

**Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB  
zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1679 – Südbahnhof**

**Ziel des Bebauungsplanes**

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen Flächen des ehemaligen Südbahnhofes. Hier hatten sich zahlreiche Betriebe entlang der Eisenbahnlinie angesiedelt, für die die Nutzung der Eisenbahn als Transportmittel ein wichtiger Standortfaktor war. Bedingt durch die abnehmende Bedeutung des bahnbetriebenen Güterverkehrs befindet sich das historisch gewachsene Gewerbegebiet und Bahngelände am Südbahnhof seit Jahren in einem strukturellen Wandel. Es wirkt ungeordnet und ist teilweise mangelhaft erschlossen. Sichtbare Zeichen des Wandels sind neben weiterhin aktiven Betrieben Leerstände, Rückbau und daraus entstandene Brachen, aber auch Revitalisierungsbemühungen.

Die Firma aurelis Asset GmbH als Vorhabenträger hat einen Vorhaben- und Erschließungsplan vorgelegt, der aus drei Teilen besteht. Der Teil A beinhaltet eine Erschließungsstraße (Planstraße A), die den Bereich An der Weide an die Straße Am Südbahnhof unter Umgehung der Wohngebiete anbindet, um die mangelhafte Erschließung der Gewerbeflächen zu verbessern, und die Belastungen des LKW-Verkehrs für die angrenzenden Wohngebiete zu verringern. Bestandteil des Gesamtkonzeptes Südbahnhof ist weiter eine bereits gebaute Verbindungsstraße (Planstraße B) von der Tiestestraße zur geplanten Planstraße A.

Der Teil B des Bebauungsplanes sieht einen Verbrauchermarkt mit maximal 4.400 m<sup>2</sup>, einen Baumarkt mit maximal 9.500 m<sup>2</sup> und höchstens zwei Fachmärkte mit insgesamt maximal 1.900 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vor. Die Ansiedlung des Verbrauchermarktes und des Baumarktes soll in Verbindung mit einer bevorstehenden Schließung an einem anderem, in der unmittelbaren Nähe gelegenen, Standort geschehen.

Außerdem wird die Kreuzung Jordanstraße / An der Weide zu einem Mini-Kreisel (Teil C) umgebaut, um die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes zu gewährleisten.

Das bisherige Planungsrecht lässt das geplante Vorhaben nicht zu, da Einzelhandel in diesem Umfang nicht erlaubt ist. Mit diesem Planverfahren sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der oben genannten Vorhaben geschaffen werden.

Die langfristige Aufwertung der innenstadtnahen Flächen und Nachnutzung von Gewerbebrachen im Stadtteil Südstadt ist wichtiges städtebauliches Ziel der Stadt. Neben der Stärkung des Standortes und der Brachenrevitalisierung ist die Verbesserung des Erschließungssystems ein weiteres nennenswertes Ziel des Bebauungsplanes.

Für das Südbahnhofareal wurden seit 1995 verschiedene Konzepte erarbeitet, die aber bislang nicht umgesetzt werden konnten. Angestrebt wird, das Gebiet des ehemaligen Südbahnhofes weiterhin auf Gewerbe auszurichten, das in begrenztem Umfang Versorgungsfunktionen für die Südstadt übernimmt und von dem nur geringe Störungen auf die benachbarte Wohnbebauung ausgehen. Dieses Ziel soll insbesondere durch die geplante Erschließungsstraße erreicht werden. Im südlichen Teil des Gebietes soll nach dem städtebaulichen Konzept das Schwergewicht auf dem Einzelhandel liegen.

Im Nahversorgungskonzept der Landeshauptstadt Hannover 2002 (CIMA Gutachten) wurde für den Stadtbezirk Südstadt / Bult ein hoher Handlungsbedarf festgestellt, der mit der geringen Versorgungsdichte und hohen Kaufkraftabflüssen begründet wurde. Die derzeit aus dem Einzugsgebiet abfließende Kaufkraft kann zukünftig wohnortnah gebunden werden, was zu insgesamt ausgewogeneren Versorgungsstrukturen führt. Positiv wird bewertet, dass das Vorhaben

an vorhandene Einzelhandelsnutzungen anknüpft und bestehende Einkaufsorientierungen (durch die Verlagerung des vorhandenen Baumarktes und Verbrauchermarktes) aufgreift.

Flächen für die Ansiedlung solcher Märkte sind in den Wohngebieten der Südstadt jedoch nicht bzw. kaum vorhanden. Als einige der wenigen Flächenreserven stehen hierfür die Flächen auf dem Gelände des Südbahnhofes und in dessen Randbereichen zur Verfügung.

Insgesamt ist festzustellen, dass eine nachhaltige Beeinträchtigung der Versorgungsstrukturen, der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit der zentralen Standorte sowie der wohnortnahen Versorgung durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist.

Die Umsetzung des Konzeptes soll unter Einbeziehung des in der Boden- und Grundwasseranierung befindlichen Grundstückes An der Weide 15 geschehen. Die Sanierung auf dem Grundstück des ehemaligen Chemikalienhandels ist so weit fortgeschritten, dass auch diese Fläche einer neuen städtebaulichen Nutzung zugeführt werden kann.

### **Verfahrensablauf**

Für das Nutzungskonzept des gesamten ehemaligen Südbahnhofsgeländes wurden die allgemeinen Ziele und Zwecke des Bebauungsplanentwurfes Nr. 1679 entwickelt, auf dessen Grundlage im Jahr 2005 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt wurde.

Die aurelis Asset GmbH, vertreten durch die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, hat sich im Jahr 2009 entschlossen, das Verfahren als vorhabenbezogenen Bebauungsplan fortzuführen. Sie hat einen Vorhaben- und Erschließungsplan für eine Erschließungsstraße (Teil A), ein Einkaufs- und Fachmarktzentrum (Teil B), und einen Kreuzungsumbau zum Mini-Kreisel (Teil C) vorgelegt und bei der Stadt Hannover am 04.02.2009 den Antrag auf Einleitung eines Verfahrens zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gestellt. Am 28.05.2009 fasste der Verwaltungsausschuss den Einleitungsbeschluss.

Die **frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange** erfolgte in der Zeit vom 12.04.2005 bis zum 04.05.2005. Diesem Verfahrensschritt lag bereits ein Vorentwurf des Umweltberichtes bei.

Während dieser Beteiligung nahm die **Region Hannover** wie folgt Stellung:

Im allgemeinen Begründungstext sei mindestens darzustellen, dass in den Bereichen, in denen im Untergrund CKW-Kontaminationen vorhanden wären, die Gebäude aus Gründen der Vorsorge nach einem Pufferzonenkonzept zu errichten wären.

Aufgrund vorliegender Untersuchungen- bzw. Erkundungsergebnisse sei davon auszugehen, dass im gesamten Plangebiet mit Schadstoffen belastete Auffüllungen vorhanden sind. Bei Erdbauarbeiten wäre eine Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde der Region Hannover erforderlich.

Des Weiteren wurden von der Region Hannover zu einigen Punkten Textvorschläge unterbreitet, die in die Begründung bzw. Umweltbericht eingearbeitet wurden.

Aus Sicht der übrigen von der Region Hannover zu vertretenden Belange bestünden keine Anregungen und Bedenken. Die Planung sei mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.

