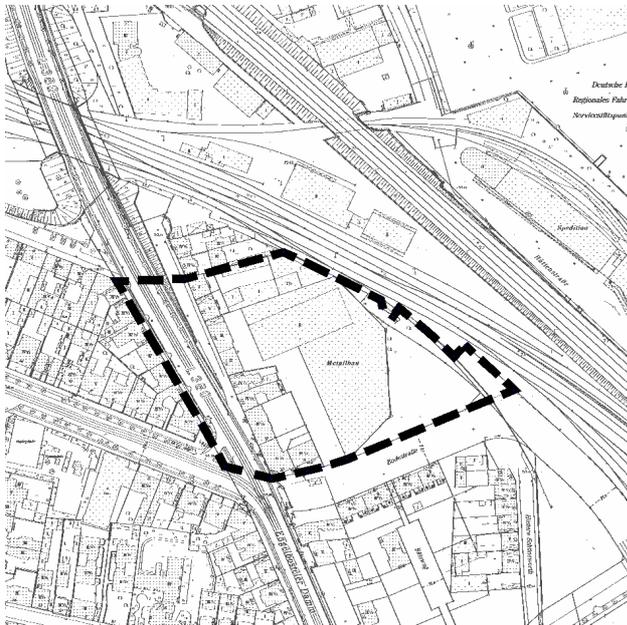


Begründung

Bebauungsplan Nr. 1411

Stadtteil: Nordstadt



Geltungsbereich:

Engelbosteler Damm,
Engelbosteler Damm 130
Nordseite, Bahngelände,
Bodestraße

1. Zweck des Bebauungsplans

Mit dem Bebauungsplan 1411 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung folgender Planungsziele geschaffen werden:

1. Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen
2. Sicherung der Flächen für die Weidendammschneise

Inhalt

Deckblatt

Inhalt	2
1. Zweck des Bebauungsplans	3
2. Städtebauliche Ziele des Bebauungsplans	3
2.1. Bestand / Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	3
2.2. Art der baulichen Nutzung	3
2.3. Maß der baulichen Nutzung	5
3. Verkehr	6
4. Öffentliche Kinderspielplätze	7
5. Umweltverträglichkeit	7
5.1. Lärmschutz	7
5.2. Naturschutz	9
5.3. Altlasten	9
6. Städtebauliche Maßnahmen - Umlegung	10
7. Kosten	10

1. Zweck des Bebauungsplans

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt innerhalb des förmlich festgestellten Sanierungsgebietes Nordstadt. Mit dem Bebauungsplan 1411 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung folgender Planungsziele geschaffen werden:

1. Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen
2. Sicherung der Flächen für die Weidendammtrasse

Als planungsrechtliche Voraussetzung für die Zulässigkeit der geplanten Nutzungen und für die Durchführung der erforderlichen bodenordnenden Maßnahmen (Umlegung) ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Gleichzeitig werden die bisher innerhalb des Plangebietes geltenden Festsetzungen des Durchführungsplans Nr. 59 vom 17. Februar 1954 aufgehoben.

2. Städtebauliche Ziele des Bebauungsplans

2.1. Bestand / Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Am Engelbosteler Damm und an der Bodestraße befinden sich mehrgeschossige Gebäude mit reiner Wohnnutzung, gemischter Nutzung oder reiner Büro- bzw. Ladennutzung. Im rückwärtigen Teil sind bis zum Bahngelände gewerbliche Nutzungen und insbesondere ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit ca. 2800 m² Geschossfläche vorhanden. Außerdem befindet sich noch ein Parkhaus an der Einmündung der Bodestraße in den Weidendamm.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt, der hier Gewerbliche Bauflächen und die geplante Weidendammtrasse als Hauptverkehrsstraße darstellt. Da die Landeshauptstadt Hannover noch nicht die Planungshoheit über die gesamte Fläche der Weidendammtrasse hat, ist es auch nicht möglich hier eine öffentliche Verkehrsfläche festzusetzen. (näheres zu diesem Thema siehe Punkt 3. Verkehr). Der Bebauungsplan Nr. 1411 setzt in seinem Geltungsbereich den Durchführungsplan 59, der entlang des Engelbosteler Damms Gemischtes Wohngebiet und für die gesamte Restfläche bis zum Bahngelände Gewerbegebiet festsetzt, außer Kraft.

