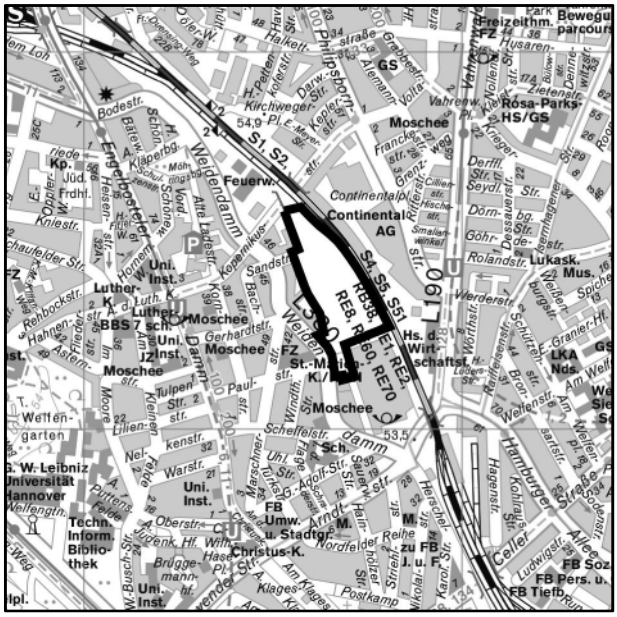
Bebauungsplan Nr. 1840
„ehemaliger Hauptgüterbahnhof / nördlicher Abschnitt“

(Einfacher Bebauungsplan nach § 30 Abs. 3 BauGB)

Begründung mit Umweltbericht

(Fassung zur öffentlichen Auslage des Entwurfes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB)



Stadtteil: Nordstadt

Geltungsbereich:
Der Geltungsbereich umfasst ca. 4,93 ha.

Er umfasst den nördlichen Abschnitt des ehemaligen HGBF und wird wie folgt begrenzt:

Im Norden:
durch die Brücke über die Kopernikusstraße

Im Osten:
durch die Trasse der Deutschen Bahn AG

Im Süden:
durch die rückseitigen Grundstückgrenzen der Grundstücke südlich der Planstraße in Verlängerung der Paulstraße

Im Westen:
durch die rückseitigen Grundstücksgrenzen der Bebauung am Weidendamm und im mittleren Teil in Höhe der Paulstraße durch den Weidendamm selbst

TEIL I: BEGRÜNDUNG **4**

1.0 Ziele und Zwecke der Planung 4

2.0 Städtebauliche Situation 6

3.0 Planungsvorgaben 8
3.1 Regionales Raumordnungsprogramm ... 8
3.2 Flächennutzungsplan ... 8
3.3 Einzelhandels- und Zentren Konzept der Landeshauptstadt Hannover ... 9
3.4 Angrenzende Bebauungspläne / bestehendes Planungsrecht ... 9
3.5 Landschaftsplanung / Naturschutzrecht ... 9
3.6 Ausgleich / Eingriff in Natur und Landschaft ... 10

4.0 Städtebauliche Zielsetzungen für das Gesamtareal des ehem. HGBF (Geltungsbereich Bebauungspläne Nr. 1840 und Nr. 1714) 10

5.0 Zeichnerische und textliche Festsetzungen / Hinweise 13
5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung ... 13
5.2 Nutzungsbeschränkungen (textliche Festsetzungen) ... 13
5.5 Leitungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt Hannover (LHH) / Stadtentwässerung ... 14
5.6 Kennzeichnung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Hinweis) ... 14

6.0 Erschließung 14

7.0 Ver- und Entsorgung 16

8.0 Umweltbelange 16
8.1 Artenschutz ... 16
8.2 Lärmschutz ... 17
8.3 Altlasten ... 19
8.4 Kampfmittel ... 20
8.5 Auswirkungen von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU ... 20

9.0 Hinweise 21
9.1 Denkmalschutz ... 21
9.2 Baumschutzsatzung ... 21
9.3 Grundwasserflurabstand ... 21
9.4 Sanierungsplan gemäß § 13 Abs. 6 BBodSchG ... 22
9.5 Deutsche Bahn AG ... 22

10.0 Durchführung des Bebauungsplanes / Kosten 23

11 Fachgutachten 23

TEIL II: UMWELTBERICHT **24**

1. Einleitung 24

2. Ziele des Natur- und Umweltschutzes 25
2.1 Natura 2000 ... 25
2.2 Relevante Fachgesetze und Fachplanungen ... 25

3.0 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 26
3.1 Schutzgüter Tiere und Pflanzen / Artenschutz ... 26
3.2 Schutzgut Boden ... 27
3.2.1 Natürliche Bodenfunktion ... 27
3.2.2 Bodenbelastungen durch Altlasten und Kampfmittel ... 27
3.3 Schutzgut Wasser ... 27
3.4 Schutzgüter Luft und Klima ... 28
3.5 Schutzgut Mensch ... 29

3.5.1 Lärmschutz 29
3.5.3 Risiken für die Gesundheit des Menschen durch Altlasten 29
3.5.4 Lufthygiene 30
3.5.4 Erholungsfunktion der Landschaft 30
3.6 Orts- und Landschaftsbild 30
3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter 30
3.8 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes.....30

4. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes 31

5. Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen 31

6. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten 32

7. Verfahren der Umweltprüfung / Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Ermittlung 32

8. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umweltüberwachung 32

9. Zusammenfassung 33

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1840 5

Abbildung 2: Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1714 5

Abbildung 3: Städtebauliches Entwicklungspotenzial für die Gesamtfläche im Bereich des ehem. HGBF (Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1840 und Nr. 1714) 11

TEIL I: BEGRÜNDUNG

1.0 Ziele und Zwecke der Planung

Die ehemaligen Betriebsflächen des Hauptgüterbahnhofes (HGBF) sind laut Bescheid des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Hannover, vom 30.05.2007 von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) freigestellt. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, diese Flächen neuen Nutzungen zuzuführen und in den Stadtteil Nordstadt zu integrieren. Das Gesamtareal des ehemaligen HGBF umfasst rund 8,5 ha und stellt das größte zusammenhängende Entwicklungspotenzial in Innenstadtnähe dar.

Die Grundstückseigentümerin Aurelis Real Estate GmbH Co.KG – Region Nord (nachfolgend aurelis genannt) hatte im April 2006 durch das Büro Albert Speer & Partner (Frankfurt a.M.) einen Masterplan für die Nachnutzung der Fläche vorgelegt. Angedacht war, die Entwicklung von kulturellen Nutzungen sowie Sport- und Freizeitaktivitäten aber auch gewerblichen Nutzungen (Sondergebiet Kultur, Sport, Freizeit, Gewerbe) am Standort zu etablieren - alle Nutzungen immer unter der Voraussetzung des Erhalts der Halle des ehem. HGBF. Dieser Masterplan bildete mit Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 08.06.2006 die Grundlage für den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 1714 (DS Nr. 1156/2006)[1]. Der entsprechende Aufstellungsbeschluss hierzu wurde am 08.05.2008 vom Verwaltungsausschuss gefasst (DS Nr. 0842/2008). Auf dieser Plangrundlage und mit dem Nutzungskonzept des Masterplanes wurden die "Ziele und Zwecke" für den Bebauungsplan Nr. 1714 erarbeitet und auch die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt (29.05.2008 bis 30.06.2008).

In den darauffolgenden Jahren hat aurelis intensiv versucht, auf Grundlage dieses Nutzungskonzeptes und mit der Prämisse des Erhalts der Halle, die Fläche zu vermarkten. Dies ist jedoch nicht gelungen. Insbesondere der Erhalt der Halle stellte sich für konkrete Nutzungskonzepte von Interessenten und Investoren immer wieder als wirtschaftliches Hemmnis dar. Auch die Bemühungen der Landeshauptstadt Hannover in 2009/2010, hier über das Einwerben von Drittmitteln den Erhalt der Halle zu stützen, blieben ohne Ergebnis. Einem entsprechenden Antrag zur Aufnahme der Fläche des HGBF in das Förderprogramm "Stadtumbau West" des Bundes und des Landes wurde nicht entsprochen.

Vor diesem Hintergrund war es städtebaulich notwendig, das bisherige Nutzungskonzept neu zu überdenken und dabei auch den Erhalt der gesamten Halle in Frage zu stellen, um neue Möglichkeiten der Nach- und Umnutzung der Flächen zu eröffnen.

Erste Möglichkeiten zur Umsetzung zeichneten sich ab, als aurelis für die Deutsche Post AG zusätzlich zu der bereits im Südteil der Halle realisierten Postzustellbasis für Briefe noch eine weitere Fläche für eine mechanisierte Postzustellbasis (MechZB) für Pakete auf dem Gelände des ehemaligen HGBF zur Verfügung stellen und langfristig an die Deutsche Post AG vermieten sollte. Da eine Unterbringung dieser Nutzung innerhalb der Halle aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen (u.a. Stützenstellung und Baugrundbeschaffenheit) nicht umsetzbar war, sollte auf der Basis einer neuen Flächenaufteilung für das Gesamtareal ein Teilabriss der Halle erfolgen. Dieser Abriss sollte sich aber nur auf den nördlichen Abschnitt der Halle beschränken, während der verbleibende Teil bis zum Südkopf in jedem Fall erhalten und im Bestand gesichert werden soll. Die MechZB wurde zwischenzeitlich errichtet und ist seit Mitte 2016 in Betrieb. Da die Halle auch aus Sicht der aurelis

[1] Diese Drucksache und alle nachfolgend genannten Drucksachen können im Sitzungsmanagement unter der Internetseite www.hannover.de unter der Rubrik „Leben in der Region Hannover“ – „Politik“ online oder in der Bauverwaltung der Landeshauptstadt Hannover eingesehen werden (Rudolf-Hillebrecht-Platz 1, 30165 Hannover / Stand 2017).

ein wichtiges und besonderes Alleinstellungsmerkmal für die Gesamtfläche darstellt, wird hier neben der bereits bestehenden Postzustellbasis (Briefe) eine Nutzung der verbliebenen Hallenflächen durch weitere Unternehmen unterschiedlicher Sparten angestrebt. Wobei der technische Zustand der Anlage eine Komplettsanierung erfordert, die auf dem ursprünglichen Tragwerk der Halle aufbaut.

Darüber hinaus wurde zwischenzeitlich die nördliche Teilfläche des Grundstückes an den Abfallwirtschaftsbetrieb AHA veräußert. Die AHA beabsichtigt am Standort eine neue Betriebstätte zu errichten. Der in unmittelbarer Nähe an der Sandstraße vorhandene Wertstoffhof der AHA bleibt weiterhin erhalten. Auf der Trasse der alten Ladestraße entsteht die neue Haupterschließung des Gebietes. Damit ergeben sich zugleich auch neue gut erschlossene Grundstücke auf der Westseite dieser Erschließungsstraße (Planstraße A), die für verlagerungswillige Betriebe aus der Nordstadt oder für andere Gewerbebetriebe eine interessante Entwicklungsperspektive bieten können. Gleichzeitig ist die Aufwertung des Vorplatzes auf der Südseite der Halle vorgesehen. Mit einem attraktiven Stadtplatz und der Sanierung der Hauptfassade der Halle des ehemaligen HGBF soll hier am Südkopf des Geländes ein neues stadträumlich ansprechendes Entree als Eingang in die Nordstadt geschaffen werden.

Die wesentlichen Inhalte des vorgenannten Nutzungskonzeptes wurden in einer Entwicklungsvereinbarung zwischen der LHH Hannover und aurelis zusammengefasst und den politischen Gremien zur Beschlussfassung in einer gesonderten Drucksache vorgelegt. Sie wurde am 24.07.2014 vom Verwaltungsausschuss einstimmig beschlossen (DS 0883/2014 N1). Auf der Basis dieser Entwicklungsvereinbarung hat der Verwaltungsausschuss für die Flächen des ehemaligen HGBF am 16.10.2014 einen neuen Aufstellungsbeschluss gefasst (DS 2006/2014) und der Stadtbezirksrat Nord die erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (DS 15 – 1873/2014). Das Verfahren zur erneuten frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 30.10.2014 bis 01.12.2014 durchgeführt.

Für die weiteren städtebaulichen Planungen soll der bisher unter der Nummer 1714 geführte Bebauungsplan geteilt werden. Er wird

- im Norden als einfacher Bebauungsplan Nr. 1840 „ehemaliger HGBF / nördlicher Abschnitt“ nach § 30 Abs. 3 BauGB und
- im Süden als qualifizierter Bebauungsplan Nr. 1714 „ehemaliger HGBF / südlicher Abschnitt“ nach § 30 Abs. 1 BauGB fortgeführt.

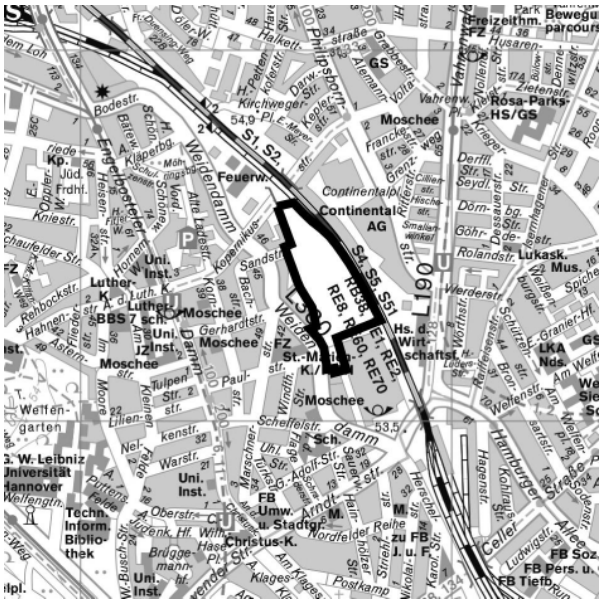


Abbildung 1:
Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1840

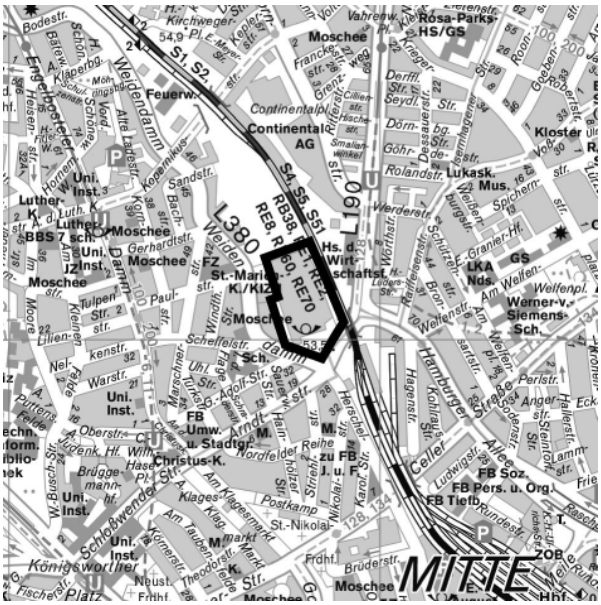


Abbildung 2:
Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1714

Diese Teilung ist unter folgenden Aspekten städtebaulich sinnvoll:

Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 1840, dessen Geltungsbereich sich auf den nördlichen Bereich des ehem. HGBF erstreckt, wird als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt. Er enthält keine Baugebietsfestsetzungen und keine Vorgaben zum Maß der baulichen Nutzung, er legt aber ökologische Festsetzungen (Dachbegrünung, Baumpflanzungen), eine Erschließungsstraße sowie Nutzungseinschränkungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Einzelhandel, Spielhallen und Wettbüros fest. Da eine weitergehende Planungsnotwendigkeit nicht besteht, wird vorgegeben, dass sich die künftigen Nutzungen im Plangebiet nach Art und Maß ihrer Nutzung im Sinne von § 34 BauGB in den im Zusammenhang bebauten Ortsteil einfügen müssen. Zudem müssen die Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben, auch das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden. Im Vorfeld wurde ein Lärmgutachten erstellt, das sowohl die vorhandenen Lärmbelastungen die heute auf das Plangebiet wirken, berücksichtigt, als auch die an das Plangebiet angrenzenden vorhandenen Nutzungen insb. westlich des Weidedamms, die auf die neuen Nutzungen zukünftig maßgeblich ausstrahlen werden.