Die **Stadtentwässerung Hannover** wies darauf hin, dass im Bereich der Erschließungsstraße ca. 855 m Mischwasserkanal (DN 300-600) zu bauen und der Anschluss im Bischofsholer Damm herzustellen sei. Die geschätzten Baukosten würden ca. 480.000,- € betragen. Im südlichen Randbereich des Bebauungsplanes – An der Weide bis Wendehammer – sei ca. 125 m Schmutzwasser- und ca. 240 m Regenwasserkanäle zu bauen. Die geschätzten Baukosten hierfür würden ca. 115.000,- € betragen.

Die Versickerung von Niederschlagswasser sei wegen der Bodenbelastung voraussichtlich nicht möglich. Für die Ableitung des Oberflächenwassers aus diesem Gebiet gelte - für Grundstücke über 2000 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche - eine Abflussbeschränkung von 60 l/s\*ha. Darüber hinausgehende Wassermengen wären auf dem Grundstück zu speichern und verzögert in das öffentliche Kanalnetz einzuleiten.

Die **Stadtwerke Hannover (enercity)** regten an, dass im Bereich der Straße Am Südbahnhof eine Fernwärmeleitung vorhanden sei und bei erster Betrachtung auch eine Energieversorgung darüber sinnvoll erscheine. Für nähere Untersuchungen wären konkrete Angaben zu geplanten Objekten und deren Investoren nötig.

Die **DB Service Immobilien GmbH** hat darauf hingewiesen, dass bei der Schaffung neuer Nutzung- und Baurechte auf bestehende Rechte Rücksicht zu nehmen sei.

Die **Polizeidirektion Hannover, PK Südstadt** betonte, dass die geplante Erschließungsstraße erforderlich sei. Sie solle neben der Verkehrszuführung für das Gewerbegebiet besonders für den Bereich Große Düwelstraße und umliegende Straßen eine tatsächliche Entlastung bringen. Problematischer sei nach Umsetzung der Planung die Verkehrslage im südlichen Bereich zu bewerten. Für die Anwohner der Jordanstraße sei eine deutliche Mehrbelastung auch durch Schwerlastverkehr zu erwarten. Ein besonderes Augenmerk solle der Planung der Kreuzung An der Weide / Jordanstraße / Heinrich-Heine-Straße gelten.

Die **Handwerkskammer Hannover** wies darauf hin, dass bei der Trasse der neuen Haupterschließungsstraße die Parkplatzsituation, Anlieferungsmöglichkeit und Erschließung vorhandener Betriebe zu berücksichtigen sei. Vor diesem Hintergrund solle das gesamte Südbahnhofareal auch nicht dem großflächigen Einzelhandel geöffnet werden, da dieser erfahrungsgemäß ein überproportionales Verkehrsaufkommen mit entsprechenden negativen Auswirkungen für alle übrigen Gewerbebetriebe mit sich bringe. Hinzu kämen negative Auswirkungen auf vorhandene Stadtteilzentren, eine Gefährdung dieser Standorte mit Angebotsausfällen und Attraktivitätsverlusten wären nicht auszuschließen.

Die **Industrie- und Handelskammer Hannover** legte dar, dass das SB-Warenhaus die Dimensionen, die vor Jahren von der IHK angeregt wurden, deutlich überträfe. Vor diesem Hintergrund erwarte die IHK eine nachvollziehbare Prognose der Kaufkraftumlenkung und eine daraus abgeleitete Prognose der Wirkungen des Projektes auf das Netz der Einzelhandelsbetriebe im Stadtteil Südstadt-Bult. Es wären in jedem Fall differenzierte Festsetzungen zur Verkaufsfläche und zu den Branchen im Plangebiet erforderlich.

Die **zentrale Polizeidirektion, Abt. Kampfmittelbeseitigungsdienst** legte dar, dass im Bereich des Südbahnhofs verstärkt alliierte Luftangriffe stattgefunden hätten, somit sei noch mit Bombenblindgängern zu rechnen. Es solle beim Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD), für die jeweilige in der Zukunft geplante Baumaßnahme, entsprechende Sondierungen und eine Bescheinigung auf Kampfmittelfreiheit beantragt werden.

Die Stellungnahme vom **staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hannover** wies darauf hin, dass das Wohngebiet Brehmstraße durch Schienen- und Gewerbelärm stark belastet sei. Aufgrund der vorliegenden Gegebenheiten sei es insoweit sachgerecht, wenn zumindest für die westlich an den Bahndamm anschließenden uneingeschränkten Gewerbegebiete im Interesse einer wechselseitigen Rücksichtnahme höchstzulässige flächenbezogenen Schalleistungspegel festgesetzt würden.

Darüber hinaus ging das staatliche Gewerbeaufsichtsamt auf die geplanten Anschlusszonen der Planstraßen A ein, da dort in der Nachbarschaft der Einmündungen von Mischgebiets- bzw. Kerngebiets-Schutzanspruch auszugehen sei. Um sicherzustellen, dass der Schutz der im Einwirkungsbereich vorzufindenden störepfindlicheren Nutzungen vor unzulässigen Immissionen gewährleistet sei, würde die Erstellung einer gutachterlichen Lärmprognose für geboten erachtet, die in Form einer Gesamtbetrachtung die westlichen Flächen einbezieht.

Die **frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit** wurde am 20.04.1995 durch den Stadtbezirksrat Südstadt / Bult beschlossen. Die Darlegung der Planungsziele einschließlich der voraussichtlichen Auswirkungen, fand in der Zeit vom 23.06.2005 bis zum 22.07.2005 statt. Während dieser Zeit sind 14 Schreiben eingegangen. Zu folgenden Themen wurden Stellungnahmen vorgebracht::

- Verkehrszunahme und -belastung
- Verkehrsleitsystem
- Straßengestaltung

- Zunahme der Lärmbelastung
- Luftimmissionen
- Kumulative Auswirkungen
- Einzelhandel
- Landschaftsplan
- Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen
- Städtebau und Gestaltung
- Erfordernis einer Bahnquerung
- Möglichkeit der Betreiberweiterung
- Negative Auswirkungen auf die Umwelt
- Altlastensanierung
- Forderung nach Gutachten
- Bedenken zur Abwägung
- Bedenken zum Verfahrensablauf

Das Verfahren wurde ab dem Jahr 2009 wie oben beschrieben als **vorhabenbezogener Bebauungsplan** fortgeführt.

In der Zeit vom 12.04.2010 bis zum 12.05.2010 wurde die **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange** durchgeführt.

Während dieser Beteiligung nahm der **BUND** wie folgt Stellung zu den Themen:

#### **Anregungen zum Verkehr**

Die geplanten Verkaufsflächen würden zu erheblichen zusätzlichem LKW und PKW-Verkehr führen, wodurch angrenzende Wohngebiete durch Verkehrsimmissionen zusätzlich belastet würden. Die getroffenen Annahmen über vorhabensbedingte zu erwartende Zusatzverkehre würden angesichts der Gesamtfläche aller Fachmärkte, Parkplatz und Erfahrungen vergleichbarer Märkte für viel zu niedrig gehalten. Die dargestellte Verkehrskonzeption sei nicht geeignet und ausreichend um die zu erwartenden Zusatzverkehre zu bewältigen.

Aufgrund der hohen Vorbelastungen würden die angrenzenden Wohngebiete keine zusätzlichen verkehrsbedingten Lärm und Luftschadstoffimmissionen vertragen. Die Darstellung im Umweltbericht sei aus Gründen des Immissionsschutzes unzureichend und fehlerhaft.

