

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung
An den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult (zur Kenntnis)

Nr. 2291/2010

Anzahl der Anlagen 6

Zu TOP

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1679 - Südbahnhof - Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss

Antrag,

1. die Anregungen aus den Stellungnahmen der Industrie- und Handelskammer Hannover und der Handwerkskammer Hannover sowie von Bürgerinnen und Bürgern, Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern sowie Gewerbetrieben aus der Nachbarschaft, deren Namen in einer vertraulichen Informationsdrucksache genannt werden, teilweise zu berücksichtigen und im Übrigen nicht zu berücksichtigen ,
2. den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1679 gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 6 NGO als Satzung zu beschließen und der Begründung zuzustimmen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Die Planung wirkt sich nicht unterschiedlich auf Frauen und Männer aus.

Der Bebauungsplan bietet die Möglichkeit zur Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben. Das dient der Sicherung der wohnungsnahen Versorgungsstruktur und führt dazu, dass diese gefahr- und problemlos erreicht werden können. Das ist besonders für Menschen mit eingeschränkter Mobilität (z.B. Senioren, Menschen ohne PKW) sowie Müttern und Vätern mit kleinen Kindern von großer Bedeutung.

Durch die geplante Bebauung werden die bisher brachliegenden Grundstücke intensiver genutzt und damit tagsüber deutlich belebt werden. Dies führt zu einer erhöhten Sicherheit in der Umgebung.

Durch die neue Erschließungsstraße wird eine Wohnumfeldverbesserung für die angrenzenden Wohngebiete erwartet.

Kostentabelle

Mit dem Vorhabenträger wird ein Durchführungsvertrag geschlossen, in dem auch die Über-

nahme der Kosten geregelt wird. Die Aurelis Asset GmbH als Vorhabenträgerin verpflichtet sich darin, alle im Zusammenhang mit der Projektentwicklung anfallenden Kosten, insbesondere die Kosten für den Bau des Einkaufs- und Fachmarktzentrums Südbahnhof, den Bau der Planstraße A, den Ausbau der Straße An der Weide, den Ausbau des sogenannten „Lehmweges“ und den Umbau der Kreuzung Jordanstraße / An der Weide / Heinrich-Heine-Straße zum Mini-Kreisel zu tragen.

Für die Stadt entstehen keine Kosten.

Begründung des Antrages

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 1679 hat vom 9. September 2010 bis 8. Oktober 2010 öffentlich ausgelegen. Während der öffentlichen Auslegung gingen Stellungnahmen der Region Hannover, der Handwerkskammer Hannover, der Industrie und Handelskammer Hannover, des BUND Kreisgruppe Region Hannover, von Bürgerinnen und Bürgern, Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern sowie Gewerbetrieben aus der Nachbarschaft ein. Zum besseren Verständnis sind alle Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung der vertraulichen Informationsdrucksache, in der die Namen der Einwender genannt werden, als Anlage beigefügt. Die Stellungnahme der Region Hannover enthält Hinweise und Vorschläge zu Formulierungen in der Begründung des Bebauungsplanes, die inhaltlich berücksichtigt wurden und sich nicht auf die Festsetzungen auswirken.

Bereits während der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Jahr 2005 waren umfangreiche Stellungnahmen mit Anregungen zur Planung eingegangen. Diese Stellungnahmen sind ebenfalls Gegenstand der Abwägung. Da diese Anregungen und die Anregungen zur öffentlichen Auslegung zum großen Teil inhaltlich gleich sind, bzw. sich ergänzen, werden sie nach Themengruppen zusammengefasst mit der jeweiligen Stellungnahme der Verwaltung dazu dargestellt.

(1) Anregungen zur Verkehrszunahme

Die geplanten Verkaufsflächen würden zu erheblichem 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 und des Parkplatzes sowie der Erfahrungen mit vergleichbaren Märkten für viel zu niedrig gehalten. Die Zahlen seien zu verdreifachen. Aufgrund der hohen Vorbelastungen würden die angrenzenden Wohngebiete keine zusätzlichen verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffimmissionen vertragen. Die Darstellungen im Umweltbericht seien aus Gründen des Immissionsschutzes unzureichend und fehlerhaft. Der Zusatzverkehr würde tlw. einfach ausgeblendet. Die dargestellte Verkehrskonzeption sei nicht geeignet und ausreichend, um die zu erwartenden Zusatzverkehre zu bewältigen. Die Annahme, dass die Mehrzahl der neuen Pkw-Fahrten über die Hauptverkehrsstraßen (Sallstraße und Jordanstraße) abgewickelt würden, würde nicht geteilt. Aus nördlicher Richtung würde der Verkehr, wie bereits jetzt zu den vorhandenen Discountern, durch die eng bebauten Wohnstraßen Krausenstraße, Große Düwelstraße, Heidornstraße, Redenstraße, Spielhagenstraße und Tiestestraße fahren.

Der vom Gutachter prognostizierte Autoverkehr von ca. 6900 Fahrten würde vor allem in den genannten Straßen die Wohnqualität erheblich beeinträchtigen. Es sei nicht richtig, einen so stark frequentierten Einzelhandelsstandort an einer Stelle zu bauen, zu der man nur durch einen dicht bebauten Stadtteil und durch Wohnstraßen gelangen kann.

Die Anbindung an das ÖPNV-Netz (mit fußläufig 600 bis 800 m Entfernung) sei unattraktiv und der Standort für große Fachmärkte daher wenig geeignet. Der motorisierte Verkehr würde vorhabensbedingt stärker zunehmen als in den Planungen angenommen.

Im Verkehrsgutachten sei zwar von einer Prognose über die tägliche Verkehrsmehrbelastung die Rede, jedoch würde die Gegenüberstellung zum Ist-Zustand vermisst.

Eine Wohnumfeldverbesserung durch den Ausbau der Kreuzung Jordanstraße / An der Weide sowie den Bau einer Erschließungsstraße für den Lkw-Verkehr wäre angesichts der Belastungswerte nicht nachvollziehbar und würde den Anwohnern in den anliegenden Wohnstraßen nicht viel helfen.

Der Bau der geplanten Erschließungsstraße würde zu keiner wesentlichen verkehrlichen Entlastung der angrenzenden Südstadt führen, sondern den Verkehr nur neu verteilen.

Schon heute würden die Anwohner unter dem frühmorgendlichen Ver- und Entsorgungsvkehr sowie der Auto fahrenden Kundschaft leiden. Es solle daher bei der erweiterten Einzelhandelsnutzung darauf geachtet werden, dass die Effekte durch das erhöhte Verkehrsaufkommen minimiert werden.

Als Worst-Case sei nach Erfahrungswerten und Erkenntnissen der Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesumweltamtes eine Verdoppelung der bisher in der Planung angenommenen Kfz-Bewegungen pro Tag zu erwarten. Dieses Verkehrsaufkommen könne weder vom bestehenden noch vom geplanten erweiterten Verkehrsnetz zufriedenstellend bewältigt werden.

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen sei mit einer nachhaltigen Schädigung der Bau- substanz der Wohngebäude Jordanstraße zu rechnen. Eine sichere Nutzung der in der Straße An der Weide gelegenen Garagen sei nicht mehr gewährleistet.

Stellungnahme der Verwaltung:

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 Südbahnhofes wurde eine Ermittlung der heutigen Verkehrsbelastungen am 24.11.2009 mit Hilfe von Verkehrserhebungen durchgeführt. Da keine äußeren Einflüsse (Baustellen, Witterungsbedingungen) den Kraftfahrzeugverkehr beeinflusst haben, ist der ermittelte Ist-Zustand als repräsentativ anzusehen. Dieser ist im aktuellen Verkehrsgutachten (SHP Ingenieure, 2010) dokumentiert.

Nach Abschätzung der Verkehrserzeugung und unter Berücksichtigung von Synergieeffekten sowie vorhandener Bestandsverkehre ist gemäß dem aktuellen Gutachten insgesamt von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von etwa 5.000 Kfz/24h im Quell- und Zielverkehr auszugehen.

Den Argumentationen, die neue Erschließungsstraße würde zusätzlichen (Durchgangs-) Verkehr mit nachteiligen Auswirkungen in den benachbarten Wohnstraßen und Wohngebieten erzeugen, wird nicht gefolgt. Vielmehr wird erwartet, dass der am Rande des Gewerbegebietes verlaufende Kfz-Verkehr von einer durch das Gewerbegebiet führenden Straßenverbindung aufgenommen werden kann. Die neue Trasse wird zur Entlastung anderer Straßen in der östlichen Südstadt beitragen. Dabei werden die schmalen Straßen, insbesondere die Große Düwelstraße, die Tiestestraße und die Spielhagenstraße vom Lieferverkehr (Schleichverkehr) zu den Gewerbegebieten entlastet. Dies wird durch das aktuelle Verkehrsgutachten bestätigt. Lediglich auf dem ca. 80 m langen östlichen Abschnitt der Kleinen Düwelstraße ist eine Mehrbelastung durch den verlagerten Ziel- und Quellverkehr zur Großen Düwelstraße zu erwarten.

