

**159. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover
Bereich: Südstadt / Südbahnhof**

**Entscheidung
über die im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Entwurfs
eingegangenen Stellungnahmen**

Der Entwurf der 159. Änderung des Flächennutzungsplanes hat nach Beschluss des Rates der Landeshauptstadt Hannover vom 04. Mai 2006 in der Zeit vom 18. Mai bis 19. Juni 2006 öffentlich ausgelegen.

Über die nachfolgend aufgeführten Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern bzw. von Trägern öffentlicher Belange ist eine Entscheidung erforderlich.

Zusammenfassung:

Die Stellungnahmen betreffen

- die Planung einer EntlastungsstraÙe,
- die geplante gewerbliche Nachnutzung überhaupt,
- die Größenordnung der geplanten Einzelhandelsnutzung.

Hierzu ist vorab auszuführen, dass der zur geordneten Erschließung des Gewerbegebiets als erforderlich angesehene StraÙenneubau nicht Bestandteil der Planungsziele des Flächennutzungsplanes ist, da diese EntlastungsstraÙe keine HauptverkehrsstraÙenfunktion erfüllt.

Im Rahmen des Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplan können nur diejenigen Belange einer Beurteilung, Bewertung und ordnungsgemäÙen Abwägung zugeführt werden, die für diese Ebene auch planungsrechtlich relevant bzw. planungsrechtlicher Natur sind. Dabei bestimmt der Flächennutzungsplan nur die Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung. Dar- aus entwickelt enthalten die Bebauungspläne die detaillierten und konkreten rechtsverbindlichen Festsetzungen. In diesem Sinne klärt der Flächennutzungsplan nur grundsätzlich die Frage, ob eine Entwicklung im angestrebten Sinne aus städtebaulichen Gründen vertretbar ist.

Zu prüfen ist insoweit lediglich, ob der Genehmigung geplanter zukünftiger Nutzungen zwin- gende und bereits jetzt erkennbare Genehmigungshindernisse entgegenstehen, die im Plan- vollzug nicht ausgeräumt werden können. In diesem Fall bestünde die Gefahr, dass die Pla- nung ihren gestalterischen Auftrag verfehlen könnte. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Zusammenfassung der Abwägung

Nach sorgfältiger Abwägung der planungsrechtlich zu berücksichtigenden öffentlichen und pri- vaten Belange unter Zugrundelegung der vorliegenden bzw. ermittelten Sachverhalte, insbe- sondere bezüglich

- der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Sicher- heit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB),

- der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB),
- der Belange der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere der Bedürfnisse der Familien, der jungen, älteren und behinderten Menschen, des Bildungswesens und der Erholung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB),
- der Belange des Umweltschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB),
- der Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung, einschließlich der Schaffung von Arbeitsplätzen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB) sowie
- der Belange des Personen- und Güterverkehrs unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB),

ferner

- gemäß dem gesetzlichen Auftrag, mit Grund und Boden sparsam umzugehen (§ 1 Abs. 2 BauGB)

bestehen keine durchschlagenden Gründe, das 159. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan nicht abzuschließen. Vielmehr überwiegen in der Gewichtung der verschiedenen Belange gegeneinander und untereinander die Vorteile einer städtebaulich sinnvollen Nachnutzung einer teilweise brachgefallenen innerstädtischen Fläche.

1

Einwender Nr. 1 gemäß vertraulicher Informationsdrucksache

(Schreiben vom 19. Juni 2006)

Kurzfassung der Stellungnahme:

Nachdem die Stadt früher unter Hinweis auf die ausreichende Versorgungslage weiteren Einzelhandel auf dem Gelände abgelehnt habe, werde diese Position nunmehr verlassen. Durch die Ansiedlung eines 5.000 m² großen Verbrauchermarkts und eines 3.000 m² großen Fachmarkts sei Verdrängungswettbewerb zu befürchten, insbesondere für kleinere Geschäfte, daneben das Entstehen einer Konkurrenzsituation zur Innenstadt. Ferner wäre die Ansiedlung von in der Südstadt in Gemengelage ansässigen Handwerksbetrieben wegen der infolge der Einzelhandelsentwicklung zu erwartenden Bodenwertsteigerung nicht mehr möglich. Diese müssten auf Standorte außerhalb der Stadt ausweichen. Bedenklich erscheine zudem die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes auf einem derart hoch mit Altlasten belasteten Gelände.

Es wird ferner Kritik an der Vermarktungsstrategie der Grundstückseigentümerin vorgetragen. Diese versuche, durch Herbeiführen einer Industriebranche Zugeständnisse der Stadt bei der Beplanung zu erwirken um so den Bodenwert zu steigern.

Eine Änderung des Flächennutzungsplanes sei daher nicht erforderlich, die Grundstückseigentümerin müsste lediglich angehalten werden, das Gelände im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten zu vermarkten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die früher im Eigentum der Deutschen Bahn stehenden Flächen im Änderungsbereich waren als planfestgestelltes Bahngelände einer städtebaulichen Ordnung mittels Bebauungsplänen nicht zugänglich. Nach der Entscheidung der Deutschen Bahn, sich von diesem nicht für Bahnzwecke erforderlichen Grundbesitz zu trennen und der zwischenzeitlich erfolgten Entwidmung sind die Voraussetzungen gegeben, für die Nachnutzungen die städtebaulichen Zielsetzungen im Rahmen der Bauleitplanung definieren zu können. In diesem Sinne ist auch die Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich, um im Wesentlichen die bisher dargestellte, das Gewerbegebiet überlagernde Bahnfläche zu löschen.

Dem Einwender ist darin zuzustimmen, dass früher Ansiedlungen neuer oder Erweiterungen bestehender Einzelhandelsnutzungen von der Stadt zurückhaltend bis restriktiv beurteilt worden waren. Aus heutiger Sicht ist dem Einwender ebenfalls darin zuzustimmen, dass die auf dem Südbahnhof-Gelände ansässigen vier nicht großflächigen Märkte als ausreichend für eine Nahversorgung der umliegenden Wohngebiete zu bezeichnen ist. Es besteht jedoch ein Bedarf für eine über die Nahversorgung hinaus gehende Einzelhandelsversorgung, der nur mit einem großflächigen Betrieb marktgerecht abgedeckt werden kann. Ferner wird das Ziel verfolgt, das Fachmarktangebot für den Stadtteil zu verbessern und dauerhaft zu sichern. Diesbezüglich kommt die aktuell erstellte Verträglichkeits-Untersuchung zu dem Schluss, dass unvermeidbare nachteilige Auswirkungen auf die bestehenden Versorgungsstrukturen nicht zu erwarten sind.

