



Vorbemerkung

Aufgrund der knappen zur Verfügung stehenden Zeit bezieht sich die Stellungnahme der BI Wasserstadt lediglich auf den Entwurf A / 1321, der als der eindeutig beste Ansatz gewertet wird. Zwar sind die beiden anderen Entwürfe in der Darstellung ihrer Architekturen in den Visualisierungen durchaus beeindruckend und haben beide in der Durcharbeitung im Vergleich zum Planungsstand der Zwischenpräsentation auf den ersten Blick gewonnen, konzeptionell sind aber keine deutlichen Verbesserungen feststellbar.

Die übergeordnete Verkehrsproblematik bleibt die Achillesferse der gesamten Wasserstadtentwicklung. Hier kann keiner der Entwürfe überzeugen, was aber auch nicht zu erwarten war. Hier sind weiterhin Stadt und Region in der Pflicht, endlich wirksame Konzepte vorzulegen, die über eine Buslinie mit Endpunkt Wasserstadt hinausgehen.

Entwurf A / Nr. 1321 A – Stadträume mit Landschaftsbezug

Stärken des Entwurfs:

-attraktive klassische Stadträume, ausgehend von der Blockrandbebauung, die aufeinander Bezug nehmen und eine gelungene stadträumliche Dramaturgie entstehen lassen.

-gute Verbindung / Verzahnung über die Kammstruktur mit dem Landschaftsraum

- über die Parzellierung der Blöcke entsteht eine authentische Vielfalt; diese Qualität muss auch im weiteren Prozess erhalten bleiben und sollte sich in realgeteilten Parzellen niederschlagen; die festungsartige Anmutung und monotone Wirkung der Blöcke des 1. Bauabschnittes wird so vermieden

-inneres Wegesystem, die Erschließung der Uferzonen und die neue Klappbrücke wird positiv gesehen. Allerdings wäre eine Auslegung der Klappbrücke für eine durchgehende Buslinie sinnvoll. Eine einspurige Führung mit dem Begegnungsfall Bus – Fahrrad könnte dafür ausreichen.

Schwächen des Entwurfs

-In der stark verdichteten Variante (BGF 230.000 m²) ist die Regelhöhe weitgehend 6-geschossig. Einige Straßenzüge sind sogar 7-geschossig. Dies ist in den engen Straßenräumen nicht zumutbar und passt in keinster Weise weder zum Stadtteil noch zu Hannover.

-Der Entwurf überschreitet bereits in der Grundvariante die Zielvorgabe der BGF (190.000 m²) mit rund 206.000 m² (201.000+4.700) um immerhin 16.000 m².

-Die Öffentlichen Grünflächen unterschreiten die in der Aufgabenstellung genannte „Zielgröße“ von 41.000 m² ganz erheblich. Geplant sind lediglich etwas mehr als die Hälfte (21.200 m²).

-Einige Blöcke, insbesondere die kleineren mit eher dreieckiger Grundform, entsprechen wahrscheinlich nicht den Abstandsvorschriften der Bauordnung (betrifft beide Varianten).

-Der südliche Teil des Plangebietes (Dreiecksfläche ehem. Contiparkplatz) überzeugt noch nicht hinsichtlich seiner städtebaulichen Gestaltung. Die KFZ-Erschließung von Süden zur Entlastung der Wunstorfer Straße sollte als weitere Variante überprüft werden (Anschluss über die Straße „Zum Schleusengrund“).

-Die grundrissmäßige Durcharbeitung der Erdgeschosszonen ist zu schematisch; Wohnungen im EG auf Fußwegniveau sind trotz (teilweiser) Vorgärten suboptimal (fehlender Sichtschutz); Hochparterrelagen (barrierefrei über Durchlader-Aufzüge) sollten für Wohnungen die Regel sein; Ausnahme: Geschäfte oder Atelierwohnungen mit großer Raumhöhe, die zum Ausgleich des mangelhaften Sichtschutzes hohe Fenster haben können.

-Die Fahrradabstellmöglichkeiten sind nicht mit einem guten und innovativen Grundrissvorschlag hinterlegt; Durcharbeitung als Gebäude-Vertikalschnitt fehlt vollständig.

-Untergeschosse sind bisher nicht geplant. Untergeschosse mit Fußboden 1-1,5 m unter Straßenniveau sind nicht teuer und liefern Abstellmöglichkeiten / Kellerräume für die Wohnungen und ermöglichen Hochparterrelagen im EG.

-Der nördlich gelegene, 4-geschossigen Mobility-Hub sollte weiter östlich liegen (im Baufeld mit der Kita auf der Ecke, direkt am Grünfinger), damit der Motorisierte Individualverkehr nicht so weit ins Baugebiet führt.