Da sich die Art der Nutzung zukünftig über die Zulässigkeit gemäß § 34 BauGB definiert, wird der Nachweis der Lärmemission/-Immission auf der Ebene des Bauantragsverfahrens geführt. Dies ist für die Anlieger in der Nachbarschaft des Plangebietes von Vorteil, da somit auf Bauantragsebene über konkrete Lärmgutachten bzw. über konkrete Angaben zur Lage von Ein- und Ausfahrtsbereichen und / oder Hallentoren genau festgelegt werden kann, wo sich die zukünftigen Lärmquellen befinden dürfen und wo nicht, um so wesentliche Beeinträchtigungen der Nachbarschaft zu vermeiden. Das heißt zusammengefasst, dass im Rahmen des Bauantrages die konkreten Nachweise zur Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse erbracht werden müssen. Aufgrund der hohen Lärmvorbelastungen im Plangebiet wäre die alternative Festsetzung von flächenbezogenen Schallleistungspegeln im Plangebiet nicht zielführend.

Dagegen wird der südlich angrenzende Bebauungsplan Nr. 1714 mit dem verbliebenen Restbestand der Halle und einer hieran direkt angrenzenden angedachten neuen Parkpalette im Norden als qualifizierter Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 1 BauGB fortgeführt. Er definiert konkret die zulässige Art und das Maß der baulichen Nutzung im südlichen Bereich des Gesamtareals und setzt dafür als Baugebiet ein „eingeschränktes Gewerbegebiet“ und ein „Sondergebiet Einzelhandels- und Gewerbebetriebe“ fest. Hier soll unter Berücksichtigung des bestehenden Einzelhandels- und Zentren Konzeptes der Landeshauptstadt Hannover auf einer im Umfang klar begrenzten Fläche in eingeschränktem Maße ein Lebensmitteleinzelhandel (einschl. Getränke, Genussmittel) mit gastronomischem Angebot ermöglicht werden. Ansonsten bleiben aber Einzelhandel und Vergnügungsstätten ausgeschlossen.

Mit den Vorgaben dieser beiden vorgenannten Bebauungspläne soll einerseits die Verträglichkeit mit dem Nutzungsspektrum in der Nordstadt gewährleistet werden, andererseits aber auch eine Verzahnung der bisher dem Stadtteil entzogenen Flächen mit der Nachbarschaft erreicht werden.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die vorab beschriebene Umnutzung des ehemaligen Bahngeländes zu schaffen, ist die Durchführung des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens erforderlich.

2.0 Städtebauliche Situation

Lage im Stadtgebiet

Das Gesamtareal des ehemaligen HGBF befindet sich am östlichen Rand des Stadtteiles Nordstadt östlich des Weidendamms und südlich der Kopernikusstraße. Die Entfernung zum Hauptbahnhof beträgt vom nördlichsten Punkt rund 1000 m Luftlinie. Aufgrund seiner früheren Nutzung als Fläche für Bahnanlagen war das Areal bisher einer städtebaulichen Einbindung in die Nordstadt entzogen.

Verkehrliche Anbindung im Bestand (Straße und Öffentlicher Personennahverkehr)

Das Gebiet wird im Osten durch die Bahnstrecke Hannover - Köln / Hamburg der Deutschen Bahn AG begrenzt, ist jedoch über die Arndtstraße (L 190) im Süden, den Weidendamm (L380) im Westen und die Kopernikusstraße im Norden gut an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Der Cityring ist über die großen Ausfallstraßen Vahrenwalder Straße (L 190) und Westschnellweg auf kurzem Weg erreichbar. Hierüber ist der Anschluss an das überregionale Straßennetz gewährleistet.

Die nächstgelegenen Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs sind:

- die Station **Kopernikusstraße** in rd. 300 m bis 600 m Entfernung (Stadtbahnlinien 6 und 11 / Bus Linie 100 und 200),
- die Station **Werderstraße** in rd. 700 bis 1000 m Entfernung (Stadtbahnlinien 1 und 2 / Buslinie 128)
- die Haltestelle **Lilienstraße** in rd. 500 m bis 800 m Entfernung (Bus Linie 200).

Der Hauptbahnhof und der Zentrale Omnibusbahnhof in der Rundestraße sind über die vorgenannten ÖPNV-Haltestellen gut und schnell erreichbar. Damit ist der Anschluss der Fläche an den überregionalen ÖPNV gegeben.

Bau- und Nutzungsstruktur im Bestand

Auf der nördlichen Teilfläche ist nach dem Teilabriss der Halle keine alte Bausubstanz mehr vorhanden. Die Gleiskörper wurden vor längerer Zeit zurückgebaut. In 2016/2017 wurden umfangreiche Bodensanierungsmaßnahmen durchgeführt. Auf den schon freigeräumten Flächen wurde in 2016 östlich der neuen Erschließungsstraße die neue mechanische Postzustellbasis für Pakete (MechZB) der Deutschen Post AG in Betrieb genommen. Die nördlich daran angrenzenden Flächen wurden durch die Abfallwirtschaft Region Hannover (AHA) erworben. Die AHA beabsichtigt, hier einen neuen zentralen Betriebshof zu errichten. Baubeginn ist für 2018 avisiert.

Im südlichen Teil, außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes, soll die ehem. Güterabfertigungshalle in ihrer historischen Kubatur und Anmutung erhalten bleiben. Aufgrund des baulichen Zustandes ist jedoch eine Komplettsanierung erforderlich, die in weiten Teilen einen Rückbau bis auf das Stahlskelett erfordert. Nur so können die gesetzlich geforderten energetischen Standards für eine Nachnutzung erfüllt werden. Der südliche Teil der Halle wird seit Jahren durch die Deutsche Post AG als Postzustellbasis für Briefe genutzt (ca. 6.500 m²), diese Nutzung soll erhalten bleiben. Die Halle strahlt aufgrund ihrer enormen Gebäudeabmessungen weit in die angrenzenden Bereiche hinein.

Während bei den Grundstücken entlang des Weidendamms und an der Sandstraße der Gebietscharakter noch überwiegend durch Kleingewerbe geprägt ist (Druckereien, Tischlereien, Softwareunternehmen, Planenfabrik, Automobilwerkstätten, Wirtschaftshof der AHA Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover), wird diese Gemengelage in westlicher Richtung bis zum Engelbosteler Damm zunehmend durch Wohnnutzung bestimmt. Am Engelbosteler Damm selber sind vielfältige Einkaufsmöglichkeiten und Einzelhandelsangebote vorhanden. Die Gebäudestrukturen westlich des Plangebietes weisen keine einheitlichen Merkmale auf. So variiert die Geschossigkeit bis zum Weidendamm von ein bis drei Vollgeschossen. Bei den Dächern der gewerblich genutzten Bauten herrschen Flachdächer oder sehr flach geneigte Dächer vor. Die Wohnbebauung weist überwiegend bis zu vier Vollgeschossen auf und markiert in vielen Bereichen als Blockrandbebauung den Straßenraum.

Der Weidendamm westlich des Plangebietes mündet im Süden in die Arndtstraße. Dieser Verkehrsknotenpunkt wird zum einen durch die Südfront der ehemaligen Güterabfertigungshalle geprägt und markiert gleichzeitig mit den beiden Hochpunkten, dem neungeschossigen, ehemaligen Wohnheim der Deutschen Bahn AG am Südwestende der Halle und dem sieben- bzw. achtgeschossigen Hochhaus auf der Südseite des Weidendamms mit der Zentralverwaltung der DANA Senioreneinrichtungen GmbH, sozusagen das „Eingangstor“ zur Nordstadt.

Im Osten grenzt das Plangebiet unmittelbar an die mehrgleisige Trasse der Deutschen Bahn. Die Gebäude- und Nutzungsstruktur östlich des Plangebietes wird parallel zur Bahntrasse bis zur Vahrenwalder Straße von den Backsteingebäuden auf dem Gelände des Stammwerkes der Continental AG dominiert. In den Gebäuden befinden sich auch Büros der hannoverimpuls GmbH. Diese Gebäude stehen unter Denkmalschutz. Darüber hinaus schließt östlich der Vahrenwalder Straße Wohnbebauung an.

Nördlich der Kopernikusstraße erstreckt sich das Areal der neuen Feuer- und Rettungswache Weidendamm, für die mit dem Bebauungsplan Nr. 1755 im April 2013 die baurechtliche Grundlage geschaffen wurde. Der erste Bauabschnitt ist bereits fertiggestellt, der zweite Bauabschnitt befindet sich aktuell in der Umsetzung (Fertigstellung in 2018). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Weidendammes wurden verschiedene Wohngebäude errichtet, die jedoch nur bedingt auf das Plangebiet ausstrahlen.

Historische Entwicklung

Die ersten Anlagen des HGBF führen zurück auf das Jahr 1874. Erste Empfangs-, Versand- und Lagerschuppen (Überdachung von 6 Gleisen) entstanden im Bereich der heutigen Güterhalle seit etwa 1930. Die Anbindung erfolgte über zwei Ladestraßen. 1939 wurde die Güterhalle auf 12 überdachte Gleise erweitert. Die anliegenden Lagerschuppen und Werkstätten, das Stellwerk Hgu sowie das Zollamt entstammen ebenfalls aus dieser Zeit. Im Jahr 1998 erfolgte dann die Stilllegung der Güterhalle und der Zufahrtsgleise. In diesem Zusammenhang wurden auch das Zollamt und das Stellwerk außer Betrieb gesetzt. Auf Teilen des Geländes bestanden seit den 1960er Jahren bahnfremde Nutzungen (KFZ-Verkauf, Tankstelle), die im Laufe der Jahre jedoch alle wieder aufgegeben wurden. Lediglich ein Teil der südlichen Güterhalle wird seit 2008 von der Deutsche Post AG als Postzustellbasis für Briefe genutzt und soll an diesem Standort auch weiterhin verbleiben.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes wurden 2007 von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Aufgrund der historischen Entwicklung waren das Areal und insbesondere der nördliche Abschnitt mit den Gleisanlagen als Altlastenverdachtsfläche einzustufen. Für die Sanierung wurde in Abstimmung mit der Region Hannover (Fachbereich Umwelt) ein Sanierungskonzept erarbeitet[2]. Mit Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen wird eine Nachnutzung des Areals für gewerbliche Zwecke unter der Auflage einer Vollversiegelung ermöglicht (siehe auch Kap. 7.6 Altlasten). Die Umsetzung des Sanierungskonzeptes hat begonnen und ist fast abgeschlossen.

3.0 Planungsvorgaben

3.1 Regionales Raumordnungsprogramm

Das geltende Regionale Raumordnungsprogramm 2005 (RROP 2005) für die Region Hannover enthält keine besonderen raumordnerischen Festlegungen für das Gelände. Nach dem im RROP 2005 integrierten Regionalen Einzelhandelskonzept liegt das Plangebiet im Versorgungskern des oberzentralen Standortbereichs. Der Weidendamm ist als Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung festgelegt (Landestraße L 380). Die vorliegende Planung zum Bebauungsplan Nr. 1840 ist mit den Zielen des RROP vereinbar.

3.2 Flächennutzungsplan

Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Landeshauptstadt Hannover für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1840 sind:

[2] M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, Endbericht zum Sanierungsplan gem. Anhang 3 BBodSchV für den Bereich des ehem. HGBF Hannover (IBB-Nr.: 19000075), Januar 2015

- gewerbliche Baufläche,
- Versorgungsleitungen - Abwasser,
- Kennzeichnung von Flächen mit umweltgefährdenden Stoffen.

Für die Umgebung stellt der Flächennutzungsplan folgendes dar: gewerbliche Bauflächen im Süden westlich der Straße Weidendamm, gewerbliche Bauflächen südlich der Kopernikusstraße und in Höhe der Sandstraße Wohnbauflächen und Fläche für Gemeinbedarf in den mittleren Abschnitten sowie gemischte Bauflächen im Süden an der Arndtstraße. Als Hauptverkehrsstraßen sind dargestellt: die Kopernikusstraße im Norden, der Weidendamm im Westen und die Arndtstraße im Süden. Im Osten sind Flächen für die Eisenbahn dargestellt.

Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 1840 entspricht somit dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB. Weitere Nutzungsarten werden nicht festgesetzt.

Die Kennzeichnung der Flächen mit umweltgefährdenden Stoffen erfolgt in diesem Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Tatsachenkennzeichnung und ist daher grundsätzlich unabhängig von einer Sanierungsfähigkeit und einem Sanierungskonzept zu sehen (s. Kap. 7.6 Altlasten).

3.3 Einzelhandels- und Zentren Konzept der Landeshauptstadt Hannover

Das kommunale Einzelhandelskonzept (Dr. Donato Acocella – Stadt und Regionalplanung 2010) soll die Landeshauptstadt Hannover mit seinen Steuerungselementen in die Lage versetzen, die räumliche Einzelhandelssteuerung in der Stadt entsprechend der stadtentwicklungsplanerischen Zielsetzungen zu betreiben. Es stellt dar, an welchen Standorten grundsätzlich Einzelhandel zulässig sein soll bzw. wo welche planungsrechtlichen Beschränkungen angestrebt werden sollen. Dabei werden neben der Zentren Hierarchisierung und –struktur auch die unterschiedlichen Versorgungsfunktionen der Zentren berücksichtigt.

Danach ist das Plangebiet als „nicht integriert“ einzustufen, weil es nicht in einem dieser festgelegten Versorgungsbereiche liegt und durch gewerbliche Nutzungen im Umfeld sowie durch verkehrsinfrastrukturelle Barrieren nach Süden (Arndtstraße) und Osten (Bahntrasse) geprägt ist. Es befindet sich zudem in der Nähe zum zentralen Versorgungsbereich (ZVB) C-Zentrum Engelbosteler Damm mit seinen vielfältigen Einzelhandelsangeboten. Dieses Zentrum gilt es zu stärken und zu stützen, weshalb im Plangebiet Einzelhandel jeglicher Art auszuschließen ist.

3.4 Angrenzende Bebauungspläne / bestehendes Planungsrecht

Der Geltungsbereich war als planfestgestelltes Bahngelände bisher dem kommunalen städtebaulichen Planungsrecht entzogen. Für die südliche Teilfläche wurde zwischenzeitlich das Bebauungsplanverfahren Nr. 1714 - „ehem. HGBF/südlicher Abschnitt“ eingeleitet.

Die Flächen in den westlich anschließenden Bereichen befinden sich innerhalb des Geltungsbereiches des Durchführungsplanes Nr. 90, der hier zusammen mit seiner 2. und 3. Änderung Festsetzungen für Gewerbegebiete enthält. Im Osten grenzen die Flächen der vorhandenen DB Anlage unmittelbar an das Plangebiet.