2.2. Art der Nutzung

Der Bebauungsplanentwurf hat das städtebauliche Ziel, die vorhandene Nutzungsstruktur im Plangebiet zu sichern. Für die entlang des Engelbosteler Damms und der Bodestraße vorhandene gemischte Nutzung mit Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäuden soll ein Mischgebiet festgesetzt werden.

Der im rückwärtigen Teil zur Bahnlinie hin ansässige Stahlbaubetrieb und damit auch eine große Zahl an Arbeitsplätzen werden durch die Festsetzung eines Gewerbegebietes an diesem Standort im Bestand gesichert. Für das Gewerbegebiet passt der Bebauungsplan das Spektrum der zulässigen Nutzungen an die Rechtslage der derzeit geltenden Baunutzungsverordnung von 1990 an. Darüber hinaus werden im Gewerbegebiet Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen. Damit soll verhindert werden, dass sich an diesem Standort noch mehr Einzelhandel etabliert. Die Auswei-

tung der Flächen für den Einzelhandel neben dem hier an der Bodestraße schon bestehenden Angebot von ca. 4000 m² hätte in dieser für die Nordstadt peripheren Lage einen weiteren Kaufkraftverlust für den Engelbosteler Damm als Haupteinkaufsmeile der Nordstadt zu Folge. Gerade für den nördlichen Engelbosteler Damm wäre ein Abwandern von Einzelhändlern in die Bodestraße schwer zu verkraften.

Nach dem ECON-Gutachten von 1989 wird als Erweiterungsfläche für Einzelhandelsflächen in der Nordstadt der südliche Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs an der Kopernikusstraße vorgesehen. Nur hier ist es möglich einen im Stadtteil integrierten Standort zu entwickeln, der in zentraler Lage in der Nordstadt gelegen ist und mit den bestehenden Geschäftsbereichen am Engelbosteler Damm und an der Lutherkirche ein attraktives Geschäftszentrum bilden kann.

Ferner wird in dem ECON-Gutachten aus gewerbeplanerischer Sicht davon abgeraten, im nördlichen Bereich des Weidendamms und an der Bodestraße weitere Einzelhandelsflächen zuzulassen. Dies würde zu einer Zersplitterung des begrenzten Entwicklungspotentials auf dem Einzelhandelssektor mit der Folge führen, dass die angestrebte städtebauliche und versorgungsstrukturelle Konzentration des Geschäftsbesatzes unterlaufen würde.

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse hat die Stadt in dem Geltungsbereich des 1997 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplanes 1414 an der Kopernikusstraße bereits Kerngebietsflächen festgesetzt, auf denen der Einzelhandel in der Nordstadt dem ECON-Gutachten entsprechend entwickelt werden kann. Diesem Planungsziel würde eine weitere Konzentration von Einzelhandelsflächen an der Bodestraße entgegenstehen und die Umsetzung der Planungen in der Kopernikusstraße zum Scheitern bringen.

Ein weiteres Problem liegt in der verkehrlichen Erschließung für eine verkehrsentwicklere Nutzung als der bisherigen (mehr zu diesem Thema unter Pkt. 3 „Verkehr“).

Die Flächen im Plangebiet, die derzeit als Einkaufszentrum genutzt werden, sollen durch eine entsprechende Festsetzung als sonstiges Sondergebiet „Einkaufszentrum“ planungsrechtlich gesichert werden. Eine Erweiterung der Einzelhandelsflächen an der Bodestraße ist allerdings mit Blick auf das vorstehend genannte ECON-Gutachten für die Entwicklung des Einzelhandels in der Nordstadt nicht vertretbar. Deshalb begrenzt der Bebauungsplan die Gesamtverkaufsfläche mit 2500 m² auf ein am Bestand orientiertes Maß. Die nach § 3 Nr. 3 der textlichen Festsetzungen ausnahmsweise zulässigen Nutzungen, wie Dienstleistungsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen im Obergeschoss, dienen nur der Ergänzung der allgemeinen Zweckbestimmung als sonstiges Sondergebiet „Einkaufszentrum“ und sichern planungsrechtlich im wesentlichen auch die bereits vorhandenen Nutzungen, wie z.B. die dort ansässige Dienststelle der Deutschen Post in Verbindung mit einem Schreibwarengeschäft. Durch diese Festsetzung ergibt sich auch eine größere Flexibilität bei der Bewirtschaftung eventuell freiwerdender Ladenlokale.