Der Bebauungsplan hat die Revitalisierung einer brachgefallenen Fläche bzw. die Schaffung der Voraussetzungen für eine städtebauliche Neuordnung zum Inhalt. Eine

Vermeidung von erhöhtem Verkehrsaufkommen - wie in einer Stellungnahme gefordert - schließt letztendlich eine Entwicklung des Südbahnhofareals aus. Bereits heute wäre aber eine bauliche Nutzung - trotz der im Bestand ungünstigen verkehrlichen Erschließung - mit den damit einhergehenden Ziel- und Quellverkehren im Plangebiet zulässig. Die Beibehaltung des heutigen (Brachen-) Zustandes ist als Entwicklungsziel aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar. Dem befürchteten Zuwachs des Verkehrsaufkommens steht bei der Planung eine qualitativ bessere Versorgungssituation gegenüber (siehe auch zu (7) Einzelhandel). Insbesondere folgt die Aktivierung der innenstadtnahen Brache dem Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklung. Es bestehen deshalb keine Standortalternativen, die einen günstigeren Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr bieten.

Im Rahmen der Abwägung wird deshalb dem Belang der Revitalisierung der Brachfläche der Vorrang vor der Vermeidung einer Zunahme des Verkehrsaufkommens gegeben.

Die als Worst-Case befürchtete Verdoppelung der angenommenen Kfz-Bewegungen ist nicht nachvollziehbar. Im Schallgutachten wird ausdrücklich hervorgehoben, dass die Prognose entsprechend der Bayerischen Parkplatzlärmstudie erarbeitet wurde. Damit sind die dort empfohlene Methodik sowie die empfohlenen Parameter bei der Berechnung in Ansatz gebracht worden. Die befürchtete Worst-Case-Situation wird nicht bestätigt.

Eine nachhaltige Beschädigung der Wohngebäude in der Jordanstraße ist nach Ansicht der Verwaltung nicht zu erwarten.

Zusammenfassend kann das zukünftige Verkehrsaufkommen durch die geplanten Nutzungen auf den Flächen des ehemaligen Südbahnhofs unter Berücksichtigung der Umgestaltung des Knotenpunktes An der Weide / Jordanstraße in einen Minikreisverkehr und des Baus der Planstraße A verträglich abgewickelt werden.

Die Garagen am südwestlichen Ende der Straße An der Weide können auch nach dem Ausbau des Minikreisel unbeeinträchtigt angefahren werden.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

(2) Anregungen zur Verkehrslenkung

Der unsignalisierte Knotenpunkt Jordanstraße/ An der Weide /Heinrich-Heine-Straße sei bereits kritisch einzustufen und würde zu extremen Verkehrsproblemen führen. 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 auf der Jordanstraße. Es sei zu prüfen, ob durch verkehrslenkende Maßnahmen zumindest der LKW-Verkehr in das Gebiet hinein und wieder heraus über den schon jetzt verkehrlich besser angebundenen Nordbereich (Am Südbahnhof, Bischofsholer Damm, Hans-Böckler-Allee) geleitet werden könne.

Die Tempo 30-Zone westlich der Jordanstraße sei gegen Durchgangs- und Schleichverkehr zu schützen. Dazu gehöre die Gestaltung des Kreuzungsbereiches Jordanstraße / An der Weide / Heinrich-Heine-Straße. Die Aufpflasterung der Heinrich-Heine-Straße im Kreuzungsbereich wäre dafür ein probates Mittel.

Bei weiteren Planungen (Verkehrsgutachten, Umweltplanung) müsse die verkehrliche Auswirkung auf das verkehrsberuhigte Gebiet (Stresemannallee, Altenbekener Damm, Mainzer Straße, Gustav-Brandt-Straße und Saarstraße) untersucht werden und

erforderlichenfalls negativen Auswirkungen durch geeignete Maßnahmen, z.B. Durchfahrtsverbot, frei für Anlieger, Einbahnstraßenregelungen, entgegenzuwirken. Auf

keinen Fall sei zu akzeptieren, dass die Stresemannallee dauerhaft zur Verbindungsstraße nach Waldheim ausgewiesen würde, da bereits heute trotz verkehrsberuhigter Zone und Schikanen auf der Fahrbahn der Durchgangsverkehr zunehmen würde und die Geschwindigkeitsbegrenzung 30 Km/h nicht eingehalten würde.

Die Parkplatzsituation in der Südstadt sei katastrophal. Durch abschnittsweises Umfunktionieren zur Einbahnstraße (z.B. der Großen Düwelstraße) könne auf beiden Seiten Parkplätze eingerichtet werden.

Die neue Planstraße A solle eine direkte Zufahrt zum Anlieferungsbereich des Fachmarktbereiches entlang des Bahndamms erhalten. LKW mit Navigationsgeräten würden sonst über die Straße An der Weide anfahren. Die Straße An der Weide sei so zu gestalten, dass Falschparken nicht mehr möglich sei.

Der Minikreislauf sei so zu gestalten, dass die stark nachgefragte Buslinie 121 hinsichtlich der Fahrzeiten und des Komforts der Fahrgäste möglichst wenig beeinträchtigt werde. Auf eine Erhöhung des Innenkreises solle deshalb verzichtet werden. Durch Markierung oder Verwendung eines anderen Baustoffes könne er dennoch gut erkenn- und begreifbar gestaltet werden. Die Region Hannover und die Üstra sollten bei den nächsten Planungsschritten beteiligt werden.

Der Minikreislauf sei in Ordnung, aber zu eng. Radfahrer und Fußgänger müssten stadteinwärts zu sehr verschwenken, weshalb sicher manche gefährliche Abkürzungen nehmen würden. Es werde auch bezweifelt, dass Radfahrer genügend Platz neben den Bussen hätten.

Es sei sinnvoll im Kreuzungsbereich der Planstraße A mit der Spielhagenstraße und der Straße An der Weide einen weiteren Minikreislauf zu errichten. Dadurch könne auch in diesem Bereich die nahtlose Aufnahme des ankommenden und abgehenden Verkehrs sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass der Lebensmitteldiscounter an der Ecke Spielhagenstraße eine weitere Zufahrt in Verlängerung der Planstraße A plane. Der zweite Minikreislauf könne dann den Verkehr besser aufnehmen und würde auch zu einer Minimierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen führen. Dies sei mit Blick auf die nicht unerhebliche Lärmerhöhung in der Straße An der Weide und die zu erwartende Erhöhung der Schadstoffkonzentration sinnvoll.

Für die Spielhagenstraße werde angeregt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h mit dem Ziel der Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen sowie der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu begrenzen. Es wäre außerdem zu begrüßen, wenn in der Straße An der Weide ein Zebrastrifen (vorzugsweise in Höhe der Pilotystraße) eingerichtet werde.

Die LKW-Parkplätze an der neuen Erschließungsstraße sollten entfallen, weil durch sie zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen zu erwarten seien. Außerdem solle die Straße zumindest für LKW und Krafträder von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr gesperrt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für die Beurteilung der verkehrlichen Situation des Straßennetzes im Umfeld des ehemaligen Südbahnhofs ist zwischenzeitlich eine Verkehrserhebung durchgeführt worden. An sieben Knotenpunkten und einem Querschnitt wurden die Verkehrsstärken erhoben, die bezüglich sich verändernder Verkehrsbelastungen durch Verlagerungen oder Neuverkehr aufgrund der geplanten Nutzungen sowie des Neubaus der Planstraße A von besonderer Bedeutung sind.

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 Minikreislaufverkehr wird eine

Abwicklung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen auch an diesem Knotenpunkt möglich.

Durch den Umbau dieses Knotenpunktes wird die Attraktivität der direkten Durchfahrt in die Heinrich-Heine-Straße unterbrochen, an deren Einmündung eine Aufpflasterung vorgesehen ist. Die aktuelle Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Planungen keine wesentlichen Auswirkungen in der Heinrich-Heine-Straße entstehen.

Verkehrserhebungen fanden in der Sallstraße und am Kreuzungspunkt Jordanstraße/Altenbekener Damm statt, südlich des Altenbekener Dammes, wie z.B. im oben beschriebene Abschnitt der Stresemannallee, waren sie aus Sicht der Verkehrsexperten entbehrlich, weil dort keine relevanten Mehrverkehre zu erwarten sind.