Das Plangebiet ist zum Teil bereits bebaut und in allen Himmelsrichtungen von maßstabgebender Bebauung umgeben, die auf das Gelände einwirkt. Die Erschließung ist gesichert. Gesunde Arbeitsverhältnisse können gewahrt werden. Vor diesem Hintergrund ist das Plangebiet derzeit bauplanungsrechtlich gemäß § 34 BauGB zu bewerten.

3.5 Landschaftsplanung / Naturschutzrecht

Landschaftsrahmenplan: Die Region Hannover hat den Landschaftsrahmenplan 2013 als gutachterlichen Fachplan erstellt. Das gesamte Plangebiet ist danach als Siedlungsfläche eingestuft und von landschaftsplanerischen Zielsetzungen ausgenommen.

Landschaftsplan: Ein Landschaftsplan besteht für das Plangebiet nicht.

Schutzgebiete nach Naturschutzrecht: Naturschutzrechtliche Ausweisungen (Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Geschützter Landschaftsbestandteil) sind für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes nicht erfolgt. Besonders geschützte Biotope nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und § 24 Nds. Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) wurden nicht festgestellt.

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung / Europäische Vogelschutzgebiete: Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete (Natura 2000-Gebiete) sind von diesem Bebauungsplan nicht betroffen.

3.6 Ausgleich / Eingriff in Natur und Landschaft

Das Plangebiet ist planungsrechtlich gemäß § 34 BauGB einzustufen. Im Sinne der Eingriffsregelung gehen die neuen Baurechte nicht über die vorhandenen Baurechte hinaus. Ein zu bilanzierender Eingriff in Natur und Landschaft findet somit nicht statt und die Eingriffsregelung kommt nicht zum Tragen. Ausgleichsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

4.0 Städtebauliche Zielsetzungen für das Gesamtareal des ehem. HGBF (Geltungsbereich Bebauungspläne Nr. 1840 und Nr. 1714)

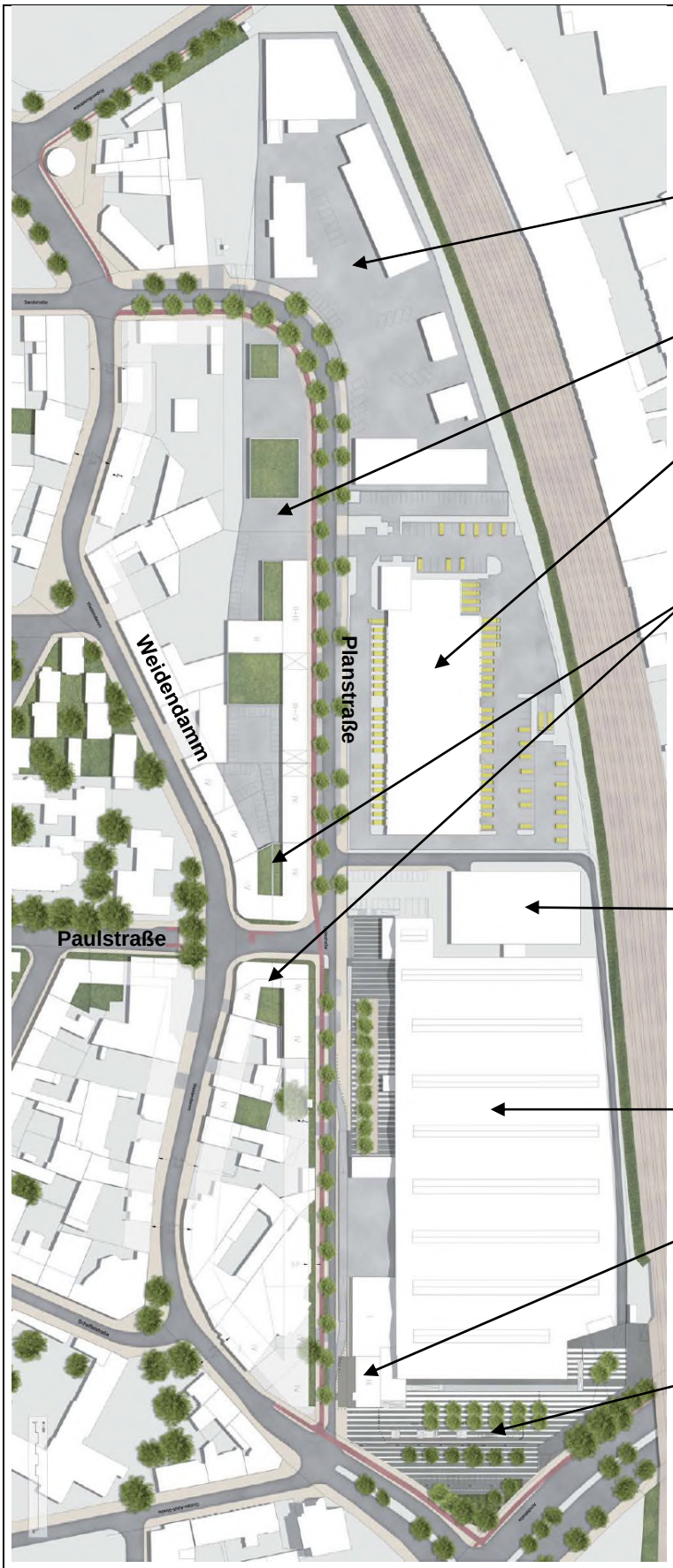
Das Entwicklungskonzept für das Gesamtareal zeigt auf, wie die Flächen künftig genutzt und beispielhaft bebaut werden könnten (vgl. Abbildung 3).

Zur inneren Erschließung des Plangebietes wird die Anlage einer Straße erforderlich, die im Wesentlichen auf der Trasse der ehemaligen Ladestraße verläuft. Diese wird im Süden in Höhe der Gustav-Adolf-Straße, im Westen in Höhe der Paulstraße und im Norden in Höhe der Sandstraße über den Weidendamm (L 380) an das Verkehrsnetz der Nordstadt angebunden. Über diese Anbindungspunkte erfolgt insoweit auch die „Verknüpfung“ der bestehenden Nutzungsstrukturen mit den neu zu entwickelnden Flächen im Geltungsbereich. Das Straßenprofil wurde so ausgelegt, dass im öffentlichen Straßenraum zusätzliche Parkplätze sowohl für Pkw als auch Lkw angeboten werden können. Diese öffentlichen Parkplätze sind über eine beidseitige Baumreihe gegliedert. Die Nebenanlage führen getrennte Fuß- und Radwege. Die Planstraße stellt insbesondere für RadfahrerInnen eine echte alternative Nord-Süd-Verbindung zum Weidendamm dar, hier ist eine komfortable und sichere Verbindung auf separaten Radwegen, auch im Einbahnstraßenbereich, möglich.

Für das Gesamtareal ist im Wesentlichen eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung vorgesehen. Dies entspricht der Lagegunst und dem Charakter des Gebietes und berücksichtigt die heute auf das Gelände einwirkenden Lärmbelastungen durch den schienengebundenen Verkehr und die östlich angrenzende gewerbliche Nutzung. Diese Lärmbelastungen schließen auch eine Wohnnutzung am Standort aus. Im gesamten Plangebiet sollen zudem zur Sicherung der funktionsgerechten Einbindung in den Stadtteil Spielhallen, Spielcasinos, sowie Wettbüros u.a. Einrichtungen ausgeschlossen werden.

Durch den bereits in 2016 erfolgten nördlichen Teilabriss der ehem. Güterabfertigungshalle entstand für den Bereich bis zur Kopernikusstraße eine umfangreiche, neu zu ordnende und zu entwickelnde Fläche. Hiervon sind östlich der neuen Erschließungsstraße bereits rd. 17.000 m² durch die 2016 in Betrieb gegangene Postzustellbasis MechZB der Deutschen Post AG belegt. Die nördlich daran angrenzenden Flächen sollen dem Abfallwirtschaft Region Hannover (AHA) als neuer Betriebshof dienen (ca. 12.000 m²). Baubeginn ist hier für 2018 avisiert. Für die Flächen westlich der neuen Erschließungsstraße sind kleinteilige Gewerbeeinheiten denkbar, die sich hier in die bestehende Gemengelage der Nordstadt einfügen und keinen besonderen Lärmschutzanspruch hervorrufen können.

Erklärtes Ziel des Grundstückseigentümers aurelis ist der Erhalt und die Nachnutzung des verbliebenen Hallengebäudes, das maßgeblich den Standort prägt und als Alleinstellungsmerkmal eine besondere Strahlkraft entfaltet.



Neuer Betriebsstandort der Abfallwirtschaft Region Hannover – aha (Gebäudestellung nur beispielhaft) / Bauantrag liegt vor (Stand 10/2017)

Potential:
Flächen für Kleingewerbe (Gebäudestellung nur beispielhaft)

Bestand:
Standort der MechZB der Deutschen Post AG (Pakete)

Potential:
gewerbliche Nutzungen in Verlängerung der Paulstraße (straßenbegleitende Bebauung wird angestrebt, Bebauungskonzept beispielhaft)

Anlage einer neuen
Parkpalette für den Bedarf aus der Hallennachnutzung erforderlich (Bauantrag in Bearbeitung / Stand 10/2017)

In Umsetzung:
Komplettsanierung der ehemaligen Güterabfertigungshalle mit neuem Nutzungskonzept und neuer Außenterrassen in Sichtachse der Paulstraße (Bauantrag in Bearbeitung / Stand 10/2017)

Ehemaliges DB Wohnheim (Bestand)

Noch neu zu gestaltender Vorplatz mit max. 25 Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Entwurf beispielhaft)

repartners GmbH, Berlin
(Abbildung ohne Maßstab)

Abbildung 3 Städtebauliches Entwicklungspotenzial für die Gesamtfläche des ehem. HGBF (Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1840 und Nr. 1714)

Die bereits vorhandene Postzustellbasis für Briefe bleibt im Gebäude bestehen. Die zusätzlichen geplanten neuen Nutzungen in der Halle aus den Bereichen Sport, Freizeit und Gewerbe erfordern eine Totalsanierung des Gebäudes, um die energetischen Anforderungen und die heutigen technischen Anforderungen an den Brandschutz erfüllen zu können. In diesem Zusammenhang wurden in 2017 bereits umfangreiche Abrissmaßnahmen am Gebäude vorgenommen. Das neue Plankonzept für die Halle sieht neben dem bestehenden Haupteingang auf der Südseite des Gebäudes die Anlage eines zweiten Hauteingangs auf der Westseite, in etwa in Höhe der Paulstraße, vor. Diese beiden Eingänge werden durch eine interne Erschließungsachse verbunden, an der sich die neuen Mieteinheiten aufreihen. Der Westausgang wird zudem durch eine Außenterrasse aufgewertet, an der sich ein gastronomischer Betrieb ansiedeln soll. Über dieses Nutzungsangebot kann eine besondere Verzahnung mit den bestehenden Nutzungen westlich des Weidendamms erzeugt werden. An dieser Stelle soll deshalb auch als Ausnahme ein Einzelhandelsbetrieb aus dem Bereich Lebensmitte/Genussmittel/Getränke zugelassen werden (flächenmäßig genau begrenze Fläche), der den Gastronomiebetrieb ergänzt. Darüber hinaus sollen mit Rücksicht auf das Versorgungszentrum Engelbosteler Damm im gesamten weiteren Plangebiet Einzelhandelsnutzungen jedoch ausgeschlossen werden.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze für die neuen Nutzungen sollen über eine Stellplatzanlage sichergestellt werden, die an der neuen Nordfassade der Halle errichtet wird (mehrgeschossiges Parkpalette/Parkdeck).

Das vorhandene Hochhaus im Süden des Plangebietes wurde als Wohnheim für MitarbeiterInnen der DB genutzt. Für dieses Gebäude sind ebenso andere Nutzungen denkbar, sofern diese den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 1714 entsprechen.

In Abstimmung mit der aurelis soll zudem der Vorplatz der Halle, der heute ausschließlich als Stellplatzanlage genutzt wird, deutlich aufgewertet werden. Hierzu soll auch die südlich angrenzende städtische Grundstücksfläche einbezogen werden, die heute im Wesentlichen als Abstandgrün zwischen der Halle und der Straßenverkehrsfläche fungiert. Geplant ist die Anlage eines neuen urbanen Stadtplatzes, der zum Teil auch für Freizeitnutzungen zur Verfügung steht (z.B. Skaten) und die Neuausrichtung und Umnutzung der Halle unterstreicht und stützt. Deshalb soll hier zukünftig die Anzahl der zulässigen PKW-Stellplätze auch begrenzt werden.

Mit den dargestellten geplanten gewerblichen Nutzungen geht auch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen einher. Hierzu wurde im Vorfeld eine Verkehrsprognose erarbeitet[3]. Darauf aufbauend wurden die Straßenprofile sowie die Kreuzungsbereiche dimensioniert und auch Flächen für separate Fuß- und Radwege bei der Trassenführung vorgesehen.

Die vorgenannten städtebaulichen Zielsetzungen für das Gesamtareal werden über die beiden Bebauungspläne Nr. 1714 und Nr. 1840 soweit nötig und möglich weiter qualifiziert und definiert und finden Ihren Niederschlag in den entsprechenden gemäß BauGB bzw. BauNVO zulässigen Festsetzungen. Die textlichen Erläuterungen dieser beiden Bebauungspläne stellen die einzelnen Festsetzungen in den jeweiligen Geltungsbereichen ausführlich dar und begründen diese.

[3] ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg Bebauungsplan Nr. 1714 HGBF Hannover - Verkehrstechnische Stellungnahme 20.04.2015/aktualisiert 07.05.2015 und 07.04.2017

5.0 Zeichnerische und textliche Festsetzungen / Hinweise

5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ausgangslage und des planerischen Konzeptes zur Konversion des Plangebietes wird dieser Bebauungsplan als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt.

Daher müssen sich die künftigen Nutzungen im Sinne von § 34 BauGB nach ihrer Art und ihrem Maß in die vorhandene Umgebung einfügen. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben und das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden. Die Erschließung muss sichergestellt sein.

Diese Vorgehensweise ist möglich, weil die städtebaulichen Vorgaben zu Art und Maß der baulichen Nutzung aufgrund der vorwiegend gewerblichen Vorprägung im Nutzungsbestand entlang des Weidendamms und der im Plangebiet bereits realisierten Gebäude ausreichend definiert sind. Gleichzeitig wird damit der Nachweis möglicher Beeinträchtigungen der angrenzenden Bereiche auf die Bauantragsebene verlagert. Dies ist für die Anlieger in der Nachbarschaft des Plangebietes von Vorteil, da über konkrete Lärmgutachten bzw. über konkrete Angaben zur Lage von z.B. Ein- und Ausfahrtsbereichen und / oder Hallentoren / Fenstern genau festgelegt werden kann, wo sich die zukünftigen Lärmquellen befinden dürfen und wo eben nicht, um wesentliche Beeinträchtigungen der Nachbarschaft zu vermeiden. Das heißt zusammengefasst, dass im Rahmen des jeweiligen Bauantrages die entsprechenden Nachweise zur Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse erbracht werden müssen.

Die neue Erschließungsstraße wird als „Straßenverkehrsfläche“ festgesetzt. Die Aufteilung des Profils ist dem Unterdruck der Stadtkarte der Planzeichnung zu entnehmen, da die Straße in der Örtlichkeit bereits fertiggestellt wurde. Gemäß Erschließungsvertrag wird die Planstraße an die Landeshauptstadt Hannover übergeben und öffentlich gewidmet. Die Erschließung des Plangebietes ist somit gewährleistet.

