

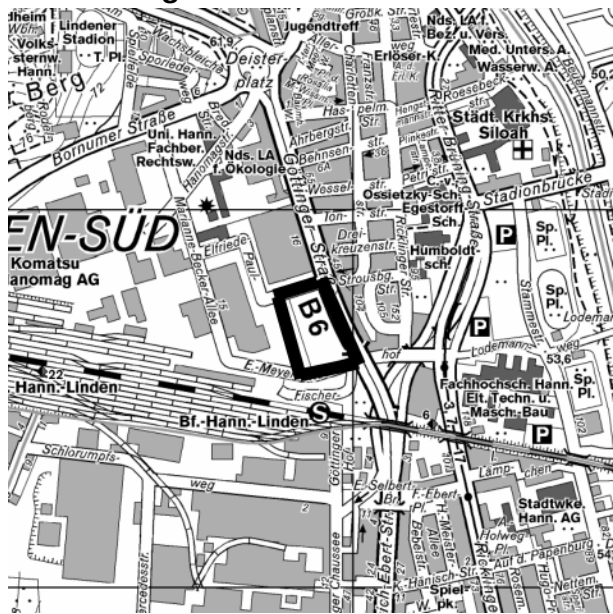
Begründung

Bebauungsplan Nr. 1469, 2. Änderung - Göttinger Straße / Elise-Meyer-Allee - beschleunigtes Verfahren

Stadtteil: Linden Süd

Geltungsbereich:

Das Plangebiet umfasst die Flächen zwischen der Elfriede-Paul-Allee, Göttinger Straße, Elise-Meyer-Allee und einer Parallele 15 m westlich der Grundstücksgrenze des OBI-Baumarkts.



Inhaltsverzeichnis:

1.	Zweck des Bebauungsplanes	2
2.	Örtliche und planungsrechtliche Situation	2
3.	Städtebauliche Ziele und Festsetzungen	3
3.1	Art der Nutzung	4
3.2	Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Flächen	5
3.3	Grünverbindung	6
4.	Erschließung und Verkehr	7
5.	Umweltverträglichkeit und Eingriffsregelung	8
5.1	Lärm und Schadstoffemissionen	8
5.2	Grünstruktur und Naturschutz	9
5.3	Boden und Grundwasser	9
5.4	Empfehlungen zum Schutz vor nachteiligen Umweltauswirkungen	9
6.	Städtebaulicher Vertrag und Kosten für die Stadt	9

1. Zweck des Bebauungsplanes

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1469 aus dem Jahr 1999. Grundlage war seinerzeit ein Konzept, dass die Nutzung des Baudenkmals "U-Boot-Halle" als so genanntes "Carmaxx", einen Baumarkt und ein Handwerkerzentrum vorsah. Entlang einer geplanten Radwegverbindung vom Lindener Berg zum mittlerweile verlagerten S-Bahnhof Linden waren hier Bürogebäude und ein Hotelturm vorgesehen. Die Festsetzung als Kerngebiet sollte im Plangebiet das zeitgleich durch einen städtebaulichen Vertrag vereinbarte Entwicklungskonzept planungsrechtlich absichern.

Der Grundeigentümerin DIBAG ist es in den letzten neun Jahren jedoch nur in Teilbereichen gelungen, dieses Konzept umzusetzen; realisiert wurden der Baumarkt sowie die umfangreiche Erschließung. In und um Hannover sind Ende der neunziger Jahre zahlreiche neue Hotels entstanden. Für Büroflächen werden andere Standorte im Stadtgebiet bevorzugt.

Entlang der Göttinger Straße stehen neben der Brache im Plangebiet auch die ehemalige U-Boot-Halle sowie die Hanomag-Altbauten am Deisterplatz zur Umnutzung an. Nicht zuletzt durch die unlängst in der Nachbarschaft gelungene Ansiedlung autoorientierter Dienstleister, insbesondere der DEKRA-Zentrale, erscheint die Entwicklung des östlichen Hanomag-Geländes zum Standort für mobilitätsbezogene Dienstleistungen (Verkauf, Service und Wartung von Kfz und Zweirädern) aussichtsreich. Diese Entwicklung korrespondiert mit der konstanten Entwicklung der Firma Komatsu-Hanomag am Standort.

Die geplante Ausweisung eines Gewerbegebietes ermöglicht sowohl eine gewerbliche Nutzung entsprechend der aktuellen Gesamtausrichtung des ehemaligen Hanomag-Geländes als auch publikums- und arbeitsplatzintensive Nutzungen wie die im ursprünglichen Konzept vorgesehenen Büros. Aktuell besteht die Absicht, hier ein Autopflegezentrum einschließlich Tankstelle zu errichten.

Darüber hinaus werden ein Geländestreifen als Sondergebiet sowie kleinere Teilflächen als öffentliche Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Beide Festsetzungen vollziehen geringfügige Abweichungen vom ursprünglichen städtebaulichen Konzept nach, die sich im Zuge seiner Konkretisierung ergeben haben.

2. Örtliche und planungsrechtliche Situation

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Linden-Süd zwischen der stark durch Kfz-Verkehr belasteten Göttinger Straße und den ehemaligen Hanomag-Flächen, die heute durch einen Baumarkt genutzt werden. Nach Abschluss des städtebaulichen Vertrags im Jahr 1999 wurden auch im Plangebiet die baulichen Anlagen beseitigt, seitdem liegt das Gelände brach.

Das ehemalige Hanomag-Gelände zwischen Bornumer Straße, Göttinger Straße und dem Güter-Bahnhof Linden umfasst insgesamt ca. 47 ha. Die Firma Komatsu-Hanomag belegt derzeit ca. 21 ha, weitere 8,5 ha werden von zwei Baumärkten genutzt. Für die DEKRA und ihr Umfeld wurde ein weiterer Hektar Brache reaktiviert. Die Revitalisierung des Plangebietes und der angrenzenden U-Boot-Halle könnte dieser Bilanz weitere ca. 5 ha hinzufügen. Für den an den Deisterplatz angrenzenden, ca. 12 ha umfassenden Altbaubestand werden zurzeit Konzepte erarbeitet.