In letzter Zeit ist zu beobachten, dass Einzelhandelsbetriebe aber auch Einkaufszentren durch besonders hohe Werbeträger auf sich aufmerksam machen. Dieses Bestreben mag darin begründet sein, sich bei der Teilnahme an dem sich verschärfenden Wettbewerb gewisse Vorteile vor der Konkurrenz zu verschaffen und die Kundenströme auf sich zu lenken. Diese Vorgehensweise macht aus der Sicht des

Einzelhandels besonders in der Nähe und damit Sichtbarkeit von Hauptverkehrsstraßen und überörtlichen Verkehrswegen Sinn. Über diese Funktion hinaus sind diese Anlagen jedoch dazu geeignet, wegen ihrer äußerst prägenden und weithin sichtbaren Wirkung die Belange des Ortsbildes zu beeinträchtigen. Dies insbesondere dann, wenn durch die große Höhe dieser Anlagen eine kilometerweit über das Baugebiet hinaus merkliche Wahrnehmbarkeit erzeugt wird. Dies kann zu einer unerwünschten Veränderung des vorhandenen Orts- bzw. Landschaftsbildes führen, da durch die angrenzenden großflächigen Gleisanlagen der Deutschen Bahn von derartigen Werbepylonen eine große Fernwirkung ausgeht. Außerdem würde ein hoher Werbepylon für die aus Richtung Hainholz Kommenden den Stadtteileingang in die Nordstadt dominieren und somit den ersten Eindruck von dem Stadtteil prägen. Mit der Begrenzung von Werbeträgern als Nebenanlagen oder als selbständige Anlagen (Fremdwerbung) auf eine Gesamthöhe von 15 m - sei es als Pylone oder als Aufbauten auf Gebäuden - wird einerseits erreicht, dass den gebietsbezogenen Belangen des Einzelhandels und des Gewerbes Rechnung getragen wird. Zudem werden bei dieser Begrenzung die beschriebenen übergreifenden negativen Auswirkungen vermieden. Selbständige Werbeanlagen sollen nur als Ausnahme zugelassen werden dürfen, um zu verhindern, dass die Erscheinungsform des Baugebiets durch Werbemasten eine unerwünschte Prägung erhält.

2.3. Maß der Nutzung

Die Nordstadt ist von einer straßenbegleitenden zumeist gründerzeitlichen Blockrandbebauung geprägt. Die an den Straßenfronten des Plangebietes vorhandene Bebauung soll deshalb erhalten bleiben bzw. ergänzt werden. An der Bodestraße wird das städtebauliche Ziel verfolgt, den in der Haltenhoffstraße vorhandenen räumlich gefassten Straßenraum bis zum Weidendam weiterzuführen. Um sicherzustellen, dass notwendige Neubauten städtebaulich befriedigend in das Ortsbild eingefügt werden, begrenzt der Bebauungsplan die Zahl der Vollgeschosse auf ein am Bestand orientiertes Maß. Außerdem sind zu den Verkehrsflächen hin Baulinien ausgewiesen, die von den Neubauten wieder aufgenommen werden müssen. Zur stärkeren Gliederung von Fassaden können die Baulinien jedoch ausnahmsweise von Gebäudeteilen jeweils um bis zu maximal 5,0 m Breite und maximal 1,0 m Tiefe unter- bzw. überschritten werden, wenn es aus Gründen differenzierter Einzelgestaltung erforderlich ist.

Als Maß der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan für das Mischgebiet Geschossflächenzahlen fest, die über den nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Höchstwert von 1,2 hinausgehen. Diese Ausweisungen erfordern gemäß § 17 Abs. 3 BauNVO aus folgenden städtebaulichen Gründen eine Abweichung von den Obergrenzen.

1. Der städtebauliche Charakter der im Stadtteil Nordstadt vorhandenen Blockrandbebauung soll erhalten bleiben bzw. wieder instandgesetzt werden. Erforderliche Neubauten müssen deshalb die zwingend festgesetzte Zahl der Vollgeschosse einhalten.
2. Durch die im Engelbosteler Damm verkehrenden Stadtbahn- und Buslinien sowie die in der Nähe liegende S-Bahn-Haltestelle Nordstadt ist ein günstiger Anschluss der Baugebiete an den öffentlichen Nahverkehr gegeben.

3. Weite Teile des Plangebietes waren bei Inkrafttreten der BauNVO am 1.8.1962 bereits bebaut.

Sonstige öffentliche Belange stehen einer Überschreitung der zulässigen Obergrenze von GRZ und GFZ nicht entgegen.