5.2 Nutzungsbeschränkungen (textliche Festsetzungen)

Zur Sicherung der unter Punkt 4.0 dargestellten städtebaulichen Zielsetzung wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, besondere Nutzungsregelungen zu treffen:

- Ausschluss von Einzelhandel (§ 9 Abs. 2a BauGB) / § 1 der textl. Festsetzungen

Im Plangebiet sind Einzelhandelsbetriebe jeglicher Art unzulässig. Damit soll insb. der zentrale Versorgungsbereich am Engelbosteler Damm gesichert werden; vgl. Ausführungen in Kapitel 3.3.

- Ausschluss von bestimmten Vergnügungsstätten (§ 9 Abs. 2 b BauGB / § 2 der textl. Festsetzungen

Im Plangebiet werden zum Schutz der geplanten städtebaulichen Entwicklung Spielhallen, Spielcasinos und ähnliche Einrichtungen sowie Wettbüros ausgeschlossen. Mit diesem Ausschluss soll eine Häufung dieser Nutzungen am Standort vermieden werden, die schnell zu einem Traiding-Down-Effekt führen können. Dies dient dem Schutz der angestrebten städtebaulichen Funktion als neuer, innenstadtnaher Gewerbestandort und dem sich daraus ergebenden Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial für die Nordstadt insgesamt. Da der vorliegende Bebauungsplan als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt wird, ist der Ausschluss von Vergnügungsstätten auf die vorgenannte Nutzungsart beschränkt. Der Ausschlusskatalog, der in einem Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 1 BauGB Anwendung finden kann, greift hier nicht.

- Dachflächenbegrünung (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB / § 3 der textl. Festsetzungen

Auf den Grundstücksflächen im gesamten Plangebiet sind die Dachflächen von neuen Gebäuden mit einer Dachneigung von weniger als 20 Grad dauerhaft und flächendeckend zu begrünen. Ausnahmen von der Dachbegrünungspflicht können zugelassen werden, wenn dies im Widerspruch

zum Nutzungszweck steht (z.B. bei Dachflächen für Belichtungszwecke oder zur Installation technischer Anlagen, wie Aufzugsüberfahrten, Anlagen zur Be- und Entlüftung, Terrassen, usw.) oder bei stützenlosen, weitspannenden Hallen in Leichtbauweise. Mit dieser Festsetzung kann das Kleinklima am Standort positiv beeinflusst werden. Die Festsetzung entspricht den ökologischen Standards der LHH. Bestandsgebäude sind von dieser Festsetzung nicht betroffen.

- Baumpflanzungen auf Stellplätzen (§ 9 Abs. 2, Nr. 25a) / § 4 der textl. Festsetzungen

Bei der Anlage von privaten ebenerdigen Stellplatzflächen ist pro 5 Stellplätze ein standortheimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von mind. 18 cm anzupflanzen, dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen. Diese Forderung wird für Stellplätze auf Flächen, deren Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind auf einen Baum pro 10 Stellplätze reduziert. Die Vorgaben des Sanierungsplanes gem. § 13 Abs. 6 BBodSchG sind zu beachten. Mit dieser textl. Festsetzung soll eine Durchgrünung des Plangebietes sichergestellt werden. Hierdurch kann das Kleinklima am Standort positiv beeinflusst werden. Diese Festsetzung entspricht den ökologischen Standards der LHH.

5.5 Leitungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt Hannover (LHH) / Stadtentwässerung

Im nördlichen Bereich des Plangebietes in Verlängerung der Sandstraße liegt ein Hauptsammler der Mischwasserkanalisation. Dieser wurde 2009 grundbuchrechtlich gesichert. Eine Überbauung des Sammlers ist auszuschließen. Die Lage des Mischwasserkanals wird in der Planzeichnung als „mit Leitungsrechten zugunsten der Stadtwerke Hannover zu belastende Fläche“ festgesetzt. Ergänzend folgt die Festsetzung „Hauptversorgungs- und Abwasserleitung – unterirdisch“.

5.6 Kennzeichnung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Hinweis)

Der überwiegende Teil des Plangebietes weist eine Bodenkontaminierung auf, die mit der geplanten Flächensanierung bestehend aus einer Kombination aus Dekontamination und Sicherung die Bodenbelastungen reduziert, aber nicht vollständig beseitigt werden kann (siehe Kapitel 8.5.1 Boden- und Gewässerschutz.

Alle erforderlichen Maßnahmen zur Flächensanierung sind in dem seit Mai 2015 verbindlichen Sanierungsplan gemäß 13 Abs. 6 Bundes-Bodenschutzgesetz festgeschrieben (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten - BBodSchG).

Die betroffenen Flächen im Plangebiet sind in der Planzeichnung zu diesem Bebauungsplan wie folgt gekennzeichnet*: „Umgrenzung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“.* Auf der Planzeichnung erfolgen zudem als Ergänzung Hinweise zu den Themen Versickerung, Niederschlagswasser und Grundwasserabsenkung; vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kapitel 9.4 (Sanierungsplan gemäß § 13 Abs. 6 BBodSchG), Teil I der Begründung.

Auf Bauantragsebene ist die Einhaltung dieser Vorgaben abzuprüfen.

6.0 Erschließung

Im Rahmen der Stadtteilsanierung in der Nordstadt in den 90erJahren erfolgte der Ausbau des Weidendammes zur Hauptverkehrsstraße (L380). Er verbindet die nördlichen Stadtteile mit der Innenstadt und nimmt eine wichtige verkehrliche Entlastungsfunktion für den Haupteinkaufs- und Flanierbereich Engelbosteler Damm wahr.

Die interne neue Erschließung des Gesamtareals erfolgt über die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Erschließungsstraße (Planstraße A). Diese Erschließungsstraße wird an drei Stellen an den Weidendamm angeschlossen. Dabei dient im Süden die heute bereits bestehende Anbindung in Höhe der Gustav-Adolf-Straße nur noch als Einfahrt in das Gebiet (Einbahnstraße). Als mittlere Anbindung dient in Höhe der Paulstraße ein neuer dreiarmiger Knoten. Der dritte Anschluss wird im Norden des Gebietes über den direkten Anschluss an die Sandstraße sichergestellt. Fußgänger und Radfahrer werden auf separaten Nebenanlagen geführt.

Mit dieser Zielvorgabe wurden zunächst im Rahmen einer verkehrstechnischen Stellungnahme des Büros ARGUS – Stadt- und Verkehrsplanung zur Einschätzung der vorhandenen Verkehrssituation im September 2013 Verkehrsmengendaten an folgenden Knotenpunkten erhoben:[4]

- Arndtstraße / Weidendamm/ Herschelstraße
- Weidendamm / Anbindung HGBF / Gustav-Adolf-Straße
- Weidendamm / Sandstraße
- Kopernikusstraße / Weidendamm.

Mit den für das gesamte Areal (Bebauungsplan Nr. 1714 und Nr. 1840) vorgesehenen Nutzungen wurden dann die zu erwartenden Verkehrsaufkommen rechnerisch ermittelt. Diese Prognose zeigt im Plangebiet eine Erhöhung des Fahrtenaufkommens um insgesamt rd. 1.450 Fahrten/ Tag. Für die Spitzenstunde am Nachmittag werden rund 100 Kfz-Fahrten pro Stunde prognostiziert.

Das Gutachten stellt klar, dass grundsätzlich mit den ermittelten Kapazitätsnachweisen eine leistungsgerechte Erschließung über das vorhandene Straßennetz bzw. über die neuen Knotenpunkte gegeben ist. Auch die leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre an den Knotenpunkten Kopernikusstraße/ Weidendamm im Norden und Arndtstraße/ Weidendamm/ Herschelstraße im Süden ist weiterhin gewährleistet. Für die Anbindung in Höhe der Paulstraße (Planstraße B) ist ein gemeinsamer Rechts-/Linksabbiegerstreifen mit Aufstellflächen für 2 bzw. 3 KFZ in der Planstraße zu berücksichtigen. Zudem ist hier ein Schutzstreifen mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen vorgesehen. Von Norden nach Süden sieht der Weidendamm eine neue separate Linksabbiegerspur in die Planstraße B vor. Von Süden nach Norden ist der Rechtsabbieger in die Planstraße B in die Geradeausspur integriert. Eine Signalisierung (LSA) des Knotens ist rechnerisch bei dem aktuellen Verkehrsaufkommen zwar nicht erforderlich, dennoch wird sie vom Vorhabenträger aurelis gewünscht, um eine LSA-gesicherte Ausfahrt auf den Weidendamm anbieten zu können.

Die Landeshauptstadt Hannover schließt sich den Ergebnissen dieses Gutachtens an und stimmt auch dem Bau der vorgenannten LSA-Anlage zu.

Die auf den Ergebnissen der verkehrstechnischen Stellungnahme basierenden Ausbauplanungen wurden im Rahmen eines Erschließungsvertrages zwischen der Landeshauptstadt Hannover und aurelis entsprechend fixiert (DS 1403/2015 sowie DS 1403/2015E1). Der notariell beurkundete Vertrag liegt inzwischen vor (Nr. 263 der Urkundenrolle für 2016). Für den südlichen Abschnitt der neuen Erschließungsstraße – außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes - wurde neben der verkehrsgerechten Ausbildung der Anbindung an den Weidendamm folgendes berücksichtigt:

- Die Straße wird aufgrund der räumlichen Situation bis zur Paulstraße als Einbahnstraße von Süden nach Norden mit einer Fahrbahnbreite von 3,5 m ausgebaut, dies führt u.a. zu einer Entlastung des bereits im Bestand hoch belasteten Knotenpunktes Weidendamm/Gustav-Adolf-Straße. Somit kann eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden.
- Es sind beidseitig separate Fußwege vorgesehen.
- Der Radweg wird im Zweirichtungsverkehr auf der Westseite der Straße geführt.
- Zwischen Fahrbahn und Radweg ist ein ca. 2 m breiter Grünstreifen mit Einzelbäumen (Neuanpflanzungen) angeordnet. In diesem Streifen sind auch öffentliche Fahrradbügel vorgesehen.

Die erforderlichen Flächen für die Erschließungsstraße wurden zwischenzeitlich als eigenes Grundstück aus der Gesamtfläche herausgebildet und sind in der aktuellen Kartengrundlage der Planzeichnung dargestellt, im Unterdruck ist auch die Profilaufteilung der Straße ablesbar. Die Erschließungsstraße (Planstraße) wird insgesamt als „öffentliche Verkehrsfläche“ festgesetzt.

Der Straßenbau wurde bereits in 2016 begonnen und ist seit Sommer 2017 fertiggestellt, das Profil fußt auf den Ergebnissen der verkehrstechnischen Stellungnahme.

[4] ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, Bebauungsplan Nr. 1714 HGBF Hannover - Verkehrstechnische Stellungnahme, 20.04.2015, aktualisiert 07.05.2015 und 07.04.2017

7.0 Ver- und Entsorgung

Die Rahmenbedingungen für die Ver- und Entsorgung des Plangebietes stellen sich wie folgt dar:

Trink- und Löschwasserversorgung: Das Trinkwasser- und Löschwassersystem wurde getrennt hergestellt. Für den Löschwasserbedarf wird durch enercity netz ein Grundschutz von 96 m³ über 2 Stunden sichergestellt. Zusätzlich kann für den Objektschutz eine maximale Anschlussleistung von 48 m³ / h pro Hausanschluss zur Verfügung gestellt werden.

Schmutzwasser: Der vorhandene Hauptsammler der Mischwasserkanalisation in Höhe der Sandstraße wurde durch einen neuen Mischwasserkanal in der Erschließungsstraße erweitert. Ein Anschluss für alle Grundstücke ist möglich.

Niederschlagswasser: Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist aufgrund der vorhandenen Bodenbelastungen eine Versickerung von Niederschlagswasser grundsätzlich auszuschließen (zu ausnahmsweise zulässigen Fallgestaltungen vgl. Punkt 9.4). Bei Einleitung des Niederschlagswassers in den Mischwasserkanal ist eine Abflussbeschränkung von 60 l / (s*ha) zu beachten. Darüber hinaus gehende Mengen sind auf dem jeweiligen Grundstück zurück zu halten und gedrosselt abzuführen.

Gas: Eine Gasversorgung wird für das gesamte Plangebiet bereitgestellt.

Strom: Eine Stromversorgung wird für das gesamte Plangebiet bereitgestellt.

Telekommunikation: Eine Leerrohrtrasse für die Telekom ist in den Nebenanlagen der Erschließungsstraße berücksichtigt worden.

Fernwärme: Für eine mögliche zukünftige Fernwärmeversorgung der nördlichen Flächen des Plangebietes wurde eine Trasse in den Nebenanlagen der Sandstraße freigehalten. Ein möglicher Netzanschluss kann bei Bedarf über den Weidendamm an eine vorhandene Fernwärmetrasse in der Kopernikusstraße erfolgen.

Abfallentsorgung: Der Anschluss des Plangebietes an die Abfallentsorgung durch den Abfallzweckverband Region Hannover - aha ist sichergestellt. Für die Abfall- und Wertstoffabfuhr sind die Vorgaben der jeweils gültigen Abfallsatzung zu beachten.

8.0 Umweltbelange

Die erforderliche Umweltprüfung mit Umweltbericht liegt mit dem „Teil II - Umweltbericht“ als eigenständiger Teil der Begründung vor. Die Eingriffsregelung findet für das Plangebiet keine Anwendung, vgl. Punkt 3.6, Teil I.

8.1 Artenschutz

In 2008 wurde für das Gesamtareal eine Kartierung der örtlichen Flora und Fauna durchgeführt und in 2014 aktualisiert (abia - Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Neustadt).[5] Die Untersuchungen umfassten die Artengruppen Flora, Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien und Heuschrecken sowie auch Biotoptypen. Besonders geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und § 24 NAG-BNatSchG wurden nicht festgestellt. Im Norden des Geländes wurden die beiden sehr seltenen, hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflüglige Sandschrecke (RL Nds.: 1) und Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2) nachgewiesen (sehr hohe Bedeutung für diese Artengruppe). Für die beiden vorab genannten Heuschreckenarten wurde zur Arterhaltung eine Umsiedlung erforderlich.

[5] Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Hans-Scharoun-Weg 1, 31535 Neustadt, Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF, Juli 2008 *und* Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF, Aktualisierung Oktober 2014 *und* Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Nachuntersuchung Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF Hannover, Vorabbericht Fledermäuse / Stand 30.06.2014

Die Umsiedlung wurde durch die Region Hannover in ihrer Funktion als untere Naturschutzbehörde genehmigt. Sie erfolgte in der Zeit vom 19.08.2015 bis zum 30.09.2015. Die Entwicklung der lokalen Population auf der Umsiedlungsfläche wurde im Zeitraum August/ September 2016 überprüft und das Ergebnis mit dem Protokoll von abia vom 07.10.2016 der unteren Naturschutzbehörde vorgelegt. Insgesamt konnte die Umsiedlung bereits im ersten Jahr nach der Aktion als erfolgreich beurteilt werden. Angesichts der Gesamtzahl vorgefundener Sandschrecken ist davon auszugehen, dass sich ein stabiler Bestand etabliert hat, so dass die Umsiedlung auch langfristig weiterhin erfolgreich verlaufen dürfte.