Wie eingangs beschrieben gilt für das Plangebiet der Bebauungsplan 1469, der hier Kerngebietenutzung unter Ausschluss von großflächigem Einzelhandel, Tankstellen und Vergnügungstätten festsetzt. Die mit mindestens fünf-, höchstens sechsgeschossigen Gebäuden zu bebauende Grundstücksfläche wurde mittig gegliedert durch ein in Nord-Süd-Richtung verlaufendes Wegerecht. An der Grundstücksecke Elise-Meyer-Allee / Göttinger Straße ist eine bis zu zehngeschossige Bebauung zulässig.

Die Änderung des Bebauungsplans soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB durchgeführt werden. Die für dieses Verfahren erforderlichen Voraussetzungen liegen für den zu ändernden Bebauungsplan vor:

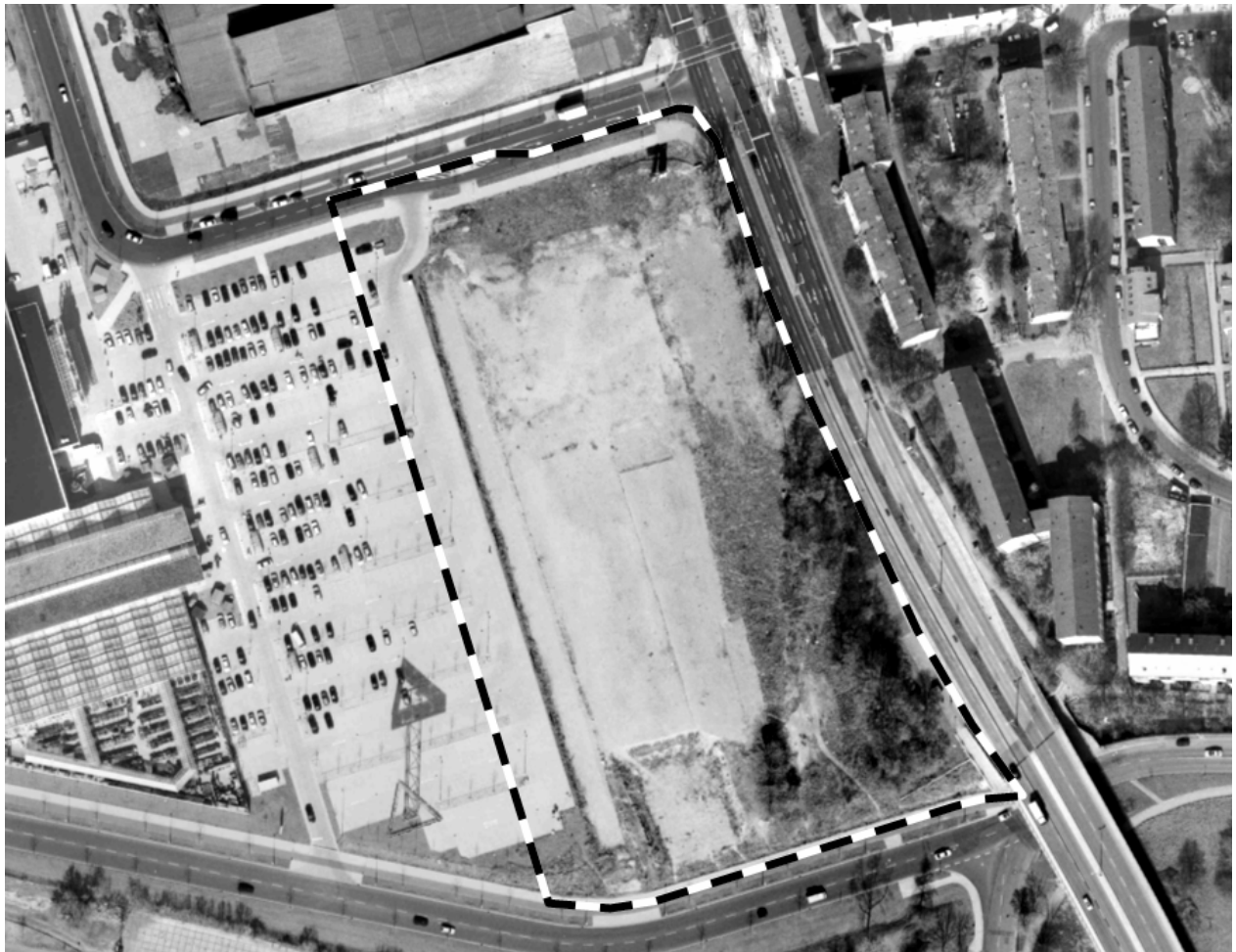
1. Der Bebauungsplan dient einer Maßnahme der Innenentwicklung, hier der Revitalisierung einer Brache.

2. Die nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes mögliche Grundfläche beträgt weniger als 20.000 m² (im vorliegenden Fall ca. 17.600 m²).
3. Durch den Bebauungsplan wird keine Zulässigkeit von Vorhaben vorbereitet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen.
4. Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes.

Für die Durchführung des beschleunigten Verfahrens gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 entsprechend. Eine Verkürzung des Verfahrens nach § 13 Abs. 2 Nr. 2 BauGB (Verzicht auf öffentliche Auslegung) ist nicht beabsichtigt. Von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, dem Umweltbericht nach § 2a BauGB und der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, wird abgesehen (§ 13 Abs. 3 BauGB).

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet gemischte Baufläche, westlich angrenzend öffentliche Grünfläche sowie östlich und südlich eine Hauptverkehrsstraße dar. Westlich der öffentlichen Grünfläche besteht die Darstellung gewerbliche Baufläche. Der Flächennutzungsplan soll im Wege der Berichtigung gemäß § 13a BauGB an die Festsetzungen des Bebauungsplans mit der Darstellung „gewerbliche Baufläche“ angepasst werden.



3. Städtebauliche Ziele und Festsetzungen

Die für das Plangebiet vorgeschlagene Aufweitung des Nutzungsspektrums ermöglicht es, die Fläche in das beschriebene Gesamtkonzept einzubeziehen.

Angestrebt wird die Ansiedlung einander ergänzender Nutzungen, die Synergieeffekte erwarten lassen.

Neben dem planerischen Ziel einer sinnvollen Nachnutzung der Flächen im Plangebiet berücksichtigt die geplante Nutzung auch eine verträgliche Nachbarschaft zu den östlich liegenden Wohn- und Mischgebieten in Linden-Süd.