Die rückwärtige Baugrenze liegt am Engelbosteler Damm bezogen auf das Gebäude Engelbosteler Damm 120 um ca. 12 m hinter der vorhandenen rückwärtigen Gebäudeaußenkante. Mit dieser Baugrenze wird zum einen eine einheitlichere Rückfront der Gebäude am E-Damm angestrebt, zum anderen steht aber die Schaffung eines Abstandes zwischen den Bauflächen des Gewerbegebietes und des Mischgebietes im Vordergrund. Bei dieser bestandsorientierten Planung wären größere Abstände nicht mit der vorhandenen Bebauung vereinbar. Im Rahmen des Bestandsschutzes ist eine Nutzung des Gebäudes Engelbosteler Damm 120 uneingeschränkt weiter problemlos möglich. Eventuelle Ersatzbauten müssten sich allerdings an die hier festgesetzte Baugrenze halten.

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen entlang der Bodestraße und der von Bebauung freizuhaltenen Fläche für die geplante Weidendamms- und Bodestraße sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO nicht zulässig, um überschaubare, „aufgeräumte“ Straßenräume mit klar definierten Raumkanten zu schaffen.

3. Verkehr

Das Baugebiet ist durch Engelbosteler Damm und Bodestraße verkehrlich erschlossen.

Durch die im Engelbosteler Damm und in der Haltenhoffstraße verkehrenden Stadtbahn- und Buslinien und durch die S-Bahn-Haltestelle Nordstadt wird das Plangebiet vom öffentlichen Nahverkehr sehr gut bedient.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt die aus dem Flächennutzungsplan entwickelte Trasse für die geplante Verlängerung des Weidendamms. Dieses letzte Teilstück stellt die Verbindung zur Bahnbrücke nach Hainholz her und komplettiert somit die stadtteilverbindende Umgehungsstraße für den Engelbosteler Damm. Die Anbindung der Weidendamms- und Bodestraße ist erforderlich, um folgende Ziele zu erreichen:

- Bündelung des Verkehrs (Straßenverkehr und Deutsche Bahn) und damit Verkehrsberuhigung des Engelbosteler Damms im Rampenbereich
- Umbau der Straßen im Rampenbereich zu Anliegerstraßen und damit weitaus geringere Belastungen der Anwohner durch Abgase und Lärm
- Entzerrung und Neuordnung der Verkehrsströme am Knotenpunkt Engelbosteler Damm / Haltenhoffstraße / Bodestraße
- Verbesserung der internen Quartiersverbindungen für Fußgänger (u.a. zum Kinderspielplatz Auf dem Loh)

Die Ansiedlung verkehrsintensiverer Nutzungen im Gewerbegebiet, wie z.B. Einzelhandel, ist aus verkehrstechnischer Sicht sehr problematisch. Die Erschließung über die neue Weidendamms- und Bodestraße ist wegen der Anrampung an die höher liegende Eisenbahnbrücke aus topografischen Gründen schwierig und aus verkehrstechnischer

Sicht sehr problematisch, da abbiegende Fahrzeuge den geradeaus fahrenden Verkehr behindern und gesonderte Abbiegespuren aus Platzgründen nicht möglich sind. Der Rückstau hätte unter anderem eine Überlastung der Kreuzung Bodestraße / Weidendam zu Folge. Deshalb wird die geplante Weidendamtrasse auf der gesamten Länge als Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt. Die Abwicklung des gesamten Zu- und Abfahrtverkehrs über die vorhandene Zufahrt an der Bodestraße ist bereits heute schwierig und würde bei verstärkter Nutzung den Verkehr im Kreuzungsbereich Engelbosteler Damm / Haltenhoffstraße / Bodestraße zum Erliegen bringen.

Für Teilflächen der geplanten Weidendamtrasse hat die Landeshauptstadt Hannover derzeit noch nicht die Planungshoheit, da sie sich noch im Besitz der Deutschen Bahn befinden und erst entwidmet werden müssen. Um dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB Rechnung zu tragen, werden die Flächen, die im Flächennutzungsplan für die Trasse vorgesehen sind und für die die Landeshauptstadt die Planungshoheit besitzt, von der Bebauung freigehalten. Eine Ausweisung als öffentliche Verkehrsfläche ist aus den oben genannten Gründen nicht möglich.

Die sonstigen festgesetzten Verkehrsflächen entsprechen dem derzeitigen Bestand. Änderungen bezüglich dieser Verkehrsflächen und der Verkehrsführung setzt der Bebauungsplan nicht fest.