Neben den Neuverkehren kommt es aufgrund des Neubaus der Planstraße A und der Planstraße B zu Verlagerungseffekten. Die auftretenden Verlagerungsverkehre führen zu einer Be- bzw. Entlastung der im Umfeld des Südbahnhofs liegenden Wohnstraßen. Verkehr, der bisher die Fahrbeziehung Am Südbahnhof, Große Düwelstraße, Tiestestraße, Spielhagenstraße und An der Weide wahrgenommen hat, wird nun die schnellere Verbindung über die Planstraße A wählen. Eine Durchfahrung des gesamten Wohngebietes wird aufgrund der verkehrlichen Widerstände (Vorfahrtregelung und Geschwindigkeitsbeschränkungen) nicht gesehen. Bezüglich der Verkehrlenkung, insbesondere auch über die Kontrolle dieser Maßnahmen, kann im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens keine Aussage getroffen werden. Außerhalb dieses Verfahrens können diese Vorschläge aber geprüft werden. Ein LKW-Verbot für die Jordanstraße ist aber nicht umsetzbar, weil die dort ansässige Feuerwehr diese Straße auch mit ihren schweren Fahrzeugen befahren muss. Dies wäre für Einsatzfahrten zwar kein Problem, aber die Rückfahrt zur Feuerwache wäre dann nicht mehr zulässig. Außerdem muss auch die Befahrbarkeit für die Linienbusse und die Erreichbarkeit des Möbelgeschäftes durch Sattelzüge für die Anlieferung erhalten bleiben.

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

Die Vorhabenträgerin und deren zukünftige Hauptmieter haben gegenüber der Landeshauptstadt Hannover verbindlich erklärt, dass der Lieferverkehr für das Fachmarktzentrum mit Fahrzeugen mit über 7 t zulässigem Gesamtgewicht nur über die Planstraße A erfolgen wird. Eine zusätzliche Zufahrt entlang des Bahndamms ist nicht erforderlich. Die Gestaltung der Straße An der Weide ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Das Problem des Falschparkens kann durch die Ausbauplanung für die Straße eventuell abgemindert werden, ist jedoch auch damit nicht auszuschließen.

Die Gestaltung des Minikreisel ist der Ausbauplanung vorbehalten und damit nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Landeshauptstadt Hannover wird aber die Forderungen der Region Hannover und der Üstra berücksichtigen, damit der Busverkehr möglichst unbeeinträchtigt bleibt.

Im Minikreisel sind die Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt. Der Ausbau wird so erfolgen, dass Kraftfahrzeuge und Fahrräder hinter einander in den Kreisel einfahren. Damit wird ein gefahrloses Nacheinander der Verkehrsteilnehmer ermöglicht.

Durch das Verkehrsgutachten wird belegt, dass der Kreuzungsbereich der Planstraße A mit der Spielhagenstraße und der Straße An der Weide leistungsfähig ist. Ein zweiter Minikreisel ist hier nicht erforderlich.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung für die Spielhagenstraße und ein Zebrastreifen in der Straße An der Weide sind als verkehrsbehördliche Maßnahmen nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Ob derartige Maßnahmen sinnvoll sind, wird außerhalb dieses Verfahrens geprüft und bei Bedarf und rechtlicher Zulässigkeit angeordnet.

Der Bebauungsplan Nr. 1679 setzt keine LKW-Parkplätze in der Planstraße A fest. Es ist jedoch geplant, diese zu bauen, da in Gewerbegebieten ein Bedarf für derartige Parkplätze besteht und PKW-Parkplätze nicht die erforderliche Breite haben. Aufgrund von Breite und Länge derartiger Stellplätze lassen sich LKW im Parkverhalten steuern. LKW-Parkplätze sollen nur in weniger empfindlichen Bereichen angeordnet werden. Eine Sperrung der Straße während der Nacht kann nicht im Bebauungsplan geregelt werden und ist auch nicht mit dem Charakter eines Gewerbegebietes vereinbar. Die Auswirkungen der Planstraße A auf die Lärmsituation sind im Schallgutachten nach diesen Voraussetzungen beurteilt worden.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen. Gegebenenfalls können aber einzelne Vorschläge - wie vorstehend ausgeführt - außerhalb des Bebauungsplanverfahrens umgesetzt werden. Den Anregungen der Region Hannover und der Üstra zur Befahrbarkeit des Minikreisels durch Linienbusse wird in der Ausbauplanung Rechnung getragen.

(3) Anregungen zur Straßenplanung und -führung

Der neue Straßenverlauf wäre mit der Fa. Schneider Mineralöl und deren Belangen abzustimmen. Exakt im Einmündungsbereich der neuen Straße befänden sich für die Betriebsabläufe notwendige Baulichkeiten, durch die die Einsichtnahme in den Einmündungsbereich der Planstraße A in die Spielhagenstraße / Straße An der Weide beeinträchtigt würde.

Im diesem Einmündungsbereich der Planstraße A befürchten die Betreiber eines anderen Gewerbebetriebes, dass der Anlieferverkehr durch die Straßenführung beeinträchtigt wird.

Bei der Planstraße A sollten die Zufahrten zu den Gewerbegrundstücken sichergestellt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

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 Betroffenen die Erschließungssituation erläutert. Obwohl der Anlieferverkehr gewährleistet ist, werden die Anregungen aufrecht erhalten.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

Für die Planstraße A werden im Rahmen der Ausbauplanung die erforderlichen Grundstückszufahrten geregelt. Dies ist aber nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

(4) Anregungen zu Lärmemissionen, Monitoring der Lärmgrenzwerte.

Die durch die zusätzlichen Lkw- und Pkw-Fahrten verursachte Lärmbelastung würde die schon vorhandene übermäßig hohe Belastung weiter erhöhen. Da sich an das Plangebiet fast ausnahmslos Wohnbebauung anschließt, wäre eine weitere Lärmbelastung unverträglich.

Von der nun geplanten Ausbaustraße und der erwarteten erheblichen Verkehrssteigerung

von 6900 zusätzlichen Fahrten/Tag seien erkennbar höhere Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm zu erwarten. Dadurch seien unmittelbare Anlieger in gesundheitsgefährdender und unzumutbarer Weise beeinträchtigt. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse, insbesondere die Vermeidung von Immissionen, seien nicht berücksichtigt.

Es seien schon jetzt Maßnahmen zur Beschränkung des Kfz-Verkehrs bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte "gem. § 11 Abs. 4 BImSchV" angezeigt.

Gemäß Umweltbundesamt und Bundesumweltministerium würden 60 dB(A) als gesundheitsgefährdend gelten und erfüllten die Kriterien „schädlicher Umwelteinwirkungen gemäß § 3 BImSchG. Diese Vorbelastung sei trotz einer zwei Meter hohen Lärmschutzwand, insbesondere durch die Bundesbahnhauptstrecke nahezu erreicht.

Es seien durch alle Lärmemittenten die gesetzlich zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV und der TA Lärm sowie der DIN 18005 überschritten. Ohne eine Lärmsanierung könne das Projekt voraussichtlich nicht rechtssicher durchgeführt werden. Um die bei unzureichender Klärung zu erwartenden rechtlichen Auseinandersetzungen um den Lärmschutz und eine damit verbundene Blockade des Gesamtprojektes zu vermeiden, sei eine Erhöhung der Lärmschutzwand im südlichen Teil der Brehmstraße unumgänglich. Die Kosten seien nach dem Verursacherprinzip von der Bahn bzw. den Rechtsnachfolgern, die die vorbelasteten Grundstücke vermarkten wollten, zu tragen.

Ohne wirksame Lärminderungsmaßnahmen im südlichen Teil der Brehmstraße (Nachfahrverbote für LKW u.s.w.) sei eine verkehrlich-gewerbliche zusätzliche Nutzung dieses Teiles der Gewerbeflächen rechtlich nicht zulässig, da geschützte Grundrechte der Anwohner nachhaltig berührt seien.

Statt der erforderlichen Entlastung angrenzender Wohngebiete von Verkehrslärmimmissionen führten die zu erwartenden Zusatzverkehre zu einer Erhöhung. Angesichts der bedenklichen Vorbelastung sei eine Verschlechterung unzulässig. Die projektbedingten Lärm- und Luftimmissionen seien nicht nur bedenklich, sie seien rechtlich unzulässig.

In den Schallgutachten seien lediglich sektorale verursacherbezogene Untersuchungen durchgeführt worden. Der erwähnte Schienenverkehrslärm bliebe bei der Gesamtbewertung unberücksichtigt. In dem vorliegenden Fall sei eine umfassende Umweltprüfung erforderlich, bei der die Vor- und Zusatzbelastung einer Gesamtbewertung zugeführt werden müsse und 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 Umweltwirkungen 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. Es sei wissenschaftlich nachgewiesen, dass das menschliche Ohr bereits eine Pegelerhöhung von 1 dB wahrnehme. Dies werde in Gutachten regelmäßig ignoriert.
- 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 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 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.