3.1 Art der Nutzung

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes sollen die bauliche Nutzung der Fläche sowie die Abgrenzung zu den Verkehrsflächen neu geregelt werden. Die Fläche zwischen dem Baumarkt und der Göttinger Straße soll nun als Gewerbegebiet ausgewiesen werden.

Mit der neuen Planung wird der bisher verfolgte Ausschluss von Tankstellen sowie die Beschränkung im Hinblick auf die Unterbringung von Stellplätzen (in Tiefgaragen) aufgegeben. Vorgesehen sind eine Wasch- und Pflegeanlage für Pkws sowie eine Tankstelle.

Im Hinblick auf die Verträglichkeit mit der Wohnnutzung im Stadtteil wirkt die Göttinger Straße als Barriere. Immissionen durch Verkehrslärm und Gewerbelärm sind jedoch getrennt voneinander zu betrachten. Um den benachbarten Wohnungen östlich der Göttinger Straße nicht mehr Störungen zuzumuten, als dies bisher zulässig war, sollen in dem Gewerbegebiet nur Betriebe zulässig sein, die hinsichtlich ihres Störungsgrades auch in Mischgebieten zulässig wären. Durch die geplante Nutzung entstehende Emissionen sind ggf. durch technische Vorkehrungen abzuschirmen.

Der Ausschluss von Vergnügungsstätten wird wie im bisherigen Bebauungsplan weiter verfolgt.

In der bisherigen Planung waren großflächige Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig. Darüber hinausgehend soll im Plangebiet nun auch Einzelhandel unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit ausgeschlossen werden.

Im Raum Hannover sind derzeit weitgehend ausgeglichene Versorgungs- und intakte Zentrenstrukturen vorhanden. Seit einigen Jahren ist ein verstärkter Ansiedlungs- und Erweiterungsdruck großer Einzelhandelsbetriebe festzustellen. Neben dem Netz der zentralen Orte bildet sich mittlerweile ein sekundäres Standortnetz für großflächigen Einzelhandel heraus. Angesichts des Strukturwandels im Einzelhandel hinsichtlich der Betriebstypen und der Standortpräferenzen und der dadurch ausgelösten vielfältigen Auswirkungen auf die traditionell gewachsenen Zentren- und Versorgungsstrukturen ist eine planerische Koordination zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung zunehmend erforderlich. Um Fehlentwicklungen im Plangebiet zu verhindern, werden Einzelhandelsbetriebe hier ausgeschlossen.

Ziel ist es, die Ansiedlung des Einzelhandels auf städtebaulich integrierte Standorte zu lenken, bestehende Zentren zu stärken und im Gegenzug die Ansiedlung an ungeeigneten Standorten zu verhindern. Flächen, die sich für gewerbliche Nutzungen eignen, sind im Stadtgebiet nur begrenzt verfügbar. Das Plangebiet liegt außerhalb des dicht bewohnten Teils von Linden-Süd, zumal der Westschnellweg hier eine deutliche Zäsur bildet. Es handelt sich daher nicht um einen integrierten Standort.

Die städtebaulichen Auswirkungen von Einzelhandelsbetrieben in diesem Bereich würden im Widerspruch zur angestrebten Raum- und Siedlungsstruktur stehen. Zu den Auswirkungen gehören:

- die extensive Flächeninanspruchnahme an nicht integrierten, vorrangig auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Standorten,
- Bildung von zentrengefährdenden Fachmarkttagglomerationen,
- Angebot von innenstadtrelevanten Sortimenten außerhalb der gewachsenen Zentrums- und Marktbereiche,
- Schwächung der Nahversorgungsstrukturen in den Ortsteilen von Linden, Ricklingen und Bornum.

Mit der Aufstellung und regelmäßigen Überarbeitung von städtebaulichen Konzepten zur Einzelhandelsentwicklung ist es in Hannover gelungen, die in anderen Städten weitaus stärker aufgetretene Ansiedlung von Fachmärkten an nicht-integrierten, rein auto-orientierten Standorten zu verhindern. Die Zielaussagen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die wohnungsnah Grundversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs soll in den Stadtteilen durch Stützung der Nachbarschaftsläden und der lokalen Einkaufsbereiche erhalten werden.
- Die Attraktivität und zentrale Funktion der Innenstadt für Hannover und für das Umland soll erhalten und verbessert werden.
- Kraftfahrzeugverkehr soll durch ortsnahe Angebote vermieden werden. Standorte für den Einzelhandel sollen am öffentlichen Personennahverkehr orientiert sein.

Diese Ziele sind auch Bestandteil der Leitlinien für die Nahversorgung, die 2003 vom Rat der Stadt beschlossen wurden.

Der Verkauf an Endverbraucher, der in eindeutigem Zusammenhang mit der Produktion, der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur- und Serviceleistungen steht, soll als Ausnahme zulässig sein. Ein genereller Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen in den Gewerbegebieten kann zu Rechtsunsicherheiten und nicht beabsichtigten Härten bei branchenüblich händlerisch Tätigen führen. Handwerksbetriebe sollen die Produkte, die sie verarbeiten, auch weiterhin verkaufen können. An einer Tankstelle oder Waschanlage sollen auch Sortimente angeboten werden dürfen, die zum Service für Autofahrerinnen und Autofahrer gehören (z.B. Karten, Schmiermittel und Kioskartikel).

Während im Gewerbegebiet der Einzelhandel erheblich eingeschränkt wird, ist im benachbarten Sondergebiet großflächiger Einzelhandel zulässig. Jedoch sind hier nur flächenextensive Sortimente zulässig, die aus Platzgründen an integrierten Standorten nicht untergebracht werden können.

Bei dem im Plangebiet zusätzlich ausgewiesenen Streifen Sondergebiet für Gewerbe und Einzelhandel handelt es sich um eine Fläche, die die Firma Obi - über die im Ursprungskonzept vorgesehene hinausgehend - für die Anlage von Stellplätzen benötigt hat. Bauordnungsrechtlich ist dies unerheblich, da Stellplätze sowohl im Sondergebiet als auch im Kerngebiet zulässig sind. Mit der Ausweisung wird also eine bereits abgeschlossene Entwicklung planungsrechtlich nachvollzogen. Die textlichen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung werden aus dem benachbarten Bebauungsplan übernommen.

