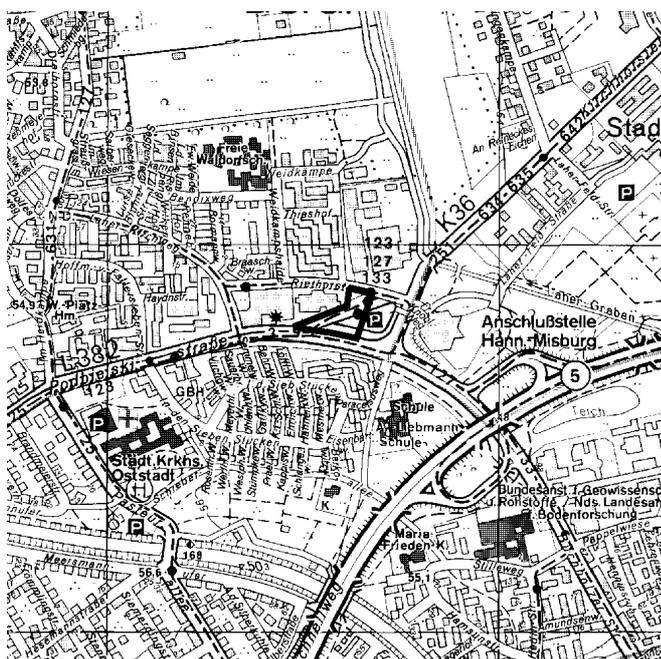


Begründung

**Bebauungsplan Nr. 473, 1. Änderung
-Park & Ride-Anlage Lahe –
Bebauungsplan der Innenentwicklung**

Stadtteil: Bothfeld

Geltungsbereich:



Das ca. 9.546 m² große Plangebiet umfasst den westlichen Teilbereich der Park & Ride-Anlage in Lahe, die ehemalige Umsteigeanlage der Stadtbahn sowie ein Teilstück der ehemaligen Stadtbahnwendeschleife.

Der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung wird wie folgt begrenzt: Im Westen durch das Grundstück „Riethorst 12“, im Norden durch die Straße „Riethorst“, im Osten durch einen Teilabschnitt der bestehenden Park & Ride-Anlage und im Süden durch die Podbielskistraße.

1. Zweck des Bebauungsplanes

Mit der Inbetriebnahme der Verlängerung der Stadtbahnlinie A-Nord nach Altwarmbüchen wurden die bisherige Umsteigeanlage und die Stadtbahn-Wendeschleife stillgelegt.

Die neue Stadtbahnstation „Lahe“ befindet sich nunmehr in Mittellage der Podbielskistraße; die verbliebenen Bushalte- und Wartepplätze sind jetzt ebenfalls im Straßenraum angeordnet.

Um eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch Verfall und Verwahrlosung der ehemaligen Umsteigeanlage zu vermeiden, wurde deren Abbruch bzw. Rückbau erforderlich. Die Gleisanlage ist bereits im Zuge der Verlängerung der Stadtbahnlinie nach Altwarmbüchen rückgebaut worden.

Westlich angrenzend an die bisherige Umsteigeanlage befindet sich ein Verwaltungsgebäude der Firma ExxonMobil, einem internationalen Öl- und Gaskonzern, der an diesem Standort ca. 700 Mitarbeiter beschäftigt, von denen überproportional viele täglich mit dem Pkw aus dem weiteren östlichen Umland anfahren, da ein großer Teil dieser Arbeitsplätze früher in Celle angesiedelt war.

Weil in der zugehörigen Tiefgarage jedoch nur ca. 200 Stellplätze vorhanden sind, besteht in den umliegenden Wohnstraßen seit langem ein erhöhter Parkdruck; die P+R - Anlage wurde zum Teil durch in der Umgebung Beschäftigte missbräuchlich genutzt. Die Geschäftsführung des Unternehmens hat in der Vergangenheit durch Anmietung privater Flächen und deren provisorischem Ausbau zu Stellplätzen versucht, das Problem zu entschärfen.

Mittel- und langfristig ist es für diesen Unternehmensstandort jedoch erforderlich, durch eine Grundstücksarrondierung auf eigener Fläche Stellplätze errichten zu können.

2. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

In der 208. Flächennutzungsplanänderung (Teilbereich 208.1) ist das Plangebiet als gemischte Baufläche dargestellt. Ferner ist ein Symbol für eine „Umsteigeeinrichtung, Park and Ride“ dargestellt. Diese Flächennutzungsplanänderung wurde durch Bekanntmachung am 07.05.2009 wirksam. Die Bebauungsplanänderung ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Der derzeitige Bebauungsplan Nr. 473 aus dem Jahr 1974 setzt Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Parkfläche“ fest. Mit der vorliegenden Änderung soll dieser hinsichtlich seiner Planungsziele angepasst werden, da die westliche Teilfläche seitens der Landeshauptstadt veräußert wurde und zu privaten Stellplatzzwecken genutzt werden soll.

3. Planungsverfahren

Durch die Novellierung des Baugesetzbuches ist es möglich, die Aufstellung eines Bebauungsplanes im so genannten beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB durchzuführen, wenn bestimmte Voraussetzungen gegeben sind. Diese liegen für die Bebauungsplanänderung vor:

1. Der Bebauungsplan dient einer Maßnahme der Innenentwicklung, hier der Schaffung von etwa 265 privaten offenen Stellplätzen.
2. Die nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes mögliche Grundfläche beträgt weniger als 20.000 m².
3. Durch den Bebauungsplan wird keine Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen, vorbereitet. Nach der Anlage zum UVPG ist bei der Planung eines Parkplatzes mit einer Fläche zwischen 0,5 ha und 1 ha (hier: ca. 0,9 ha) eine Vorprüfung des Einzelfalles durchzuführen. Diese Vorprüfung des Einzelfalles hat ergeben, dass eine UVP nach dem UVPG nicht erforderlich ist.
4. Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes.

Für die Durchführung des beschleunigten Verfahrens gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB entsprechend. Von einer formalen Umweltprüfung wie von einem formalen Umweltbericht wird demzufolge abgesehen.

4. Städtebauliche Ziele

4.1 Bauland

Ein westlicher Teilbereich soll von der bestehenden Park & Ride-Anlage abgetrennt und privatisiert werden.

Die Abgrenzung des Plangebietes erfolgte aufgrund des bestehenden Bebauungsplanes Nr. 473 sowie Bezug nehmend auf den sich im nördlichen Bereich im Verfahren befindlichen Bebauungsplan Nr. 389, 1. Änderung (Neubau Hauptverwaltung HDI-Gerling-Konzern).

Im Bebauungsplan wird entsprechend dieser Zielsetzung ein Kerngebiet mit der Zweckbestimmung „private Stellplätze“ als ergänzende Nutzung zum westlich angrenzenden Kerngebiet festgesetzt. Zulässig sind maximal 265 ebenerdige offene Stellplätze.

Da der Investor keine Hochbauabsichten forciert und ausschließlich Stellplätze mit ihren Zufahrten und Zuwegungen geplant sind, wird von der Ausweisung einer überbaubaren Fläche abgesehen.

Nebenanlagen im Sinne von § 14 BauNVO, wie beispielsweise Pförtnergebäude, sind dennoch zulässig.

Die Grundflächenzahl wird mit 0,8 aus dem bisher geltenden Bebauungsplan übernommen. Diese Größe ergibt sich aus der Baunutzungsverordnung und entspricht der örtlichen Situation. Ausnahmsweise ist eine Überschreitung um bis zu 0,1 zulässig, wenn eine wasserdurchlässige Gestaltung der Flächen erfolgt.

Die Landeshauptstadt Hannover forciert durch die Änderung des Bebauungsplanes sowie den Verkauf der Fläche eine stadträumliche Aufwertung und Neuordnung der nicht mehr benötigten und teilweise verwaisten Fläche.

4.2 Verkehr

ExxonMobil und Park & Ride-Anlage

Die Erschließung der Firmenparkplätze und Tiefgarage der Firma ExxonMobil soll zukünftig über eine alleinige Zufahrt über die Straße Riethorst am östlichen Rand des Planungsgebietes erfolgen.

Die bestehende Einfahrt der Tiefgarage soll langfristig entfallen.

Optional können die Stellplätze der Parkflächen und der Tiefgarage über die Podbielskistraße über eine Zufahrt mit „rechts-rein, rechts raus“ erschlossen werden (da sich in der Podbielskistraße ein eigener Gleiskörper der Stadtbahn befindet). Diese südliche Zufahrt ist an der Podbielskistraße im westlichen Bereich festgelegt; auch hier besteht ein Ein- und Ausfahrtsverbot an der restlichen Grundstücksgrenze. Dies ist notwendig, weil sich im südöstlichen Bereich Bushaltestellen bzw. Buswartebereiche befinden. Anderweitige Zufahrten hätten erhebliche Straßenumbaumaßnahmen in Verbindung mit einer Verlegung der Haltestelle zur Folge.

