



## Dokumentation der Veranstaltung

### Wasserstadt Limmer. Plangespräch Funktionsplan: Nr. 2 Dichte/Verkehr

Datum: 16. März 2023

Zeitraum: 18:00 – 20:45 Uhr

Ort: Rüdberg-Saal der Schwanenburg, Zur Schwanenburg 11, 30453 Hannover

Veranstalter:

LH Hannover

Konzept und Moderation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

#### Ablauf 18:00 – 20:45 Uhr

- Begrüßung
- Darstellung des geplanten Entwurfs
- Rückmeldung und Diskussion
- Fazit
- Darstellung der Verkehrsplanung
- Impuls der Bürgerinitiative zu Verkehr
- Rückmeldung und Diskussion
- Ausblick

#### Begrüßung

Frau Quast, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt die Anwesenden und stellt das Team von TOLLERORT vor. Die heutige Veranstaltung greift zunächst noch einmal das Thema Dichte auf und behandelt anschließend das Thema Verkehr.

Herr Warnecke, Landeshauptstadt Hannover, blickt zurück auf die Diskussion zum Thema Dichte im ersten

Plangespräch. Ziel dieses Abends ist ein Fazit zu den Themen Dichte und Verkehr zu ziehen. Auf Nachfrage wird angemerkt, dass das Thema Beleuchtung heute nicht Gegenstand der Diskussion sein kann, da dies nicht in einem Bebauungsplan geregelt wird.

#### Darstellung des geplanten Entwurfs

Frau Kimmel, vom Architekturbüro Monadnock, stellt anhand von Visualisierungen der zukünftigen Wasserstadt den Entwurf vor und nimmt hierbei das Erleben hinsichtlich der Baudichte in den Fokus (siehe Präsentation). Die Blockrandbebauung soll durch den Verbund öffentlicher Freiflächen und zum Wasser hinlaufende Wohnstraßen aufgelockert werden. Unterschiedliche Gebäudetypen mit farblichen Wiedererkennungswert und verschiedene Freiflächen böten sowohl urbanes wie wohnliches Ambiente. Sie korrespondierten mit den gründerzeitlichen Straßenzügen Limmers, ergänzt Herr Schlesier von der Landeshauptstadt Hannover in seinem Vortrag.

#### Rückmeldung und Diskussion - Dichte

Frau Quast erinnert an die zentralen Diskussionspunkte zur Dichte im ersten Plangespräch: die zugrunde liegenden Berechnungen, die Einwohner\*innenzahl und das erhöhte Verkehrsaufkommen.

Auf Nachfrage versichert Herr Warnecke, dass die Leineaue als Überschwemmungsgebiet dauerhaft vor Bebauung geschützt ist. Herr Berus, Bürgerinitiative Wasserstadt Limmer (BI), beschreibt die Grundmotivation der Bürgerinitiative, eine Atmosphäre der **lebendigen Nachbarschaft** und Vertrautheit zu schaffen. Für die Bürgerinitiative ist die Einwohnerzahl daher von großer Bedeutung. Frau Croppen, Anwohnerin des ersten Bauabschnitts (1.BA), beschreibt die gemeinschaftliche Nachbarschaft im bereits bewohnten 1.BA und hofft auf mehr Kontakt zum „alten Limmer“.

Die Bürgerinitiative Wasserstadt Limmer lobt den Gesamtentwurf, kritisiert aber, dass an einigen Stellen die **Mindestbreiten der Straßen** im Verhältnis zur Gebäudehöhe nicht eingehalten würden. Dies widerspreche den Vorgaben der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO). Herr Schlesier versichert eine rechtssichere Festsetzung im B-Plan. Darüber hinaus diene das Prinzip der Aufweitung des Raumes zum einen der Orientierung und trage zum anderen zu einem abwechslungsreichen Stadtbild bei. So weite sich der Raum zum Wasser und zu den öffentlichen Plätzen hin auf. Die Straßenbreiten seien zudem hannovertypisch. Außerdem, so Herr Warnecke, biete die Nachbarschaft der Wasserstadt zur Leineaue viel Grünflächen und Erholungspotenzial, was in die Betrachtung der Dichte mit einfließen sollte.

Im Zusammenhang mit der Gebäudehöhe wird die **Verschattung** diskutiert. Insbesondere im südlichen Teil der Wasserstadt, mit dem Block W5 (siehe Plan), seien nach Ansicht der Bürgerinitiative die Gebäude mit fünf Geschossen und einem sieben geschossigen Hochpunkt zu hoch konzipiert, um genügend Licht in Innenhöfen und Wohnungen zu garantieren. Frau

Kimmel verweist darauf, dass die Verschattung berücksichtigt und in die Konzeption mit eingeflossen sei.

## Fazit

Zusammenfassend gibt es allgemeine Zustimmung zum städtebaulichen Konzept. Allerdings besteht seitens der Bürgerinitiative die Sorge vor Enge und Verschattung in den Seitenstraßen und den Innenhöfen. Die Stadtverwaltung sagt eine Prüfung der Verschattung insbesondere bezogen auf den Block W5 zu.