Eine schädliche Konkurrenzsituation zur Innenstadt wird wegen der auf den Stadtteil bezogenen Ausrichtung des geplanten Standortes nicht gesehen.

Voraussetzung einer Nachnutzung ist eine Sanierung des heute weiträumig belasteten Bodens entsprechend der dafür anzusetzenden Qualitätswerte. Diese mit erheblichem Kostenaufwand verbundene Maßnahme ließe sich ohne ein wirtschaftlich tragfähiges Nachnutzungskonzept nicht verwirklichen. Die Boden- bzw. Grundwassersanierung ist auf der Basis eines abgestimmten Sanierungskonzeptes zwischen Eigentümer, Vorhabenträger und Bodenschutzbehörde vertraglich vereinbart.

Die Strategie der Grundstücksvermarktung steht außerhalb der Beurteilung bzw. Beeinflussung im Rahmen der Bauleitplanung. Gleichwohl sind bei dieser auch die Belange der Wirtschaft in die Abwägung einzustellen. Insofern findet auch eine möglichst zum Erfolg führende Ausweisung zulässiger Nutzungen Beachtung im Rahmen der Abwägung.

Antrag.

die Bedenken zurückzuweisen.

Einwender Nr. 2 gemäß vertraulicher Informationsdrucksache

2

(Schreiben vom 19.06.2006)

Kurzfassung der Stellungnahme:

In Eigentümerschaft für das unmittelbar dem Südbahnhof-Gelände benachbarte Grundstück Jordanstraße 24 wird vorgetragen, dass die Planung nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung entspreche, da bereits heute eine Überversorgung festzustellen sei. Die durch die projektierte Nutzung der Industriebrache zu erwartende Zunahme an Kfz-Verkehr führe - abgesehen von den Bauphasen - zu einer nicht hinnehmbaren dauerhaften Zunahme der Belastungen mit Lärm und Feinstaub, ferner zu einer Gefährdung der baulichen Substanz der anliegenden Grundstücke. Mit der Planung werde nicht - wie angegeben - eine Aufwertung, sondern eine massive Abwertung des Stadtteils erreicht. Der Einwender behalte sich Schadenersatzansprüche wegen Wertminderung vor.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Grundstück Jordanstraße 24 ist an der Ecke Jordanstraße / Auf der Weide auf der Westseite der Straße Auf der Weide gelegen. Die nach den Planungszielen auf dem Gelände einer Gewerbebrache vorgesehen Einzelhandelsnutzungen lägen in direkter Nachbarschaft zum Grundstück des Einwenders.

Eine Überversorgung der Stadtteile Südstadt und Bult kann nach den Erkenntnissen aus dem Gutachten zum Nahversorgungskonzept nicht festgestellt werden. Aus heutiger Sicht ist dem Einwender jedoch darin zuzustimmen, dass die auf dem Südbahnhof-Gelände ansässigen vier nicht großflächigen Märkte als ausreichend für eine Nahversorgung der umliegenden Wohngebiete zu bezeichnen ist. Es besteht jedoch ein Bedarf für eine über die Nahversorgung hinaus gehende Einzelhandelsversorgung, der nur mit einem großflächigen Betrieb abgedeckt werden kann. Ferner wird das Ziel verfolgt, das Fachmarktangebot für den Stadtteil zu verbessern und dauerhaft zu sichern. Diesbezüglich kommt die aktuell erstellte Untersuchung zu dem Schluss, dass unvermeidbare nachteilige Auswirkungen auf die bestehende Versorgungsstruktur nicht zu erwarten sind.

Der Einwender fordert letztlich den Erhalt des Brachenzustandes. Diese Situation wäre sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch in Abwägung mit den Interessen der Grundstückseigentümerin des Südbahnhofs-Geländes nicht zu rechtfertigen. Insbesondere folgt die Aktivierung der innenstadtnahen Brache im Sinne der nachhaltigen Stadtentwicklung der auch regional bedeutsamen Zielsetzung des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden mit dem Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung sowie dem Ziel des städtebaulichen Funktionserhalts von Stadtteilen.

Die für die geplante Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen durchgeführten Einzelhandels-, Verkehrs und schalltechnischen Untersuchungen kommen zum Ergebnis, dass sowohl nachteilige Auswirkungen auf bestehende Versorgungsstrukturen als auch unzumutbare Belastungen durch zusätzlichen Kfz-Verkehr und Betrieb vermieden werden können bzw. nicht entstehen.

Antrag:

die Bedenken zurückzuweisen.

3

Umwelt Media Consult,

gleichzeitig Einwender Nr. 3 gemäß vertraulicher Informationsdrucksache

(Schreiben vom 18.06.2006)

Kurzfassung der Stellungnahme:

Der Einwender, Anwohner im Wohngebiet auf der Ostseite der Bahnstrecke, weist in seiner Stellungnahme zum ausgelegten Entwurf ergänzend auf die in seinen früheren Stellungnahmen für die Bürgerinitiative "Erhaltet die Lebensqualität an der Bult" vorgetragenen Argumente sowie auf die vom BUND abgegebene Stellungnahme vom 08.06.2006 (s.u. Einwendung zu 6) hin.

Der Einwender lehnt die Planungsziele entschieden ab. Er hält insbesondere die angestrebte gewerbliche Entwicklung und die Ansiedlung weiterer Einzelhandelsnutzung auf dem Südbahnhof-Areal und den dafür vorgesehenen Bau einer Erschließungsstraße für falsch und nicht begründbar. Er befürchtet bei Realisierung der Planungsziele eine Zusatzbelastung der umliegenden Wohngebiete durch Verkehrs- und Gewerbelärm.

Neben der Kritik an den Planungszielen bemängelt er, dass wesentliche und einschlägige Vorschriften des Planungs- und Umweltrechts entweder nicht oder nur ungenügend beachtet worden seien und trägt zur Begründung bzw. zum Umweltbericht aus seiner Sicht bestehende fachliche Defizite vor.