Der unsignalisierte Knotenpunkt Jordanstraße/ An der Weide /Heinrich-Heine-Straße sei bereits kritisch einzustufen. Es sei fragwürdig diesen durch den Bau eines Minikreisels für die zu erwartenden Zusatzverkehre ausreichend leistungsfähig zu machen. Immissionsträchtige Stausituationen in Einmündungsbereichen der angrenzenden Straßen seien ebenso zu befürchten wie ein behinderter Verkehrsabfluss bei wichtigen Hauptstraßen.

Die Anbindung an das ÖPNV-Netz (mit fußläufig 600 bis 800 m Entfernung) sei unattraktiv und der Standort für große Fachmärkte daher wenig geeignet.

#### **Anregungen zum Einzelhandel**

Der BUND bezweifle, dass die im vorliegenden Entwurf geplante Ansiedlung städtebaulich raumverträglich sei. Das zugrunde liegende städtebauliche Ziel, die Versorgungsfunktion für die Südstadt zu verbessern, sei angesichts der Ansiedlung von Märkten in den letzten Jahren nicht mehr nachvollziehbar. Bei der geplanten Ansiedlung von großen Fachmärkten bestehe die große Gefahr, dass bestehende kleinere Fachmärkte und Einzelhandelsgeschäfte insbesondere in fußläufiger Entfernung durch deutliche Umsatzeinbußen schließen müssten. Auch Fachmärkte in weiter entfernten Wohngebieten werden durch die Entwicklung im Bestand bedroht. Eine unter-durchschnittliche Versorgung könne erst unter weitläufiger Zugrundelegung der Südstadt, der Bult und des Zooviertels aufgezeigt werden. Diese Gebiete seien jedoch für Einkäufe fußläufig zu weit entfernt. Eine Verstärkung des problematischen Ladensterbens auch in angrenzenden Stadtteilen sei nicht auszuschließen. Das Nahversorgungskonzept 2002 sei von der Entwicklung, die zu einem Verdrängungswettbewerb mit zunehmenden Ladenleerständen geführt habe, zwischenzeitlich überholt. Aufgrund des mehr als ausreichenden Angebots an Nahversorgern würde es infolge weiterer Ansiedlungen zur Verdrängung bestehender Versorger umliegender Stadtteile kommen. Dies würde dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden widersprechen.

Die behauptete Nahversorgungsfunktion für die bisher unterversorgten Wohngebiete in der Bult könne durch die Planung nicht hergestellt werden, da eine fußläufige Erreichbarkeit durch den trennenden Bahndamm nicht gegeben sei.

#### **Anregungen zum Verfahren**

Die Planung sei nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, da dieser noch geändert bzw. angepasst werden soll. Das laufende B-Planverfahren sei daher auszusetzen und eine erneute Beteiligung TÖB auf Basis eines rechtsverbindlichen Flächennutzungsplanes durchzuführen. Der BUND hätte bereits 2006 eine umfangreiche Stellungnahme zur geplanten Flächennutzungsplanänderung vorgelegt. Diese würde vollinhaltlich auch zum Gegenstand dieses Verfahrens gemacht.

In den vorliegenden Unterlagen fehle eine Betrachtung möglicher Planungsalternativen z.B. mit einer Teilentwicklung als Grünzone.

Insgesamt seien die Unterlagen als ausreichende Fachgrundlage zur Beurteilung der umweltbezogenen Auswirkungen nicht geeignet. Das Interesse des Vorhabenträgers nach lukrativer Vermarktung der Ruderalflächen durch Bebauung stände den Interessen der Anwohner entgegen.

#### **Anregungen zum Naturschutz**

Es solle eine Ruderalfläche, die inmitten der Südstadt eine positive Freiraumfunktion mit zunehmendem ökologischem Wert hätte, mit nicht notwendigen Versorgern bebaut werden. Das Areal beherberge eine Reihe bestandsbedrohter Arten (Fledermaus, Nachtigall) und besitze zumindest für die Vogelwelt eine allgemeine Bedeutung. Die Bedeutung des Areals für Fledermäuse würde unsachgemäß kleingeredet.

#### **Anregungen zur Luftqualität**

Die Freiflächenfunktion des Areals für das Stadtklima würde nicht angemessen gewürdigt. Eine klimatische Verschlechterung der heutigen Bedingungen sei zu befürchten. Obwohl im Umweltbericht für die Bereiche Bischofsholer Damm, Marienstraße und Altenbekener Damm die Lufthygienische Situation hinsichtlich NO<sub>2</sub> als hoch belastet bezeichnet wird, fände dies in der Planung keine Berücksichtigung. Das planbedingt keine zusätzlichen Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub geschaffen würden, gelte nicht für die umliegenden Zufahrtsstraßen. Dies kollidiere mit den Zielen des Luftreinhalteplans.

Die Planung solle erst fortgesetzt werden, wenn die Frage, ob die Immissionsgrenzwerte für Ruß und Benzol eingehalten werden, geklärt sei.

#### **Anregungen zum Lärm**

Statt der erforderlichen Entlastung der Verkehrslärmimmissionen angrenzender Wohngebiete führen die zu erwartenden Zusatzverkehre zu einer Erhöhung. Angesichts der bedenklichen Vorbelastung sei eine Verschlechterung unzulässig. Der BUND hält die projektbedingten Lärm- und Luftimmissionen nicht nur für bedenklich, sondern für rechtlich unzulässig.

In den Schallgutachten würden lediglich sektorale verursacherbezogene Untersuchungen durchgeführt; der erwähnte Schienenverkehrslärm bliebe bei der Gesamtbewertung unberücksichtigt. In dem vorliegenden Fall sei eine umfassende und gesamthafte Umweltprüfung erforderlich, bei der die Vor- und Zusatzbelastung einer Gesamtbewertung zugeführt werden müsse, die zu klären habe, ob dies zu einer erheblichen Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung der Anwohner führen kann.

Die rechtlichen Vorgaben des BauGB ließen sich aufgrund der zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsimmissionen nur durch zusätzliche Schallschutzmaßnahmen für die angrenzenden Wohngebiete erfüllen; dazu mache der Planentwurf jedoch keine Angaben.

Die vorgesehenen Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen seien völlig unzureichend und müssten z.B. durch eine Lärmschutzwand an der Bahn nachgebessert werden.

In den Gutachten würde versucht, die vorhabensbedingten Erhöhungen für irrelevant zu erklären. Das wird aus folgenden Gründen in Frage gestellt:

- Die physikalische Lärmverdoppelung von 3 dB(A) entspräche nicht einer Irrelevanzschwelle,
- Die vorgegebene Verkehrsannahme zur Ermittlung des Straßenverkehrslärms sei viel zu gering.

- Die Annahmen der Gutachten seien beim Straßenverkehrslärm geschönt.
- Die dargestellte Lärmkontingentierung des bestehenden und zukünftigen Gewerbelärms sei nicht nachvollziehbar.
- Die Annahmen der Gutachter zu den Spitzenpegeln der LKW seien unglaubwürdig.
- Die Annahmen der Gutachter zum Schienenverkehr seien nicht nachvollziehbar. Aufgrund von Streckenumleitungen der Güterbahn gäbe es häufiger Worst-Case-Phasen, die betrachtet werden müssten.
- Die behauptete geringfügige Erhöhung der heutigen Belastung aus dem Schienenverkehr in der Rimpaustraße sei aufgrund der falschen Annahme, dass es eine Lärmschutzwand gebe, zu hinterfragen.
- Die Annahme des Gutachters, dass eine Erhöhung der Straßenverkehrslärmbelastung um 8 bzw. 6 Dezibel im Bereich der Brehmstraße irrelevant sei, beziehe sich nur auf eine sektorale Beurteilung. Die hohe Lärmvorbelastung durch den Schienenverkehr würde einfach ausgeklammert.
- Verschiedene geschönte Annahmen der Verkehrsgutachter würden die Gutachten zu Gefälligkeitsgutachten machen.