4. Öffentliche Spielplätze

Der für das Mischgebiet erforderliche Spielplatzbedarf kann nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1411 nachgewiesen werden. Der Bedarf kann allerdings durch den nordwestlich angrenzenden Spielplatz Auf dem Loh gedeckt werden. Die Größe dieses Spielplatzes überschreitet den Bedarf des angrenzenden Wohnblocks Auf dem Loh bei weitem und ist durch die anvisierte Verkehrsberuhigung im Rampenbereich auch gut erreichbar.

5. Umweltverträglichkeit

5.1. Lärmschutz

Das Plangebiet wird durch Schallimmissionen belastet, die vom Engelbosteler Damm, der Bodestraße und den Anlagen der Deutschen Bahn AG ausgehen.

Für die schalltechnische Untersuchung konnte auf eine Verkehrszählung vom 8.7.1997 zurückgegriffen werden. Nachdem zwischenzeitlich der Engelbosteler Damm zwischen Haltenhoffstraße und Strangriede für den Kfz-Verkehr gesperrt wurde, wurde dieser Verkehr in der Untersuchung der Bodestraße zugeordnet. Im einzelnen waren folgende Verkehrsdaten zubeachten:

Engelbosteler Damm	21 100Kfz/24h,
Haltenhoffstraße	14 200Kfz/24h,
Bodestraße	19 200Kfz/24h.

Für die Anlagen der Deutschen Bahn AG wurde der 25-m-Pegel aus dem Schallimmissionsplan $L_{m25} = 74,7 / 71,00$ dB(A) (Tag/Nacht) übernommen und zusätzlich die S-Bahn mit einer Frequenz von 6/3 Zügen/h pro Richtung (Tag/Nacht) berücksichtigt.

Mit diesen Daten wurden mittels eines Rechenprogramms getrennt für die Quellen Straße und Deutsche Bahn die Mittelungspegel an acht Immissionspunkten berechnet. Die Berechnungsergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden

- Die Orientierungswerte eines MI-Gebietes (60/50dB(A) nach DIN 18005) werden an den zum Engelbosteler Damm und zur Bodestraße hin orientierten Gebäudefronten deutlich überschritten. Die Überschreitungen reichen im Kreuzungsbereich der beiden Straßen bis an 16 dB(A) heran.
- Der Stadtbahnverkehr trägt zu keiner Erhöhung der Mittelungspegel bei.
- Die Immissionen von den Anlagen der Deutschen Bahn führen auf den Gebäuderückseiten zu erhöhten Werten. Die Überschreitung des Orientierungswertes für den Nachtzeitraum im Obergeschoss einzelner Immissionsorte bewegen sich allerdings in einer Größenordnung, die keine erhöhten Anforderungen an die Fenster begründet.

In Anlehnung an die DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau -, die anzustrebende Orientierungswerte in den Baugebieten enthält, sind die prognostiziert einwirkenden Verkehrsimmissionen damit so erheblich, dass grundsätzlich Schutzmaßnahmen als erforderlich erachtet werden, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können.

Aus straßenbautechnischer und städtebaulicher Sicht ist kein aktiver Lärmschutz, z.B. durch eine Lärmschutzwand, möglich. Erforderliche Schutzmaßnahmen können daher nur durch die Festsetzung passiven Lärmschutzes erreicht werden. Durch die Festsetzung dieser Maßnahmen sollen die durch den Verkehrslärm entstehenden schädlichen Auswirkungen soweit wie möglich vermindert werden. Im Ergebnis sollen in den künftigen Gebäuden Innenraumpegel erreicht werden, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ermöglichen.

Eine exakte Berechnung hierzu erforderlicher bewerteter Schalldämmmaße ist im Rahmen der Bauleitplanung insofern nicht möglich, weil wichtige Berechnungsparameter, wie z.B. die Raumgrößen, die Fenstergrößen und die Wandstärken noch nicht bekannt sind und erst im Baugenehmigungsverfahren festliegen. Die Festsetzung von Lärmschutzfenstern kann daher nur pauschal und allgemein vorgenommen werden. Erst im Baugenehmigungsverfahren können anhand der dann vorliegenden Berechnungsparameter die Anforderungen an den Schallschutz konkretisiert werden.

Verbindliche Anforderungen über bestimmte einzuhaltende Innenpegel sind gesetzlich nicht vorgeschrieben. Als sinnvolle Grundlage zur Erzielung eines ausreichenden Schutzes vor Verkehrsimmissionen ist es sachgerecht, die vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) hinzuzuziehen. Diese Verordnung legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Maßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest, soweit u.a. durch den Bau öffentlicher Straßen die Immissi-

ongrenzwerte der hierfür anzuwendenden sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) überschritten werden.