Die mit der Flächennutzungsplan-Änderung und mit den daraus entwickelten Bebauungsplänen verfolgten Planungsabsichten hält der Einwender für rechtswidrig und kündigt gegen die dennoch erfolgte Aufstellung von Bebauungsplänen eine Normenkontrollklage an.

Im Einzelnen:

Zur Nachfolgenutzung mit Gewerbe und Einzelhandel

Ein Bedarf für eine über den Bestand hinausgehende gewerbliche Nutzung bestehe nicht. Insbesondere sei die Ausweisung für weiteren Einzelhandel angesichts der vorhandenen vier Märkte nicht begründbar. Die Stadt verwende zu ihrer Rechtfertigung völlig veraltete Erkenntnisse des Nahversorgungskonzepts ("CIMA-Gutachten"). Im Gegensatz zu den Ausführungen in der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung werde die vorgesehene Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen nur zu Lasten vorhandener kleinerer Läden erfolgen können. Damit werde das erklärte Ziel der wohnungsnahen Versorgung konterkariert. Es müsse vielmehr davon ausgegangen werden, dass die Flächennutzungsplan-Änderung nur betrieben werde, um der Grundstückseigentümerin eine lukrative Vermarktung zu ermöglichen, die wiederum der Finanzierung einer Luxuserschließung dienen solle.

Zur Erschließung über eine neue Straßenverbindung

In den der Stellungnahme zum ausgelegten Entwurf vorangegangenen Schreiben wendet sich der Einwender entschieden gegen die vorgesehene Erschließungsstraße. Seiner Auffassung nach erzeuge diese Durchgangsverkehr und damit eine für die umgebenden Wohngebiete unzumutbare Mehrbelastung. Zugleich würde dieses Vorhaben zu einer weiteren unnötigen Bodenversiegelung und zu unnötigem Landschaftsverbrauch führen.

Zur Belastung mit Lärm und Feinstaub

Die bestehende hohe Feinstaubbelastung in der Umgebung des Plangebietes und die künftige Zusatzbelastung infolge der Realisierung der geplanten Vorhaben werde nicht berücksichtigt. Deshalb müsse der Änderungsbereich in die diskutierte Umweltzone einbezogen werden, um dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu entsprechen.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung hinsichtlich des zu erwartenden Straßen- und Gewerbelärms sei völlig mangelhaft, weil nicht alle relevanten Lärmquellen betrachtet worden seien. So fehlten Darstellungen zu den angrenzenden Hauptverkehrswegen wie Messeschnellweg, Güterumgehungsbahn, Bischofsholer Damm. Die in der Untersuchung getroffene Feststellung, die Richtwerte für die auf der Ostseite der Bahn gelegenen Wohngebiete würden eingehalten, sei nachweislich falsch. Vom Schallgutachter seien lediglich die Lärmquellen Straße, Schiene und Gewerbe betrachtet worden. Unter Verweis auf die Anforderungen des UVP-Gesetzes werde dagegen die Betrachtung der Gesamtlärmbelastung der Bevölkerung gefordert. Auch die Bewertung und das Aufzeigen von Möglichkeiten der Konfliktbewältigung seien als manipulativ beschönigend zu bezeichnen. Aus fachlicher Sicht sei die Schalluntersuchung in Methodik und Schlussfolgerung als unzureichend bzw. als nicht sachgemäß zu kritisieren. Speziell zum Erfordernis einer summarischen Betrachtung verweist der Einwanderheber auf einen seiner Stellungnahme zum ausgelegten Entwurf beigefügten eigenen Beitrag in einer Fachpublikation.

Das Problem des über Jahre zu erwartenden Baulärms sei in der Flächennutzungsplan-Änderung nicht einmal ermittelt, geschweige denn bewertet worden. Ferner seien die bestehenden Belastungen durch Freizeitlärm zu berücksichtigen.

Der Einwander weist hierzu auf die bestehende gesundheitsgefährdende Belastung durch Baulärm, vor allem der Wohngebiete des Stadtteils Bult auf der Ostseite der Bahnstrecke hin. Als Hauptverursacher und Hauptnutznießer der Flächennutzungsplan-Änderung sei die Bahn für notwendige Lärmsanierungs- und begrenzungsmaßnahmen heranzuziehen. In diesem Zusammenhang wird kritisiert, dass die Landeshauptstadt Hannover ihrer gesetzlichen Verpflichtung aus § 47c BImSchG zur Lärminderungsplanung immer noch nicht nachgekommen sei. Er fordert, mit den vorgesehenen Bauleitplanverfahren die Chance zu nutzen, von der Deutschen Bahn als Betreiberin der Bahnstrecke bzw. von ihrem Tochterunternehmen in Eigentümerschaft des Südbahnhof-Geländes die Finanzierung von überfälligen Schallschutzmaßnahmen an der Bahnlinie zu erwirken.

Insgesamt sei eine angemessene Konfliktbewältigung aus Sicht der Anwohner nicht einmal im Ansatz erkennbar.

Zum Umweltbericht

Die Aussagen des Umweltberichtes in der Begründung seien bezüglich der dargestellten Auswirkungen auf die Schutzgüter bzw. der Verneinung negativer Auswirkungen fachlich nicht haltbar. Vielmehr seien nachweislich insbesondere die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Mensch durch die geplante Entwicklung auf der heute teilweise ungenutzten Fläche nachteilig betroffen.

Zu Planungsalternativen

Der Einwander bemängelt, dass sich aufdrängende und von ihm bereits in früheren Stellungnahmen im Verfahren benannte Alternativen, die zur Verringerung der Belastungen für die Wohnbevölkerung führen würden, nicht geprüft bzw. nicht adäquat dargestellt worden seien. Diese bestehen seiner Ansicht nach in einer langfristig angelegten Entwicklung des Teilbereichs mit bestehender Gewerbenutzung unter Wahrung des Bestandsschutzes zu einem hochwertigen Bürostandort. Wenn wirklich - wie in der Begründung ausgeführt - das Ziel verfolgt werde, den Rahmen für eine mit dem angrenzenden Wohnen verträgliche Nutzung zu ziehen, dann müsse die Fläche als "Mischgebiet" anstatt als "Gewerbliche Baufläche" ausgewiesen werden.