Die Bewertungen zum vorhabensbedingten Verkehrslärm seien von beschönigenden Aussagen geprägt. So sei die in der Brehmstraße ermittelte drastische Erhöhung des Straßenverkehrslärms um bis zu 8 dB(A) als merkbar zunehmender Geräuschpegel relativiert. Der Umweltbericht beschönige die Planung, indem er ausführe, dass eine „Verringerung der Lärmemissionen und Schadstoffemissionen durch den Neubau einer Straße“ erfolge. Das Gesamtprojekt führe dagegen zu einer mancherorts unzulässigen Erhöhung von Lärm- und Schadstoffemissionen.

Da der Vorhabenträger seine Flächen von der **Deutschen Bahn AG** erhalten habe, und diese Hauptverursacher der gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen in diesem Bereich sei, solle der Verursacher zunächst für geeignete Lärmvermeidungsmaßnahmen sorgen.

Ohne Maßnahmen zum Schutz vor den gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen der Bahn sei die Vorbelastung so hoch, dass die Vermarktung gemäß vorliegender Planung an rechtlichen Vorgaben scheitern würde.

Die heutigen Zug-Pausen würden durch den vorhabensbedingt zunehmenden Straßenverkehrslärm in Mitleidenschaft gezogen.

Bei den Umweltauswirkungen sei nicht die Bauphase untersucht und in die Gesamtbetrachtung mit einbezogen, obwohl dies bei benachbarten Bauvorhaben zu erheblichen Belästigungen der Anwohner geführt habe.

Die **Stadtentwässerung Hannover** wies inhaltlich auf die gleichen Punkte hin wie in der Stellungnahme im Rahmen der frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. Es wurde ergänzend darauf hingewiesen, dass in den bestehenden, angrenzenden Straßen Schmutz-, Regenwasser- und Mischwasserkanäle bereits vorhanden wären.

Die **Polizeidirektion Hannover, PK Südstadt** merkte an, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Einrichtung einer Lichtsignalanlage an der Kreuzung Jordanstraße / An der Weide / Heinrich-Heine-Straße als sicherste Lösung erscheine und die Einrichtung eines Mini-Kreisels aufgrund der aufgeführten Bedenken nicht befürwortet werde.

Die **DB Service Immobilien GmbH** wies inhaltlich auf die gleichen Punkte hin wie in der Stellungnahme im Rahmen der frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. Es wurde ergänzend darauf hingewiesen, dass die Grenzabstände der NBauO einzuhalten wären.

Der **Einzelhandelsverband Hannover-Hildesheim e.V.** betonte, dass das Konzept der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel im Südbereich des Südbahnhofgeländes mitgetragen würde. Die Verlagerung von Baumarkt und Lebensmittelmarkt würden begrüßt. Allerdings würden Bedenken gegen die geplanten Größenordnungen des Lebensmittelmarktes und der Fachmärkte geäußert.

Die **Handwerkskammer Hannover** wies inhaltlich auf die gleichen Punkte hin wie in der Stellungnahme im Rahmen der frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.

Die **Industrie- und Handelskammer Hannover** stellt dar, dass sie die ausgewiesenen Verkaufsflächen für den Lebensmittel-Verbrauchermarkt (ohne Vorkassenzone), den Baumarkt und die Fachmärkte als verträglich einstuft.

Im Lebensmittel-Verbrauchermarkt sei die Verkaufsflächenobergrenze und die Vorkassenzone zu reduzieren. Für den Baumarkt wäre der Flächenanteil der Randsortimente festzusetzen. In den Fachmärkten wäre die Ansiedlung bestimmter Sortimente aus Sicht der IHK nicht zielführend.

In den Gewerbeflächen im Bereich der Planstraße A sei der Einzelhandel grundsätzlich auszuschließen.

Im Teil C des Plangebietes (Mini-Kreisel) sei zu berücksichtigen, dass dieser auch für Großraum- und Schwertransporte befahrbar sein müsse.

Die **Üstra** wies darauf hin, dass zur Vermeidung von Fahrtcomforteinbußen und zur Minimierung von Fahrtzeitverlusten die problemlose Überführung der Kreiselmittle gewährleistet werden müsse. Bei der Gestaltung der Kreiselmittle sei auf eine Erhöhung zu verzichten und nur ggf. mit einer besonderen Pflasterung versehen werden.

Der **Interessenverband Wirtschaftsforum Südstadt e.V.** merkte an, dass die vorgelegte Planung grundsätzlich begrüßt werde. Er gebe aber zu bedenken, dass die Anbindung der Planstraße A an die Straße An der Weide so nicht durchführbar sei, da die Anlieferung der dort ansässigen Fa. Paschke so nicht mehr funktioniere.

Die Interessen der Fa. Sofa Loft bezüglich Anlieferung und straßenseitiger Kundenparkplätze sowie eines bauaufsichtlich geforderten vorhandenen Notausgangs, der sich in einem auf der Nordgrenze stehenden Gebäude befände, wären zu berücksichtigen.

Die **Region Hannover** nahm wie folgt Stellung:

Es werde angeregt auf eine Zulässigkeit eines Technikmarktes mit ca. 1.900 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zu verzichten. Aus raumordnerischer Sicht empfehle es sich zum Schutz der zentralen Versorgungsbereiche gänzlich auf die Branche Technik zu verzichten.

Des Weiteren wurden von der Region Hannover zu einigen Punkten Textvorschläge unterbreitet, die in die Begründung bzw. Umweltbericht eingearbeitet wurden.

Aus Sicht der übrigen von der Region Hannover zu vertretenden Belange bestünden keine Anregungen und Bedenken. Die Planung sei mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.

Die **öffentliche Auslage** gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB wurde gemäß Beschluss des Rates vom 26.08.2010 in der Zeit vom 09.09.2010 bis zum 08.10.2010 durchgeführt. In dieser Zeit gingen 11 Stellungnahmen mit Anregungen zu folgenden Themen ein:

- Anregungen zur Verkehrszunahme
- Anregungen zur Verkehrslenkung
- Anregungen zur Straßenplanung und -führung
- Anregungen zu Lärmemissionen und Monitoring
- Anregungen zu Klima / Luft / Feinstaub
- Anregungen zu Kumulativen Wirkungen
- Anregungen zum Einzelhandel
- Anregungen zum Naturschutz
- Anregungen zum Landschaftsplan
- Anregungen zu Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen
- Anregungen zur Bahnquerung
- Anregungen zu Qualitätssicherung vorhandener Betriebe
- Anregungen zum Erscheinungsbild
- Anregungen zum Bodenmanagement
- Anregungen zur Abwägung
- Anregungen zum Verfahren

Der Bebauungsplan wurde vom Rat der Landeshauptstadt am . .20 als **Satzung** beschlossen und ist nach **ortsüblicher Bekanntmachung** seit dem . .20 rechtsverbindlich.