Weiterhin wird ein Einfahrts- bzw. Ausfahrtsverbot zur östlich angrenzenden Park & Ride-Anlage festgelegt, da ein Anschluss unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten nicht sinnvoll ist und keine Verbindung zwischen privater und öffentlicher Stellplatzfläche erwünscht ist.

Die bestehende Park & Ride - Ausfahrt an der Straße Riethorst wird um etwa 25 m nach Westen verlegt und soll zukünftig auch als Einfahrt genutzt werden. Die bisherige Zufahrt von der Podbielskistraße wird daher nicht mehr benötigt.

Auf weitere Zufahrten zur Park & Ride-Anlage kann, aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge (infolge der Reduzierung der Stellplätze um etwa 50%), verzichtet werden.

Verkehrsgutachten

Im Zuge der Planungen für den geplanten Neubau der Konzernzentrale HDI auf der nördlichen Straßenseite der Riethorst wurde das Büro „SHP-Ingenieure“/ Hannover mit der Erstellung einer

Verkehrsexpertise beauftragt.

Diese verkehrliche Bewertung vom Juli 2008 hatte den HDI-Neubau, die Neugestaltung des Parkplatzes von ExxonMobil wie auch die bestehende und rückzubauende Park & Ride-Anlage zum Gegenstand. Alle drei Maßnahmen wurden in dem Gutachten mit ihren gegenseitigen Wechselwirkungen untersucht. Die Ergebnisse und Empfehlungen aus dem Gutachten wurden hinsichtlich der Parkplätze ExxonMobil im vorliegenden Bebauungsplan berücksichtigt.

Insgesamt wird in dem Gutachten die Erschließung in der Straße Riethorst mit einer ausreichenden Verkehrsqualität bewertet, wenn nachfolgende Maßnahmen zur Entlastung des Kreuzungspunktes Kirchhorster Straße/ Einmündung Riethorst sowie zur Erleichterung von Einfädeltvorgängen erfolgen:

- 1.) Verlängerung der Linksabbiegerspur von der Kirchhorster Straße in die Riethorst auf mindestens 70,0 m Länge und eine betriebliche Anpassung des derzeitigen Signalprogramms mit einer deutlichen Erhöhung der Freigabezeit des Linksabbiegers. Diese Maßnahmen werden im Rahmen der Neubebauung des ehemaligen Gärtnerei-Geländes nördlich der Straße Riethorst umgesetzt.
- 2.) Die Lage der Ein- und Ausfahrten von ExxonMobil, der HDI-Zentrale und des Park & Ride - Parkplatzes sind aufeinander abzustimmen. Im Rahmen der durchgeführten Gutachten zu den genannten Projekten sind entsprechende Lösungen gefunden worden. Dementsprechend wurde in der Bebauungsplanänderung die genaue Lage der Ein- und Ausfahrtsbereiche festgelegt. Die restlichen Grundstücksgrenzen wurden konsequenterweise als „Bereich ohne Ein- und Ausfahrt“ festgelegt, da zusätzliche Grundstückszufahrten die Verkehrsabwicklung in der Riethorst behindern würden.

Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass zu Stoßzeiten längere Wartezeiten im Knotenpunkt Podbielskistraße/ Kirchhorster/ Buchholzer Straße sowie mit Einschränkungen der Verkehrsqualität im freien Rechtsabbieger (Buchholzer Straße) und dem Linksabbieger (Podbielskistraße) zu rechnen ist (gegenüber dem heutigen Zustand).

Insgesamt können die Mehrbelastungen jedoch leistungsfähig abgewickelt werden.

Entsprechend den Ergebnissen des Gutachtens kann auch der Verkehr an den geplanten Zufahrten von ExxonMobil und HDI in der Straße Riethorst ohne Einschränkungen ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden.

Die Landeshauptstadt Hannover teilt die Einschätzung des Gutachtens. Dieses ist bei der Landeshauptstadt Hannover, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung, Planungsbezirk Nord, einsehbar.

Das Plangebiet ist weiterhin durch seine integrierte Lage verkehrlich gut an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

Die Stadtbahnhaltestelle Lahe befindet sich in unmittelbarer Nähe in der Podbielskistraße. Hier verkehren die Stadtbahnlinien 3 und 9. Ferner halten dort die Buslinien 127, 133, 135 (auch in der Riethorst) und 600.