Es wird angeregt, durch eine Umweltüberwachung (Monitoring) zu überprüfen, ob die maßgeblichen Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden und die Gesamtlärmbelastung unterhalb der Schwelle bleibt, die als gesundheitsgefährdend gilt. Entsprechende Aussagen sollten in den Umweltbericht und die zusammenfassende Erklärung aufgenommen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für die planungsrechtliche Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter ist der Vergleich zwischen den bereits zulässigen und den aufgrund künftigen Planungsrechts zu erwartenden Baurechten maßgebend. Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 621 setzt hier zurzeit ein, bis auf Regelungen zum Einzelhandel, uneingeschränktes Gewerbegebiet fest. Der derzeitige desolate Zustand dieses Gewerbegebietes ist nicht der Maßstab für die mögliche Verkehrs- und Lärmerzeugung. Würden die mittlerweile abgewanderten Betriebe auf den derzeitigen Flächen florieren, wäre ein Vielfaches der derzeitigen Belastungen zu vermuten. In diesem Sinne ist es relevant, die möglichen zusätzlichen Belastungen auf die umliegenden Wohnbereiche, die durch den Planvollzug erwartet werden können, zu ermitteln und zu bewerten. In vorliegendem Fall ist das die Planung eines zusätzlichen Standortes für großflächige Einzelhandelsnutzung. Demzufolge war der

Nachweis zu erbringen, dass unvertretbare zusätzliche Belastungen gegenüber einer Nutzung als Gewerbegebiet nicht entstehen. Diese Nachweise wurden mit entsprechenden Gutachten erbracht. Darüber hinaus gehende, nicht planbedingte Belastungen wie die Schallemissionen des Bahnbetriebs sind dagegen einer Betrachtung und Bewertung im Rahmen dieses Planverfahrens nicht zugänglich.

Das konkrete Vorhaben der Errichtung eines Einkaufs- und Fachmarktzentrums und den Bau einer Erschließungsstraße wurde auf die verkehrlichen und schalltechnischen Auswirkungen untersucht. Die Veränderung des Straßenverkehrs durch den Bau der Planstraße A und die Errichtung eines Einkaufs- und Fachmarktzentrums führt in einigen Straßen, das sind die Große Düwelstraße, Spielhagenstraße und Redenstraße, zu einer Reduzierung der Geräuschbelastung und im Bereich des Vorhabens sowie im Bereich der südlichen Zufahrtstraßen zu einer Erhöhung der Verkehrsgeräusche während der Tages- und Nachtzeit. Allerdings sind diese Erhöhungen nicht so erheblich, dass entweder eine Zunahme um mehr als 3 dB(A) zu verzeichnen wäre oder insgesamt die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten würden. Dabei wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Pegelerhöhungen um 1 dB im Normalfall nicht, wie in einer Stellungnahme behauptet, vom menschlichen Ohr wahrgenommen werden. Dies mag unter Laborbedingungen durch geschulte Versuchspersonen bei Einzeltönen im mittleren Frequenzbereich möglich sein. Bei stark schwankenden Geräuschen mit sich ändernder Frequenzzusammensetzung, wie bei Straßenverkehrsgeräuschen, werden dagegen Geräuschpegeländerungen um 3 dB von Tag zu Tag kaum wahrgenommen. Weder die während der geplanten Betriebszeiten auftretenden Maximalpegel noch der anlagenbezogene Kfz-Verkehr auf öffentlichen Straßen führen aus Sicht des Schallgutachters zu Konflikten mit den Anforderungen der TA Lärm.

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. Damit liegen die Veränderungen der Geräuschsituationen in den zu betrachtenden Straßen in einem Pegelbereich, der im Rahmen der Bauleitplanung die rechtlichen Anforderungen erfüllt und nicht zu zusätzlichen erheblichen Belastungen führt. Pegelerhöhungen der Schienenverkehrsgeräusche im Wohngebiet Rimpaustraße durch Reflexionen an den Fassaden der geplanten Gebäude des Einkaufs- und Fachmarktzentrums bleiben im nicht wahrnehmbaren Bereich. Dabei ist der Gutachter nicht davon ausgegangen, hier sei eine 2 m hohe Lärmschutzwand vorhanden, wie in einer Stellungnahme vermutet wird.

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. Der Charakter von Schienenverkehrsgeräuschen ist geprägt von Phasen der geräuschintensiven Vorbeifahrt von Zügen am Immissionsort. Daneben gibt es Zeiten, in denen nur das sonstige Umweltgeräusch einwirkt. Wenn aber, wie im Gutachten nachgewiesen, in diesen Zeiten die zu erwartenden Geräuscheinwirkungen aus dem Straßenverkehr der geplanten Erschließungsstraße die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschreiten und sogar die Relevanzschwellen der DIN 18005, Beibl. 1 einhalten und wenn die zu erwartenden Geräusche aus den geplanten gewerblichen Nutzungen durch die Kontingentierung der Geräuschemissionen in ihrer Summe auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm beschränkt werden, kann von einem zusätzlichem Risiko für die

Gesundheit der Anwohner, insbesondere der Anwohner der von Schienenverkehrsgeräuschen belasteten Brehmstraße, nicht die Rede sein. Die Erhöhung des in der Brehmstraße ermittelten Straßenverkehrslärms wird überwiegend vom Schienenverkehrslärm überdeckt, ist aber in den Zugpausen wahrnehmbar. Die Geräuschkulisse in den Zugpausen wird sich verändern, jedoch nicht in dem Umfang, dass sie an die Grenzwerte der 16. BImSchV und der TA Lärm heranreicht.

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach dem BImSchG ausschließlich bei Neubau oder wesentlicher Änderung Schienenwegen besteht (gem. 16. BImSchV). Ein Anspruch auf Lärmsanierung im Bestand besteht weder nach dem bisherigen noch nach dem neuen EU-Recht. Anlieger an bestehenden lauten Verkehrswegen haben somit auch künftig keinen Anspruch auf passiven Schallschutz.

Die Forderung, von der Deutschen Bahn bzw. ihrem Rechtsnachfolger die Finanzierung einer Erhöhung der Lärmschutzwand zu verlangen, entbehrt daher einer rechtlichen Anspruchsgrundlage.

Die Erstellung von Lärmkarten ist nicht planungsrechtliche Voraussetzung für die Aufstellung von Bauleitplänen. Die aufgrund von § 47c BImSchG geforderte Lärmkartierung konnte erst im Jahr 2008 abgeschlossen werden, nachdem zuvor im März 2007 das Land Niedersachsen durch Verordnung die zuständigen Stellen bestimmt hatte (vgl. Info-Drs. 1338/2008). Die Ergebnisse sind in die Gutachten eingeflossen.

Die Betrachtung eines Summenpegels könnte geboten sein, wenn die ändernde Nutzung in Zusammenwirkung mit vorhandenen Vorbelastungen insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Das kann situationsbedingt nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls bei Lärmwerten von mehr als 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts der Fall sein, wurde aber in der Rechtsprechung des BVerwG bislang nur bei Nachtwerten von mehr als 64/65 dB (A) bzw. von 68/69 dB (A) angenommen. Derartig hohe Nachtwerte liegen hier jedoch nirgends vor. Im Übrigen ist auf der Ostseite der Bahnstrecke im Rahmen einer Lärmsanierung bereits eine Lärmschutzwand für die unmittelbar benachbarte Wohnnutzung errichtet worden. Auf der Westseite hingegen liegen die Wohngebiete der Südstadt so weit von der Bahn entfernt, dass dort die relevanten Lärmsanierungswerte nicht überschritten werden. Daher ist nicht zu erwarten, dass Gesundheitsgefahren oder ein Eingriff in die Substanz des Eigentums gegeben sind.

Die Annahmen der Gutachten basieren auf Berechnungen nach den einschlägigen und in den Gutachten nachvollziehbar angegebenen Verfahren und werden von der Stadt geteilt. Diese Verfahren haben sich in sehr vielen anderen Projekten als zuverlässig und in der Sache richtig erwiesen. Es besteht keinerlei Veranlassung daran zu zweifeln. Die Unterstellung geschönte“ Annahmen getroffen zu haben und insgesamt „Gefälligkeitsgutachten“ gefertigt zu haben wird mit Nachdruck zurückgewiesen.

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

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

Das angeregte Monitoring soll durch Verkehrszählungen durchgeführt werden. Näheres ist im Umweltbericht zum Bebauungsplan (Anlage 2 zu dieser Drucksache) im Abschnitt 4.3 ausgeführt.

(5) Anregungen zu Kumulativen Wirkungen

Aufgrund der Vorgaben des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) wären zur Betrachtung der Kriterien einer erheblichen Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung i.S.d. § 3 BImSchG auch kumulative Lärmquellen mit heranzuziehen. Diese verschiedenen, kumulativ wirkenden Lärmquellen wären für den Bereich Brehmstraße die Bahnstrecke als Hauptemittent, der zunehmende Straßenverkehr in der Brehmstraße (im speziellen bei Realisierung der Bebauung des Sportplatzes der TiHo), der Gewerbelärm aus dem Gewerbegebiet Südbahnhof, zusätzlich des Lärms durch die geplanten Neuansiedlungen, der zu erwartende Baulärm im Plangebiet und die Lärmimmissionen der neuen Erschließungsstraße. Bereits heute lägen hohe Vorbelastungen bei Luft- und Lärmimmissionen vor. Aufgrund der zu erwartenden starken Zunahme von PKW- und LKW-Verkehren wäre mit einer Zunahme der Belastung im Bereich Luft und Lärmemissionen zu rechnen.