## Beurteilung der Umweltbelange

Auf der Grundlage eines am 28.04.2005 durchgeführten Scoping-Termins zur Festlegung des Umfangs und des Detaillierungsgrades der bauleitplanerischen Umweltprüfung sind die im Folgenden aufgelisteten Gutachten erstellt worden, deren Ergebnisse zu der Beurteilung der Umweltbelange führte.

- Bestandsaufnahme Pflanzen und Tiere
- Schalltechnische Untersuchung „Fachmarktzentrum“
- Schalltechnische Untersuchung „Straßen- und Schienenverkehr“
- Historische Altlast-Recherchen
- Klima- und immissionsökologisches Gutachten

## Lärm

### Fachmarktzentrum

Unter Berücksichtigung der vorgegebenen Anzahl und zeitlichen Verteilung von Kfz-Bewegungen auf dem Betriebsgelände werden die während der Tages- und Nachtzeit zugrunde zu legenden Immissionsrichtwerte an den zu betrachtenden maßgeblichen Immissionsorten durch die Zusatzbelastung aus dem Bauvorhaben deutlich unterschritten.

Eine Vorbelastung durch vorhandene oder mögliche gewerbliche Nutzungen aus Bereichen, die außerhalb des Geltungsbereichs liegen, führt auf Grund einer Geräuschkontingentierung des Gesamtbereiches „Südbahnhof“ zusammen mit der ermittelten Zusatzbelastung durch das Fachmarktzentrum nicht zu einer Gesamtbelastung, die die Immissionsrichtwerte überschreiten würde.

Weder die während der geplanten Betriebszeiten auftretenden Maximalpegel noch der anlagenbezogene Kfz-Verkehr auf öffentlichen Straßen führen zu Konflikten mit den Anforderungen der TA Lärm. Damit ist aus schalltechnischer Sicht ein Fachmarktzentrum in der beschriebenen Weise realisierbar.

### Straßen- und Schienenverkehr

Im Bereich der Großen Düwelstraße gehen die Geräuschimmissionen durch die Verkehrsverlagerung in unempfindlichere Gebiete deutlich zurück. Tagsüber wird im Planzustand der Immissionsgrenzwert eingehalten. Nachts bleibt der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) weiterhin überschritten.

Im Gewerbegebiet werden auch am kritischsten Immissionsort nach dem Bau der Planstraße die Immissionsgrenzwerte tags und nachts eingehalten. Es ist auf Grund der Entfernungen der Planstraße zu den anderen schutzbedürftigen Nutzungen in der Nachbarschaft nicht zu erwarten, dass die zugehörigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

An den Immissionsorten IP 6, IP 7, IP 8, IP 9 und IP 11 ändern sich die Geräuschsituationen durch die geplanten Vorhaben nicht wesentlich. Tagsüber werden die Immissionsgrenzwerte weiterhin eingehalten und nachts bleiben sie geringfügig überschritten bzw. (IP 9) eingehalten.

Im Bereich der geplanten Fachmärkte sind und bleiben die Immissionsgrenzwerte tags und nachts eingehalten.

Für den Bereich der Kreuzung: Jordanstraße/ An der Weide/ Heinrich-Heine-Straße und in der Jordanstraße werden die Immissionsgrenzwerte sowohl vor als nach Durchführung der geplanten Vorhaben überschritten. Die Erhöhung der Geräuschpegel beträgt tagsüber maximal 1,1 dB(A) und nachts maximal 0,6 dB(A). Diese Pegelerhöhungen werden tags kaum und nachts nicht wahrgenommen.

Für die Immissionsorte an der Kleinen Düwelstraße und am Bischofsholer Damm werden trotz zusätzlicher Belastung durch die Planstraße die zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte tags und nachts deutlich unterschritten.



Auch an der Brehmstraße werden die Immissionsgrenzwerte des reinen bzw. allgemeinen Wohngebietes trotz merkbar zunehmender Geräuschpegel durch Straßenverkehr tags und nachts deutlich unterschritten.

### **Artenvielfalt**

Trotz flächendeckender Suche konnte von den ggf. den Europäischen Artenschutzbestimmungen unterliegenden Tierarten weder die Zauneidechse noch eine andere Reptilienart nachgewiesen werden. Bei den vorkommenden Heuschreckenarten handelt es sich um in Niedersachsen verbreitete und häufige Arten mit geringen Habitatansprüchen. Verglichen mit anderen, in Teilbereichen ähnlich strukturierten Flächen im Gebiet der Stadt Hannover konnten deutlich weniger Tagfalterarten nachgewiesen werden.

Die in Niedersachsen gefährdete Nachtigall wurde wie bereits im Jahr 2005 auch im Jahr 2009 mit einem Randrevier beobachtet, wobei der Brutplatz nach wie vor außerhalb der Vorhabengebiete im Gebüsch an der Bahndammböschung liegt. Andere gefährdete Arten kommen nicht vor.

Das Bruthabitat der Nachtigall wird vom Vorhaben nicht betroffen. Im Rahmen der Baufeldvorbereitung wurden auf dem Grundstück des Einkaufs- und Fachmarktzentrums außerhalb der Brutperiode, d.h. im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar, bereits der vorhandene Gehölzaufwuchs entfernt, so dass eine Zerstörung von Niststätten vermieden werden kann.

Alle wild lebenden europäischen Vogelarten sind besonders geschützt, streng geschützte Arten konnten nicht nachgewiesen werden.

Im Mittelteil des Untersuchungsgebiets wurden zwei Fledermausarten nachgewiesen, die diese Teile des Geländes regelmäßig als Nahrungshabitat nutzen. Es handelt sich dabei um die Zwergfledermaus und den Großen Abendsegler, die nach der Roten Liste Niedersachsen als gefährdet bzw. stark gefährdet eingestuft werden. Alle heimischen Fledermausarten sind gemäß §§ 37 ff. BNatSchG in Zusammenhang mit Anhang IV der FFH – Richtlinie streng geschützt. Artenschutzrechtlich ist das Fledermausvorkommen im Gebiet jedoch als unkritisch einzustufen, da Nahrungshabitate in aller Regel nicht unter den Schutz von § 44 Abs. 1 BNatSchG fallen. Hinsichtlich dieser Artengruppe ist bei einer ausreichenden Neubepflanzung mit Gehölzen eine Wiederherstellung der Funktion als Nahrungshabitat der Zwergfledermaus möglich, zumal das Gebiet auch aktuell nur eine vergleichsweise geringe Bedeutung in dieser Beziehung besitzt.

Fazit: Es sind keine Konflikte mit dem Besonderen Artenschutz von dem Vorhaben zu erwarten.

### **Biotoptypen und Flora**

Im Jahr 2005 wurden vor allem die trockenwarmen, blütenreichen Biotope der Brachflächen (Ruderalfluren) als im lokalen Kontext bedeutsame Lebensräume identifiziert. Diese das Gelände in größeren Bereichen prägenden Biotoptypen haben 2009 gegenüber 2005 in ihrer flächenmäßigen Ausdehnung sowie ihrer Ausprägung stark abgenommen.

Die verbliebenen trockenwarmen Ruderalfluren sind immer noch als naturschutzfachlich bedeutsam einzustufen, insbesondere weil sie innerhalb der umliegenden, intensiv genutzten bzw. versiegelten Siedlungsflächen einen Bereich relativ hoher Lebensraumvielfalt (Biodiversität) bilden.