Die derzeit von der Elise-Meyer-Allee wegen des Niveauunterschieds schlecht erreichbare Regio-Bushaltestelle an der Göttinger Straße soll zukünftig durch einen Rad- und Fußweg erschlossen werden. Die durch ein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit gesicherte neue Führung lässt eine maximale Neigung von 6% zu.

3.2 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Flächen

Gewerbegebiet

Die bisher ausgewiesene Grundflächenzahl (GRZ) von 0,9 liegt im Rahmen der Obergrenzen gem. § 17 BauNVO für Kerngebiete. Da nun aber Gewerbegebiet vorgesehen ist, wird die festgesetzte GRZ auf die gemäß BauNVO entsprechende Obergrenze für Gewerbegebiet von 0,8 etwas reduziert. Hinsichtlich der Geschossfläche wird die Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO nicht überschritten. Die Geschossflächenzahl wird wie in der bisherigen Planung mit 2,0 festgesetzt. Das Gelände soll seiner innenstadtnahen Lage entsprechend hoch ausnutzbar bleiben.

Da bei gewerblichen Nutzungen die Geschosshöhen oftmals stark schwanken, wird statt der Anzahl der Vollgeschosse die Oberkante der Gebäude mit 15 m über Bürgersteiganschlußhöhe festgesetzt. Die Höhenbegrenzung sichert das städtebauliche Erscheinungsbild, ohne die Unternehmen übermäßig in ihrer baulichen Entfaltung einzuengen.

Die Göttinger Straße hat sich in den letzten Jahren als eine der am stärksten durch Feinstaub belasteten Straßen im Stadtgebiet erwiesen. Zu den Ursachen zählt neben dem sehr hohen Verkehrsaufkommen auf diesem Teilabschnitt des Westschnellwegs (B 6) auch die unter die-

sem Aspekt nachteilige straßenbegleitende Anordnung von mehrgeschossigen Baukörpern. Die im Plangebiet nun vorgesehene Reduzierung der Mindestbauhöhe soll dazu beitragen, diesen Schluchteffekt zu reduzieren. Zwischen der U-Boothalle und den überbaubaren Flächen des Gewerbegebiets verbleibt ein Abstand von ca. 56 m, der eine Frischluftzufuhr aus Westen in die Göttinger Straße ermöglicht und der Schadstoffkonzentration entgegen wirkt.

Werbeträger /-Pylone

In letzter Zeit ist zu beobachten, dass Betriebe durch besonders hohe Werbeträger auf sich aufmerksam machen. Das ausschließliche Ziel der Werbeträger ist es dabei, durch Höhe, Leuchtkraft und Größe weit in das Umfeld hineinzuwirken. Ab einer gewissen Höhenentwicklung entfalten sie ihre Wirkung weit über das gewerblich geprägte Gebiet hinaus. Im Fall des Plangebiets wären davon die dicht bewohnten Bereiche des angrenzenden Stadtteils betroffen. Damit wäre die Werbung in solchen Bereichen stark wahrnehmbar, für die die NBauO begründeterweise erhebliche Beschränkungen für Werbeanlagen ausspricht. Weiter kann dies zu einer unerwünschten Veränderung des vorhandenen Orts- bzw. Landschaftsbildes führen. Dies soll vermieden werden.

Die festgelegte Maximalhöhe der Werbepylone von 10 m orientiert sich an der Höhe des in Linden üblichen III bis V- geschossigen Wohnungsbaus. Sie bleibt damit unter der Gebäudehöhe von 15 m, die im Gebiet möglich ist.

Durch die Möglichkeit, Werbeanlagen bis zu einer Gesamthöhe von 10 m und ohne Einschränkung von deren Größe - sei es als Pylone oder als Aufbauten auf Gebäuden - zu errichten, wird einerseits erreicht, dass den gebietsbezogenen Belangen des Einzelhandels und des Gewerbes Rechnung getragen wird. Durch die Beschränkung auf 10 m werden andererseits die beschriebenen übergreifenden negativen Auswirkungen vermieden. Selbständige Werbeanlagen, d.h. solche, die nicht an der Stätte der Leistung stehen, sollen nur als Ausnahme zugelassen werden dürfen, um zu verhindern, dass die Erscheinungsform des Baugebiets durch Werbemasten eine unerwünschte Prägung erhält.

Sondergebiet

Wie beschrieben wird der westliche Streifen des Plangebietes dem Sondergebiet Gewerbe und Einzelhandel zugeordnet. Da auf dieser Fläche nur Stellplätze vorhanden sind, der bisherige Bebauungsplan keine überbaubare Flächen ausweist und langfristig auch keine Nutzungsänderung angestrebt wird, wird hier weiterhin keine überbaubare Fläche festgesetzt. Zur Regelung des Maßes der baulichen Nutzung wird lediglich eine Grundflächenzahl von 0,8 entsprechend dem westlichen Teil des Nachbargrundstücks festgesetzt, die bei Vorhaben auf dem übrigen Grundstück mit angerechnet werden kann.

3.3 Grünverbindung

Der Flächennutzungsplan stellt parallel zur Göttinger Straße eine öffentliche Grünfläche dar. Ursprünglich war hier an eine Rad- und Fußwegetrasse gedacht, die die beiden Naherholungsräume Lindener Berg und Leineaue miteinander verknüpft. Im bisherigen Bebauungsplan sollte diese Vorgabe, quer über das ehemalige Hanomag-Gelände einen Grünzug zu ermöglichen, durch die Ausweisung eines Geh- und Fahrrechts gesichert werden. Da der Flächennutzungsplan nicht parzellenscharf ist, gibt er jedoch weder Lage noch Ausgestaltung genau vor. Mit der mittlerweile erfolgten Verlagerung des S-Bahnhof Linden / Fischerhof entfällt die Notwendigkeit, den Grünzug mittig über das Brachgelände zu führen.

Das geplante Vorhaben schließt die ursprünglich vorgesehene Wegführung aus.

Statt dessen soll nun eine straßenbegleitende Verbindung entlang der Göttinger Straße geschaffen werden. Die dafür vorgesehene Fläche liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1469 2. Änderung, wird jedoch vom Ursprungsplan 1469 als öffentliche Verkehrsfläche weiterhin erfasst.

Die Anbindung des Grünzugs nach Süden soll über eine Rampe auf dem südlichen Grundstücksteil erfolgen. Hier sowie auf der westlichen und nördlichen Seite des Gewerbegebietes wird ein Pflanzstreifen festgesetzt, der dicht mit standortheimischen Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen ist.

