgestaltung des Marstallplatzes vorgenommen.</li> <li>- Die Ausschilderung des bestehenden Parkleitsystems ist übersichtlich und ausreichend.</li> </ul> <p><u>B) Lärmbeschränkung durch Einhalten der Richtlinie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- siehe hierzu Ausführung weiter oben.</li> </ul> <p><u>C) Erhalt der Bäume</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf dem Marstallplatz befinden sich 64 Bäume, die durch die Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover vom 08.06.1995 geschützt sind. Im Zuge der Bebauung müssen insgesamt 17 Bäume (5 Bäume auf dem Westgrundstück und 12 Bäume auf dem Ostgrundstück) gefällt werden. Die Bestimmungen der Baumschutzsatzung der Stadt Hannover sind anzuwenden.</li> <li>- Die Bäume auf der Marstallplatzfläche werden erhalten. Dies war eine Vorgabe im freiraum- und verkehrsplanerischen Wettbewerb.</li> </ul> <p><u>D) Einbindung Marstall in Busliniennetz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Thema ist nicht relevant für den Bebauungsplan.</li> <li>- Die üstra und die Region Hannover sind für die Planung der Haltestellen und der Busliniennetze zuständig. Der Bereich Marstall ist aus Sicht der Stadt Hannover sehr gut an den ÖPNV angebunden. Mit Verlagerungen der Haltestelle Steintor (bedingt durch die D-Linienplanung) wird die Anbindung des Marstalls an den ÖPNV weiter verbessert.</li> <li>- Eine zusätzliche Laufkundschaft ist nicht über ÖPNV Anschluss, sondern über die Aufwertung des gesamten Areals zu erwarten. Der geplante Platzumbau und die Neuordnung der Verkehrsflächen werden die angrenzenden Geschäftslagen stabilisieren.</li> </ul> <p><u>E) Dauerhafte Präsenz der Polizei</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemäß Festsetzungen des Bebauungsplanes wäre auf der östlichen Baufläche auch die Ansiedlung einer Polizeiwache zulässig.</li> <li>- Die Entscheidung für die Ansiedlung einer Polizeiwache am Marstallplatz obliegt nicht der Landeshauptstadt Hannover.</li> </ul>



	<p><u>F) Parkangebote nur zu Geschäfts- und Bürozeiten und Parkverbot in der Nacht</u></p> <p><u>G) Parkplatzpreise ändern - Bei überbelegten Parkplätzen die Preise erhöhen und bei weniger genutzten Parkplätze reduzieren</u></p> <p><u>H) Entlastung des Verkehrsabflusses durch die Burgstraße mittels Richtungsänderung der Einbahnstraßenregelung</u></p> <p><u>I) Bau eines Museums oder einer Bildungseinrichtung in Anlehnung an die ‚Achse der Bildung‘ (Landtag, Leibnizhaus, Historisches Museum, VHS)</u></p>	<p><u>F) Parkangebote nur zu Geschäfts- und Bürozeiten und Parkverbot in der Nacht</u></p> <p><u>G) Parkplatzpreise ändern - Bei überbelegten Parkplätzen die Preise erhöhen und bei weniger genutzten Parkplätzen reduzieren</u> - Beide Themen sind nicht Bebauungsplanrelevant.</p> <p><u>H) Entlastung des Verkehrsabflusses durch die Burgstraße mittels Richtungsänderung der Einbahnstraßenregelung</u> - Das Thema kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanes geregelt werden. - Der Verbleib der Zufahrt von der Burgstraße auf den Marstall wird aber unkritisch gesehen. Die heutige Fahrtrichtung der Burgstraße war zudem Anregung der „Initiative Altstadt“ und des Stadtbezirksrates Mitte aus dem Jahr 2005 (politischer Beschluss des Stadtbezirksrates) mit dem Ziel die Anbindung der Altstadt an den Bereich Karmarschstraße und Schmiedestraße zu verbessern.</p> <p><u>I) Bau eines Museums oder einer Bildungseinrichtung in Anlehnung an die ‚Achse der Bildung‘ (Landtag, Leibnizhaus, Historisches Museum, VHS)</u> - Derzeit sind keine Finanzmittel für die Einrichtung und dauerhafte Unterhaltung derartiger Nutzungen im Haushalt der Landeshauptstadt Hannover vorhanden. - Es gilt das vom Rat der Landeshauptstadt beschlossene städtebauliche Konzept Hannover City 2020+ (Innenstadtkonzept), welches die Bebauung des Marstallplatzes insb. auch zu Wohnzwecken beinhaltet.</p>
--	---	--