Stellungnahme der Verwaltung:

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 nicht addiert werden. Darüber hinaus ist eine energetische Addition von Beurteilungspegeln unterschiedlicher Arten von Geräuscharten auch deshalb problematisch, da die Beurteilungspegel auf unterschiedlichen Grundgesamtheiten basieren (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke eines Jahres, maximaler Betriebszustand einer Anlage, ungünstigste Stunde der Nachtzeit bei Anlagengeräuschen usw.). In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wurden daher die Geräuscheinwirkungen des Straßenverkehrs unabhängig von den Geräuschen aus dem Schienenverkehr und aus gewerblich genutzten Flächen betrachtet.

Die vorgetragene gesundheitsgefährdende Lärmbelastung auf der Ostseite der Brehmstraße resultiert aus dem Betrieb der Bahnstrecke. Dieser Immissionszustand bleibt durch die Bauleitplanung unverändert, kann aber von ihr nicht positiv beeinflusst werden. Die von der neuen Erschließungsstraße ausgehenden Emissionen bleiben in ihren Auswirkungen deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV und der DIN 18005.

Zur Überlagerung von Straßengeräuschen, Schienengeräuschen und Geräuscheinwirkungen aus gewerblichen Nutzungen ist folgendes zu sagen:

Die Beurteilungspegel durch Straßenverkehrsgerausche an den Wohngebäuden der Brehmstraße (West-Fassade) unterschreiten im Plan-Zustand sowohl die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als auch die Orientierungswerte der DIN 18005-1 Bbl. 1 für WA-Gebiete deutlich. Damit bleiben aus unserer Sicht die Ruhephasen zwischen den Vorbeifahrten von Zügen erhalten.

Hinsichtlich der Geräuscheinwirkungen aus gewerblichen Nutzungen wurde in den schalltechnischen Untersuchungen gezeigt, dass eine zu erwartende Gesamtbelastung aus gewerblichen Geräuschemissionen die Orientierungswerte der DIN 18005-1 Bbl. 1 nicht überschreitet. Dabei liegen diese Orientierungswerte für die Nachtzeit noch um 5 dB(A) unterhalb der entsprechenden Werte für Verkehrsgerausche. Daher wäre auch bei Betrachtung einer Gesamteinwirkung aus Verkehrsgerauschen (Straße und Schiene) sowie Geräuscheinwirkungen aus gewerblichen Nutzungen eine zusätzliche Belastung durch das Planvorhaben nicht

gegeben.

Eine Zunahme des Verkehrs in der Brehmstraße durch die Realisierung der Bebauung auf dem Sportplatz der Stiftung Tierärztliche Hochschule kann ausgeschlossen werden. Diese früheren Planungsüberlegungen werden nicht weiter verfolgt.

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

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

(6) Anregungen zu Klima / Luft / Feinstaub

Gemäß des Grundsatzurteils des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig vom Mai 2004 wären die vorgegebenen Grenzwerte für die Feinstaub- sowie Stickstoffdioxidbelastung auch bei der Planung neuer Straßen zu berücksichtigen. Sofern Maßnahmen nicht in Betracht kämen bzw. nicht ausreichten, dürfe die zuständige Behörde den Bau der Straße nicht zulassen. Da weder das Land Niedersachsen noch die Stadt Hannover bisher die erforderlichen Aktionspläne erstellt hätten, sei diese Erschließungsstraße nicht genehmigungsfähig.

Das Planungsgebiet grenze an einen Bereich, in dem die Grenzwerte für hochgiftigen Feinstaub und Stickstoffdioxid im Jahresmittel überschritten werden. Die Jordanstraße wäre hinsichtlich der Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) als gefährdet eingestuft.

Die Konzentration hochgiftiger Feinstaub- und sonstiger Schadstoffimmissionen würden durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen erheblich ansteigen. In diesem Zusammenhang sei nicht berücksichtigt, dass für den Bereich der Südstadt bereits vor mehreren Monaten (Stand 2005) aufgrund von Messungen Überschreitungen der EU-Grenzwerte festgestellt worden seien. Bereits bestehende Gesundheitsgefährdungen der Anwohner würden ignoriert.

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 NO₂ als hoch belastet bezeichnet wird, fände dies in der Planung keine Berücksichtigung. Dass planbedingt keine zusätzlichen Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub (PM₁₀) geschaffen würden, gelte nicht für die umliegenden Zufahrtstraßen. Dies kollidiere mit den Zielen des Luftreinhalteplans. Um den Vorgaben des Luftreinhalteplanes gerecht zu werden, wäre eine erhebliche Reduktion der geplanten Verkaufsflächen erforderlich. Die Bewertung, dass die immissionsökologischen „Hot-Spots“ durch projektbedingte Zusatzbelastungen nicht wesentlich beeinflusst seien, sei reine Spekulation.

Dem Umweltbericht sei zu entnehmen, dass die Frage nicht geklärt sei, ob die Immissionsgrenzwerte für Ruß und Benzol eingehalten würden. Die Planung solle erst fortgesetzt werden, wenn diese Klärung erfolgt sei.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bezüglich der Auswirkungen der Planungsziele auf die Schutzgüter Luft / Klima und den Menschen ist rechtlich der Vergleich zwischen bisheriger und künftiger Planung relevant. Es sind aber auch die zu erwartenden Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Ist-Zustand als Gewerbebranche betrachtet worden (zum Thema Schutzgut Klima 7 Luft siehe auch Anlage 2 zu dieser Drucksache, Umweltbericht Abschnitt 2.5).

Mit den auf der Bebauungsplanebene erstellten Gutachten 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 erstellte gutachterliche Prognose der Auswirkungen auf die Luftqualität, dass keine Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid und Feinstaub zu erwarten sind. Auf die lufthygienische Situation der Hauptverkehrsstraßen ergeben nach dem Gutachten keine Auswirkungen. Die Planung kollidiert deshalb nicht mit den Zielen des Luftreinhalteplans.

Die klimaökologischen Veränderungen wurden in einem eigenen Gutachten untersucht. Prognostiziert werden unwesentliche Steigerungen der bodennahen Temperaturen im südwestlichen des Plangebietes liegenden Gewerbegebiet um 0,8 Kelvin und in den ebenfalls südwestlich liegenden Wohngebieten um 0,3 Kelvin.

Auswirkungen auf großräumige Kaltluft-Zirkulationen sind nicht zu erwarten, da die Kaltluft-Produktion nur lokal begrenzt wirksam ist. Die prognostizierten Differenzen ergeben sich daraus, dass im Plangebiet seit langer Zeit die im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 621 festgesetzten Überbaumöglichkeiten nicht mehr ausgenutzt werden. Der Bebauungsplan Nr. 1679 setzt keine höheren Ausnutzungen fest, als der bestehende Bebauungsplan Nr. 621.

Zur Belastung durch Benzol und Ruß hat sich der Gutachter ergänzend geäußert:

Eine Überschreitung des Grenzwertes für Benzol von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist in Deutschland aktuell nicht nachgewiesen. Dies könnte nach den wissenschaftlichen Erfahrungen nur bei besonders stark frequentierten Straßen mit zusätzlichem Schluchtcharakter eintreten. Da hier keine entsprechenden Voraussetzungen vorliegen, wurde auf eine Untersuchung dieser Luftschadstoffkomponenten verzichtet.

Für Ruß war in der 23. BImSchV ein Grenzwert von $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel angesetzt. Die 23. BImSchV wurde aber im Jahre 2004 mit der Novellierung der 22. BImSchV außer Kraft gesetzt. Ein eigener Grenz- oder Richtwert für Ruß existiert seitdem nicht mehr. Die Staubkomponente Ruß ist in den Grenzwerten für PM10 (Feinstaub) enthalten. Weitere Untersuchungen zu Rußwerten sind deshalb nicht erforderlich.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

(7) Anregungen zum Einzelhandel

Es werde bezweifelt, 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 unterdurchschnittliche 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.

Angesichts der vor Ort bereits bestehenden Einkaufsmöglichkeiten (Edeka, Extra, Penny,

Lidl und Plus) wäre eine Notwendigkeit der Nahversorgung in dieser Größenordnung nicht erkennbar. Die vorgesehenen Ansiedlungen würden weit über den Bedarf dieses Teils der Südstadt gehen (siehe CIMA-Gutachten). Es solle eine (Südstadt-) bedarfsgerechte Reduktion der Verkaufsflächen vorgenommen werden, damit die von umliegenden Stadtteilen abgezogene Kaufkraft dort nicht zu fragwürdigen Ladenschließungen führe.