8.2 Lärmschutz

Mit der Konversion der Flächen soll eine innenstadtnahe, gewerbliche Entwicklung eingeleitet und planungsrechtlich abgesichert werden. Von einer zunächst zusätzlich angedachten Wohnnutzung in einem Teilbereich des Areals musste jedoch Abstand genommen werden. Mit schalltechnischen Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass die Zulassung einer Wohnnutzung mit den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse i. S. d. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB nicht zu vereinbaren wäre. Die schalltechnischen Untersuchungen für das Plangebiet und die ergänzende schalltechnische Untersuchung nach der 16. BImSchV zur Erschließung im Plangebiet[6] wurden von dem Büro Lärmkontor GmbH aus Hamburg ausgearbeitet.

Diese Gutachten zeigen, dass eine Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. der Zielwerte in der Nachbarschaft nur sichergestellt werden kann, wenn die Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes als eingeschränkte Gewerbeflächen genutzt werden. Dies betrifft sowohl die Emissionen in der Nacht, als auch die am Tag. Da die Art der zulässigen Nutzung im Plangebiet dieses Bebauungsplanes nach § 34 BauGB zu beurteilen ist, muss dieser Nachweis für Neubauprojekte folglich im Rahmen der konkreten Bauantragsverfahren erbracht werden.

Auswirkungen der Planstraße auf die westlich angrenzende Bestandsbebauung:

Für die Ermittlung der schalltechnischen Auswirkungen des im Plangebiet zu erwartenden Mehrverkehrs auf die Bestandsbebauung wurden an repräsentativen Wohngebäuden sowohl für den Prognose-Nullfall als auch für den Prognose-Planfall Immissionsorte an den Fassaden berechnet. Um die Auswirkungen des prognostizierten Mehrverkehrs genauer beziffern zu können, wurden die Berechnungen ohne den Einfluss der Schienenverkehrswege durchgeführt. Die ermittelten Beurteilungspegel überschreiten mehrfach sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum die Schwelle der Gesundheitsgefährdung laut Rechtsprechung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Durch den Mehrverkehr, den der Bebauungsplan ermöglicht werden die Beurteilungspegel durchweg um bis zu maximal 0,5 dB(A) erhöht. An den Immissionsorten, an denen bereits im Prognose-Nullfall Überschreitungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts berechnet wurden, beträgt die Erhöhung durch den prognostizierten Mehrverkehr maximal 0,2 dB(A) tags und 0,1 dB(A) nachts.

Pegelschwankungen im Bereich unterhalb der von der Rechtsprechung definierten Gesundheitsgefährdungsschwelle unterliegen zwar der planerischen Abwägung. Der Abwägungsspielraum endet jedoch mit Erreichen dieser kritischen Schwelle. Somit sind auch die vorliegenden, geringfügigen Pegelschwankungen zu beurteilen, soweit sie relevant sind. Aufgrund von verfahrensimmanenten Toleranzen (Prognoseungenauigkeiten) wird eine Pegeldifferenz unter 0,5 dB(A) ohne Veränderung im Straßenraum aus Sicht des Gutachters als nicht relevant eingeschätzt.

Ergänzend zu der schalltechnischen Untersuchung wurde für Bereiche, in denen erhebliche bauliche Eingriffe in den Straßenraum geplant sind (bzw. bereits durchgeführt wurden), eine gesonderte Untersuchung zum „Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach“ erforderlich. Hier ist das Erreichen

[6] Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg / Schalltechnische Untersuchung zum Untersuchungsgebiet - HGBF in Hannover / 02.02.2016 *und* Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg / Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV zur Erschließung im Untersuchungsgebiet – HGBF Hannover / 03.03.2016

der kritischen Schwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bereits bei Pegelerhöhungen von 0,1 dB(A) relevant.

Die entsprechende schalltechnische Untersuchung nach der 16. BImSchV zur Erschließung im Untersuchungsgebiet liegt vor. Die Untersuchung erstreckt sich dabei auf den Umbau der Kreuzungsbereiche Weidendamm / Planstraße B sowie Weidendamm / Gustav-Adolf-Straße und Neubau Anbindung HGBF (Planstraße A), da hier eine wesentliche Änderung bzw. ein erheblicher baulicher Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges vorliegt (wie z.B. die Fahrbahnachsenverschiebung). Anschließend wurde ermittelt, ob in der Folge ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“ gemäß der 16. BImSchV für die angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen besteht. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass sich die Beurteilungspegel durch den Umbau der beiden Kreuzungsbereiche an mehreren Immissionsorten - bei gleichzeitiger Grenzwertüberschreitung der 16. BImSchV - um 3 dB(A) erhöhen. Beurteilungspegel von 70 dB(A) im Tagzeitraum und 60 dB(A) im Nachtzeitraum ergeben sich vereinzelt bereits im Prognose-Nullfall. Diese werden im Prognose-Planfall zum Teil weiter erhöht. Durch den Umbau der genannten Kreuzungsbereiche ergibt sich an sechs Gebäuden eine wesentliche Änderung und an folgenden drei Gebäuden somit Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“:

- Paulstraße Nr. 13,
- Weidendamm Nr. 19,
- Weidendamm Nr. 20.

Die Anspruchssituation resultiert im Wesentlichen aus dem höheren prognostizierten Verkehrsaufkommen durch die Planung sowie aus der Errichtung der Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Weidendamm/Planstraße B.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz). Im vorliegenden Fall ist ein Schutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten schwerlich umsetzbar, weil sich bauliche Vorkehrungen hinsichtlich ihrer Dimensionierung nicht in den städtebaulichen Kontext einfügen würden (z.B. Lärmschutzwand / Lärmschutzwall).

Maßnahmen an der Fahrbahn als Lärmquelle, wie beispielsweise lärmarme Straßenbeläge sind nach derzeitiger Vorschriftenlage (RLS-90) bei innerstädtischen Straßen nicht anwendbar. Aus diesem Grund sind die festgestellten Ansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ passiv gemäß der 24. BImSchV zu schützen. Das bedeutet, für die drei vorgenannten Grundstücke muss der Straßenbaulastträger den tatsächlichen Zustand / die Nutzungen in den Gebäuden / Räumen durch entsprechende Bestandsaufnahmen ermitteln lassen und zusätzlich ermitteln, welche Lärmschutzklasse die vorhandenen Fenster in den Gebäuden bereits heute aufweisen. Aufbauend auf dieser Bestandsaufnahme wird dann das konkrete Erfordernis weiterer passiver Lärmschutzmaßnahmen ermittelt. Die Kosten für dieses Verfahren und die ggf. notwendigen baulichen Maßnahmen sind durch den Straßenbaulastträger zu tragen (die Kostenübernahme hierfür durch die aurelis als Projektentwickler ist über die Entwicklungsvereinbarung geregelt). Außenwohnbereiche sind von dieser Thematik nicht betroffen.

Darüber hinaus wurden die schalltechnischen Auswirkungen des geplanten Straßenneubaus innerhalb des Untersuchungsgebietes auf die nächstgelegene schutzbedürftige Nutzung berechnet und beurteilt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass aus dem Straßenneubau (Planstraße A und B) keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV resultieren. Die Grenzwerte werden ausnahmslos und sicher eingehalten. Ansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ im Sinne der 16. BImSchV sind somit im Hinblick auf den Straßenneubau nicht gegeben.

Die Stadt Hannover schließt sich den Ergebnissen und Empfehlungen des Gutachters zum Schallschutz grundsätzlich an.

8.3 Altlasten

8.3.1 Boden- und Gewässerschutz

In Zusammenhang mit dem Sanierungsplan gemäß § 13 Abs. 6 Bundes-Bodenschutzgesetz (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten - BBodSchG) ist das gesamte Areal umfänglich untersucht und auf mögliche Risiken in Hinblick auf die beabsichtigte Umnutzung der Fläche abgeprüft worden.

Das Untersuchungsgebiet umfasste die räumlichen Geltungsbereiche der beiden aneinandergrenzenden Bebauungspläne Nr. 1840 und Nr. 1714.

Ausgangspunkt für die Ermittlungen waren die historische Erkundung der Deutschen Bahn AG und die orientierende Untersuchung der Altlastenverdachtsflächen vom März 2001.[7] In 2013 wurden zudem umfangreiche Probebohrungen an bestehenden Gleisanlagen durchgeführt und analysiert (IBFU mbH, Südl. Anhalt) und in 2014 weitere Probebohrungen im Bereich der Halle beauftragt. Im November 2009 wurde durch die Deutsche Bahn AG (DB) ebenfalls eine umfangreiche Flächenrisikodetailuntersuchung[8] vorgelegt, die 2014 durch ergänzende Untersuchungen aktualisiert wurde.[9] Mit diesen Gutachten wurde folgendes nachgewiesen:

1. Keine Überschreitung der Bodenwerte der Bauleitplanung Gewerbe.
2. In den Rampenfüllungen wurden PAK-Werte (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) bis Deponieklasse 1 (DK I) ermittelt.
3. Im Bereich der Güterhalle wurde keine Herbizid-Beeinträchtigung festgestellt.
4. Herbizid-Beeinträchtigungen wurden jedoch unterhalb der ehem. Gleisharfe festgestellt. Bei diesem Material handelt es sich auf Grund der Einhaltung der Eluatkriterien (<DK II-Werte der Verordnung über Deponien und Langzeitlager - Deponieverordnung - DepV) nicht um gefährlichen Abfall, sondern lediglich um Abfall zur Beseitigung. Demzufolge ist der Bodenaushub einer entsprechenden Entsorgung zuzuführen, sofern er nicht im Bereich des Sanierungsgebietes verwertet werden kann.
5. Das Grundwasser ist diffus mit Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel (PSBM) belastet, max. 10,25 µg/l (> 90% Ethidimuron). Der Grundwasserschaden wird von den Brunnen der Conti abgefangen.
6. Eine Gefährdung des Wirkungspfades Boden-Mensch entsteht aus dem PSBM-Schaden nicht.
7. Die PBSM-Belastung des Grundwassers wird im Rahmen eines Grundwassermonitorings überwacht.

Aufbauend auf diesen Untersuchungsergebnissen erfolgte in Abstimmung mit der Region Hannover die Erarbeitung eines Sanierungsplanes für die vorgefundenen Bodenbelastungen. Seit Januar 2015

[7] IMS Ingenieurgesellschaft mbH, Stadtdeich 5, 20097 Hamburg, Auszug für IBB 19000074 und 19000075 Hannover-Zentrum „HGBF“ aus: Orientierende Untersuchung – Standort 5294 Hauptbahnhof

[8] Dr. Köhler & Dr. Pommerening, Ing.-Büro für Geotechnik, Hydrologie und Umwelt, Flächenrisikodetailuntersuchung DB- Standort 5294 (H-Hbf), 2009

[9] M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. HGBF Hannover, 2014

liegt von M&P Geonova der Endbericht zum Sanierungsplan gemäß Anhang 3 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vor.[10] Dieser Sanierungsplan umfasst von den ca. 83.000 m² der Gesamtfläche aufgrund der nachgewiesenen Herbizid-Belastungen lediglich das Gelände der ehem. Gleisanlagen (ca. 24.000 m²), diese befand sich außerhalb der Abmessungen der ehem. Güterhalle. Neben der Verwertung von Bodenaushub war gemäß Sanierungsplan auch eine Aufbereitung und Verwertung von anfallenden Abbruchmaterialien (Beton) vorgesehen. Bei der dargestellten Sanierung handelt es sich dementsprechend um eine kombinierte Maßnahme aus Dekontamination und Sicherung. Mit umfangreichen Bodensanierungsmaßnahmen gemäß Sanierungskonzept wurde bereits in 2016 begonnen. Ein wesentlicher Bestandteil der Sanierungsmaßnahme ist die Sicherung durch die Versiegelung der Fläche. Hierdurch soll der Zutritt von Niederschlagswasser weitestgehend vermieden werden, um eine weitere Auswaschung von Schadstoffen mit dem Sickerwasser zu verhindern. Hierzu ist ein Versiegelungsgrad von min. 95% herzustellen (Gebäude / Verkehrsflächen). Für die Herstellung der Verkehrsflächen (Planstraße A und B) waren niederschlagsdichte Materialien zu verwenden. Bei diesen auf dem Gelände bereits durchgeführten Baumaßnahmen wurden die Vorgaben des Sanierungsplanes ordnungsgemäß umgesetzt.

8.3.2 Überwachungsmaßnahmen nach Sanierungsplan (gem. § 13 Abs. 6 BBodSchG)

Da im Zuge der beschriebenen Sanierungsmaßnahme lediglich eine Teildekontamination des Sanierungsgebietes erfolgt, bleiben Teile der Schadstoffquelle für die Grundwasserbeeinträchtigung durch Herbizide im Boden enthalten und werden durch die Flächenversiegelung gesichert. Dementsprechend ist das aktuell von der DB AG durchgeführte Grundwassermonitoring nach Art und Umfang fortzuführen. Je nach Entwicklung der Schadstoffkonzentrationen sind die Monitoringsintervalle anzupassen bzw. ist das Monitoring auslaufen zu lassen. Gemäß einer bestehenden Abstimmung zwischen der DB AG und der Region Hannover ist zunächst folgendes Vorgehen geplant:

- Fortführung des Grundwassermonitorings mittels des vorhandenen Messstellennetzes zunächst für eine weitere Kampagne mit eingeschränktem Analysenumfang (Parameter Ethidimuron, Diuron, Bromacil),
- Jährliche Stichtagsmessung am bisherigen für die Stichtagsmessungen genutzten Messnetz,
- Abstimmung mit der ContiTECH Antriebssysteme GmbH hinsichtlich der Einbeziehung der Analysenergebnisse aus der Grundwasserabsenkung in die Bewertung.

Mit diesen Maßnahmen und Vorkehrungen ist gewährleistet, dass mögliche Umweltgefährdungen für Menschen und Tiere bei der angestrebten Nachnutzung nicht zu erwarten sind.

Da die Schadstoffe im Boden verbleiben, erfolgt in der Planzeichnung zum Bebauungsplan Nr. 1840 eine entsprechende Kennzeichnung der betroffenen Flächen.

8.4 Kampfmittel

Wegen des vorliegenden Kampfmittelverdachts ist eine Gefahrenerforschung erforderlich, um die Kampfmittelfreigabe zu erhalten. Dementsprechend sind Erdarbeiten in diesem Bereich von einer zugelassenen Fachfirma sicherheitstechnisch zu begleiten.

8.5 Auswirkungen von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU

Das Plangebiet befindet sich in einem Abstand von etwa 1400 m bis 1600 m Luftlinie von den Vereinigte Schmirgel- und Maschinen-Fabriken AG (VSM). Die VSM unterliegt aufgrund der dort gelagerten, verarbeiteten bzw. produzierten Stoffe der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der s.g. Störfall-Verordnung.

[10] M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover / Endbericht zum Sanierungsplan gemäß Anhang 3 BBodSchV für den Bereich des ehemaligen HGBFs Hannover (IBB-Nr.: 19000075), 2015

Störfallbetriebe arbeiten mit Stoffen, die beim Auftreten plötzlicher Störfälle von technischen Anlagen o.ä zum Austritt gefährlicher Stoffe für Mensch und Umwelt führen können. Gemäß § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind bei raumbedeutsamen Planungen deshalb Flächen für sensible Nutzungen so anzuordnen, dass Auswirkungen von schweren Unfällen in Betrieben nach der Störfallverordnung so weit wie möglich vermieden werden.