4. Erschließung und Verkehr

Das Plangebiet wird durch das umliegende Straßennetz erschlossen und liegt an der auch für die überörtliche Anbindung wichtige Göttinger Straße (Westschnellweg - B6).

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1469 wurde unter Berücksichtigung des eingangs erwähnten Konzeptes aus dem Jahr 1999 eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des beschriebenen aktuellen Konzeptes wurde ein neues Gutachten angefertigt, das auf das ursprüngliche Konzept Bezug nimmt.

Die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen eines „Carmaxx“ und eines Büro- bzw. Hotelkomplex im Plangebiet werden denen der aktuellen Planung mit Mobilitätszentrum und Auto-Pflege-Einrichtung gegenübergestellt (Gutachten: Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zur Revitalisierung des Hanomag-Geländes im Auftrag der DIBAG Industriebau AG, Lang + Burkhardt München). Die Prognosewerte zum Ziel- und Quellverkehr der neuen Nutzungen wurden für die U-Boot-Halle anhand eines Vergleichsobjekts (Autohaus in München) über einen Flächenansatz ermittelt.

Für das Plangebiet wurden die Werte eines Vergleichsobjekts (Auto-Service-Station in Düsseldorf) abgeleitet. Auto-Service-Anlagen profitieren in hohem Maße von dem vorhandenen Verkehrsaufkommen. D.h. sie erzeugen nur zu einem geringen Teil echten Neuverkehr, es überwiegen die Fahrtunterbrecher. Aus diesem Kundenverkehr zuzüglich des Liefer- und Mitarbeiterverkehrs wurde der Neuverkehr werktags und samstags ermittelt.

Im Ergebnis wird in Abhängigkeit vom Wochentag insgesamt eine Minderung des prognostizierten Verkehrsaufkommens von 21% bis 32 % erwartet.

Bei einem Nachtbetrieb der Tankstelle wird mit ca. 20 bis 25 Kunden/h gerechnet. Aufgrund des hohen Anteils an Fahrtunterbrechern werden ca. 5 zusätzlichen Kfz-Fahrten je Stunde erwartet.

Abweichend von der Planung aus dem Jahr 1999 ist für den Bereich der U-Boothalle zusätzlich eine Anbindung an die Göttinger Straße geplant, die sich jedoch in beiden Fahrtrichtungen auf Rechtsabbieger beschränkt. Für das Plangebiet ist neben der Zu- und Abfahrt Göttinger Straße und der Zu- und Abfahrt Elfriede-Paul-Allee auch eine zusätzliche Ein- und eine Ausfahrt an der Elise Meyer-Allee vorgesehen. Durch diese Erleichterung der Verkehrsabwicklung ist nicht mit einer stärkeren Verkehrsorientierung zur Göttinger Straße zu rechnen. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Verkehrsverteilungen im Straßennetz sich durch das neue Nutzungskonzept nicht grundsätzlich ändern werden. Aufgrund des insgesamt geringer prognostizierten Verkehrsaufkommens tagsüber ist auch an den Knotenpunkten mit geringeren Belastungen zu rechnen.

Weiter konnte in dem Gutachten der verkehrstechnische Nachweis erbracht werden, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens Göttinger Straße / Elfriede-Paul-Allee auch nach Zulassen aller Fahrbeziehungen ausreichend ist. Um den nördlichen Teil der Göttinger Straße von Lärm- und Feinstaubemissionen zu entlasten, soll weiterhin das Linksabbiegen nach Norden in die Göttinger Straße nicht zugelassen werden.

Bei der Göttinger Straße handelt es sich um eine Bundesstraße. Der Bebauungsplan schließt eine direkte Zu-/Abfahrt nicht aus. Diese muss beim Fachbereich Tiefbau der Landeshauptstadt Hannover gesondert beantragt werden.

Auf der Göttinger Straße verkehrt die Regio-Buslinie 300. Direkt angrenzend an das Plangebiet befindet sich die Bushaltestelle Linden /Bahnhof. Die für das Autopflegezentrum geplante zusätzliche Einfahrt erfordert eine Verschiebung der Bushaltestelle nach Norden. Die Straßenbegrenzungslinie ist so festgesetzt, dass eine Bushaltestelle nahe der Einmündung Göttinger Straße/ Elfriede-Paul-Allee angeordnet werden kann. Die hier vorhandene Lichtsignalanlage verbessert die Erreichbarkeit der Haltestelle aus dem angrenzenden Wohngebiet, und auch zu

den bestehenden und geplanten Gewerbe- und Einzelhandelsbetrieben liegt die neue Haltestelle zentraler.

Die nächsten Stadtbahnstationen Stadionbrücke und Bf Linden/ Fischerhof sind jeweils ca. 550 m entfernt. Der nächste S-Bahnhof befindet sich am Ricklinger Stadtweg. Damit ist das Plangebiet ca. 500 m vom nächsten Bahnhof entfernt. Insgesamt ist es gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Im südöstlichen Teil des Plangebietes sind öffentliche Regenwasser- und Schmutzwasserkanäle vorhanden. Diese Kanäle müssen weiterhin zugänglich bleiben oder sind auf Kosten des Veranlassers zu verlegen. Von Norden kommend verläuft in der Göttinger Straße ein Schmutzwasserkanal, der in Höhe des Plangebietes den Bereich des Straßenraumes verlässt und durch den derzeit noch städtischen Teil des Plangebietes verläuft. Soweit dieser Kanal weiterhin erforderlich ist, ist er bei einer Veräußerung der Fläche durch ein Leitungsrecht im Grundbuch zu sichern. Veränderungen an den Kanälen können nach Abstimmung mit der Stadtentwässerung auf Kosten des Verursachers durchgeführt werden.

Für das Plangebiet gilt eine Abflussbeschränkung von $60\text{l}/(\text{s} \cdot \text{ha})$; darüber hinaus gehende Niederschlagswassermengen sind auf den Grundstücken zurückzuhalten.

5. Umweltverträglichkeit und Eingriffsregelung

5.1 Lärm und Schadstoffemissionen

Das Plangebiet wird durch Luftschadstoffe und Verkehrslärm von der Göttinger Straße und von der Bahnstrecke belastet.