Die vorgesehene Konzentration von Verbrauchermärkten in der vorgesehenen Größenordnung würde zu einer deutlichen Verschlechterung der angrenzenden Wohngebiete im Bereich Südstadt-Bult führen.

Dem ursprünglich von der Stadt geplanten „Perlenkonzept“ wäre eindeutig gegenüber dem heutigen Zentrumskonzept der Vorzug zu geben.

Da der Stadtteil Bult nach wie vor von Supermärkten „abgeschnitten“ sei, solle ein Angebot im Bereich des Parkplatzes des heutigen Baumarktes an der Straße Am Südbahnhof vorgesehen werden.

Zur Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten in der Südstadt wäre ein solcher Supermarkt im Bereich Hildesheimer- / Alte Döhrener Straße besser angesiedelt.

Nach Auffassung der Handwerkskammer sollte das südliche Plangebiet nicht dem großflächigen Einzelhandel geöffnet werden, weil dadurch überproportionaler Verkehr erzeugt werde und negative Auswirkungen auf bestehende Stadtteilzentren zu befürchten sei. Es werde sich auch auf das zurzeit in Aufstellung befindliche Einzelhandelskonzept der Landeshauptstadt Hannover bezogen. Es solle nur Einzelhandel im Zusammenhang mit produzierendem Gewerbe zulässig sein.

Die Industrie- und Handelskammer empfiehlt beim Lebensmittelverbrauchermarkt die Gesamtverkaufsfläche auf 4200 m² herab zu setzen und die Vorkassenzone auf maximal 15% der Verkaufsfläche (630 m²) zu reduzieren. Gegen den Baumarkt mit 9500 m² bestehen keine Bedenken. Das Randsortiment sollte aber auf 700 m² begrenzt werden, weil es sich um einen integrierten Standort handle und deshalb die im Landes-Raumordnungsprogramm verankerte Grenze von 10% bzw. 800 m² nicht anzuwenden sei. Die Fachmärkte mit einer Verkaufsfläche von insgesamt 1900 m² seien ebenfalls als verträglich einzustufen, soweit es sich um nicht zentrenrelevante Sortimente handle. Schuhe und Bekleidung sollten grundsätzlich den zentralen Lagen vorbehalten sein. Im Sortimentsbereich Möbel/Einrichtungen und Haus- und Heimtextilien solle von der Ansiedlung eines Dänischen Bettenlagers abgesehen werden, da dieser Anbieter einen sehr hohen Anteil an innenstadtrelevanten Sortimenten führe. Es solle überprüft werden, ob das Fachmarktzentrum insgesamt mit dem neuen Einzelhandelskonzept kompatibel ist.

In mehreren Stellungnahmen wird der Ausschluss des Einzelhandels für den nördlichen Teil des Südbahnhofsareals gefordert. Außerdem wird angeregt, die Nachnutzung des derzeitigen Edeka-Marktes durch Einzelhandel auszuschließen. Dies könne im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan vereinbart werden.

Die Einschränkung der Planungsziele auf die gewerbliche Nutzung wäre sehr unglücklich, da angesichts der hervorragenden Erschließung durch den ÖPNV (Bus 121 und S-Bahn) sich das Gebiet für Mischnutzungen mit Wohnungen, Geschäften und Büros eignen würde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Gutachten zur Verträglichkeit des geplanten Einzelhandels (GFK Nov. 2009) prognostiziert Kaufkraftumverteilungsquoten von knapp 7%. Damit wird die Annahme von Auswirkungen des Sonderstandortes am Südbahnhof im Einzelhandelskonzept der Landeshauptstadt Hannover bestätigt. Die Quoten liegen aber im Bereich unwesentlicher Auswirkungen.

Eine Überversorgung der Stadtteile Südstadt und Bult kann nach den Erkenntnissen aus dem Gutachten zum Nahversorgungskonzept nicht festgestellt werden. Heute

sind für die Südstadt erhebliche Kaufkraftabflüsse festzustellen. Mit dem geplanten Vorhaben sollen diese überwiegend im Stadtteil gebunden werden.

Voraussetzung für die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben ist eine Sanierung des heute weiträumig belasteten Bodens entsprechend der dafür anzusetzenden Qualitätswerte, die über die bisherige Grundwassersanierung hinausgeht.

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Nahversorgern sind nicht ideal, da die Südsstadt dicht bebaut ist und somit wenig Platz für Neubauten bietet. 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. Darüber hinaus müssten alternative Standorte den Zielsetzungen des städtischen Nahversorgungskonzeptes entsprechen. Sie sollten einen wichtigen Beitrag zur qualitativen und quantitativen Sicherung des Nahversorgungsangebotes im Bereich Lebensmittel darstellen. Die Weiterentwicklung des Standortes ist nur in einem für den Stadtteil verträglichen Maße möglich. Durch die Verträglichkeitsuntersuchung (GFK Nov. 2009) wurde dies belegt. Eine Reduzierung der Verkaufsfläche des Lebensmittelmarktes und eine Begrenzung der Vorkassenzone ist aus diesem Grund nicht erforderlich.

Das Plangebiet ist als Sonderstandort im Einzelhandelskonzept (Neuaufstellung eines kommunalen Einzelhandelskonzeptes; Entwurf Acocella, 22.4.2010) vorgesehen. Der Standort liegt in einer Randlage und ist nicht als integriert anzusehen. Von daher greift zunächst die im Landes-Raumordnungsprogramm vorgesehene Regelung der Begrenzung der Randsortimente auf maximal 10% der Verkaufsfläche. Die gewichtete Verkaufsfläche (siehe Begründung des Bebauungsplanes Abschnitt 3.2.2, Anlage 2 zu dieser Drucksache) liegt unter 7000 m². Die Verträglichkeitsuntersuchung der GFK geht von rd 700 m² Randsortimenten aus, was einer branchenüblichen Aufteilung entspricht (10% der gewichteten Verkaufsfläche). Eine gesonderte Regelung ist deshalb nicht erforderlich.

Die zulässige Sortimentszusammenstellung für die Fachmärkte mit 1900 m² ist nach der Verträglichkeitsuntersuchung nicht problematisch. Es wird deshalb kein Grund gesehen, hier Änderungen vorzunehmen. Der Ausschluss eines konkreten Anbieters ist nicht mit einer unparteiischen Abwägung zu vereinbaren und deshalb rechtlich nicht zulässig.

Der angeregte Ausschluss einer Einzelhandelsnutzung auf dem Grundstück des bisherigen Edeka-Marktes im Durchführungsvertrag ist ebenfalls rechtlich unzulässig, weil hier Regelungen zu Lasten eines nicht als Vertragspartner beteiligten Grundstückseigentümers getroffen würden. Außerdem ist Einzelhandel auf diesem Grundstück nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 621 bis zu einer Größe von 800 m² zulässig. In diese bisher langjährig ausgeübte Nutzung könnte auch durch eine Bebauungsplanänderung nicht abwägungsfehlerfrei eingegriffen werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass auch die direkte Nachbarschaft durch derartige Einzelhandelsbetriebe geprägt ist.

In Gewerbegebieten, wie auf den restlichen Flächen des Südbahnhofareals durch die rechtsverbindlichen Bebauungspläne 620 und 621 festgesetzt, sind gemäß § 8 BauNVO Abs. 2 die vom Einwender geforderten Nutzungen Geschäfts- und Bürogebäude zulässig, so dass hier von einer Einschränkung nicht die Rede sein kann. Die geforderte sensible Wohnnutzung ist mit dem Betrieb der Bahnstrecke und den damit verbundenen Lärmimmissionen, vor dem Hintergrund der fehlenden Rechtsverpflichtung für weiteren Lärmschutz, nicht vertretbar.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

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. Sollte es erforderlich werden, besteht hier mit den Instrumenten des Baugesetzbuches die Möglichkeit, regelnd einzugreifen. Insoweit werden die Anregungen berücksichtigt.

(8) Anregungen 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 und besitze zumindest für die Vogelwelt eine allgemeine Bedeutung. Der Erhalt der randlich im Bahndambereich vorkommenden Nachtigall sei nicht bereits durch Ausparung des Gebüschbereichs des Bahndamms von Bau- und Lagertätigkeit erreichbar. Der störepfindliche Vogel würde bei angrenzender Bautätigkeit wahrscheinlich verschleucht. Die Bedeutung des Areals für Fledermäuse würde unsachgemäß kleingeredet. Freiflächen mit Abbruchhäusern inmitten der Stadt hätten eine hohe Bedeutung für Fledermäuse.