Die Niedersächsische Bauordnung sieht seit ihrer Änderung am 25.09.2017 einen von Menge und Art der gefährlichen Stoffe unabhängigen, pauschalen Achtungsabstand von 2000 m zu solchen Betrieben bzw. Betriebsbereichen vor. Das Plangebiet befindet sich innerhalb dieses Achtungsabstandes. In Bereichen außerhalb dieses Achtungsabstandes ist davon auszugehen, dass es zu keinen negativen Auswirkungen durch schwere Unfälle kommt.

Aus der Vergangenheit sind keine schweren Unfälle mit Auswirkungen auf die Umgebung im Bereich der VSM bekannt.

Innerhalb des Achtungsabstandes erfolgt im Rahmen der Bauleitplanung eine dezidierte Auseinandersetzung mit der Thematik mit dem Ziel, den tatsächlichen angemessenen Sicherheitsabstand zu den Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung zu ermitteln. Zu diesem Zweck hat die Landeshauptstadt Hannover in Abstimmung mit dem Gewerbeaufsichtsamt Hannover ein entsprechendes Gutachten beauftragt, dessen abschließende Ergebnisse voraussichtlich Anfang 2018 vorliegen werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugegangen, dass aufgrund der weiten Entfernung zur VSM keine Nutzungseinschränkungen für das Plangebiet zu erwarten sind.

Die Ergebnisse des Gutachtens werden zum Satzungsbeschluss in die endgültige Abwägung einbezogen.

9.0 Hinweise

9.1 Denkmalschutz

In der näheren Umgebung des Plangebietes befinden sich zwei Baudenkmale: a) Vahrenwalder Str. 7 Verwaltungsbau (Behrens) und b) Phillipsbornstr. 7 Fabrikgebäude (Continental). Beide Baudenkmale liegen außerhalb des Plangebietes östlich der Bahntrasse der Deutschen Bahn AG. Das Fabrikgebäude der Continental wirkt dabei aufgrund seiner Dimensionen maßstabgebend in den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes hinein.

Notwendige Festsetzungen für diesen Bebauungsplan ergeben sich hieraus jedoch nicht.

9.2 Baumschutzsatzung

Für diesen Bebauungsplan gilt die *Satzung zum Schutz von Bäumen, Sträuchern und Hecken im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover als geschützte Landschaftsbestandteile* (Baumschutzsatzung) vom 28. Januar 2016 (Gemeinsames Amtsblatt für die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover 2016/Nr. 7 vom 18. Februar 2016).

9.3 Grundwasserflurabstand

Die Grundwasserfließrichtung im Bereich dieses Bebauungsplanes ist auf die GW-Absenkung auf dem Continental Werk Vahrenwald ausgerichtet. Die Grundwasserabsenkung ist auf Dauer ausgelegt, wird jedoch nur so lange aufrecht gehalten, wie es die betriebliche Notwendigkeit erfordert. Eine komplette Einstellung der Wasserförderung ist nicht auszuschließen. Die Fachgutachter schätzen den Wiederanstieg nach einer eventuellen Einstellung der Wasserhaltung auf 1,0 bis 1,5 m. Es ist dann davon auszugehen, dass es zumindest zeitweilig in feuchten Monaten (meistens Februar bis April) zu einem Grundwasserflurabstand von weniger als 2,5 m kommen kann. Dieses ist bei der Planung von unterkellerten Gebäuden zu beachten. Hier sind konstruktive Maßnahmen gegen Kellervernässung vorzusehen. Ein Ableiten des eventuell hoch anstehenden Grundwassers mittels Drainagen in das öffentliche Entwässerungssystem ist nicht zulässig.

9.4 Sanierungsplan gemäß § 13 Abs. 6 BBodSchG

Für die Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, wurde ein Sanierungsplan gem. § 13 Abs. 6 BBodSchG erstellt. Mit Datum vom 15.05.2015 liegt die Verbindlichkeitserklärung der Region Hannover für diesen Sanierungsplan vor. Die darin aufgezeigten Maßnahmen zum Umgang mit den vorhandenen Bodenbelastungen sind vom Grundstückseigentümer (und möglichen Rechtsnachfolgern) zwingend umzusetzen bzw. zu berücksichtigen. Folgende Hinweise sind zu beachten:

Flächenversiegelung

Auf den Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, ist ein Versiegelungsgrad von mind. 95 % herzustellen (Gebäude / Verkehrsflächen). Für die Erstellung der Verkehrsflächen sind niederschlagsdichte Materialien zu verwenden (z.B. Asphalt, Beton, Pflaster mit Fugenverguss oder Betonunterbau, Kunststoffbeläge etc.). Der Einsatz von Dränpflaster o.ä. ist nicht zulässig. Unterhalt der Geländeoberkante sind Gebäude und sonstige Baukörper in wasserundurchlässiger Bauweise zu erstellen.

Niederschlagswasser

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist aufgrund der vorhandenen Bodenbelastungen eine Versickerung von Niederschlagswasser grundsätzlich auszuschließen. Ausnahmen gelten für die nachfolgend dargestellte Fallgestaltung:

1. Niederschlagswasser wird gefasst und einer Versickerungsanlage außerhalb des Geltungsbereiches des Sanierungsplanes zugeführt.
2. Versickerungsanlagen innerhalb des Geltungsbereiches des Sanierungsplanes werden nachweislich so gestaltet, dass bei einer Versickerung ausschließlich unbeeinträchtigtes Bodenmaterial durchströmt wird. Dies ist z. B. durch Austausch des Bodens im Bereich von Versickerungsanlagen bis in den Grundwasserschwankungsbereich zu gewährleisten.

3. Das Niederschlagswasser wird einer Brauchwassernutzung zugeführt.

Bei Einleitung des Niederschlagswassers in den Mischwasserkanal ist eine Abflussbeschränkung von 60 l(s*ha) zu beachten. Darüber hinaus gehende Mengen sind auf dem jeweiligen Grundstück zurück zu halten und gedrosselt abzuführen.

Grundwasserabsenkungen

Für notwendige Grundwasserabsenkungen im Zuge von Baumaßnahmen muss bei der zuständigen Behörde (Region Hannover) nach § 10 Niedersächsisches Wassergesetz eine wasserrechtliche Genehmigung beantragt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich das Sanierungsgebiet im Bereich einer schädlichen Verunreinigung des Grundwassers mit Ethidimuron befindet. Ggf. gefördertes Grundwasser ist vor der Ableitung vermutlich abzureinigen.

9.5 Deutsche Bahn AG

Es wird von Seiten der Deutsche Bahn AG darauf hingewiesen, dass

- durch den Betrieb und die Erhaltung der Eisenbahnstrecken Hannover - Hamm, Hannover - Seelze und Hannover - Celle Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) entstehen
- in unmittelbarer Nähe elektrifizierter Bahnstrecken oder Bahnstromleitungen mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen ist. Erforderlichenfalls sind von dem Planungsträger oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

10.0 Durchführung des Bebauungsplanes / Kosten

Der Landeshauptstadt Hannover entstehen keine Kosten.

Die zur Baureifmachung der Grundstücke anfallenden Kosten (Stichworte: Fachgutachten, Altlastensanierung, Leitungsverlegung usw.) sowie Kosten für die Herstellung der notwendigen Erschließungsanlagen und sonstigen Flächen werden durch die Grundstückseigentümerin Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG – Region Nord, Hamburg und deren Rechtsnachfolger getragen. Dies betrifft auch die Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen für die Grundstücke Paulstraße Nr. 13 und Weidendamm Nr. 19 und 20, die sich gem. § 24 BImSchV „dem Grunde nach“ ergeben.

Im Rahmen einer Entwicklungsvereinbarung hat sich die Grundstückseigentümerin im Vorfeld gegenüber der Landeshauptstadt Hannover zu einer Kostenübernahme verpflichtet.

Die Entwicklungsvereinbarung war auch Grundlage für einen Erschließungsvertrag, dieser wurde zwischenzeitlich notariell beurkundet und ist somit für beide Vertragsparteien verbindlich (Nr. 263 der Urkundenrolle für 2016).

11 Fachgutachten

Die nachfolgend aufgelisteten Gutachten waren Grundlage für die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes und Abwägungsmaterial.

Die genannten Gutachten wurden geprüft. Die Stadt schließt sich den Ergebnissen der Fachgutachten und der gutachterlichen Stellungnahmen an.

- abia - Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Neustadt, Protokoll vom 09.10.2015 zur Umsiedlung der beiden sehr seltenen, hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflüglige Sandschrecke (RL Nds.: 1) und Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2)

- abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Hans-Scharoun-Weg 1, 31535 Neustadt / Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF, Juli 2008

- abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehemaligen. HGBF, Aktualisierung Oktober 2014

- abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Nachuntersuchung Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF Hannover, Vorabbericht Fledermäuse, Stand 30.06.2014

- Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Schalltechnische Untersuchung zum Untersuchungsgebiet - HGBF in Hannover, 02.02.2016

- Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV zur Erschließung im Untersuchungsgebiet – HGBF Hannover, 03.03.2016, aktualisiert 30.03.2017

- ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, B-Plan 1714 HGBF Hannover - Verkehrstechnische Stellungnahme, 20.04.2015, aktualisiert 07.05.2015 und 07.04.2017

- ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, Ansätze zu Verkehrsaufkommen und Verteilung Neuverkehr, HGBF Hannover, Weidendamm, 31.10.2013

- IMS Ingenieurgesellschaft mbH, Stadtdeich 5, 20097 Hamburg, Auszug für IBB 19000074 und 19000075 Hannover-Zentrum „HGBF“ aus: Orientierende Untersuchung – Standort 5294 Hauptbahnhof / März 2001

- Dr. Köhler & Dr. Pommerening, Ing.-Büro für Geotechnik, Hydrologie und Umwelt / Flächenrisikodetailuntersuchung DB- Standort 5294 (H-Hbf), 2009

- M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. HGBF Hannover, 2014

- M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, Endbericht zum Sanierungsplan gemäß Anhang 3 BBodSchV für den Bereich des ehem. HGBF Hannover (IBB-Nr.: 19000075), Januar 2015

TEIL II: UMWELTBERICHT

Im nachfolgenden Umweltbericht werden die bis zum Juli 2017 vorliegenden Informationen über die Umweltsituation im Plangebiet zusammengestellt (§ 2 Abs. 4 und § 2 a Satz 2 Nr. 2 BauGB). Der Bericht basiert auf den Ergebnissen der vorab genannten Fachgutachten.

1. Einleitung

Mit den Bebauungsplänen Nr. 1714 und Nr.1840 wird die Konversion des bisher durch die Deutsche Bahn AG genutzten Areals im Stadtteil Nordstadt als künftiger innenstadtnaher Gewerbestandort abschließend geregelt und die verkehrliche Anbindung der Flächen an das vorhandene Straßennetz durch eine neue Erschließungsstraße planungsrechtlich gesichert.

Hierzu sollen nach der Sanierung und Neuaufteilung des Geländes unter Berücksichtigung der hohen Lärmvorbelastung auf den Flächen zwischen der neuen Erschließungsstraße und der Bahntrasse ein Betriebshof der Abfallwirtschaft Region Hannover (aha) und weitere gewerbliche Nutzungen entstehen. Der Neubau der mechanisierten Postzustellbasis (MechZB) der Deutschen Post AG ist bereits seit Mitte 2016 in Betrieb.

Für die Flächen westlich der neuen Erschließungsstraße sind als Übergang zu den bereits bebauten Grundstücken entlang der Straße Weidendamm eingeschränkte gewerbliche Nutzungen städtebaulich erwünscht. Dabei soll die Umsiedlung von Betrieben, die in der Nordstadt bereits ansässig sind, an ihrem derzeitigen Standort aber nur eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten haben, priorisiert werden.

Der Geltungsbereich ist dem „im Zusammenhang bebauten Ortsteil“ zuzuordnen. Damit leitet sich die Zulässigkeit von Vorhaben hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksflächen entsprechend § 34 BauGB aus der Vorprägung und Eigenart der näheren Umgebung ab. Insoweit werden hierzu keine zusätzlichen Festsetzungen getroffen. Jedoch wird die neue Erschließungsstraße als “Straßenverkehrsfläche“ festgesetzt (Planstraße A und B). Zusätzlich sollen im gesamten Plangebiet zum Schutz der im Einzelhandelskonzept festgelegten Versorgungsbereiche weitere Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen werden. Um einem möglichen Traiding-down Effekt am Standort entgegen zu wirken, sind im Plangebiet Spielhallen, Spielcasinos und ähnliche Einrichtungen und Wettbüros unzulässig.

Die Planungsziele und -inhalte des Bebauungsplanes Nr. 1840 sind in Teil I - Begründung in den Kapiteln 1 und 4 detailliert beschrieben.

2. Ziele des Natur- und Umweltschutzes

2.1 Natura 2000

Im Plangebiet sowie in seiner näheren Umgebung sind keine Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiete, Gebiete nach der Europäischen Vogelschutzrichtlinie) ausgewiesen oder zur Ausweisung gemeldet. Auswirkungen in Bezug auf Natura 2000 sind daher mit den Planungszielen nicht verbunden.

2.2 Relevante Fachgesetze und Fachplanungen

Nachfolgend werden die für die Planung relevanten Ziele des Umweltschutzes, die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegt sind, zusammengefasst:

Baugesetzbuch: § 1a BauGB: Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG): § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege: (1) Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich nach Maßgabe der folgenden Absätze so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. Der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft (allgemeiner Grundsatz).

Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG): § 1 BBodSchG: Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden.

Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG): § 1 BImSchG: Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

Regionales Raumordnungsprogramm: Siehe Kap. 3.1 in Teil I - Begründung

Flächennutzungsplan: Siehe Kap. 3.2 in Teil I - Begründung

Fachplanungen: Landschaftsrahmenplan der Region Hannover, Siehe Kap. 3.5 in Teil I - Begründung

3.0 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Gemäß der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB sind im Umweltbericht die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB ermittelten Umweltauswirkungen zu beschreiben und zu bewerten. Bei der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen sind die geltenden Darstellungen mit den geplanten zu vergleichen. Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter und sonstigen Umweltbelange werden im Folgenden beschrieben.

Für das Gelände besteht bereits heute Planungsrecht gemäß § 34 BauGB. Damit wäre bereits heute eine Bebauung der Flächen möglich. Dieses Planungsrecht wird über den vorliegenden Bebauungsplan Nr. 1840 weiter qualifiziert und gefestigt. Darüber hinaus wird eine Erschließungsstraße festgesetzt, über die die Grundstücke neu erschlossen werden. Einzelhandelsbetriebe, Spielhallen, Spielcasinos und Wettbüros werden explizit ausgeschlossen.

Bei der Beschreibung der Umweltauswirkungen wären demnach nur die Auswirkungen zu beschreiben/bewerten, die sich durch „zusätzliche“ Baurechte ergeben, die der vorliegende Bebauungsplan im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht ermöglicht. Diese Beschreibung müsste sich demnach nur auf die Flächen beschränken, die durch die neuen Verkehrsflächen in Anspruch genommen werden, denn für die Bauflächen selber ergeben sich keine zusätzlichen Baurechte – die Zulässigkeit von Vorhaben im Plangebiet wird auch weiterhin auf Grundlage des § 34 BauGB ermittelt.