Auf diese Weise sind passive Lärmschutzmaßnahmen zu erreichen, die den Nutzern eine gegen unzumutbare Lärmbelastungen -auch nach den Erkenntnissen der Lärmforschung- abgeschirmte Gebäudenutzung ermöglichen. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass Maßnahmen des passiven Schallschutzes die ihnen zugedachte Schutzwirkung erfüllen, wenn sie die Gewähr dafür bieten, dass Kommunikations- und Schlafstörungen vermieden werden.

5.2. Naturschutz

Mit Ausnahme der straßenbegleitenden Baumreihe und der Bepflanzung mit heimischen Gehölzen im Böschungsbereich am Engelbosteler Damm sowie der Bepflanzung im rückwärtigen Bereich der Häuser Bodestraße 8 - 12 besteht im Planbereich ein hoher Versiegelungsgrad des Bodens und damit auch ein Vegetationsmangel.

Mit den getroffenen Festsetzungen vollzieht die Planung die tatsächlich vorhandene, örtliche Situation nach. Ein Eingriff in Natur und Landschaft liegt daher nicht vor. Die Eingriffsregelung ist nicht anzuwenden.

5.3. Altlasten

Neben der beim Bau des Parkhauses in der Bodestraße angetroffenen ca. 0,6 bis 1,0 m dicken Schlackeschicht, die durch Schwermetalle nicht auffällig belastet war, ist davon auszugehen, dass auch in anderen Bereichen des Plangebietes aus Schlacken, Aschen und Bauschutt bestehende Auffüllungen vorhanden sind.

Beim Bau des Geschäftsgebäudes in der Bodestraße sind schädliche Bodenveränderungen angetroffen worden, die im Zuge der Bauarbeiten ausgekoffert und entsorgt worden sind (Einzelfall 448). Bei der Neuanlage eines Regenwasserversickerungsbeckens direkt nördlich des Parkhauses wurde ca. 0,6 m unter der Geländeoberfläche eine ca. 0,6 bis 1,0 m mächtige Auffüllung (schwarz) aus Aschen, Schlacken und Ziegelresten angetroffen. Die entnommenen Proben wurden auf Schwermetalle und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) untersucht. Daraus hat sich ergeben, dass eine auffällige Belastung durch Schwermetalle - zumindest in diesem Bereich - nicht vorlag. Die nachgewiesenen PAK-Gehalte sind dagegen zum Teil stark erhöht.

Es ist davon auszugehen, dass die aus Schlacken, Aschen und Bauschutt bestehende Auffüllung nicht nur auf den Bereich nördlich des Parkhauses beschränkt ist, sondern vor allem im gesamten nördlichen Bereich des Bebauungsplangebietes verbreitet sein wird. Da durch diesen Bebauungsplan keine Baumaßnahmen vorbereitet werden, sondern lediglich der tatsächlich vorhandene Bestand gesichert werden soll, sind auch keine Maßnahmen zur Altlastensanierung geplant. Sollten dennoch Baumaßnahmen im Bestand anstehen, die den Bodenbereich betreffen, ist deshalb eine gutachterliche Begleitung und Dokumentation erforderlich. Untersuchungen sowie der Untersuchungsumfang sind mit den zuständigen Mitarbeitern des Amtes für Umweltschutz abzustimmen.

Es besteht die Möglichkeit von schädlichen Bodenveränderungen durch branchentypische Substanzen (Schwermetalle, MKW, PAK und ggf. Rückstände der chem. Industrie). In der Grundwasser-Messstelle V 414 südlich des B-Plan-Gebietes wurden im Jahre 1992 leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) nachgewiesen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden, weil im Plangebiet auch weiterhin eine nahezu vollständige Überbauung der Baugrundstücke zu erwarten ist. Eine akute Gefährdung der Bevölkerung kann derzeit ausgeschlossen werden.

6. Städtebauliche Maßnahmen - Umlegung

Mit Ratsbeschluss vom 28.06.1984 wurde in dem Teilbereich der Nordstadt, in dem auch der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt, die Umlegung angeordnet.

7. Kosten für die Stadt

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1411 entstehen der Landeshauptstadt Hannover voraussichtlich keine Kosten.

Begründung des Entwurfes
aufgestellt:
Stadtplanungsamt, 10. Juli 2001

Der Rat der Landeshauptstadt
Hannover hat der Begründung
des Entwurfes am
zugestimmt.

Amtsleiter