4.3 Technische Ver- und Entsorgung

Die zur Versorgung mit Strom erforderlichen Leitungen sind vorhanden und müssen ggfs. angepasst werden.

Der bestehende Trinkwasserhausanschluss AW 40 PE-HD für den ehemaligen Stadtbahndepot Lahe muss im Zuge der Umgestaltungsarbeiten an der Wasserversorgungsleitung in der Podbielskistraße getrennt werden. Hierfür ist ein Trennungsauftrag vom Anschlussnehmer erforderlich.

Darüber hinaus muss der vorhandene öffentliche Stauraumkanal DN 1000 entsprechend rückgebaut bzw. angepasst werden. Eine vorzeitige Stilllegung der Kanäle ist nur bei einer Entsiegelung der Fläche möglich.

Die Abfallwirtschaft Region Hannover weist darauf hin, dass die Erschließungswege zu den Abfallbehältern Riethorst 12 auch weiterhin für ein dauerhaftes Befahren mit Entsorgungsfahrzeugen ausgelegt sein müssen (insbesondere: mind. 26 t Bodenlast). Organisatorisch sollte darauf geachtet werden, dass Leerungsfahrzeuge zu den Entsorgungsterminen auch künftig jederzeit freie Fahrt zum Behälterstandplatz haben.

Niederschlagswasserversickerung

Die Überprüfung der vorliegenden Baugrund- und Grundwasserdaten ergab, dass eine Versickerung des Niederschlagswassers im Plangebiet möglich ist. Je nach bindigem Anteil der vorhandenen Auffüllungen (s. Pkt. 5.2 Altlasten) können allerdings unterschiedliche kf-Werte auftreten. Die unterhalb der künstlichen Auffüllungen liegenden Sandschichten sind mit einem kf-Wert von $1 \cdot 10^{-4}$ für eine Versickerung gut geeignet.

Die Versickerung bedarf einer wasserrechtlichen Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover.

Planung und Ausführung der Niederschlagswasserversickerung sind grundsätzlich gem. dem Stand der Technik auf der Grundlage des Arbeitsblattes ATV-DVWK-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ (Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. - Januar 2002) durchzuführen.

Für eine Regenwasserversickerung kommen folgende Alternativen in Betracht:

- durchlässige Befestigung zur ungezielten Versickerung (erlaubnisfrei),
- Mulden oder Mulden-Rigolen-Kombination (erlaubnispflichtig),
- Ableitung durch einen Schacht in Rigolen, wobei das abzuleitende Regenwasser vor Einbringen in die Rigolen in jedem Fall vorgereinigt werden muss (erlaubnispflichtig).

Im Bereich von gezielten Versickerungen muss eventuell belasteter Boden vorher ausgetauscht werden (s. Pkt. 5.2 Altlasten).

5. Umweltverträglichkeit

5.1 Lärmschutz

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zum geplanten Neubauvorhaben der genannten Konzernzentrale HDI auf dem nördlich der Straße Riethorst gelegenen Grundstück wurden die relevanten Immissionspegel des Verkehrslärms in der Umgebung des geplanten Projektes ermittelt. Danach beträgt der Immissionspegel aufgrund des derzeitigen Verkehrsaufkommens insbesondere in der Straße Riethorst sowie in der Kirchhorster Straße an den Fronten des nächstgelegenen Wohngebäudes Riethorst Nr. 15 ca. 55 dB(A) tags und ca. 42 dB(A) nachts. Der betreffende Bereich ist als WR (reines Wohngebiet) einzustufen. Die für die städtebauliche Planung maßgebenden schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 betragen für derartige Gebiete 50 dB tags und 35 bzw. 40 dB nachts, wobei der höhere Wert für Verkehrslärm anzuwenden ist. Damit liegen die Lärmpegel leicht über den geltenden Orientierungswerten.

Geräuschbelastungen des beschriebenen Ausmaßes sind in Randlagen der Hauptverkehrsstraßen von Großstädten jedoch übliche Begleiterscheinungen und damit auch in vielen Wohngebieten Hannovers vorhanden, so dass es sich hierbei um ein gesamtstädtisches Problem handelt.