Gesetzlich geschützte Biotoptypen kommen ebenso wenig vor wie gesetzlich geschützte Lebensraumtypen des Anhangs I oder Pflanzenarten des Anhangs II der EG-Richtlinie „Fauna-Flora-Habitat“.

### **Bodenbelastungen**

Im Plangebiet sowie in der näheren Umgebung ist der Boden durch jahrzehntelange gewerbliche Nutzungen durch Schadstoffe verunreinigt.

Im südlichen Teil des Plangebietes liegt das ca. zwei ha große Gelände einer ehemaligen chemischen Fabrik „An der Weide 13“. Hier sind mindestens seit dem 2. Weltkrieg bis Mitte der 70er Jahre durch unsachgemäßen Umgang bei der Konfektionierung sowie Handhabung von Löse-

mitteln und Reinigungskemikalien erhebliche Mengen an Schadstoffen in den Untergrund gelangt. Diese haben eine massive Verunreinigung des Grundwassers herbeigeführt, deren flächenhaftes Ausmaß durch die Wasserhaltungsmaßnahme während des U-Bahnbaus in der Innenstadt von Hannover im Zeitraum von 1975 bis 1987 noch erheblich vergrößert worden ist.

Seit Ende der 80er Jahre wird der Schadensfall Kertess-Chemie, An der Weide 13-14, altlastentechnisch bearbeitet. Seit 1994 wird das Gelände in erheblichem Umfang mit Hilfe verschiedener Techniken gesichert und dekontaminiert. Spätestens seit der Umschließung des Grundstückes durch eine Dichtwand in 1994/95 strömt kein mit Schadstoffen belastetes Grundwasser mehr vom Gelände ab. Parallel wurden mit der Grundwasserbehandlung sowie insbesondere mit der Bodenluftabsaugung und der Schwerphasenentnahme sehr effektive Sanierungsmaßnahmen eingeleitet, die zum jetzigen Zeitpunkt weit mehr als 95% des ehemals vorhandenen Schadstoffpotenzials aus dem Untergrund entfernt haben.

Mit der weitgehend abgewickelten Sanierung des Grundstückes in Verbindung mit einem Sicherungskonzept (Pufferzonenkonzept) kann das Grundstück einer neuen baulichen Nutzung zugeführt werden.

Zu den verbleibenden Sanierungsmaßnahmen gehören eine Rest-Grundwasserentnahme und Rest-Grundwasserreinigung sowie eine Rest-Bodenluftabsaugung zum Erreichen bestimmter zeitlicher bzw. grenzwertdefinierter Sanierungsziele für Grundwasser und Boden (Pufferzonen I + II). Im Rahmen der geplanten Neubebauung werden bautechnische Sicherungsmaßnahmen (Gasdrainage, Pufferzone III) getroffen und anfallende, belastete Böden gesichert wieder eingebaut. Mensch und Umwelt werden durch die genannten Maßnahmen dauerhaft vor verbleibenden Restbelastungen geschützt.

Die Gasdrainageschicht unter den Gebäuden wird als zusätzliche, bautechnische Barriere dafür sorgen, dass belastete Luft keinesfalls in die geschlossenen Baukörper eindringen kann. Unter Berücksichtigung der technischen Vorkehrungen sind gesunde Arbeits- und Aufenthaltsverhältnisse gegeben. Der Verkauf von Lebensmitteln wird als unbedenklich eingestuft.

## **Grundwasser**

Auf Grund der im gesamten Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1679 anzutreffenden Grundwasserkontamination (insbesondere Belastungen durch chlorierte Kohlenwasserstoffe) ist auf Grundwasserabsenkungen (abgesehen von den aktuell betriebenen und abgestimmten Sanierungsmaßnahmen, u.a. Pegelhaltung innerhalb der Dichtwände) möglichst zu verzichten.

Sofern sich im Zuge von Baumaßnahmen Grundwasserabsenkungen nicht vermeiden lassen, sollten sich die jeweiligen Vorhabenträger frühzeitig mit der Region Hannover in Verbindung setzen, damit insbesondere geklärt werden kann, wie eine Beeinflussung der Schadstofffahne ausgeschlossen werden kann und welche Reinigungsmaßnahmen für das geförderte Grundwasser erforderlich sind.

Das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten oder Ableiten von Grundwasser bedarf grundsätzlich einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

## **Klima / Luft**

Die Vorhabenfläche befindet sich in einem bioklimatisch vorbelasteten Umfeld, in dem gewerblich genutzte Flächen und durch Block- und Blockrandbebauung gekennzeichnete Wohnnutzung dominieren. Mit Realisierung der Plankonzeption werden im Änderungsbereich Austauschhindernisse etabliert, die Kaltluftströmungen in ihrer Ausgleichsleistung einschränken. Aufgrund der Schwäche und lokalen Begrenztheit des Phänomens kann den aktuell auftretenden Strömungsbedingungen allerdings keine erhebliche bioklimatische Bedeutung zugesprochen werden.

Für das Fachmarktzentrum sind zahlreiche Maßnahmen geplant, wie dem verbesserten baulichen Wärmeschutz der Gebäudehülle und der Installation von effizienten Wärmerückgewinnungsanlagen, insbesondere sind die großflächige Dachbegrünung und die Durchgrünung der

Stellplatzanlagen zu nennen, die sich positiv auf die Defizite im Bezug auf das thermische Milieu im Umfeld des Gebäudes auswirken können.

Die Modellierung der Luftschadstoffausbreitung weist insbesondere den Knotenpunkt Braunschweiger Platz / Marienstraße als lufthygienischen Belastungsschwerpunkt aus, der mit Grenzwertüberschreitungen insbesondere des NO<sub>2</sub>-Jahresmittels und der PM10-Kurzzeitbelastung einher geht. Somit ist das Plangebiet im Bereich eines immissionsökologisch stark vorbelasteten Umfeldes angesiedelt, wobei die Luftschadstoffkomponente Stickstoffdioxid eine zentrale Stellung einnimmt. Eine signifikante Erhöhung der Schadstoffkonzentrationen gegenüber dem Analysefall verursachen die geplanten Umgestaltungen insbesondere in den Abschnitten „An der Weide“ und im Bereich der Planstraße – die Gesamtbelastung verbleibt hier allerdings deutlich unterhalb der Grenzwerte. Für die immissionsökologischen Belastungsschwerpunkte ist die Bedeutung der Planungen am Südbahnhof und der durch sie ausgelösten Verkehre unmaßgeblich.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass von dem Vorhaben keine relevanten Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffkonzentrationen verursacht werden.

### **Landschaftsbild**

Das Plangebiet ist durch die langjährige gewerbliche Nutzung geprägt. Im Norden befindet sich gewerblicher Gebäudebestand, südlich angrenzend Brachen. Das Gelände „An der Weide 13“ (Kertess) ist seit Jahren durch die vorhandenen Bauzäune und die Sanierungsanlagen sowie durch die z. T. ungenutzten Gewerbegebäude gekennzeichnet. Die vereinzelt entstandene Vegetation auf dem Gelände ist im Wesentlichen nur von geringer Höhe, einzelne Bäume ragen heraus. Im Hintergrund ist die Bahntrasse sichtbar. Für die stadtteilbezogene Freiraumnutzung ist das Plangebiet derzeit ohne Bedeutung, da es abgesperrt und nicht öffentlich zugänglich ist.

Insgesamt hat das Plangebiet für die stadtteilbezogene Freiraumnutzung einen geringen Wert.