Für den übrigen, heute brach liegenden südlichen Teilbereich fordert der Einwander zur Verbesserung der Freiraumausstattung des Stadtteils unter Verweis auf die Vorgaben des Landschaftsrahmenplanes, dessen Missachtung ebenfalls bemängelt wird, die Entwicklung zu einer für die Naherholung nutzbaren Grün- und Freifläche. Diese biete sich auch für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen für andere Planungsvorhaben an.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zur Nachfolgenutzung mit Gewerbe und Einzelhandel

Aus heutiger Sicht ist dem Einwender darin zuzustimmen, dass die auf dem Südbahnhof-Gelände ansässigen vier nicht großflächigen Märkte als ausreichend für eine Nahversorgung der umliegenden Wohngebiete zu bezeichnen ist. Es besteht jedoch ein Bedarf für eine über die Nahversorgung hinaus gehende Einzelhandelsversorgung, der nur mit einem großflächigen Betrieb marktgerecht abgedeckt werden kann. Diesbezüglich kommt die aktuell erstellte Verträglichkeits-Untersuchung zu dem Schluss, dass unvertretbare nachteilige Auswirkungen auf die bestehenden Versorgungsstrukturen nicht zu erwarten sind.

Zur Erschließung über eine neue Straßenverbindung

Die vom Einwender kritisierte Entlastungsstraße ist nicht Gegenstand des 159. Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplan. Wegen ihrer vornehmlichen Erschließungsfunktion wird eine neue Straße durch das Gewerbegebiet nicht Teil des Hauptverkehrsstraßensystems sein. Sie ist mithin kein Planziel des Flächennutzungsplanes. Auf dieses, mit der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung verfolgte Ziel wurde in der Begründung zum Entwurf lediglich in ergänzender Weise hingewiesen.

Unabhängig davon ist zu den vorgetragenen Bedenken auszuführen, dass die bisherige sackgassenartige Zufahrt suboptimal für ein zu reaktivierendes Gewerbeareal bewertet wird. Insbesondere wirkt der Ausbauzustand nicht immissionsmindernd. Der vorgetragenen Argumentation, eine zusätzliche Straße würde auch zusätzlichen (Durchgangs)Verkehr mit nachteiligen Auswirkungen auf die benachbarten Wohngebiete erzeugen, wird nicht gefolgt. Vielmehr wird erwartet, dass der bisher am Rande des Gewerbegebietes verlaufende Kfz-Verkehr von einer durch das Gewerbegebiet führenden Straßenverbindung aufgenommen werden kann. Dieses hat die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt.

Zur Belastung mit Lärm und Feinstaub

Der Einwender führt in seiner Stellungnahme zu seiner Ablehnung der Planung u.a. die hohe Feinstaubbelastung in der Umgebung des Änderungsbereichs an und fordert die Einbeziehung in die seinerzeit diskutierte Umweltzone. Hierzu ist auszuführen, dass sich diese Forderung auf außerhalb der vorbereitenden Bauleitplanung liegende Aspekte des Umweltschutzes richtet. Im Übrigen erfasst die zwischenzeitlich zur Verringerung der verkehrsbedingten Feinstaubbelastung eingerichtete und vom Einwender für das Südbahnhof-Gelände geforderte Umweltzone den Bereich der 159. Änderung des Flächennutzungsplanes vollständig. Bezüglich der konkret geplanten Einzelhandelsansiedlung und der Entlastungsstraße ergab zudem die zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan erstellte gutachterliche Prognose der Auswirkungen auf die Luftqualität, dass keine Grenzwertüberschreitungen in den von Menschen zum Aufenthalt genutzten Bereichen zu erwarten sind.

Soweit bemängelt wird, dass das zum Zeitpunkt der Stellungnahme des Einwenders vorliegende schalltechnische Gutachten fachliche Mängel aufweise und die Ergebnisse beschönige, ist dieser Vorwurf zurückzuweisen. Das betrifft insbesondere die geforderte Summationsbetrachtung aller bestehenden und zukünftigen Lärmereignisse. Gerade diese Forderung entbehrt einer fachlichen Grundlage. Im Gegenteil sollen nach dem Beiblatt 1 zur DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) die Beurteilungspegel verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitlärm) wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden.

Der vom Einwender vorgetragenen gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung auf der Ostseite der Bahnstrecke ist entgegen zu halten, dass diese Belastung aus dem Betrieb der Bahnstrecke resultiert. Dieser Immissionszustand bleibt durch die Bauleitplanung unverändert, kann aber auch von ihr nicht positiv beeinflusst werden. Die von der auf Bebauungsplan-Ebene vorgesehenen neuen Erschließungsstraße ausgehenden Emissionen bleiben in ihren Einwirkungen deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV und der Relevanzschwellen der DIN 18005. Wenn weiterhin - wie vom Schallgutachten empfohlen - die zu erwartenden Geräusche aus den geplanten gewerblichen Nutzungen auf der Ebene der Bauleitplanung kontingentiert und in ihrer Summe auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm beschränkt werden, kann von einem zusätzlichen Risiko für die Gesundheit der von Schienenverkehrsgläuschen belasteten Bewohner der Wohngebiete auf der Ostseite der Bahn nicht die Rede sein.

Infolge der Planungsziele bzw. nach dem im Bebauungsplan festzusetzenden verbindlichen Rahmen tritt dementsprechend keine Erhöhung der Lärmbelastung ein. Auch ein Unterlassen der Planung würde - wie oben ausgeführt - nicht zu einer Minderung der Belastung führen.

Die vom Einwender unter Hinweis auf § 47c BImSchG zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen geforderte Lärmkartierung konnte erst im Jahre 2008 abgeschlossen werden, nachdem zuvor im März 2007 das Land Niedersachsen durch Verordnung die zuständigen Stellen bestimmt hatte (vgl. auch Informations-Drucksache Nr. 1338 / 2008). Die Landeshauptstadt Hannover konnte daher ihrer genannten rechtlichen Verpflichtung erst nach der öffentlichen Auslegung des Entwurfes der Flächennutzungsplan-Änderung nachkommen. Die Lärmkartierung umfasst allerdings derzeit noch nicht den Schienenverkehrslärm, da die vom Eisenbahnbundesamt vorzunehmende Kartierung für das Stadtgebiet noch nicht vollständig vorliegt. Der Lärmaktionsplan zu den Lärmquellen Straßenverkehr und Stadtbahnverkehr befindet sich gegenwärtig im Aufstellungsverfahren. Grundsätzlich muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach dem BImSchG ausschließlich bei Neubau oder wesentlicher Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen besteht (nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Ein Anspruch auf Lärmsanierung im Bestand besteht weder nach bisherigem noch nach neuem EU - Recht, zumal von Seiten der EU keine Grenzwerte definiert wurden. Anlieger an bestehenden lauten Verkehrswegen haben somit auch künftig keinen Anspruch auf passiven Schallschutz.