Die nunmehr festgesetzte Fläche für private Stellplätze wird nicht zu einer weiteren Erhöhung der vorhandenen Lärmpegel beitragen, da die Parkfläche nicht zu einem vermehrten Pkw-Aufkommen führen wird. Die Stellplätze werden dringend benötigt, um den bereits im angrenzenden Bürogebäude beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ausreichend Parkraum zur Verfügung zu stellen. Da die vorhandene Tiefgarage nicht ausreichend dimensioniert ist, benutzen derzeit viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die umliegenden Wohnstraßen zu Parkzwecken. Dadurch kommt es in diesen Bereichen zu erhöhten Lärmimmissionen und zu Behinderungen mit den Anliegern. Nach Bereitstellung des Parkplatzes wird es daher zu einer deutlichen Entlastung und Beruhigung der Wohnbereiche kommen.

Die Ein- und Ausfahrten zu den geplanten Stellplätzen werden in größtmöglicher Entfernung zu den angrenzenden Wohngebieten angeordnet. Ferner sollen die bisherigen Tiefgaragenein- und ausfahrten, die sich an der Straße Riethorst unmittelbar gegenüber dem vorhandenen Wohngebiet befinden, stillgelegt werden und die Erschließung der vorhandenen Tiefgarage über eine neue Rampenanlage an der Südostecke des Baukörpers über die geplante Ein- und Ausfahrt der neuen Stellplatzanlage abgewickelt werden. Der Anschluss an die Straße Riethorst erfolgt ebenfalls über die geplante Ein- und Ausfahrt der neuen Stellplatzanlage. Damit ist auch in dieser Hinsicht eine Entlastung des nahen Wohngebietes zu erwarten.

5.2 Naturschutz

Entsprechend der überwiegenden bisherigen Nutzung als P & R-Anlage sowie als Umsteiganlage ist das Plangebiet heute nahezu vollständig versiegelt. Lediglich ein nördlich gelegener Teil weist eine Scherrasenfläche mit einem Einzelbaum auf. Westlich davon befindet sich ein ca. 7 m breiter und 45 m langer Gehölzstreifen. Von der ehemaligen Park & Ride-Anlage sind ca. 10 Platanen (*Platanus x acerifolia*) mit einem Stammumfang > 60 cm von der Bebauungsplanänderung betroffen. Des Weiteren gibt es eine Kegelakazie (*Robinia pseudoacacia`Bessoniana`*), ebenfalls mit einem Stammumfang > 60 cm, und einen Gehölzgürtel unterhalb der ehemaligen Umsteiganlage in dem Plangebiet.

Durch die Anlage der Parkplätze wird es einen Verlust der oben aufgeführten Bäume und eine geringfügige Neuversiegelung geben.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der weitgehenden faunistischen und floristischen Verarmung hat das Plangebiet insgesamt nur einen sehr geringen Wert für Natur und Landschaft. Eine besondere Bedeutung für den Naturhaushalt bzw. für das Landschaftsbild ist nicht erkennbar.

Weiterhin sieht die Bebauungsplanänderung eine wesentliche Erweiterung der bisher möglichen Versiegelung nicht vor. Somit entsteht kein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft.

Unabhängig davon ist jedoch die Baumschutzsatzung der Stadt Hannover anzuwenden. Die betroffenen Gehölze, die einen Stammumfang > 60 cm haben, sind durch die Baumschutzsatzung geschützt. Bei Fällung der Bäume sind Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Hierfür sind heimische Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 - 20 cm zu pflanzen.

Bei der Fällung der Bäume sind die Artenschutzbelange gem. § 42 Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu berücksichtigen. D.h. sollten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder europäische Vogelarten betroffen sein, ist eine artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen.

Das Plangebiet weist einen hohen Versiegelungsgrad, jedoch kaum natürliche oder naturnahe Strukturen auf. Zur Verbesserung dieser aus naturschutzfachlicher Sicht ungünstigen Situation

und um den umweltschützenden Belangen in der Abwägung (§1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB) gerecht zu werden, sieht der Bebauungsplan daher verschiedene Festsetzungen vor:

So wird im Plangebiet geregelt, dass an den Grundstücksgrenzen, die an öffentliche Verkehrsflächen anschließen, ein 2,0 m breiter Grünstreifen anzulegen und mit Hecken- und/ oder Solitärsträuchern zu bepflanzen ist. Dies betrifft die nördliche, südliche und östliche Grenze des Plangebietes. Mindestens 3 standortheimische Sträucher sind pro lfm zu pflanzen. Neben den ökologischen Aspekten erfolgt dieses Pflanzgebot auch aus gestalterischen Gesichtspunkten zur optischen Abgrenzung zwischen Gehwegen und Parkplatzfläche.