## Darstellung der Verkehrsplanung

Herr Schlesier stellt Grundlagen zum Verkehrskonzept im zweiten Bauabschnitt vor (siehe Präsentation). Mit einem Mobilitäts-Hub, Stellplätzen für Fahrräder in Mobilitätsfoyers und reduzierten Autostellplätzen soll das Ziel eines fahrradfreundlichen und zu gleich autoreduzierten Quartiers erreicht werden. So wird zudem das Parken im öffentlichen Raum stark eingeschränkt: es werden lediglich Lieferflächen und Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen sowie für Carsharing vorgesehen.

Herr Haller, SHP Verkehrsplanung stellt die Analyse der Verkehrsprognose vor (siehe Präsentation). Ziel ist, den Modal Split, also die Aufteilung von Fuß-, Rad-, Auto- und öffentlichen Verkehr, gleichmäßig auf alle Verkehrsarten zu verteilen. Die Wunstorfer Straße wird die Hauptlast des Autoverkehrs tragen. Ausgehend vom Modal Split ist die Prognose bei allen fertigen Bauabschnitten für die Wunstorfer Straße bis zu 4.600 Kraftfahrzeuge pro Tag. Mindestens die bereits geplante Signalanlage am Knotenpunkt Wunstorfer Straße / Zur Wasserstadt sei erforderlich und ein Tempolimit von 30 Kilometer pro Stunde wünschenswert.

Herr Meier, WVI Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung, präsentiert die Arbeit am **Verkehrskonzept**. WVI erarbeitet das Verkehrskonzept für die äußere Erschließung, unter der Annahme eines ausgeglichenen Modal Splits. Dafür werden mittels Verkehrsmodellen aus Einzelmaßnahmen Szenarien und Umsetzungskonzepte entwickelt und geprüft. Die zu überprüfenden Maßnahmen sind unter anderem der Anschluss der Straßenbahn, die Anpassung der Buslinienführungen, Signalanlagen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), eine Verlegung der Bundesstraße 6 sowie Varianten der Radwegführung. Außerdem werden Szenarien wie autonome Shuttles, eine Seilbahn und Wassertaxis geprüft. Das Konzept enthalte eine Abwägung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für Stadtbahn und die Brückenunterführung an der Uferpromenade. Im Sommer 2023 wird eine Version des Verkehrskonzeptes in politischen Gremien vorgestellt. Die Präsentation des Konzeptes in der Öffentlichkeit erfolge voraussichtlich im Herbst.

## Impuls der Bürgerinitiative zu Verkehr

Herr Barkhoff, Bürgerinitiative Wasserstadt Limmer, lobt das Radverkehrskonzept der Wasserstadt Limmer. Die Infrastruktur müsse aber an den zu erwartenden Zuwachs an Radverkehr angepasst werden. Gefordert werden getrennte Führungen von Fuß- und Radverkehr und Verbesserungen an Konfliktstellen der Veloroute 11 (siehe Präsentation). Hinsichtlich des ÖPNV rechnet die Bürgerinitiative mit einer Stadtbahn frühestens in 20 Jahren. Sie legt daher einen eigenen Vorschlag zur Buslinienführung vor, die bislang geplante Taktung der Linie 170 sei nicht funktional.

## Rückmeldung und Diskussion Verkehr

Herr Fuß, Bürgerinitiative Wasserstadt Limmer, kritisiert die Nord-Süd-Ausrichtung des **Radwegekonzepts**, da der Verkehr sich mehrheitlich von Westen nach Osten, Richtung Innenstadt, bewege. In Ost-West-Richtung endet der Radweg auf einer Nebenstraße. Der

Block W5 verhindere eine gerade Streckenführung. Die Veloroute werde nicht durch den 2.BA führen und werde Gegenstand der Maßnahmenprüfung durch den Fachbereich Tiefbau sein, betont Herr Schlesier. Die Stadtverwaltung verweist auf die verkehrsarmen Straßen, die von Radfahrenden genutzt werden sollen. Diese müssten Rücksicht nehmen, da die Aufenthaltsqualität im Vordergrund stehe. Herr Klenke, Bezirksrat Linden-Limmer, wünscht sich hingegen Spielstraßen ohne jeglichen Verkehr und baulich getrennte Radwege.

Eine **Straßenbahnerschließung** wird von allen Seiten gewünscht, die Umsetzung dauert aber, je nach Schätzung, etwa 10-20 Jahre. Die Bürgerinitiative äußert die Sorge, dass die Straßenbahn letztendlich nicht umgesetzt werden könnte. Sie will sicherstellen, dass die jetzige Planung, künftige Pläne für die Straßenbahn nicht behindert. In den Modellierungen des Verkehrskonzepts soll die Straßenbahn in unterschiedlichen Varianten getestet werden, auch der Komfortgewinn gegenüber dem Bus fließe in die Analyse ein. Herr Schlesier betont, dass mit dem Verkehrskonzept der Nachweis für den Bedarf einer Straßenbahn erarbeitet werden soll.