In größeren Städten sind die Menschen hohen Belastungen mit Luftschadstoffen ausgesetzt, die direkt auf den Verkehr zurückzuführen sind. Dazu gehören neben dem Feinstaub die Schadgase Kohlenmonoxid, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid und Benzol. Besonders in verkehrsreichen Straßenschluchten, wie der Göttinger Straße, mit hoher Bebauung und wenig Luftbewegung können diese Schadstoffe in hohen gesundheitsschädlichen Konzentrationen auftreten. Im Hinblick auf die Luftschadstoffsituation ergeben sich im Randbereich der Göttinger Straße relativ hohe Belastungskonzentrationen. Hier liefert eine Verkehrsmessstation an der Göttinger Straße kontinuierliche Messdaten. Seit Inkrafttreten der Grenzwerte für Feinstaub ($\text{PM}_{10} - 40\mu\text{g}/\text{m}^3$) im Jahr 2005 wurde der Jahresmittelwert mit $26\mu\text{g}/\text{m}^3$ zwar eingehalten, doch der Tagesmittelwert von $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2007 neunmal und 2008 achtmal überschritten.

Der ab 2010 geltende Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid wurde in den vergangenen Jahren mit $56\mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich überschritten.

Aus diesem Grund wurde die Göttinger Straße in die Umweltzone einbezogen, um die Emissionen des Verkehrs zu verringern und durch eine verbesserte Luftqualität zum Gesundheitsschutz der Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Quartiere beizutragen. In der Göttinger Straße gelten ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge mit hohen Feinstaubemissionen sowie ein Tempolimit von 40 km/h.

Die Schallemissionen von der Göttinger Straße (ca. 30.000 Kfz/24h bei 18% Lkw-Anteil) führen nach dem Schallimmissionsplan 2000 nebst seiner Fortschreibung 2007 zu Immissionen im Randbereich der Göttinger Straße von bis zu 70/65 dB(A) tags/nachts. Ebenso wirken die Geräusche der Güterumgehungsbahn mit Immissionen bis 65 dB(A) tags und nachts auf das südliche Plangebiet.

Die DIN 18005 -Schallschutz im Städtebau - enthält die anzustrebenden Orientierungswerte in den Baugebieten: Für Gewerbegebiete werden diese Orientierungswerte mit 65 / 55 dB(A) tags/nachts für Verkehrsimmissionen angegeben.

Die prognostiziert einwirkenden Verkehrsimmissionen sind damit insbesondere im südlichen und östlichen Plangebiet so erheblich, dass für empfindliche Nutzungen Schutzmaßnahmen als erforderlich erachtet werden, um gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können.

Aus straßenbautechnischer und städtebaulicher Sicht ist kein aktiver Lärmschutz (z.B. eine Lärmschutzwand) möglich. Die beengte Situation bietet nicht die Fläche für aktive Lärmschutzmaßnahmen, Schutzmaßnahmen können daher nur durch passiven Lärmschutz erreicht wer-

den. Für Aufenthaltsräume (z.B. Büros in Verwaltungsgebäuden) sieht der Bebauungsplan daher Schallschutzfenster vor.

Auf das Plangebiet wirken derzeit die beschriebenen Immissionen ein. Ziel der Planung ist es, die vorhandene Industriebrache zu revitalisieren. Jede neue Nutzung des Plangebietes wird gegenüber der heutigen Situation zusätzliche Emissionen mit sich bringen. Daher muss überprüft werden, ob durch die geplante Nutzung die städtebaulichen Orientierungswerte für Lärm eingehalten werden können. In dem Gewerbegebiet werden Anlagen ermöglicht, die Lärm verursachen. Diese Anlagen sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens gemäß TA-Lärm zu beurteilen; erforderliche Schutzmaßnahmen können auf dieser Grundlage gefordert werden.

Das ursprüngliche Verkehrskonzept aus dem Jahr 1999 sah die Verkehrsanbindung des Plangebietes an den überörtlichen Verkehr so vor, dass der Stadtteil möglichst wenig belastet wird. Aufgrund der geänderten Planung wird das Grundstück im Plangebiet nun zusätzlich im Süden an die Elise-Meyer-Allee angeschlossen.

Mit den neu geplanten Nutzungen für das Plangebiet und die nördlich gelegene U-Boot-Halle werden die Verkehrsmengen deutlich unter den ursprünglich betrachteten Prognosewerten (für das gesamte Hanomag-Gelände) liegen. Daher ist davon auszugehen, dass die Immissionen am Fischerhof und den übrigen Immissionspunkten im Bereich der Wohnquartiere günstiger ausfallen werden als die bisher prognostizierten Werte.

Als Grundlage für eine sachgerechte Abwägung wurde die Situation schalltechnisch untersucht. Der Fläche des Gewerbegebietes wurden Werte für den immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (FSP) zugewiesen die das Emissionsverhalten eines uneingeschränkten Gewerbegebiets, in Höhe von 62dB(A) tags und 47dB(A) nachts entsprechen. Auf dieser Grundlage wurden die Immissionswerte an den Gebäudefassaden der nächstgelegenen Gebäude östlich der Göttinger Straße ermittelt.

Die Untersuchung zeigt, dass im Plangebiet der Betrieb von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben, wie sie in uneingeschränkten Gewerbegebieten zulässig sind, während der Tagzeit möglich wäre, ohne dass durch die Nutzung des Geländes gesunde Wohnverhältnisse im Gebiet östlich der Göttinger Straße beeinträchtigt werden. Im Hinblick auf einen Nachtbetrieb müsste die jeweilige Nutzung überprüft werden.

Im Hinblick auf die bereits stark mit Lärm belastete Situation wird das Gewerbegebiet auf Betriebe beschränkt die hinsichtlich ihres Störungsgrades auch in Mischgebieten zulässig wären. Aufgrund dieser Beschränkung werden die Immissionen an den untersuchten Immissionspunkten im Bereich der Wohngebäude deutlich günstiger ausfallen.