Stellungnahme der Verwaltung:

Beim Plangebiet handelt es sich um ein festgesetztes Gewerbegebiet, dessen Gebäude vor einiger Zeit beseitigt wurden. Lediglich im südlichsten Bereich sind noch einige leerstehende Hallen vorhanden. Der größte Teil des Gebietes ist aufgrund einer Bodensanierung nahezu vollflächig versiegelt. Spontanvegetation hat sich durch Fugen und Ritzen entwickelt. Insofern kann hier weder von einer Ruderalfläche noch von zusätzlicher Versiegelung gesprochen werden. Geschützte Biotoptypen kommen im Plangebiet nicht vor. Es wurden im Jahr 2009 aktuelle Kartierungen (Abia, 2009) in Ergänzung zu Kartierungen von 2005 für Brutvögel, Fledermäuse, Zauneidechse, Heuschrecken und Tagfalter durchgeführt. Die in Niedersachsen gefährdete Nachtigall wurde wie bereits im Jahr 2005 mit einem Randrevier beobachtet, wobei der Brutplatz nach wie vor außerhalb der Vorhabengebiete weit nördlich vom Plangebiet im Gebüsch an der Bahndammböschung liegt. Andere gefährdete Arten kommen nicht vor.

Im Mittelteil des Südbahnhofgeländes wurden die Zwergfledermaus und der Große Abendsegler nachgewiesen, die diese Teile des Geländes regelmäßig als Nahrungshabitat nutzen. Bei einer Neubepflanzung mit Gehölzen ist eine Wiederherstellung der Funktion als Nahrungshabitat der Zwergfledermaus möglich, zumal das Gebiet auch aktuell nur eine vergleichsweise geringe Bedeutung in dieser Beziehung besitzt.

Das Thema Natur- und Artenschutz wird in der Begründung zum Bebauungsplan (Anlage 2 zur dieser Drucksache) ausführlich abgehandelt.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

(9) Anregungen zum Landschaftsplan

Die derzeitige Planung widerspräche den Vorgaben des gültigen Landschaftsplanes; hierzu wären wesentliche Grünzonen im Bereich des nördlichen, aber auch südlichen Gewerbegebietes Südbahnhof planerisch vorzusehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für den Stadtbezirk Südstadt-Bult hält die Stadt Hannover keinen Landschaftsplan vor. Ein Landschaftsplan wäre auch nicht verbindlich. Er würde lediglich einen wichtigen Fachbeitrag liefern.

Auch der Landschaftsrahmenplan aus dem Jahr 1990, der für den nördlichen Bereich

des Südbahnhofareals die Neuschaffung von Grünflächen unter Aufgabe der jetzigen Nutzung (nicht im Geltungsbereich gelegen) sowie die Neuanlage bzw. Verbesserung von 3 Verbindungen von Wohnbereichen / Stadtteilen und Freiräumen vorsieht, ist nicht verbindlich, sondern hat nur empfehlenden Charakter.

Die in die Abwägung einzubringenden Umweltbelange, so auch die Belange von Natur und Landschaft, sind auch ohne Landschaftsplan entsprechend der in der Bebauungsplanebene geforderten Detailschärfe zu ermitteln, zu bewerten und anschließend sachgerecht in die Abwägung einzustellen.

Der nordöstliche Bereich der Südstadt ist mit öffentlichen Grün- und Spielflächen relativ schlecht ausgestattet. Nachbesserungen sind in den dicht bebauten Wohngebieten schwer möglich. Daher wurde für den Bereich Südbahnhof untersucht, ob die Flächen für die Neuanlage von Spiel- und Grünflächen geeignet sind.

Gegen die Anlage von Grünflächen sprechen die folgenden Gründe:

- Eine Grünverbindung am Rande eines Gewerbegebietes und nahe der stark frequentierten Bahnstrecke hätte nur einen geringen Naherholungswert, wäre wenig attraktiv und hier mit umfangreichem Grunderwerb, der aus finanziellen Gründen schwer zu realisieren wäre, verbunden.
- Unter kriminalpräventiven Gesichtspunkten (Sicherheit) spricht vieles gegen die Anlage einer Grünverbindung in Troglage zwischen einem hohen Bahndamm und den rückwärtigen Bereichen bestehender und neu hinzukommender gewerblicher Bauten, da so schwer einsehbare, wenig kontrollierte Bereiche entstehen.
- Die sensible Nutzung als Spiel- und Grünfläche erfordert eine noch aufwendigere Altlastensanierung, als bei gewerblicher Nutzung.

Der Forderung die baulich derzeit nicht genutzten Flächen im südlichen Teil als Freiflächen zu erhalten bzw. zu entwickeln ist entgegenzuhalten, dass diese Situation sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch in Abwägung mit den Interessen der Grundstückseigentümerin des Südbahnhofgeländes nicht zu rechtfertigen ist.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

(10) Anregungen zu Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Es würden keine Aussagen zu Kompensationsmaßnahmen (Ausgleich- und Ersatz) für die vorgesehenen Bodenversiegelungen und die zu erwartenden Beeinträchtigungen / Dezimierungen von Flora und Fauna getroffen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Aufstellung der Bauleitpläne erfolgt die Eingriffsregelung nach den Bestimmungen des BauGB. Für die planungsrechtliche Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter ist daher ausschließlich der Vergleich zwischen dem bereits zulässigen und dem aufgrund künftigen Planungsrechts zu erwartenden Eingriff maßgebend. Planungsrechtlich betrachtet ist deshalb nicht der durch Nichtausnutzung entstandene Zustand von Natur und Landschaft von Bedeutung sondern die zulässige Nutzung als Gewerbegebiet mit einer GRZ von 0,8. Nach § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, wenn die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgten oder zulässig waren. Demzufolge wird durch den Bebauungsplan kein Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet, der über die bisherigen Planungsziele hinausgeht.

Gegenüber der heutigen Situation wird sich durch die geplanten Gestaltungsmaßnahmen im Teilbereich B der Umfang der Vegetation sogar erhöhen: Die Parkplätze werden durch Bäume gegliedert, wenn auch aufgrund der Sanierungsaufgaben in beschränktem Umfang. Hinzu kommen große Dachbegrünungsflächen. Die

Erschließungsstraße (Teil A) soll von einer Baumreihe flankiert werden. Insgesamt entsteht so absehbar ein Bestand von Bäumen und Grünflächen, die den optischen Eindruck und die kleinklimatische Situation im Plangebiet insgesamt verbessern werden.

Die Stellungnahme geht von falschen Voraussetzungen aus und sollte deshalb nicht berücksichtigt werden.

(11) Anregungen zur Bahnquerung

Seit Jahrzehnten sei eine Unterführung der Bahnlinie am Robert-Koch-Platz im Gespräch. Das Argument der fehlenden Gelder könne im Rahmen der Bebauung des Südbahnhofes kein Problem mehr sein. Der Tunnel sei unbedingt notwendig, um vom Stadtteil Bult aus zu Fuß oder mit dem Fahrrad einkaufen zu können.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Stadtbezirksrat Südstadt-Bult hat 2003 beschlossen, eine Trasse unter dem Bahndamm zur Vernetzung der Stadtteile Südstadt und Bult zusätzlich als Ziel in den Bebauungsplan Nr. 1533 aufzunehmen.

Ein in Höhe des Robert-Koch-Platzes als Fuß- und Radweg konzipierter Tunnel durch den Bahndamm würde es den Südstädter Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen, auf kurzem Weg in den Stadtteil Bult zu gelangen (Bereich TiHo-Sportplatz, Kleingärten). Die mögliche Trassenführung liegt nördlich vom geplanten Einkaufs- und Fachmarktzentrum und wird von diesem nicht berührt, so dass die Möglichkeit der Realisierung einer Bahnquerung als Option bestehen bleibt. Allerdings ist die Realisierung wegen der hohen Kosten nur langfristig möglich.

Den Anregungen soll unter dem Vorbehalt der finanziellen Möglichkeiten gefolgt werden. Da die geplante Trasse des Tunnels aber nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1679 liegt, kann dies Anliegen mit diesem Bebauungsplan nicht planungsrechtlich abgesichert werden.

(12) Anregungen zur Standortsicherung vorhandener Betriebe

Durch die Beibehaltung der Gewerbegebietsfestsetzung am Südbahnhof dürfe den Erweiterungsabsichten der Fa. Schneider Mineralöl jetzt nichts mehr entgegenstehen.

Vom Möbelgeschäft an der Ecke Jordanstraße / An der Weide wird darauf hingewiesen, dass auch während der Bauphase für den Minikreisler die Baustelle so einzurichten ist, dass während der gesamten Bauzeit das Geschäft durch Kunden und den Anlieferverkehr (5 bis 10 Sattelzüge täglich) zu erreichen ist. Ebenso müsse sichergestellt sein, dass auch nach Fertigstellung des Fachmarktzentrums eine Anlieferung über die Straße An der Weide möglich sei. In diesem Zusammenhang werde ein Fahrverbot für LKW auf der Jordanstraße strikt abgelehnt. Die Parkplätze an der Jordanstraße seien in Bezug auf sogenannte Spontankäufer unverzichtbar. Sollten beim Bau des Minikreislers Parkplätze entfallen müssen, sei es unabdingbar, dass die gleiche Anzahl an der Jordanstraße neu geschaffen würde.