### **Abwägungsvorgang**

#### **Zu den Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit**

Die Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der öffentlichen Auslegung sprechen von Bedenken oder Forderungen zu den Themen **Verkehrszunahme, Verkehrslenkung, Straßenplanung und -führung, Lärmemissionen, Klima / Luft / Feinstaub, Kumulativen Wirkungen, Ansiedlung von Einzelhandel, Naturschutz, Landschaftsplan, Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen, Bahnquerung, Qualitätssicherung vorhandener Betriebe, Bodenmanagement, Erscheinungsbild, Verfahren und Abwägung** an.

Die Auswirkungen der geplanten Nutzungen wurden aktuell und umfassend insbesondere in Bezug auf den **Verkehr** untersucht. Diese Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unzumutbare Belastungen durch zusätzlichen Kfz-Verkehr nicht entstehen.

Für die Beurteilung der verkehrlichen Situation des Straßennetzes im Umfeld des ehemaligen Südbahnhofs ist zwischenzeitlich eine Verkehrserhebung durchgeführt worden. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Rahmen der aktuellen Verkehrsuntersuchung ergab, dass bis auf den vorfahrt geregelten Knotenpunkt An der Weide / Jordanstraße alle untersuchten Knotenpunkte (auch Jordanstraße / Altenbekener Damm) das zukünftige Verkehrsaufkommen abwickeln können. Mit der geplanten Umgestaltung dieses Knotenpunktes in einen Minikreisverkehr ist eine Abwicklung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen auch an diesem Knotenpunkt möglich.

Bezüglich der **Verkehrslenkung** und Fahrverboten, insbesondere auch die Kontrolle dieser Maßnahmen, kann mit dem Mittel des Bebauungsplanes keine Aussage getroffen werden.

Der Parkplatz des Einkauf- und Fachmarktzentrums wird außerhalb der Geschäftszeiten der Öffentlichkeit als Parkplatz zur Verfügung gestellt. Der angespannten **Parksituation** in der Südstadt kann dadurch entgegenwirkt werden.

Der Bebauungsplan hat die Revitalisierung einer brachgefallenen Fläche bzw. die Schaffung der Voraussetzungen für eine städtebauliche Neuordnung zum Inhalt. Insofern bestehen keine Standortalternativen, die einen günstigeren Anschluss an den **öffentlichen Personennahverkehr** bieten.

Der Fa. Schneider Mineralöl wurde die aktuelle **Straßenplanung** am 21.10.2009 präsentiert. Seitens der Fa. Schneider Mineralöl wurden keine Bedenken gegen die vorgestellte Planung geäußert. Die Vorhabenträgerin und gleichzeitig auch Vermieterin des Gewerbegrundstücks hat in Gesprächen mit den weiteren Betroffenen die Erschließungssituation erläutert. Obwohl der Anlieferverkehr gewährleistet ist, werden die Anregungen aufrecht erhalten. Diese werden nicht berücksichtigt.

Es war der Nachweis zu erbringen, dass unvertretbare zusätzliche **Lärmbelastungen** nicht entstehen. Diese Nachweise wurden mit entsprechenden Gutachten erbracht. Darüber hinaus gehende etwa bestehende, nicht planbedingte Belastungen sind dagegen einer Betrachtung und Bewertung im Rahmen dieses Planverfahrens nicht zugänglich. Damit ist aus schalltechnischer Sicht ein Fachmarktzentrum in der beschriebenen Weise realisierbar.

Auf die erforderliche Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens bezogen, ist festzustellen, dass der **Bahnlärm** nicht planungsbedingt ist und auch keine Konfliktsituation hinsichtlich dieses Aspekts durch die Bauleitplanung erzeugt wird.

Durch **Baumaßnahmen** bedingte Belastungen sind zeitweiliger Natur und führen nicht zu den im Rahmen der Abwägung zu betrachtenden dauerhaften Auswirkungen eines Planungsziels.

Das angeregte **Monitoring** soll durch Verkehrszählungen durchgeführt werden.

Nach dem Beiblatt 1 zur DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) sollen die Geräuscheinwirkungen verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitanlagen) wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu verschiedenen Geräuscharten jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und damit nicht als **kumulative Wirkungen** betrachtet werden.

Mit den auf der Bebauungsplanebene erstellten Gutachten, insbesondere mit der für das gesamte Stadtgebiet bestehenden Ermittlung der verkehrsbedingten Schadstoffbelastung der Luft, liegt eine ausreichende Datengrundlage für die Beurteilung der Auswirkungen des Bebauungsplanes vor. Für die konkret geplante Einzelhandelsansiedlung und die Erschließungsstraße ergab die zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1679 erstellte gutachterliche Prognose der Auswirkungen auf die **Luftqualität**, dass keine Grenzwertüberschreitungen in den von Menschen zum Aufenthalt genutzten Bereichen zu erwarten sind.

Eine Überversorgung der Stadtteile Südstadt und Bult bzgl. des **Einzelhandels** kann nach den Erkenntnissen aus dem Gutachten zum Nahversorgungskonzept nicht festgestellt werden. Die Verträglichkeitsanalyse für die geplanten Einzelhandelsnutzungen am Standort "Südbahnhof" kommt zu dem Ergebnis, dass eine nachhaltige Beeinträchtigung der Versorgungsstrukturen, der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit der zentralen Standorte sowie der wohnortnahen Versorgung durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist.

Die bauliche Situation der Südstadt ermöglicht derzeit keine in die bestehende Wohnbebauung eingepassten Standorte für den Lebensmittelhandel. Das Südbahnhofareal ist daher die einzige Fläche in der Südstadt, die eine Entwicklung in der geplanten Größenordnung ermöglicht.

Die zulässigen Sortimentszusammenstellungen für die **Fachmärkte** mit 1900 m<sup>2</sup> sind nach der Verträglichkeitsuntersuchung nicht problematisch. Es wird deshalb kein Grund gesehen hier Änderungen vorzunehmen.

Für den nördlichen Teil des Südbahnhofareals ist es weiterhin das Ziel der Landeshauptstadt Hannover, Einzelhandelsnutzungen auszuschließen. Zurzeit besteht aber kein akuter Anlass, dafür ein Bebauungsplanverfahren einzuleiten.

Die im Abschnitt Beurteilung der Umweltbelange aufgeführten Gutachten hatten zum Fazit, dass keine Konflikte mit dem besonderen **Artenschutz** (Nachtigal, Fledermäuse) von dem Vorhaben zu erwarten sind.

Es kommen weder gesetzlich geschützte **Biotoptypen** (Ruderalfluren) noch gesetzlich geschützte Lebensraumtypen des Anhangs I oder Pflanzenarten des Anhangs II der EG-Richtlinie „Fauna-Flora-Habitat“ vor.

Für den Stadtbezirk Südstadt-Bult hält die Stadt Hannover keinen **Landschaftsplan** vor.

Durch den Bebauungsplan wird kein **Eingriff** in Natur und Landschaft vorbereitet, der über die bisherigen Planungsziele des rechtskräftigen Bebauungsplans hinausgeht. Nach § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB ist ein **Ausgleich** nicht erforderlich, wenn die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig waren, was hier der Fall ist.

Der Stadtbezirksrat Südstadt-Bult hat 2003 beschlossen eine **Bahnquerung** zur Vernetzung der Stadtteile Südstadt und Bult zusätzlich als Ziel aufzunehmen. Da diese geplante Trasse nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1679 liegt, ist sie nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Stadt wird im Rahmen des Baus des Minikreisels die **Erreichbarkeit** des Möbelgeschäfts sicherstellen.