Die für die o.a. Lärmkartierung ermittelten Daten sind zur weiteren Abwägung verwendet worden, führten jedoch nicht zu einer Änderung der Planungsziele.

Mit den auf Bebauungsplan-Ebene erstellten Gutachten, insbesondere der aktuellen schalltechnischen Untersuchung für den Südtteil des Änderungsbereichs, sowie mit der für das gesamte Stadtgebiet bestehenden Ermittlung der verkehrsbedingten Schadstoffbelastung der Luft liegt eine ausreichende Datengrundlage für die Ebene des Flächennutzungsplanes vor. Sie konnten nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen als seinerzeit beim Entwurf des 159. Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.

Die vorgetragene Forderung, von der Deutschen Bahn bzw. ihrer Rechtsnachfolgerin als Grundstückseigentümerin die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen auf der Ost- wie auf der Westseite der Bahnstrecke zu verlangen, entbehrt einer rechtlichen Anspruchsgrundlage. Auf der Ostseite der Bahnstrecke besteht bereits - allerdings vom Einwender als unzureichend beurteilte - Lärmschutz für die unmittelbar benachbarte Wohnnutzung. Auf der Westseite hingegen liegen die Wohngebiete der Südstadt so weit von der Lärmquelle entfernt, dass dort die relevanten Lärmsanierungswerte nicht überschritten werden. Auf die erforderliche Abwägung im Rahmen der Flächennutzungsplan-Änderung bezogen ist festzustellen, dass der Bahnlärm nicht planungsbedingt ist und auch keine Konfliktsituation hinsichtlich dieses Aspekts durch die Bauleitplanung erzeugt wird, mit der sie sich in ordnungsgemäßer Weise auseinandersetzen hätte.

Zum Umweltbericht

Für die Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter ist planungsrechtlich relevant ausschließlich der Vergleich zwischen dem bereits zulässigen und dem aufgrund künftigen Planungsrechts zu erwartenden Eingriff maßgebend. Planungsrechtlich betrachtet ist deshalb der durch Nichtausnutzung entstandene Zustand nicht beachtlich. Dieser Abgleich erfolgt in räumlicher Hinsicht, also ausgehend von der Frage, ob die neue Inanspruchnahme von unbebautem Grund und Boden vorbereitet wird, wie hinsichtlich der Frage von gegenüber den bisherigen Planungszielen neu zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter. Für die Ebene des Flächennutzungsplanes ist festzustellen, dass der für bauliche Nutzung vorgesehene Bereich räumlich nicht erweitert, sondern durch "Gewerbliche Baufläche" und "Sonderbaufläche - Einzelhandel" modifiziert wird.

Zu Planungsalternativen

Dem Einwender kann darin zugestimmt werden, dass die ordnungsgemäße Auseinandersetzung mit abwägungserheblichen Belangen auch die Prüfung einschließt, ob eine bestehende Konfliktsituation, hier begründet in einer hohen Lärmbelastung, durch veränderte Planungsziele mindestens gemildert werden

kann. Das ist jedoch - wie oben aufgezeigt - bei dem Südbahnhof-Gelände nicht der Fall, da ein Unterlassen der Planung nicht zu einer Verbesserung der bestehenden Immissionssituation führt. Ergänzend ist festzustellen, dass die Beseitigung der durch aufgegebene gewerbliche Nutzung entstandenen Schadstoffbelastung des Bodens im Interesse des Wohls der Allgemeinheit verfolgt werden sollte und nur erreichbar sein wird, wenn die Sanierung wirtschaftlich tragfähig ist. Eine Nachfolgenutzung in dem angestrebten Sinne ermöglicht dies.

Sofern der Einwender fordert, die gewerbliche Nutzung im Änderungsbereich auf den Bestand "einzufrieren" und insbesondere die baulich derzeit nicht genutzten Flächen im Südteil des Änderungsbereichs als Freiflächen zu erhalten bzw. zu entwickeln ist entgegenzuhalten, dass ein derartigen Planungsziel sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch in Abwägung mit den Interessen der Grundstückseigentümerin des Südbahnhofs-Geländes als nicht zu rechtfertigen anzusehen ist. Insbesondere folgt die Aktivierung der innenstadtnahen Brache der auch regional bedeutsamen Zielsetzung des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, des Vorrangs der Innen- vor der Außenentwicklung und dem städtebaulichen Ziel des Funktionserhalts von Stadtteilen.

Antrag,

den Bedenken nicht stattzugeben.

4

Fa. INTAC GmbH

(Schreiben vom 19. Juni 2006)

Kurzfassung der Stellungnahme:

Als Mieterin in dem Gewerbeobjekt Kleine Düwelstraße 21 werde eine Erforderlichkeit für weiteren Einzelhandel sei zu rechnen. Mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens und damit verbundener Belastungen der genutzten Büroräumlichkeiten befürchtet. Hierzu fehlten in der Begründung zur 159. Flächennutzungsplan-Änderung nachvollziehbare Angaben. Die Altlastensituation schließe zudem die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes aus. Die Begründung, durch die Ansiedlung werde die Altlastensituation verbessert, sei nicht schlüssig, da die bisherige Sanierung nur auf den Grundwasserschutz ausgerichtet gewesen sei.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Bürogebäude der Einwenderin ist an der Ecke Kleine Düwelstraße / Tiestestraße innerhalb des Änderungsbereichs gelegen. Die bisherige wie künftige Darstellung ist Wohnbaufläche. Die Einbeziehung erfolgte lediglich wegen des zu verlagernden Werkhofsymbols.

Sofern eine Erschließung neuer Gewerbenutzungen auch das o.g. Gebäude betrifft, hat eine Behandlung einer etwaigen Immissionsproblematik auf der Ebene des Bebauungsplanes zu erfolgen, da die Darstellung der für die Verbesserung der Erschließung geplante Straße wegen fehlender Hauptverkehrsstraßenfunktion nicht Bestandteil des Flächennutzungsplanes ist. Ferner findet auf dieser Ebene keine grundsätzliche Änderung benachbarter Nutzungen statt. Auf der Ebene des Bebauungsplanes (für das konkrete Vorhaben der Errichtung eines Einzelhandelsstandortes und des Baus einer Entlastungsstraße, vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1679) wurden die verkehrlichen / schalltechnischen Auswirkungen auch auf das Gebäude der Einwenderin untersucht. Die Untersuchung stellt fest, dass auch künftig sowohl die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als auch die Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) erheblich unterschritten werden.