Darüber hinaus wurde für das konkrete Projekt „Autopflegezentrum mit Tankstelle“ ein schalltechnisches Gutachten (PMI, Ottobrunn, 15.1.07) erarbeitet. Darin wurde untersucht, ob die Planungsrichtwerte an den Immissionsorten durch den Betrieb dieser Anlage überschritten werden. Als Immissionsorte wurden 7 Punkte an den Gebäudefassaden der Wohngebäude in dem allgemeinen Wohngebiet (Göttinger Straße Nr. 44, 49 und Strousbergstr. 2) und dem Mischgebiet (Strousbergstr. 2a, 2c, Charlottenstraße 102a und 104b) östlich der Göttinger Straße festgelegt. In der Untersuchung wurden die Emissionen durch Fahrverkehr, auf dem Gelände des Autopflegezentrums, die Abstrahlung von Lärm über Gebäudeaußenflächen sowie Betriebsgeräusche aus den Bereichen Staubsauger, Tankstelle und bei der Benzinanlieferung berücksichtigt. Des Weiteren wurden die Emissionen der Parkplätze und Werkstätten im Bereich des Mobilitätszentrums (U-Boot-Halle) berücksichtigt.

Als Ergebnis wurde für das Projekt festgestellt, dass die schalltechnischen Richtwerte im Bereich des allgemeinen Wohngebietes und des Mischgebietes, auch unter Berücksichtigung des Nachtbetriebs der Tankstelle, an allen untersuchten Immissionsorten sowohl tags wie auch nachts eingehalten werden.

5.2 Grünstruktur und Naturschutz

Das Plangebiet hat eine Größe von 22.100 m², davon nimmt die Gewerbebrache 18.700 m² ein. Das ehemalige Hanomag- Gelände wurde in den Jahren 1999/2000 neu geordnet; im Zuge dessen wurden die im Plangebiet vorhandenen baulichen Anlagen beseitigt. Seit dem liegt das Gelände brach.

Entlang der Göttinger Straße ist eine Baumreihe aus überwiegend alten Pappeln vorhanden. Die Reihe aus ursprünglich 59 Bäumen, die in Höhe der U-Boot-Halle beginnt und nach Süden bis in das Plangebiet reicht, wurde im Jahr 1998 durch einen Sachverständigen untersucht. Die Pyramiden- und Hybridpappeln wiesen teilweise erhebliche Schädigungen durch Fäulnis auf. Die geschädigten Pappeln wurden beseitigt. Zur Vorbereitung des Projektes im Plangebiet wurden die verbliebenen Bäume Ende 2008 vom selben Gutachter erneut untersucht. Der Zustand der seinerzeit als erhaltenswert beurteilten Bäume hat sich erheblich verschlechtert.

Die Pappelreihe sowie die im südlichen und westlichen Bereich anschließenden Bäume werden mehrheitlich durch die Baumschutzsatzung geschützt. Diese Gehölzfläche würde einer Bebauung des Grundstücks entgegen stehen.

Eine Alternative zum Nutzungskonzept liegt nicht vor. Über die Bäume ist im Rahmen einer Fällgenehmigung zu entscheiden. Die zu erwartenden Kompensationspflanzungen können zum Teil im Plangebiet erfolgen. Darüber hinaus gehende Kompensationspflanzungen sind an anderer Stelle durchzuführen.

Neben der Sicherung und Aktivierung von Gewerbeflächen ist es Ziel der Planung, hinsichtlich der naturräumlichen Situation auch in Gewerbegebieten nachzubessern und Gründefizite abzumildern. Um dieses Ziel zu erreichen, werden auf Teilflächen des Plangebiets, zum Beispiel entlang der westlichen und nördlichen Grundstücksgrenze, entsprechende Begrünungen festgesetzt. Auf diesen Flächen sollen je 100 m² mindestens ein standortheimischer Baum und 10 standortheimische Sträucher gepflanzt werden. Durch diese Festsetzungen soll das Gebiet gestalterisch aufgewertet werden.

Auch im Bereich von offenen Einstellplätzen werden entsprechende Maßnahmen zur Begrünung festgesetzt. Demnach sind offene Einstellplätze durch ein Baumraster zu gliedern. Je vier offene Stellplätze ist mindestens ein standortheimischer großkroniger Baum zu pflanzen und zu erhalten. Neben der ökologischen Funktion fungieren diese Bäume als Gestaltungselement, indem sie die meist vollständig versiegelten Stellplatzanlagen gliedern und auflockern. Für die Nutzer erweist sich die schattenspendende Wirkung der Bäume in den Sommermonaten als Vorteil.

Parallel zu diesem Bebauungsplanverfahren wird ein städtebaulicher Vertrag geschlossen, der auch weitergehende Regelungen zur Freiflächengestaltung enthält.

Durch eine Dachbegrünung kann ein kleiner aber durchaus wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Umwelt geleistet werden. Daher wird die dauerhafte und flächendeckende Begrünung von Dächern mit einer Dachneigung von weniger als 20° in den hannoverschen Industrie- und Gewerbegebieten vorgeschrieben. Ausnahmen sind nur möglich, wenn eine Begrünung dem Nutzungszweck widersprechen oder zu technisch oder wirtschaftlich unangemessenem Aufwand führen würde. In diesen Ausnahmefällen sind jedoch mindestens 25 % der Dachflächen zu begrünen. Folgende Vorteile können mit einer Begrünung der Dächer erreicht werden:

- die Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse und die Förderung des Luftaustausches
- die Schaffung von Flächen, die als Nahrungs-, Brut - und Ruheplätze für zahlreiche Tierarten dienen können
- das Speichern von Regenwasser
- die Verbesserung der Wärmedämmung.

Den höheren Herstellungs- und Unterhaltungskosten steht eine Verlängerung der Lebensdauer der Dächer gegenüber.

Die Änderung des Bebauungsplanes stellt keine Erweiterung der vorhandenen Baurechte dar. Somit entsteht kein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft, ein Ausgleich ist nicht erforderlich.

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Aufgrund der Ausprägung der Pappeln im Plangebiet ist anzunehmen, dass sie auch als Lebensstätten für Fledermäuse dienen.

Die Durchführung von Vorhaben ist nur dann zulässig, wenn Tier- und Pflanzenarten, welche im Anhang IV der Richtlinie 92/43/ EG (FFH- Richtlinie) genannt sind (z.B. Fledermäuse), nicht betroffen sind bzw. wenn sichergestellt ist, dass für die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang keine Verschlechterung eintritt. Vor Baubeginn bzw. Baufeldräumung sind die Bäume auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu untersuchen.