**LKW-Fahrverbote** können nicht Gegenstand eines Bebauungsplanverfahrens sein. Eine derartige Maßnahme wäre aber wegen der zwingend erforderlichen Befahrbarkeit durch die Feuerwehrfahrzeuge und die Linienbusse kritisch.

Der Minikreisell wird so gestaltet, dass die **Stellplätze** an der Jordanstraße nicht entfallen. Einer Nutzung des "Lehmweges" über die **Fluchttür** stehen die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entgegen, der hier Geh-, Fahr- und Leitungsrechte festsetzt.

Die Hinweise zum **Erscheinungsbild** der Große Düwelstraße sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, da die Große Düwelstraße nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1679 liegt.

Bezüglich der Bodensituation wurde zwischen Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG und der Region Hannover ein Vertrag geschlossen, der die Sanierung von Boden und Grundwasser auf dem Grundstück und dessen Umfeld regelt. Dieser basiert auf einem vorliegenden **Bodenmanagementkonzept** mit regelmäßiger Überprüfung der Belastungssituation.

Es kann festgestellt werden, dass die Verträglichkeit für den Stadtteil bezüglich gesicherter Versorgungsstrukturen und der verkehrlichen Auswirkungen gutachterlich untersucht worden ist. Bestätigt wurde, dass die angestrebte Entwicklung verträglich erfolgen kann.

Darüber hinaus gehende, bestehende, nicht planbedingte Belastungen sind dagegen einer Betrachtung und Bewertung im Rahmen dieses Planverfahrens nicht zugänglich. Die mit dem Betrieb der Bahnstrecke verbundenen **Lärmimmissionen** finden dagegen insofern Berücksichtigung, dass vor dem Hintergrund der fehlenden Rechtsverpflichtung für weiteren Lärmschutz eine Ausweisung für sensiblere Nutzungen nicht vertretbar ist und deshalb nicht vorgenommen wird. Es ist nachgewiesen, dass die vorhandene Emissionslage durch das Vorhaben nicht verschärft wird. Die unterschiedlichen Interessen wurden sachgerecht gegeneinander abgewogen. Die Planung ist daher aus Sicht der Verwaltung **nicht abwägungsfehlerhaft**.

Für das 159. Änderungsverfahren zum **Flächennutzungsplan** Hannover ist am 20.05.2010 der Feststellungsbeschluss durch den Rat gefasst worden. Sie ist am 29.07.2010 in Kraft getreten. Der Bebauungsplan ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Die Ausführungen zur Betrachtung von **Planungsalternativen** wurden in der Begründung ergänzt.

Die Annahmen der **Gutachten** basieren auf Berechnungen nach den einschlägigen und in den Gutachten nachvollziehbar angegebenen Verfahren. Diese Verfahren haben sich in sehr vielen

anderen Projekten als zuverlässig und in der Sache richtig erwiesen. Es besteht keinerlei Veranlassung daran zu zweifeln.

### **Zu den Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**

Die Hinweise der Region Hannover, der Stadtentwässerung Hannover, der DB Service Immobilien GmbH, der zentralen Polizeidirektion, Abt. Kampfmittelbeseitigung und des Interessenverbandes Wirtschaftsforum Südstadt e.V. wurden berücksichtigt.

Zu den Hinweisen der Polizeidirektion Hannover, PK Südstadt bezüglich der Verkehrssituation Jordanstraße und des Umbaus der Kreuzung Jordanstraße / An der Weide wird auf die Verkehrsuntersuchung Ehemaliger Südbahnhof Hannover verwiesen, die zu dem Ergebnis kommt, dass das zukünftige Verkehrsaufkommen durch die geplanten Nutzungen auf den Flächen des ehemaligen Südbahnhofs (Teil B) unter Berücksichtigung der neuen Planstraße A (Teil A) und der Umgestaltung des Knotenpunktes An der Weide / Jordanstraße in einen Minikreisverkehr (Teil C) abgewickelt werden.

Zu den Hinweisen des Einzelhandelsverbandes Hannover-Hildesheim e.V. und der Industrie- und Handelskammer Hannover bezüglich der Größenordnung der Einzelhandelsansiedlung wird auf die Verträglichkeitsanalyse für die geplanten Einzelhandelsnutzungen am Standort "Südbahnhof" verwiesen, die zu dem Ergebnis gelangt, dass eine nachhaltige Beeinträchtigung der Versorgungsstrukturen, der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit der zentralen Standorte sowie der wohnortnahen Versorgung durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist.

Den Hinweis der Industrie- und Handelskammer Hannover bezüglich der Schwerlastverkehrstauglichkeit des Mini-Kreisels soll mit der Ausbauplanung gefolgt werden. Dieser kann im Bebauungsplan jedoch nicht geregelt werden, da hier nur die Fläche zu Verfügung gestellt wird, aber nicht die Gestaltung geregelt wird.

Der geforderte Einzelhandelsausschluss für die nördlichen („Rest-“) Flächen des Südbahnhofareals, vorgetragen von der Industrie- und Handelskammer Hannover und der Handwerkskammer Hannover, sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, da die vorgenannten Flächen nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1679 – Südbahnhof liegen. Die Stadt wird jedoch die vorgebrachten Anregungen außerhalb des Verfahrens prüfen.

Die Hinweise der Handwerkskammer Hannover bezüglich der Erschließung, Anlieferung und Parkplätze der in der Nähe der Planstraße A gelegenen Betriebe werden insofern berücksichtigt, dass durch die Planung die vorgenannten Punkte nicht gefährdet sind. Konkrete Anbindungen der Anliegergrundstücke an die Planstraße A sollen erst mit der Entwicklung dieses Bereiches erfolgen.

Dem Hinweis der Stadtwerke Hannover (enercity) bezüglich der Fernwärme wird nicht nachgekommen, da der Ausbau des Netzes ausschließlich für das Vorhaben nicht wirtschaftlich gestalten lässt. Auch eine temporäre Fernwärmeversorgung mit (Heiz-) Container als Zwischenlösung ist nach eingehender Prüfung durch den Vorhabenträger aus wirtschaftlichen Gründen verworfen worden.

Der Hinweis des staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hannover bezüglich flächenbezogener Schalleistungspegel bezieht sich auf das gesamte Gelände des Südbahnhofs und betrifft damit auch Flächen die nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 1679 liegen. Für diese Bereiche können Festsetzungen nur in einem separaten Bebauungsplan getroffen werden. Jedoch werden die Anregungen hinsichtlich einer Geräuschkontingentierung des Gesamtbereiches „Südbahnhof“, die mit der ermittelten Zusatzbelastung durch das Einkaufs- und Fachmarktzentrum nicht zu einer Gesamtbelastung, die die Immissionsrichtwerte überschreiten würden, bereits außerhalb des Verfahrens geprüft.

Den Hinweisen der Üstra soll mit der Ausbauplanung gefolgt werden. Diese können im Bebauungsplan jedoch nicht geregelt werden.

Die Hinweise des BUND im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind inhaltlich vergleichbar mit den Anregungen eines Bürgers im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit. Aus diesem Grunde erfolgte die Abwägung bereits im Abschnitt Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit.

Aus den genannten Gründen wird an der Planung festgehalten.

61.12 / 29.10.2010