Voraussetzung der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben ist eine Sanierung des heute weiträumig belasteten Bodens entsprechend der dafür anzusetzenden Qualitätswerte, die über die bisherige Grundwassersanierung hinausgeht. Diese mit erheblichem Kostenaufwand verbundene Maßnahme ließe sich ohne ein wirtschaftlich tragfähiges Nachnutzungskonzept nicht verwirklichen.

Antrag,

die Bedenken zurückzuweisen.

5

Planungsgruppe Landespflege

(Schreiben vom 16. Juni 2006)

Kurzfassung der Stellungnahme:

Wie die INTAC GmbH ist die Einwenderin Mieterin in dem Gewerbeobjekt Kleine Düwelstraße 21. Durch die angestrebte bauliche Entwicklung, insbesondere aber durch die geplante Entlastungsstraße werde eine unmittelbare, höhere Lärmbelastung der genutzten Büroräumlichkeiten befürchtet.

Zudem werde eine Erforderlichkeit für weiteren Einzelhandel nicht gesehen. Im Gegensatz zur Begründung dieser planerischen Absicht werde die vorgesehene Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen zur Aufgabe an den gleichmäßig im Stadtteil vorhandener Einkaufsstätten (Seestraße, Große Düwelstraße, Torstraße, Haspelmathstraße etc.) führen. Damit werde das erklärte Ziel der wohnungsnahen Versorgung konterkariert. Die auf dem Südbahnhof-Gelände ansässige Einzelhandelsnutzung mit vier Nahversorgern sei ausreichend und nicht verbesserungsbedürftig.

Dem nicht nachvollziehbaren planerischen Ziel werde zudem ein Freiraum mit hoher Wertigkeit als Lebensraum für Tiere und Pflanzen geopfert. Zugleich diene die Brachfläche - entgegen der Darstellung in der Begründung zum Entwurf der Flächennutzungsplan-Änderung - als Erholungsraum in dem in dieser Hinsicht unterversorgten nördlichen Teil der Südstadt. Dieses Potential sei in die Abwägung einzubeziehen.

Der Nachweis der Verträglichkeit der geplanten "Entlastungsstraße" fehle. Insgesamt werde eine Zunahme des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Belastungen erwartet.

Die Einwenderin erwarte abschließend, dass das Südbahnhof-Gelände einer ökologischen und für die angrenzenden Wohngebiete positiven Entwicklung zugeführt werde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Bürogebäude der Einwenderin ist an der Ecke Kleine Düwelstraße / Tiestestraße innerhalb des Änderungsbereichs gelegen. Die bisherige wie künftige Darstellung ist Wohnbaufläche. Die Einbeziehung erfolgte lediglich wegen des zu verlagernden Werkhofsymbols.

Sofern eine Erschließung neuer Gewerbenutzungen auch das o.g. Gebäude betrifft, hat eine Behandlung einer etwaigen Immissionsproblematik auf der Ebene des Bebauungsplanes zu erfolgen, da die Darstellung der für die bessere Erschließung geplanten Straße wegen fehlender Hauptverkehrsstraßenfunktion nicht Bestandteil des Flächennutzungsplanes ist. Auf der Ebene des Bebauungsplanes (für das konkrete Vorhaben der Errichtung eines Einzelhandelsstandortes und des Baus einer Entlastungsstraße, vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1679) wurden die verkehrlichen / schalltechnischen Auswirkungen auch auf das Gebäude der Einwenderin untersucht. Die Untersuchung stellt fest, dass auch künftig sowohl die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als auch die Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) erheblich unterschritten werden.

Aus heutiger Sicht ist der Einwenderin darin zuzustimmen, dass die auf dem Südbahnhof-Gelände ansässigen vier nicht großflächigen Märkte als ausreichend für eine Nahversorgung der umliegenden Wohngebiete zu bezeichnen ist. Es besteht jedoch ein Bedarf für eine über die Nahversorgung hinaus gehende Einzelhandelsversorgung, der nur mit einem großflächigen Betrieb marktgerecht abgedeckt werden kann. Diesbezüglich kommt die aktuell erstellte Untersuchung zu dem Schluss, dass unvermeidbare nachteilige Auswirkungen auf die bestehende Versorgungsstruktur nicht zu erwarten sind.

Die von der Einwenderin dargestellte Inanspruchnahme für die wohnungsnah Erholungsnutzung hat sich ausschließlich durch Brachliegen der ehemaligen Gewerbe-/Industrieflächen ergeben. Bei zügiger Nachnutzung im Rahmen des baurechtlich Möglichen hätte sich diese Situation nicht ergeben können. Für die Flächennutzungsplan-Änderung ist der erhobene Einwand nicht durchschlagend, da sich im Vergleich von bisherigem und künftigem Planungsziel keine Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch in Bezug auf die Erholung ergibt.

Die Einwenderin fordert den Erhalt des Brachenzustandes. Diese Situation wäre sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch in Abwägung mit den Interessen der Grundstückseigentümerin des Südbahnhof-Geländes nicht zu rechtfertigen. Insbesondere folgt die Aktivierung der innenstadtnahen Brache im Sinne der nachhaltigen Stadtentwicklung der auch regional bedeutsamen Zielsetzung des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden mit Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung und dem Ziel des städtebaulichen Funktionserhalts von Stadtteilen.

Antrag.

die Bedenken zurückzuweisen.

6

Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND)

(Schreiben vom 08.06.2006)

Kurzfassung der Stellungnahme:

Die bisherige Stellungnahme im Verfahren zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird wie folgt ergänzt:

Die Planung lasse eine angemessene Problembewältigung vermissen.

Der Umweltbericht sei oberflächlich und lückenhaft und erfülle nicht die gesetzlichen Anforderungen.

Ein Bedarf für die Planung sei nicht plausibel dargelegt.

Die unzureichende Beschreibung der städtebaulichen Situation führe zu krassen Planungs- und Bewertungsfehlern.

Die Vorgaben des RROP seien nicht beachtet.