Der ÖPNV in der Wasserstadt wird ohne Straßenbahnanbindung zunächst durch **Busse** gewährleistet. Die Bürgerinitiative kritisiert den geplanten Einsatz der Linien 170 und 700. Die Linie 170 sei mit dem 30 Minutentakt unrentabel und schlecht genutzt, während die Linie 700 in der Hauptlastzeit überfüllt sei. Die Einzugsbereiche der Haltestellen (300 Meter) beider Linien würden sich zu stark überschneiden. Daher schlägt die Bürgerinitiative eine abgeänderte Linienführung der Linie 700 vor (siehe Präsentation). In der vorgelegten Führung würde die Linie 700 die Linie 170 ersetzen und zwei Haltestellen entfallen. Außerdem würde die Linie 700 nicht in der Wasserstadt wenden und die gleiche Strecke zurückfahren. Um dies zu realisieren, müsste die Planung der Brücke über den Stichkanal und der Durchquerung des Fabrikdenkmals angepasst werden. Generell sei die äußere Erschließung das Problem und die Taktung der Busse müsse in jedem Fall im Sinne einer Angebotsplanung auf unter 10 Minuten erhöht werden. Zusätzlich könnte ein Shuttle zwischen der Wasserstadt und der Brunnenstraße eine Übergangslösung bieten. Gegen die Linienführung der Bürgerinitiative wendet die Landeshauptstadt Hannover ein, dass hierdurch die nördliche Spitze der Wasserstadt nicht vom Einzugsbereich der Haltestellen abgedeckt würde und der Bereich südlich der Wunstorfer Straße schlechter erschlossen wäre. Die Führung würde auch eine längere Strecke für die Fahrgäste der aus Ahlem kommenden Linie 700 bedeuten und die Attraktivität der Linie senken. Baulich notwendige Maßnahmen an dem Denkmal und der geplanten Klappbrücke seien nur schwer umsetzbar und kostenintensiv, daher wird die vorgeschlagene Streckenführung seitens der Stadt ausgeschlossen. Auch die bereits vorhandene hohe Auslastung der Linie 700 spräche für die zusätzliche Erschließung durch die Linie 170. Deren Taktung wird parallel zur Einwohnerzahl der Wasserstadt erhöht und die Haltestellen seien von der Wasserstadt überall in 300 Metern erreichbar. Auch Herr Haller betont, dass die Taktung zur Schaffung eines attraktiven Angebotes erhöht werden müsse. Herr Meier prüft die Bustakte und Shuttlelösungen im Verkehrskonzept. Das Verkehrskonzept soll so ausgearbeitet werden, dass es sich im Bauprozess stufenweise dem Bedarf der Wasserstadt anpasst.

## Fazit

Das Radverkehrskonzept der inneren Erschließung findet allgemeine Zustimmung, die Details und Probleme sind bekannt und werden im Rahmen der Weiterentwicklung geprüft. Dissens besteht bei der Linienführung und Taktung der Busse. Zudem besteht die Sorge, dass der Straßenbahnausbau nicht verfolgt werde. Die BI bittet um eine Bewertung ihrer Vorschläge zur Linienführung im Rahmen des Verkehrskonzeptes sowie ein Monitoring der Bedarfe im Bauprozess. Der Vorschlag eines Monitorings wird auch von der Landeshauptstadt unterstützt.

## **Ausblick**

Herr Warneke schließt ab und sagt zu, die Ergebnisse der Plangespräche in einer Drucksache zu dokumentieren. Die Verwaltung nimmt die Vorschläge auf, ein Verkehrsmonitoring und eine Verschattungsstudie zu erstellen. Beides soll verständlich aufgearbeitet werden. Zuletzt verweist er auf den informellen Charakter der Plangespräche und den anstehenden formellen Beteiligungsprozess. Darüber hinaus weist er auf die bevorstehende öffentliche Veranstaltung zur Präsentation der Planungsinhalte am 26. April 2023 hin.

## **Impressum**

### **Veranstalter\*in / Ansprechpartner\*in:**

Landeshauptstadt Hannover  
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung  
Louisa Höppner, Sabrina Reith  
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1  
30159 Hannover

GP Hoch- und Ingenieurbau GmbH  
Oliver Matziol  
Anderter Straße 99 d  
30559 Hannover

ECE Work & Live GmbH & Co. KG

DIE WOHNKOMPANIE Nord GmbH

### **Moderation und Dokumentation:**

TOLLERORT entwickeln & beteiligen  
mone böcker & anette quast gbr  
Anette Quast, Sebastian Unger  
Palmaille 96, 22767 Hamburg

Telefon: 040 3861 5595

E-Mail: [mail@TOLLERORT-hamburg.de](mailto:mail@TOLLERORT-hamburg.de)