Die nachfolgende Beschreibung der Umweltauswirkungen bezieht sich jedoch auf die im Plangebiet theoretisch zulässigen Nutzungen im Vergleich zum heute (2017) tatsächlich vorzufindenden Bestand (im wesentlichen Brachflächen) und geht damit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.

Es soll verdeutlicht werden, welche „tatsächlichen“ Umweltauswirkungen bei Umsetzung der neuen Planungsziele in Bezug auf die heute vorhandene Ist-Situation zu erwarten sind, um die vor Ort wahrnehmbaren Auswirkungen transparent und nachvollziehbar darzustellen, auch wenn dies über das gesetzliche Erfordernis hinausgeht.

3.1 Schutzgüter Tiere und Pflanzen / Artenschutz

<u>Bestand und Bewertung</u>

Im Norden des Plangebietes wurden in 2014 die beiden sehr seltenen, hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflüglige Sandschrecke (RL Nds.: 1) und Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2) nachgewiesen.

<u>Auswirkungen der Planung</u>

Aufgrund der geplanten intensiven Nachnutzung des Geländes standen weder innerhalb des Plangebietes noch unmittelbar angrenzend geeignete Flächen für einen Fortbestand dieser Arten zur Verfügung. Zur Arterhaltung wurde deshalb eine Umsiedlung erforderlich. Hierfür wurde eine Ersatzfläche von ca. 1.500 m² in dem Gleisabschnitt am Übergabebahnhof Linden südlich des Lindener Hafens im Stadtteil Badenstedt festgelegt. Die Flächen befinden sich im Eigentum der Städtischen Häfen Hannover und wurden in einem Vertrag zwischen den Städtischen Häfen und der Aurelis Real Estate GmbH Co.KG – Region Nord für die Umsiedlungsmaßnahmen gesichert. Die Umsiedlung wurde von Juli bis August 2015 durch das Büro abia durchgeführt und protokolliert. Da sich im Umfeld der Aussetzfläche weitere geeignete Flächen befinden, ist der für die Art zur Verfügung stehende Lebensraum insgesamt deutlich größer als die Aussetzfläche selbst. Insgesamt konnte die Umsiedlung bereits im ersten Jahr nach der Durchführung als erfolgreich beurteilt werden. Es sind deshalb keine Beeinträchtigungen oder nachteilige Auswirkungen für den Artenschutz zu erwarten.

Darüber hinaus wird innerhalb des Plangebietes mit der geforderten Dachflächenbegrünung neues Lebensraumpotential für Arten entwickelt. Dies gilt auch für die Vorgabe des Pflanzgebots von Bäumen bei privaten Stellplatzanlagen. Diese Lebensraumpotentiale bieten auch die umfangreichen Straßenbaumpflanzungen in der neuen Erschließungsstraße, die bereits hergestellt wurden.

3.2 Schutzgut Boden

3.2.1 Natürliche Bodenfunktion

Bestand und Bewertung

Für das Plangebiet gab es aufgrund seiner früheren Festlegung (Fläche für Bahnanlagen) hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung keine Vorgaben zur Einhaltung einer Obergrenze, so dass entsprechend der bahntechnischen Anforderungen eine vollständige Versiegelung oder Überbauung des Geländes zulässig gewesen wäre. Tatsächlich waren die Flächen dieses Bebauungsplanes in der südlichen Hälfte durch Gebäude und Verkehrsanlagen vollständig versiegelt. Im Norden wurden größere Bereiche für die ehem. Gleisanlagen benötigt, so dass diese Flächen als teil- bzw. unversiegelt einzustufen waren. Damit ist die natürliche Bodenfunktion aufgrund der früheren Nutzung insgesamt als eingeschränkt zu bewerten. Erst mit Beginn der städtebaulichen Planungen und dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplanverfahren (2008) wurden die Flächen durch den Rückbau der Gleisanlagen und den Teilabriss der Halle sowie einiger Nebengebäude in Vorbereitung der angestrebten Konversion freigeräumt und zum Teil entsiegelt.

Auswirkungen der Planung

Mit der geplanten Überbauung und Versiegelung der Flächen auf Basis der Beurteilung nach § 34 BauGB wird das Plangebiet im Vergleich zu der bisher tatsächlich ausgeübten Geländenutzung weiter bebaut und versiegelt. Aufgrund der Altlastenproblematik und des sich dadurch ergebenden Bodenmanagements gemäß verbindlichen Sanierungsplan wird eine mindestens 95%-ige Bodenversiegelung eingefordert, so dass die natürliche Bodenfunktion weiter eingeschränkt wird. Die damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen für den Bodenhaushalt werden jedoch bewusst in Kauf genommen. In diesem Fall wird der Schutz des Grundwassers vor weiteren Schadstoffeinträgen vorrangig vor dem Erhalt der natürlichen Bodenfunktion bewertet, um künftige negative Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu vermeiden bzw. zu minimieren.

3.2.2 Bodenbelastungen durch Altlasten und Kampfmittel

Bestand und Bewertung

Aufgrund der Herbizideinträge im Boden im Bereich der ehemaligen Gleisanlagen ist der Boden stark belastet. Hinsichtlich der Altlasten und der Kampfmittel wird auf die Kapitel 8.3 und 8.4 in Teil I der Begründung verwiesen. Teile des Plangebietes sind im Flächennutzungsplan als „Fläche mit umweltgefährdenden Stoffen“ gekennzeichnet.

Auswirkungen der Planung

Im Sinne eines vorbeugenden Bodenschutzes muss der gesamte Bereich der Gleisanlagen bis zu ca. 95 % versiegelt werden. Dies entspricht vollumfänglich den Empfehlungen des Sanierungsplans. Nur so kann sichergestellt werden, dass bei Niederschlag keine Auswaschungen der Herbizide in das Grundwasser erfolgen. Mit dem im Sanierungsplan festgelegten Umfang an Maßnahmen und Vorkehrungen wird sichergestellt, dass mögliche Umweltgefährdungen des Wirkungspfades Boden-Mensch / Tiere bei der angestrebten Nachnutzung des Geländes nicht zu erwarten sind. Da die Schadstoffe z.T. im Boden verbleiben, erfolgt im Bebauungsplan Nr. 1840 eine entsprechende Kennzeichnung der betroffenen Flächen. (*„Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“*). Auch für den Straßenneubau (Planstraße A und B) hat der Sanierungsplan zum Umgang mit dem belasteten Boden konkrete Vorgaben erstellt die konsequent umgesetzt wurden.

3.3 Schutzgut Wasser

a) Bestand und Bewertung zum Grundwasser

Der Landschaftsrahmenplan der Landeshauptstadt Hannover von 1990 ist zwar durch den Landschaftsrahmenplan der Region Hannover abgelöst worden, die seinerzeitigen Feststellungen zur

Grundwasserneubildung und zum Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung werden jedoch weiterhin zur Information herangezogen. Danach liegt, gemäß den zur Aufstellung des Landschaftsrahmenplanes vorgenommenen Ermittlungen, der Planungsbereich in einem Gebiet mit einer potentiellen und realen Grundwasserneubildungsrate von 0 - 75 mm/a (Einstufung: "gering"). Das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung ist ebenfalls als "gering" bewertet. Daher ist bei künftigen Nutzungen darauf zu achten, dass Schadstoffeinträge in den Boden möglichst vermieden werden. Das Grundwasser auf dem Gelände ist diffus mit Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel (PSBM) belastet. Der Grundwasserschaden wird von den Brunnen der Conti abgefangen.

b) Bestand und Bewertung zum Oberflächengewässer

Natürliche oder künstliche Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Auswirkungen der Planung zum Grundwasser

Eine Versickerung des anfallenden Regenwassers ist zwingend zu unterbinden. Mit der fachgutachterlich geforderten 95%-igen Flächenversiegelung gehen bisher offene Bodenzonen insbesondere im Bereich der ehemaligen Gleisanlagen für die Grundwasserneubildung verloren. Andererseits werden durch diese Versiegelung weitere Auswaschungen von Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmitteln in das Grundwasser unterbunden. Vor diesem Hintergrund wird der Schutz des Grundwassers vor weiteren Schadstoffeinträgen vorrangig vor dem Erhalt offener Bodenzonen zur Grundwasserneubildung eingestuft, um damit nachteilige Auswirkungen für das Schutzgut Wasser zu minimieren.

3.4 Schutzgüter Luft und Klima

Bestand und Bewertung

Zur verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover liegt seit Mai 2011 als ergänzende Information zu dem in 2007 vom Rat beschlossenen Luftreinhalte-Aktionsplan der Luftqualitätsplan Hannover vor. Seine Aufstellung wurde notwendig, weil die in der EU - Luftqualitätsrahmenrichtlinie (RL 96/62/EG) und deren Tochterrichtlinien vorgegebenen Grenzwerte einschließlich ihrer Toleranzmargen hinsichtlich der Luftschadstoffe Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO_2) innerhalb der Stadt Hannover überschritten wurden. Untersucht wurde auf der Grundlage von Modellrechnungen im Sinne eines "worst case - Szenarios" die räumliche Ausprägung der vom Hauptverkehrsstraßennetz Hannovers ausgehenden Luftschadstoffe während einer austauscharmen Wetterlage bei Einrichtung einer Umweltzone. Zur Überprüfung wurden diese Werte mit den tatsächlich gemessenen Ergebnissen an installierten Messpunkten in Hauptverkehrsstraßen verglichen. Dargestellt werden die Immissionsfelder exemplarisch für den Parameter Stickstoffdioxid (NO_2 / Grenzwert von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert). In Tabelle 3 werden basierend auf Messungen des Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim (GAA HI) im Umfeld des Plangebietes die folgenden Straßenabschnitte als „Hotspots“ mit einer potentiell hohen NO_2-Belastung aufgeführt (Immissionsbelastung: > 40 µg/m³):

- Schloßwender Straße zwischen Königsworther Platz und Christuskirche,
- Arndtstraße zwischen Sauerweinstraße und Schraderstraße,
- Vahrenwalder Straße zwischen Melanchthonstraße und Rotermundstraße.

Bei diesen Orten, an denen der seit 2010 gültige NO2-Grenzwert überschritten wird, handelt es sich ausschließlich um verkehrlich hoch belastete Straßenabschnitte. Für die anderen Bereiche in der Umgebung des Plangebietes werden dagegen geringere NO_2-Belastungen verzeichnet.

Die Bahnstrecke übernimmt die Funktion einer Kaltluftleitbahn.

Auswirkungen der Planung

Der Anteil der Flächenversiegelung wird im Vergleich zur bisherigen Flächennutzung mit der beabsichtigten Umnutzung der Flächen erhöht. Zur Minimierung relevanter nachteiliger Veränderungen der klimatischen Situation werden aber die Anpflanzungen von Einzelbäumen in der neuen Erschließungsstraße sowie auf den privaten Stellplätzen beitragen; ebenso wie die vorab beschriebene ge-

forderte Begrünung von flach geneigten Dächern bei Neubauten. Insgesamt werden keine erheblichen Auswirkungen auf die Lufthygiene und das Schutzgut Klima erwartet, für das Kleinklima ist die Versiegelung jedoch nachteilig zu bewerten. Dem Schutz des Grundwassers vor möglichen zusätzlichen Schadstoffeintragungen wird hier jedoch in der Abwägung eine höhere Bedeutung beigemessen als der Verbesserung des Kleinklimas am Standort.

3.5 Schutzgut Mensch

3.5.1 Lärmschutz

Zum Verkehrslärm wird auch auf die Ausführungen unter Kapitel 8.2 in Teil I der Begrünung verwiesen.

Für die westlich an das Plangebiet angrenzende Bestandsbebauung wurden Beurteilungspegel ermittelt, die bereits heute (Prognose-Nullfall) mehrfach sowohl am Tag als auch in der Nacht die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreiten. Durch den zu erwartenden Mehrverkehr werden diese Beurteilungspegel durchweg um bis zu maximal 0,5 dB(A) erhöht. An den Immissionsorten, an denen bereits heute (Prognose-Nullfall) Überschreitungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts berechnet wurden, beträgt die Erhöhung durch den planbedingten Mehrverkehr maximal 0,2 dB(A) tags und 0,1 dB(A) nachts. Aufgrund von Prognoseungenauigkeiten wird eine Pegeldifferenz unter 0,5 dB(A) ohne erhebliche bauliche Veränderungen im bestehenden Straßenraum als nicht relevant eingestuft. Anspruch auf Lärmschutz besteht somit für diese Bereiche nicht.

Erhebliche bauliche Eingriffe in den Straßenraum (z.B. Verschiebung von Fahrspuren) ergeben sich nur durch den Umbau der Kreuzungsbereiche Weidendamm / Planstraße B sowie im Kreuzungsbereich Weidendamm / Gustav-Adolf-Straße / Planstraße A. Hier ist das Erreichen der kritischen Schwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bereits bei Pegelerhöhungen von 0,1 dB(A) relevant, so dass damit ein „Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach“ besteht. Dies gilt für die Gebäude Paulstraße Nr.13, Weidendamm Nr. 19 und Weidendamm Nr. 20. Die Anspruchssituation resultiert hier im Wesentlichen aus dem prognostizierten höheren Verkehrsaufkommen sowie aus der Errichtung der Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Weidendamm / Planstraße B.

Für die genannten Grundstücke besteht insoweit „dem Grunde nach“ Anspruch auf passiven Lärmschutz (d.h. Prüfung der schutzwürdigen Nutzung im Einzelfall). Unter dieser Voraussetzung können bei Umsetzung ggf. erforderlicher passiver Lärmschutzmaßnahmen die schädlichen Auswirkungen ebenfalls reduziert werden. Außenwohnbereiche sind hiervon nicht betroffen.

Für das Plangebiet selber resultieren aus dem Straßenneubau für die nächstgelegene schutzbedürftige Nutzung keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV. Die Grenzwerte werden ausnahmslos und sicher eingehalten, so dass sich hier keine Ansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ ergeben.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten sind.

3.5.3 Risiken für die Gesundheit des Menschen durch Altlasten

Die Belastungen des Bodens und des Grundwassers wurden in Teil I der Begründung in Kapitel 8.3 dargestellt. Aus ihnen resultieren auch Risiken für die Gesundheit des Menschen, so dass eine Bodensanierung erforderlich wird. Bei dem abgestimmten Sanierungskonzept handelt es sich um eine kombinierte Maßnahme aus Dekontamination und Sicherung. Ein Bodenaustausch / -Umlagerung allein auf Grund der festgestellten Bodenbelastungen ist nicht vorgesehen. Vielmehr finden die Sanierungsarbeiten nur in unmittelbarem Zusammenhang mit konkreten Baumaßnahmen statt.

Das heißt im Rahmen des konkreten Bauantragsverfahrens ist vom Antragsteller nachzuweisen wie er die Vorgaben aus dem Bodensanierungsplan auf seinem Grundstück konkret umsetzt.

Ein wesentlicher Bestandteil der Sanierungsmaßnahme ist dabei die Sicherung durch die 95%-ige Versiegelung der Fläche.

Insgesamt führt die auf den Nutzungszweck des Gebietes (gewerbliche Bauflächen) abgestellte Bodensanierung zu einer Beseitigung des Gesundheitsrisikos für den Menschen.

3.5.4 Lufthygiene

Mit einer erheblichen Verschlechterung der Lufthygienesituation infolge der angestrebten Nutzung ist nicht zu rechnen. Die Ansiedlung besonders emittierender Betriebe ist im Plangebiet nicht zulässig und auch das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen ist vertretbar.

3.5.4 Erholungsfunktion der Landschaft

Das Plangebiet hatte vor dem Hintergrund der bisherigen Nutzung keine Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung.