Ein integriertes Verkehrskonzept fehle und die Notwendigkeit der geplanten Erschließungsstraße sei nicht belegt.

Die Planung sei mit den "verbindlichen" Vorgaben des Landschaftsrahmenplanes nicht vereinbar. Ferner werde die Aufstellung eines Landschaftsplanes unter Zurückstellung des Verfahrens zur Flächennutzungsplan-Änderung gefordert.

Die Planung verfehle das angestrebte Ziel einer mit der angrenzenden Wohnnutzung verträglichen Gewerbeansiedlung angesichts der Planung der neuen Erschließungsstraße, des zusätzlichen Verkehrsaufkommens und der Dimensionierung der geplanten Einzelhandelsansiedlungen. Ferner bewirke die geplante Einzelhandelsansiedlung entgegen dem dargestellten Planungsziel nicht die Optimierung des Versorgungsangebotes sondern zur Verdrängung eingesehener Einzelhandelsbetriebe.

Die verwendeten Daten zur Verkehrsmenge (Verkehrsmengenkarte 1995) und zu den Schallimmissionen (Schallimmissionsplan Hannover 2000) seien veraltet und daher unbrauchbar. Die Stadt werde ihrer Verpflichtung aus § 47c BImSchG zur Erstellung aktueller Lärmkarten nicht gerecht. Die Vorbelastung durch Lärm und Luftschadstoffe sei unzureichend ermittelt.

Die Darstellung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sei unzureichend, da im Hinblick auf die erfolgte illegale Beseitigung von Bäumen und Sträuchern im nördlichen Planungsgebiet nicht ersichtlich sei, welcher Zustand dafür zugrunde gelegt wurde.

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser fehle eine flächendeckende kartenmäßige Darstellung von Bodenarten und Bodentypen.

Die Behauptung in der Begründung, das Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren bereite keine über die bisherige Darstellung hinausgehende Beanspruchung von Grund und Boden vor, sei falsch. Erst die Bauleitplanverfahren ermöglichten die umfassende bauliche Nutzung. Blicke alles wie bisher, würde die Wertigkeit des größtenteils nicht mehr benötigten und daher ungenutzten Bahngeländes als weitgehend unversiegelte Freifläche bestehen bleiben.

Eine kartenmäßige Darstellung der Altlasten fehle, so dass sich das Ausmaß des Gefahrenpotentials weder räumlich noch ausreichend qualitativ nachvollziehen lasse.

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft, Lufthygiene und Klima sowie auf das Schutzgut Mensch seien völlig unzureichend beschrieben. So sei die hohe verkehrsbedingte Feinstaubbelastung im Bereich von Sallstraße und Marienstraße nicht einmal erwähnt, die Planungsziele würden in rechtswidriger Weise zu einer Erhöhung dieser Belastungen führen. Der BUND erwarte die Vorlage des klimaökologischen Gutachtens des Büros GEONET zur verkehrsbedingten Luftbelastungssituation von 2004. Die oberflächliche Behandlung angeblich nicht zu erwartender klimatischer Auswirkungen verkenne die Bedeutung derartiger unversiegelter Freiflächen für das lokale Stadtklima. Die Darstellung, das Plangebiet sei zum großen Teil bebaut bzw. unversiegelt und daher seien negative Auswirkungen nicht zu erwarten, lasse sich bei näherer Betrachtung nicht halten. Demgegenüber weise das Plangebiet nämlich noch große unversiegelte Areale mit Ruderalvegetation auf.

Insbesondere die Ausführungen zum Schutzgut Mensch seien völlig unzureichend und lückenhaft. So werde in die Gesamtbetrachtung der für die Anwohner im ungünstigsten Fall zu erwartenden Zusatzbelastungen nicht die bestehende und künftige Belastung durch Luftschadstoffe, durch Gewerbelärm und durch Veranstaltungslärm (Maschsee, Stadion, Schützenplatz, Stadthalle) einbezogen. Auch die hohe Belastung des Planungsraumes durch Bahnlärm finde keine angemessene Berücksichtigung.

Die Betrachtung der baubedingten Belastungen der Anwohner fehle ebenfalls vollständig.

Es werde zudem die Chance vertan, von dem Hauptverursacher der hohen Lärmbelastung - der Deutschen Bahn bzw. von ihrem Tochterunternehmen AURELIS - die notwendigen Lärminderungsmaßnahmen an der Bahnstrecke zu erwirken. Hierzu wird die Auffassung vertreten, dass die Flächennutzungsplan-Änderung in erster Linie auf ihre Veranlassung und zu ihrem Nutzen erfolge.

Insgesamt werde daher die Planung abgelehnt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Einschätzung des BUND hinsichtlich einer durch die Planung ausgelösten unzumutbaren Zusatzbelastung wird nicht geteilt bzw. wird zurückgewiesen.

Der Stand der Sanierungsplanung erlaubt, die Voraussetzungen für eine bauliche Nachnutzung zu schaffen.

Der Umweltbericht hat auf der jeweiligen Maßstabsebene die Auswirkungen der Planung auf Umweltbelange zu beschreiben und zu bewerten. Dies kann im Rahmen des F-Planes naturgemäß einerseits nur bezogen auf die getroffenen Plandarstellungen erfolgen, andererseits entsprechend seiner Aufgabenstellung nur in Grundzügen. Der Vorwurf eines mangelhaften Umweltberichts trifft nicht zu und wird zurückgewiesen.

Mit den eingeleiteten Bauleitplanverfahren sollen die Voraussetzungen für eine städtebaulich sinnvolle Reaktivierung der ehemaligen bahneigenen Flächen geschaffen werden. Das planungsrechtliche Erfordernis eines Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplan ergibt sich schon aus dem Fortfall der bahnbezogenen Nutzung und damit der Notwendigkeit zur Löschung der dargestellten Bahnfläche.

Eine etwaige unvollständige Beschreibung der städtebaulichen Situation führt nicht zu rechtlich relevanten Planungsfehlern. Soweit erforderlich konnte die Begründung ergänzt werden.

Der Vorwurf trifft nicht zu. Die Planung ist zudem gemäß Mitteilung der Region Hannover als zuständiger Landesplanungsbehörde mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.

Die geplante Erschließungsstraße ist nicht Bestandteil des Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplan, da sie keine Hauptverkehrsstraßenfunktion hat, die gegeben sein müsste, damit sie im Flächennutzungsplan darzustellen wäre.