5.3 Boden und Grundwasser

Das Plangebiet befindet sich am Südosthang des Lindener Berges. Das Gelände fällt von der Elfriede-Paul-Allee mit 61,29 m ü. NN nach Süden zur Elise-Meyer-Allee mit 51.99 m ü. NN hin ab. Der Bereich des heutigen Brachgeländes wird geologisch als Geschiebelehm beschrieben. Im südlichen Bereich werden für ein Teilgebiet Lockerböden der Leineau, feinsandiger toniger Schluff mit einer Mächtigkeit von ca. 5,5m mächtig über Kies ausgewiesen.

Das Gebiet weist Grundwasser in verschiedenen Tiefenlagen teils in schluffigen Sanden und Kiesen bzw. sandigen Schluffen mit Zwischenlagen von Tonen und Geschiebelehm oder Geschiebemergel, weithin auch unter einer Decke von solchen auf. Häufig sind mehrere Grundwasserstockwerke anzutreffen, wovon das obere besonders niederschlagsabhängig ist. Die nächstgelegenen aktiven Grundwassermessstellen sind ca. 100 m östlich vorhanden. Aufgrund ihrer andersartigen Bodenverhältnisse sind sie für das Plangebiet nicht repräsentativ.

Das Plangebiet ist ein Teilbereich des ehemaligen Hanomag Geländes und wurde seit Ende des 18. Jahrhunderts industriell genutzt. Bei der Aufstellung des Ursprungsbebauungsplan 1469 wurden eine historische Recherche und verschiedene Bodenuntersuchungen durchgeführt. Im Zuge der bisherigen Bautätigkeiten wurde ersichtlich, dass das ehemalige Industriegelände großflächig aufgefüllt wurde. Untergrunduntersuchungen auf dem westlichen Hanomag-Areal ergaben teilweise erhöhte Schadstoffwerte im Boden und im Grundwasser, die u.a. von der ehemaligen Nutzung (Maschinenbau) stammen. Im Plangebiet befand sich die Industriehalle 6 der Hanomag AG. Diese Halle wurde bis auf die nördlichen Kellerbereiche komplett abgerissen. Die nördlichen Keller wurden mit Bauschuttmaterial, das aus den Abrissen der Gebäude und kontaminierten Bodenmaterialien besteht, verfüllt. Die verfüllten Kellerbereiche wurden durch wasserundurchlässige Planen versiegelt und abgedichtet. Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist in diesen Bereich deshalb nicht möglich. Sofern eine Niederschlagswasserversickerung in den übrigen Bereichen geplant ist, wäre der Nachweis zu erbringen, dass der Untergrund/Boden im Bereich der Versickerung frei von Schadstoffen ist, so dass die Versickerung für das Grundwasser schadlos möglich ist. Der südliche Planbereich wurde mit leicht belastetem Bodenmaterial höhenmäßig dem Gelände angeglichen. Im Vorfeld der Maßnahme wurden lokale Verunreinigungen herausgenommen und entsorgt. Bei Bautätigkeiten auf dem Gelände, die das Erdreich betreffen, ist wegen der Altlastensituation ein fachlich anerkannter Gutachter zu beauftragen, der die Erdbaumaßnahmen, Sanierungen bzw. Sicherungen sowie die Entsorgung von kontaminiertem Material begleitet und dokumentiert.

Die vorgesehenen Nutzungen sind gemäß der Stellungnahme der Fachbehörde grundsätzlich mit der Altlastensituation vereinbar, wenn baubegleitende Untersuchungen erfolgen.

Für eine Förderung und Ableitung des Grundwassers ist es erforderlich, sich frühzeitig mit der Region Hannover in Verbindung zu setzen.

Das Plangebiet war Ziel von Bombenangriffen während des Zweiten Weltkrieges. Durch die zentrale Polizeidirektion –Kampfmittelbeseitigung- wurden anhand von Luftbildern im Plangebiet Bombardierungen / Kriegseinwirkungen festgestellt. Vor den Baumaßnahmen ist deshalb in Teilbereichen der Baugrund zu untersuchen und ggf. zu räumen.

5.4 Empfehlungen zum Schutz vor nachteiligen Umweltauswirkungen

Die Stadt Hannover hat sich die Verminderung der CO₂-Emissionen im Stadtgebiet zum Ziel gesetzt. Bausteine zu diesem Ziel sind ein verbesserter baulicher Wärmeschutz, die vermehrte Energieversorgung durch Kraft-Wärme-Kopplung sowie eine aktive und passive Nutzung der Sonnenenergie.

Im Plangebiet ist eine Versorgung mit Fernwärme grundsätzlich möglich. Wird aus wirtschaftlichen Gründen keine Fernwärme genutzt, dann sollten nur erdgasbetriebene Heizsysteme mit solarer Unterstützung durch eine Solarthermieanlage (insbesondere zur Warmwasserbereitung für die Autowaschanlage) installiert werden. Bei der Planung der Anlage ist ein solarer Deckungsgrad von 40% anzuvisieren. Das Dach kann dabei in der Form gestaltet werden, dass die Kollektoren in einem optimalen Winkel aufgestellt werden können.

Bestandteil des städtebaulichen Vertrages ist auch die effektive Energienutzung und Energieeinsparung. So hat sich der Investor verpflichtet, das Vorhaben an das Fernwärmenetz anzuschließen. Weiterer wesentlicher Aspekt für den sparsamen Umgang mit Energie ist die Recycling-Quote: durch die Nutzung der Restwärme des Brauchwassers wird der Einsatz von thermischer Energie optimiert.

Mit dem geplanten Wasserkonzept, das eine Mehrfachnutzung des Brauchwassers im Arbeitsprozess vorsieht, wird im Hinblick auf die Reduzierung des Frischwassereinsatzes das Optimum des heute Möglichen erreicht.

6. Städtebaulicher Vertrag und Kosten für die Stadt

Das geänderte Nutzungskonzept für das Plangebiet wird in einem neuen städtebaulichen Vertrag geregelt. Die noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem Vertrag aus dem Jahr 1999 werden neu gefasst. Weiter wird die Übernahme der Kosten für den Ausbau der westlichen Nebenanlagen der Göttinger Straße und die Verlegung der Bushaltestelle geregelt.

Für die Stadt entstehen keine Kosten. Aus dem Verkauf der städtischen Fläche im Südosten des Plangebietes werden Einnahmen erwartet.

Begründung des Entwurfes aufgestellt:
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
März 2009

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

(Heesch)
Fachbereichsleiter

61.12 / 04.03.2009