Für die geplanten Heckenpflanzungen kommen folgende Gehölzarten in Betracht:

Liguster	(Ligustrum vulgare ‚Atrovirens‘)
Hainbuche	(Carpinus betulus)
Rotbuche	(Fagus sylvatica)
Feldahorn	(Acer campestre)

Als Solitärsträucher sind geeignet:

Kornellkirsche	(Cornus mas)
Felsenbirne	(Amelanchier canadensis)
Kolkwizie	(Kolkwizia amabilis)

Einfriedungen müssen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen mindestens 2,0 m zurückversetzt sein. Diese Festsetzung erfolgte aus gestalterischen Gründen, da ansonsten optisch begrenzte unattraktive Freiräume entstehen würden. Einfriedungen sind nur als Drahtzäune bzw. als Metallgitter zulässig, um eine optische Durchlässigkeit zu gewährleisten.

Weiterhin wird festgesetzt, dass pro fünf Stellplätze ein standortheimischer Laubbaum gepflanzt werden muss; dies entspricht den „Ökologischen Standards der Landeshauptstadt Hannover“.

Die im Plan festgesetzte Regenwasserversickerung erfolgt aus ökologischen Erwägungen, u.a. um den durch die Stellplätze zu erwartenden Versiegelungsgrad auszugleichen.

Diese Festsetzungen tragen insgesamt zu einer Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse bei, Regenwasser wird gespeichert, es entstehen Standorte für zahlreiche Pflanzen und Tiere mit den zugehörigen Nahrungs-, Brut- und Ruheplätzen. Weiterhin führt dies zu einer Verbesserung des Erlebnis- und Erholungswertes für den Menschen.

5.3 Altlasten

Innerhalb der Grenzen der Bebauungsplanänderung liegen keine konkreten Hinweise auf Bodenbelastungen vor. Allerdings ist aufgrund der Erkenntnisse aus einer benachbarten Fläche nicht auszuschließen, dass sich im Geltungsbereich belastete Auffüllungen befinden. Diese stellen keine Beeinträchtigung der geplanten Nutzung dar; der Umgang mit ggf. anfallenden Aushubmassen wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geregelt.

In Bezug auf die Regenwasserversickerung sind allerdings Untersuchungen des möglicherweise belasteten Auffüllmaterials erforderlich.

Aus dem im Umfeld dokumentierten Schadensfall 701 lassen sich anhand des aktuellen Kenntnisstandes keine umweltrelevanten Einflüsse auf das Plangebiet ableiten. Die westlich an die Planfläche angrenzende Verdachtsfläche Nr. 4380 - über die aktuell keine Informationen vorliegen - braucht hierfür nicht näher betrachtet bzw. untersucht werden. Das Planungsziel - die frühere Nutzung als Kfz-Stellfläche zu erhalten bzw. moderat auszubauen - schließt umfangreiche

Bodeneingriffe aus. Wegen des hohen Versiegelungsgrades und der Art der Nutzung kann auf eine planungsbegleitende Untersuchung des Bodens verzichtet werden.

5.4 Kampfmittel

Nach Mitteilung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes ist auf den zur Verfügung stehenden Luftbildern keine Bombardierung im Bereich der Bebauungsplanänderung erkennbar.

6. Kosten für die Stadt

Durch den Umbau bzw. teilweisen Rückbau der Park & Ride-Anlage entstehen Kosten, insbesondere durch die Verlegung der Ein- und Ausfahrt in der Straße Riethorst sowie durch die geplante Nord-Süd verlaufende Fußwegeverbindung und erforderliche Anpassungen des Parkplatzausbaues (z.B. Pflasterarbeiten, Entwässerung).

Da die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (Infra) zum Rückbau der Umsteige- und Gleisanlage verpflichtet ist, trägt sie einen Teil der Kosten.

Die nicht erstattungsfähigen Kosten werden aus dem Grundstückserlös beglichen.

Begründung des Entwurfes aufgestellt
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Januar 2009

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover
hat der Begründung des Entwurfes
am 19.03.2009 zugestimmt.

gez. Heesch
(Heesch)
Fachbereichsleiter

gez. Seinige
Städtischer Oberrat

61.11 / 19.01.2009

Die Begründung des Entwurfes wurde zum Satzungsbeschluss überarbeitet. Dabei wurden insbesondere die Abschnitte 2. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen, 3. Planungsverfahren und 6. Kosten aktualisiert und ergänzt.

Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Mai 2009

Der Rat der Landeshauptstadt
Hannover hat der Begründung der
Satzung am
zugestimmt.

(Heesch)
Fachbereichsleiter

61.11/18.05.2009