Fazit

Trotz der genannten Schwächen überwiegen –insbesondere im Vergleich mit den beiden anderen Entwürfen- die Stärken des Entwurfs, zumal die Schwächen durch weitere Überarbeitung ausgemerzt werden können. Das Hauptargument liegt in der durchdachten Qualität der Freiräume nach dem Leitbild klassischer Stadträume. Allerdings ist bereits die Dichte der Grundvariante deutlich über der avisierten Dichte, die sich aus dem Ratsbeschlusses 2015 unmissverständlich ableiten lässt. Auch die Altgebäude (+20.000 m²) sind laut Ratsbeschluss zu berücksichtigen. Somit wird die Dichte massiv um über 50 % überschritten (GFZ lt. Ratsbeschluss = 1,46 zu GFZ akt. Planung = 2,29 bei Geschossfläche 221.000 m² / Nettobauland 96.300 m²) Wir halten eine derartige Verdichtung – selbst die der Grundvariante – für deutlich zu hoch.



Empfehlungen für den weiteren Prozess

Die öffentlichen Grünflächen sind um rund 20.000 m² zu erhöhen. Dies wird wahrscheinlich bereits zum Nachweis der Spiel- und Erholungsflächen nötig werden. Die bauliche Dichte reduziert sich entsprechend. Es bietet sich die deutliche Vergrößerung des Parks an der Inselfspitze an. Auch ist hier mehr Qualität in der Ufergestaltung (Stichworte: Hafen, Bootsverleih, Liegewiese, Strand) zu schaffen.

Für preisgünstigen Wohnraum braucht es gemeinwohlorientierte Investoren wie Hanova und die örtlichen Wohnungsgenossenschaften. Es müssen so viele Bauflächen wie möglich von gemeinwohlorientierten Trägern bewirtschaftet und vor dem Gebaren des derzeitigen Eigentümers geschützt werden. Nötigungspotenziale können nur über eindeutige Eigentumsverhältnisse ausgeschaltet werden.

Bevor jedoch das Verkehrsproblem nicht grundsätzlich gelöst ist, müssen alle weiteren Planungsschritte für den 2. Bauabschnitt angehalten werden. Die Lösung des Verkehrsproblems beinhaltet zwingend

- ein Konzept für den öffentlichen Nahverkehr, das über Varianten der 700er-Buslinie deutlich hinausgeht
- ein Konzept für die Radverkehrsanbindung Richtung Zentrum, bei dem Radwege kapazitätsmäßig deutlich verbessert werden (Lösung der Engstellen Limmer Dorf, Getrennte Fuß- und Radwege Uferpark, ...)
- Maßnahmen, die zu einer weiteren Reduktion des Stellplatzschlüssels führen (Zielwert für die Wasserstadt gesamt: 0,5 Einstellplätze pro Wohnung)

Das Thema der städtebaulichen Dichte bleibt eines der umstrittensten Themen. Die Bürgerinitiative setzt sich weiter dafür ein, dass in der Wasserstadt keine Dichteexperimente mit unabsehbaren Folgen stattfinden. Die Höhe einer für den Stadtteil Limmer üblichen Bebauung liegt bei 3-4 Geschossen plus Dachgeschoss. Die durchschnittliche Dichte einer Auswahl der 5 größten aktuellen Neubaugebiete in Hannover liegt bei einer GFZ von 1,4 (siehe Baugebietsvergleich unten). Die GFZ des 1. Bauabschnittes beträgt 1,5. **Was soll dann eine GFZ von 2,3** (Entwurf A / 1231 Grundvariante)?

Die Aussagen von Investoren, eine über eine bereits deutlich städtische Verdichtung hinausgehende weitere Aufstockung sei betriebswirtschaftlich geboten, „damit sich das Ganze lohne“, sind nachweislich kalkulatorisch nicht haltbar. Wir halten solche Aussagen für hochgradig desinformativ.

Wir appellieren an die Jury, die Bürgerschaft in ihrem Ziel einer ausgewogenen, urbanen, vielfältigen und nachhaltigen Wasserstadt zu unterstützen.

Baugebietsvergleich auf Basis der Zahlen der Stadtverwaltung vom Herbst 2021

Baugebiet	Nettobauland m ² (Baugrundstücke)	Geschossfläche m ² (ca. BGF oberirdisch)	Geschossflächenzahl
Kronsrode	299.236	450.480	1,51
Herzkamp	34.529	41.263	1,20
Buchholzer Grün	39.988	50.937	1,27
Vitalquartier	43.691	50.262	1,15
Benther Blick	40.425	75.680	1,87
Durchschnitt (der 5 derzeit größten Neubaugebiete Hannovers) <i>Allgemeines (städtisches) Wohngebiet nach Baunutzungsverordnung</i>	91.574	133.724	1,40 1,20 (Orientierungswert)
Wasserstadt 1. BA	51.537	77.892	1,51
Basisvariante Gutachterverfahren			
Wasserstadt 2. BA	(z.B. Entwurf 1321)	Quelle: Quick check ... Drost Consult	
	91.300	201.000	
zzgl. Altgebäude	5.000	20.000	
Summe	96.300	221.000	2,29
Verdichtete Variante ("Prüfauftrag")			
Wasserstadt 2. BA	(z.B. Entwurf 1321)	Quelle: Quick check ... Drost Consult	
	94.500	237.900	
zzgl. Altgebäude	5.000	20.000	
Summe	99.500	257.900	2,59