Zum "Lehmweg" hin bestehe ein bauaufsichtlich geforderter Notausgang, der zwingend bestehen bleiben müsse. Das Geschäft plane, die Garagen auf dem Grundstück abzureißen und zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen. Es werde angeregt, bei der Ausbauplanung der Straße An der Weide und des "Lehmweges" durch intensive Abstimmung einen attraktiven Übergang zwischen den Grundstücken des Möbelgeschäfts und des Fachmarktzentrums zu schaffen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zum Zeitpunkt der Anregungen der Fa. Schneider (2005) lagen die der Planstraße A benachbarten Flächen innerhalb des Geltungsbereiches. Das ist nicht mehr der Fall.

Für das Grundstück der Firma Schneider Mineralöl und die angrenzenden Flächen gilt weiterhin der Bebauungsplan Nr. 620, der in dem Bereich Gewerbegebiet vorsieht.

Die Stadt wird im Rahmen des Baus des Minikreisels die Erreichbarkeit des Möbelgeschäfts sicherstellen. Dies wird auch nach der Fertigstellung des Fachmarktzentruns gewährleistet sein. LKW-Fahrverbote können nicht Gegenstand eines Bebauungsplanverfahrens sein. Ein derartige Maßnahme wäre auch wegen der zwingend erforderlichen Befahrbarkeit durch die Feuerwehrfahrzeuge und die Linienbusse kritisch.

Der Minikreisel 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.

Eine Abstimmung bei der Ausbauplanung wird auch von der Stadt begrüßt und unterstützt.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen - soweit sie den Inhalt des Bebauungsplanes betreffen - zu berücksichtigen.

(13) Anregungen zum Erscheinungsbild

Eine ästhetisch ansprechende Gestaltung solle ein wesentliches Planungsziel sein. Dazu gehöre auch die Gestaltung und Pflege der Außenanlagen.

Das Erscheinungsbild der Großen Düwelstraße würde seit langem durch heruntergekommene Gebäude mit beschmierten Wänden leiden. Es stelle sich die Frage, warum ein Grundstück in der Lage nicht genutzt würde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Große Düwelstraße liegt nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Der Anregung kann nicht gefolgt werden.

(14) Anregungen zum Bodenmanagement

Ein Bodengutachten zur Würdigung aller Bodenkontaminationen (insbesondere Kertess), aber auch anderer Altlastenverdachtsflächen würde als unabdingbar angesehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

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. Aufgrund der Entwicklung der Sanierung sowie nutzungsvorbereitender Planungen zum Bodenmanagement wurden zwei Anpassungen des Sanierungsvertrages zwischen Region Hannover und aurelis vorgenommen. Der besonderen Belastung von Boden und Grundwasser wurde damit Rechnung getragen. Aus Sicht der Region Hannover als Unterer Bodenschutzbehörde / Unterer Wasserbehörde besteht darüber hinaus kein weiterer Handlungsbedarf.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

(15) Anregungen zur Abwägung

Im Hinblick darauf, dass die Einwender aus der Brehmstraße durch die jetzige Planung voraussichtlich unmittelbar in ihren Rechten verletzt würden, wären sie nicht gewillt, diese bereits jetzt gegen gesetzliche Vorschriften verstoßende Planung zu akzeptieren.

Bei einer sachgerechten Abwägung – selbst bei einem unterstellten öffentlichen Interesse an der Ansiedlung so großer Einzelhandelsflächen – müssten die Tatsachen dafür sprechen,

die vorgelegte Planung zu verwerfen.

Pauschal werden in einer Stellungnahme eine Reihe von Gesichtspunkten genannt, die angeblich nicht fachgerecht in dem Bebauungsplanverfahren bearbeitet wurden, bzw. es wird dort die Aussagefähigkeit und Seriosität von Gutachten in Frage gestellt.

Stellungnahme der Verwaltung

Die angemessene Berücksichtigung der Belange erfordert es u.a., die möglichen Belastungen auf die umliegenden Wohnbereiche, die durch den Planvollzug erwartet werden können, zu ermitteln und zu bewerten. Demzufolge ist der Nachweis zu erbringen, dass unvermeidbare zusätzliche Belastungen nicht entstehen. Diese Nachweise wurden durch die Gutachten zu Verkehr, Schall/Lärm, Klima und Luft sowie zur Verträglichkeit des Einzelhandels erbracht. Die Abwägung wurde vorstehend unter den genannten Themen ausführlich beschrieben.

Die unterschiedlichen Interessen wurden damit sachgerecht gegeneinander und untereinander abgewogen. Die Planung ist daher aus Sicht der Verwaltung nicht abwägungsfehlerhaft.

Zu pauschal geäußerten Zweifeln an der Fachlichkeit der Ausarbeitung der Planung sieht die Verwaltung keinen Ansatz für eine fachliche Auseinandersetzung.

Es wird empfohlen, die Anregungen nicht zu berücksichtigen

(16) Anregungen zum Verfahren

Die Planung sei nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt da dieser noch geändert bzw. angepasst werden soll. Das laufende Bebauungsplanverfahren sei daher auszusetzen und eine erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange auf Basis eines rechtsverbindlichen Flächennutzungsplanes durchzuführen.

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

Insgesamt seien die Unterlagen weder als ausreichende Fachgrundlage zur Beurteilung der umweltbezogenen Auswirkungen geeignet, noch würde der Nachweis der Einhaltung der hier maßgeblichen Rechtsvorgaben gerecht (weder Worst-Case-Betrachtungen noch Vorkehrungen zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation der zusätzlichen Immissionsbelastungen). Eine Gesamtbetrachtung der Lärmemissionen sei versäumt worden, jedoch im Rahmen der Bauleitplanung erforderlich. Die vorliegenden Unterlagen würden den Anforderungen der Europäischen Vorgaben zum Umgebungslärm in wesentlichen Punkten nicht gerecht. Das Interesse des Vorhabenträgers nach lukrativer Vermarktung der Ruderalflächen durch Bebauung stände den Interessen der Anwohner entgegen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für das 159. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover ist am 20.05.2010 der Feststellungsbeschluss durch den Rat gefasst worden. Diese Änderung wurde am 07.07.2010 von der Region Hannover genehmigt und ist mit der Bekanntmachung am 29.07.2010 rechtswirksam geworden. Der Bebauungsplan ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Zu Planungsalternativen ist folgendes zu sagen:

In der mehr als zwanzigjährigen Planungsgeschichte des Südbahnareals wurden verschiedene Nutzungskonzepte untersucht. Das jetzt beantragte Vorhaben stellt die einzige realistische Variante dar (zum Thema Planungsalternativen siehe auch Anlage 2 zu dieser Drucksache, Begründung des Bebauungsplanes, Abschnitt 3)

Gegen die Anlage von Grünflächen sprechen - wie schon unter **(9) Anregungen zum**

Landschaftsplan ausgeführt - die folgenden Gründe:

- Eine Grünverbindung am Rande eines Gewerbegebietes und nahe der stark frequentierten Bahnstrecke hätte nur einen geringen Naherholungswert, wäre wenig attraktiv und hier mit umfangreichem Grunderwerb, der aus finanziellen Gründen schwer zu realisieren wäre, verbunden.
- Unter kriminalpräventiven Gesichtspunkten (Sicherheit) spricht vieles gegen die Anlage einer Grünverbindung in Troglage zwischen einem hohen Bahndamm und den rückwärtigen Bereichen bestehender und neu hinzukommender gewerblicher Bauten, da so schwer einsehbare, wenig kontrollierte Bereiche entstehen.
- Die sensible Nutzung als Spiel- und Grünfläche erfordert eine noch aufwendigere Altlastensanierung, als bei gewerblicher Nutzung.

Die Ausweisung für sensiblere Nutzungen, wie z.B. Wohnen ist u. a. wegen der vorhandenen Lärmbelastung nicht vertretbar und wird deshalb nicht vorgenommen.

Für Büro- und Verwaltungsnutzungen ist die Lage An der Weide nicht genügend repräsentativ und damit unattraktiv.

Im Umweltbericht ist die Einschätzung der angefertigten Fachgutachten wiedergegeben. Diese sind auf der Grundlage aktueller Vorschriften und Richtlinien angefertigt worden.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

Durch die teilweise Berücksichtigung von Anregungen werden die Inhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einschließlich der Vorhaben- und Erschließungspläne Teil A, B und C sowie der Vorhabenbeschreibung nicht verändert.

Die Stellungnahme des Bereiches Forsten, Landschaftsräume und Naturschutz im Fachbereich Umwelt und Stadtgrün, der auch die Belange des Naturschutzes wahrnimmt, ist der Drucksache als Anlage 5, die zusammenfassende Erklärung als Anlage 6 beigelegt.

Die beantragten Beschlüsse sind erforderlich, um das Bebauungsplanverfahren abschließen zu können.

61.12
Hannover / 05.11.2010