Auch künftig ist das Plangebiet als eingeschränkter Gewerbestandort im lärmbelasteten Siedlungsbereich nicht für die Erholung des Menschen geeignet. Nachteilige Auswirkungen auf die Erholungsfunktion ergeben sich somit aufgrund der Planung nicht.

3.6 Orts- und Landschaftsbild

Bestand und Bewertung

Das Plangebiet war durch langjährige bahnbetriebliche und unterschiedliche gewerbliche Nutzungen mit den dazugehörigen Gebäuden und Anlagen sowie den umfangreichen Grundstücksversiegelungen geprägt. Zudem war es als Fläche für Bahnanlagen dem gemeindlichen Planungsrecht entzogen und nur in kleinen Teilen für die Öffentlichkeit überhaupt zugänglich.

Auswirkungen der Planung

Die Möglichkeiten für Maßnahmen zur Freiflächengestaltung und Anpflanzung von Grünelementen ist aufgrund der Altlastensituation und der angestrebten gewerblichen Nutzungen stark eingeschränkt. Trotzdem wird mit der Gestaltung der neuen Erschließungsstraße und der alleeartigen Baumpflanzung entlang der Fahrbahn das örtliche Erscheinungsbild aufgewertet. Insgesamt werden sich durch die geplanten Neubauten, im Verhältnis zum heutigen Bestand, positive Effekte für das örtliche Erscheinungsbild ergeben. Eine Jahrzehnte für die Öffentlichkeit nicht zugängliche Fläche ergänzt den Stadtteil Nordstadt nun sinnvoll.

3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Unter Kultur- und Sachgüter sind Güter zu verstehen, die Objekte von gesellschaftlicher Bedeutung im architektonischen oder archäologischen Sinn darstellen und deren Nutzbarkeit durch das Vorhaben eingeschränkt werden könnte.

Im Plangebiet selber sind keine Sach- bzw. Kulturgüter vorhanden. Auf die angrenzenden Denkmale außerhalb des Plangebietes (Ostseite) wird verwiesen. Eine negative Beeinträchtigung dieser Baudenkmale im vorgenannten Sinne durch die zukünftige Bebauung / Nutzung der Fläche im Plangebiet ist nicht zu erwarten.

3.8 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten und komplexe Wirkungszusammenhänge unter den Schutzgütern zu betrachten. Wechselwirkungen ergeben sich zwischen den Schutzgütern Mensch / Tiere

und Pflanzen - Artenschutz / Boden / Wasser. Komplexe nennenswerte negative Wirkungszusammenhänge für die vorgenannten Schutzgüter sind für das Plangebiet, über die vorab beschriebenen Auswirkungen der Planung hinaus, jedoch nicht zu erkennen.

4. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

Die Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB erwartet eine "Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung".

Die Konversion des Geländes führt zur Konfliktbewältigung in Bezug auf Umweltbelange. Insbesondere führt das mit der städtebaulich sinnvollen Nachnutzung verbundene erforderliche Bodenmanagement zur Beseitigung des Gesundheitsrisikos für den Menschen und zur Reduzierung von Schadstoffbelastungen im Boden und Grundwasser.

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) wäre eine Nutzbarkeit des Plangebietes aufgrund der Baurechte nach § 34 BauGB möglich. Grundsätzlich könnten sich auch auf dieser Rechtsgrundlage auf den Flächen neue Betriebe ansiedeln. Mit der eingeforderten Dachbegrünung und der Begrünung von privaten Stellplätzen sowie den umfangreichen Baumpflanzungen in der neuen Erschließungsstraße kann jedoch das örtliche Kleinklima verbessert und neuer Lebensraum für Tiere und Pflanzen geschaffen werden.

5. Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Die Reaktivierung und Nachnutzung der Flächen stellt bereits einen Vermeidungstatbestand dar, weil dadurch mit Grund und Boden sparsam umgegangen und die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen im Außenbereich verringert wird. Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen vorgesehen bzw. bereits eingeleitet:

- Die Böden weisen im Bereich der ehemaligen Gleisanlagen Herbizid - Belastungen auf. Aufgrund der über den Sanierungsplan festgelegten kombinierten Maßnahme aus Dekontamination und Sicherung durch Flächenversiegelung sind mögliche Umweltgefährdungen für Menschen und Tiere nicht zu erwarten.
- Es ergeben sich positive Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser, da mit dem Sanierungskonzept ein weiterer Schadstoffeintrag verhindert und eine weitere Ausdehnung durch ein Grundwassermonitoring verhindert werden.
- Die Umsiedlung der gefährdeten Heuschreckenarten wurde bereits im Vorfeld erfolgreich durchgeführt.
- Durch die Neuanpflanzung von Bäumen im öffentlichen Straßenraum wird Lebensraumpotential für Tiere und Pflanzen geschaffen; mit der Pflicht zur Dachbegrünung wird auch bei weiteren Neubauten entsprechender Lebensraum angeboten und Niederschlagswasser aufgefangen.
- Das örtliche Erscheinungsbild wird durch die Konversion des Geländes verbessert.
- Aufgrund der vorhandenen Lärmbelastungen können für das Schutzgut Mensch an einzelnen Gebäuden besondere Vorkehrungen notwendig werden (ggf. Einzelfallprüfung im Kreuzungsbereich Weidendamm / Planstraße B).
- Zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. der Zielwerte für die Flächen westlich des Plangebietes sind nur lärmtechnisch eingeschränkte Gewerbenutzungen im Plangebiet möglich. Der konkrete Nachweis muss im Rahmen des jeweiligen Bauantragsverfahrens erbracht werden.

6. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Vorrangiges Ziel einer nachhaltigen, umweltgerechten Siedlungsentwicklung ist die Aktivierung von Flächenpotenzialen im bereits besiedelten Raum. Die Zielsetzung dieses Bebauungsplanes entspricht diesem Grundsatz, da mit der Nachnutzung und Erschließung des ehemaligen, brachgefallenen Bahngeländes die Arrondierung bereits bestehender, innenstadtnaher Bereiche ermöglicht wird. Zusätzlich wird für diese Gemengelage im Rahmen des § 34 BauGB die Absicherung von wohnverträglichen Nutzungen mit guter Anbindung an den ÖPNV verfolgt.

Damit wird der Anforderung des § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB in besonderem Maße Rechnung getragen, wonach mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Wiedernutzbarmachung von Flächen zu priorisieren ist, um so die zusätzliche Flächenversiegelung für bauliche Maßnahmen im Außenbereich zu reduzieren.

Darüber hinaus wird auch dem Ziel des § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB nachgekommen, wonach in der Bauleitplanung die Erhaltung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile zu berücksichtigen ist.

Im Plangebiet selbst ist eine (alternative) Wohnnutzung angesichts der hohen Lärmbelastungen nicht vertretbar.

Eine ausschließliche Freiraumnutzung würde der standörtlichen Bedeutung des Areals nicht gerecht werden und wegen der Verkehrs- und Gewerbeimmissionen im Geltungsbereich zudem keine Aufenthaltsqualität aufweisen. Auch die zum Schutz des Grundwassers erforderliche 95 %-ige Flächenversiegelung steht einer potentiellen Freiraumnutzung entgegen.

Die Weiternutzung der Flächen als gewerblich-industrieller Standort (Nullvariante) durch die Deutsche Bahn wird seitens der Bahn nicht weiterverfolgt und stellt deshalb keine Option dar.

Weitere zu verfolgende Planungsalternativen kommen aus Sicht der Landeshauptstadt Hannover daher für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes nicht in Betracht.

7. Verfahren der Umweltprüfung / Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Ermittlung

Grundsätzliche Schwierigkeiten bei der Erhebung der Daten sind nicht aufgetreten. Grundlagendaten wurden folgenden Unterlagen entnommen: Landschaftsrahmenplan der Region Hannover 2013, Grundlagenerhebungen zum ehemaligen Landschaftsrahmenplan Hannover 1990, Luftqualitätsplan Hannover – Ergänzende Informationen 2011.

Des Weiteren basieren die Angaben auf Erhebungen und Gutachten zum Vorkommen von Tieren und Pflanzen, zu den verkehrlichen Auswirkungen und zur Beurteilung des Lärms durch Bahn, Straße und Gewerbe sowie zur Belastung mit Altlasten (vgl. Auflistung in Kapitel 11, Teil I der Begründung).

8. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umweltüberwachung

Tiere und Pflanzen:

Die Entwicklung und Ausbreitung der Blauflügligen Sandschrecke (RL Nds.: 1) auf der Umsiedlungsfläche am Übergabebahnhof Linden südlich des Lindener Hafens im Stadtteil Badenstedt wurde als Bestandteil der Ausnahmegenehmigung im Zeitraum August / September 2016 durch ein Monitoring kontrolliert und das Ergebnis zum Nachweis protokolliert. Danach wurde die Umsiedlung bereits im ersten Jahr nach der Aktion als erfolgreich bewertet. Angesichts der Zahl gezählter Sandschrecken ist davon auszugehen, dass sich ein stabiler Bestand etabliert hat, so dass die Umsiedlung auch langfristig erfolgreich verlaufen dürfte. Ein weiteres Monitoring wird damit nicht erforderlich.

Boden / Wasser

Mit der Sanierungsmaßnahme erfolgt nur eine Teildekontamination des Sanierungsgebietes, Teile der Schadstoffquelle (Herbizide im Boden) bleiben erhalten und sind durch die Flächenversiegelung zu sichern. Das derzeit durchgeführte Grundwasser Monitoring wird fortgeführt. Je nach Entwicklung

der Schadstoffkonzentrationen sind die Monitoring Intervalle anzupassen bzw. ist das Monitoring auslaufen zu lassen. Zunächst ist folgendes Vorgehen abgestimmt:

- Fortführung des Grundwasser Monitorings mittels des vorhandenen Messstellennetzes zunächst für eine weitere Kampagne mit eingeschränktem Analysenumfang (Parameter Ethidimuron, Diuron, Bromacil),
- Jährliche Stichtagsmessung am bisherigen für die Stichtagsmessungen genutzten Messnetz,
- Abstimmung mit der ContiTECH Antriebssysteme GmbH hinsichtlich der Einbeziehung der Analysenergebnisse aus der Grundwasserabsenkung in die Bewertung.

9. Zusammenfassung

Mit diesem Bebauungsplan soll die Konversion des nördlichen Areals am ehem. HGBF im Stadtteil Nordstadt zu einem innenstadtnahen Gewerbestandort vorbereitet und die verkehrliche Anbindung der Flächen an das vorhandene Straßennetz durch eine neue Erschließungsstraße planungsrechtlich gesichert werden. Damit wird dem Auftrag des Baugesetzbuches entsprochen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen und Möglichkeiten der Reaktivierung von Flächen zu nutzen. Gleichzeitig wird damit auch eine bessere Integration des Plangebietes in den Stadtteil erzielt.

Der Bebauungsplan wird gemäß § 30 Abs. 3 BauGB als einfacher Bebauungsplan aufgestellt. Damit leitet sich die Zulässigkeit von Vorhaben entsprechend § 34 BauGB aus der Vorprägung und Eigenart der näheren Umgebung ab. Allerdings sollen im gesamten Plangebiet zum Schutz der Stadtteilversorgungszentren sowie der angrenzenden vorhandenen Strukturen Einzelhandelsflächen grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) wäre eine Bebauung des Plangebietes aufgrund der bestehenden Baurechte nach § 34 BauGB möglich. Grundsätzlich könnten sich demnach auf den Flächen neue Betriebe ansiedeln. Aber erst über die textl. Festsetzungen zur Dachbegrünung und zum Pflanzgebot auf privaten Stellplätzen wird die Schaffung neuer Lebensräume für Flora und Fauna verbindlich eingefordert, mit alleiniger Anwendung des § 34 BauGB wäre das nicht möglich

Abgesehen von dieser planungsrechtlichen Beurteilung könnte der außerhalb der Güterhalle liegende ehemalige Bahnbereich bei Nichtdurchführung der Planung durch "sich selbst überlassen" in eine höhere Biotopqualität hineinwachsen. Der Umweltzustand würde sich dadurch aber nicht nennenswert verbessern und die Gefahr von weiteren Herbizit-Einträgen in das Grundwasser wäre nicht auszuschließen.

Folgende umweltrelevante Schutzgüter werden durch die Planung betroffen *(hierbei wird immer der Vergleich zum Ist-Zustand des Geländes zum Zeitpunkt der Planaufstellung betrachtet und nicht der Vergleich zu theoretisch bestehenden Baurechten die hier über§ 34 BauGB auf den Grundstücken bereits gegeben wären).*

<u>Schutzgut Tiere und Pflanzen</u>

Im Norden des Geländes wurden auf den trockenwarmen Standorten im Bereich des ehemaligen Gleiskörpers die beiden sehr seltenen, hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflüglige Sandschrecke (RL Nds.: 1) und Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2) festgestellt. Zur Arterhaltung und –fortentwicklung wurde eine Umsiedlung erforderlich. Diese wurde bereits erfolgreich durchgeführt.

<u>Schutzgut Boden / Wasser.</u>

Die frühere Nutzung als Bahngelände führte zu Bodenbelastungen. Mit der Bodensanierungsmaßnahme erfolgt eine Teildekontamination der Flächen, Teile der Schadstoffquelle (Herbizide im Boden) bleiben erhalten und werden durch Flächenversiegelung gesichert. Damit ist das derzeit durchgeführte Grundwasser Monitoring fortzuführen. Je nach Entwicklung der Schadstoffkonzentrationen sind die Monitorings Intervalle anzupassen, ggf. ist auch ein Auslaufen des Monitorings möglich. Damit wird zukünftig eine Gefährdung des Bodens und des Wassers eingeschränkt bzw. vermieden und auch für die anderen Schutzgüter ist nicht mehr mit einer Gefährdung zu rechnen.

Schutzgut Mensch

Das Plangebiet ist durch den Schienenverkehr der Bahn und durch Gewerbelärm vorbelastet. Als künftige Nutzungen im Plangebiet ist unter Berücksichtigung der z.T. westlich angrenzenden Wohnnutzungen deshalb nur die Ansiedlung lärmeingeschränkter Nutzungen möglich. In Verbindung mit dem Umbau der Straße Weidendamm im Kreuzungsbereich Weidendamm / Planstraße B sind z.T. Pegelerhöhungen durch Verkehrslärm zu erwarten. Dadurch ergibt sich an drei Gebäuden Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ (Anspruch auf Entschädigung für ggf. notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen nach Einzelfallprüfung).

Bei Einhaltung der Anforderungen zum Arten-, Boden-, Wasser- und Lärmschutz ist davon auszugehen, dass

- Auswirkungen oder Einschränkungen für die angestrebte Bebauung und Nutzung der Flächen nicht zu erwarten sind und
- gesunde (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse für den Menschen gewährleistet werden können.

Weitere Maßnahmen werden nicht erforderlich.

Hinweis: An der Erstellung der Begründung mit Umweltbericht war das Planungsbüro Petersen, hier Silvia Petersen, beteiligt (Architekten und Stadtplaner / Am Uhrturm 1 – 3 / 30519 Hannover).

OE 61.11 / 14.12.2017

Begründung des Entwurfs aufgestellt:

Fachbereich Planen und Stadtentwicklung,
November 2017

_____
(Heesch)
Fachbereichsleiter

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat dem Entwurf der Begründung am _____ zugestimmt.

61.11
Datum _____