Der Landschaftsrahmenplan ist entgegen der Auffassung des BUND nicht verbindlich, sondern er hat fachlich empfehlenden Charakter. Die Empfehlungen des Landschaftsrahmenplanes von 1990 können zudem nicht statisch sein. Die Aufstellung eines Landschaftsplanes ist nicht gesetzlich vorgeschrieben. Auch ein Landschaftsplan wäre nicht verbindlich sondern würde lediglich einen - wichtigen - Fachbeitrag liefern. Ein Landschaftsplan ist zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft auch keine fachliche Voraussetzung. Die in die Abwägung einzustellenden Umweltbelange, darunter auch die Belange von Natur und Landschaft, sind ohnehin - auch ohne Landschaftsplan - entsprechend der der jeweiligen Ebene zukommenden Detailschärfe zu ermitteln und zu bewerten und anschließend sachgerecht in die Abwägung einzustellen.

Im Rahmen der Flächennutzungsplan-Änderung ist sowohl den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung in den angrenzenden Wohngebieten als auch den Belangen der Eigentümerin des Gewerbeareals, ferner den Entwicklungsmöglichkeiten ansässiger Betriebe Rechnung zu tragen. Sie ist planungsrechtliche Voraussetzung zur Ansiedlung mit dem Wohnen verträglicher Gewerbenutzungen. Detaillierte und diese Aspekte konkret berücksichtigende Festsetzungen lassen sich erst auf der Bebauungsplan-Ebene treffen.

In der Abwägung der verschiedenen Interessen wird eine etwaige Aufhebung einer gewerblichen Nutzung als nicht sachgerecht und daher als nicht vertretbar beurteilt.

Die Auswirkungen der geplanten Nutzungen wurden auf der B-Plan-Ebene aktuell und umfassend insbesondere in Bezug auf Verkehr, Lärm und Auswirkungen auf bestehende Versorgungsstrukturen untersucht. Die entsprechenden Gutachten bestätigen die grundsätzliche Verträglichkeit. Verbindliche Festsetzungen zur Definition der aus städtebaulicher Sicht erforderlichen Rahmenbedingungen werden auf der B-Plan-Ebene getroffen.

Die Verwendung der Verkehrsmengenkarte 1995 und des Schallimmissionsplanes 2000 entsprach der Datenlage zur Erarbeitung des ausgelegten Entwurfs. Der zwischenzeitlich erreichte Stand der Fortschreibungen sowie aktuelle Verkehrserhebungen wurden für die abschließende Abwägung verwendet. Die aktuelle Datenlage konnte gegenüber der Entwurfsfassung nicht zu anderen Ergebnissen führen.

Die Erstellung von Lärmkarten ist nicht planungsrechtliche Voraussetzung für die Aufstellung von Bauleitplänen. Die aufgrund von § 47c BImSchG geforderte Lärmkartierung konnte erst im Jahre 2008 abgeschlossen werden, nachdem zuvor im März 2007 das Land Niedersachsen durch Verordnung die zuständigen Stellen bestimmt hatte (vgl. auch Informations-Drucksache Nr. 1338 / 2008). Die Stadt konnte daher ihrer rechtlichen Verpflichtung nach dem BImSchG erst nach der öffentlichen Auslegung des Entwurfes der Flächennutzungsplan-Änderung nachkommen. Die so ermittelten Daten sind zur weiteren Abwägung verwendet worden, führten jedoch nicht zu einer Änderung der Planungsziele.

Mit dem auf Bebauungsplan-Ebene erstellten aktuellen Lärmgutachten für den Südteil des Änderungsbereichs sowie mit der sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckenden Ermittlung der verkehrsbedingten Schadstoffbelastung der Luft liegt eine ausreichende Datengrundlage vor.

Im Rahmen der Aufstellung der Bauleitpläne erfolgt die Eingriffsregelung nach den Bestimmungen des BauGB. Sie ersetzen die naturschutzrechtlichen Bestimmungen über den Eingriff. 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 beachtlich. Dies wird deutlich durch § 1 a Abs. 3 Satz 5 BauGB. Danach ist ein Ausgleich nicht erforderlich, wenn die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig waren. Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes wird demzufolge kein Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet, der über die bisherigen Planungsziele hinausginge.

Bei dem Änderungsbereich handelt es sich um ein stark anthropogen überformtes Gebiet. Natürlicher oder naturnaher Boden ist hier nicht mehr anzutreffen. Daher hat für den Änderungsbereich das Schutzgut Boden bezüglich seiner Lebensraumfunktion und seiner Archivfunktion nur eine geringe Bedeutung. Auch hinsichtlich der Regelungs- und Filterfunktion besteht angesichts der Schadstoffbelastungen nur eine geringe Wertigkeit. In der Begründung sind vorliegende und zu verwendende Materialien zu den Umweltbelangen in zusammenfassender Form darzustellen. Eine kartenmäßige Darstellung der Bodenarten und -typen ist nicht geboten. Im Übrigen ist auch zu diesem Aspekt darauf hinzuweisen, dass im Vergleich von bisheriger zu künftiger Planung keine qualitative Veränderung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden eintreten wird.

Bei seiner Auffassung, erst die Planung führe zu den negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter, was bei Unterlassen der Planung zu vermeiden wäre, verkennt der BUND die Rechtslage. Planungsrechtlich relevant und daher abzugrenzen vom naturschutzrechtlichen Begriff des Eingriffs ist die Frage, ob die geplanten Nutzungen im Vergleich zur bisherigen Darstellung zu zusätzlichen Auswirkungen führen werden. Das ist bei der vorliegenden Flächennutzungsplan-Änderung nicht der Fall. Darüber hinaus dienen Informationen über den Zustand von Natur und Landschaft bei der gegebenen planungsrechtlichen Situation der Überprüfung, ob sich daraus etwa ein planungsrechtliches Erfordernis zur planerischen Bewältigung dergestalt ergäbe, dass etwa aus Anlass der Planung ein Zurücknehmen von baulicher Nutzung und somit von Eingriffsmöglichkeiten geboten wäre. Das lässt sich zumindest für die Flächennutzungsplan-Ebene für den Änderungsbereich aus dem erfassten und bewerteten Zustand von Natur und Landschaft nicht ableiten. Die in der Begründung vorgenommenen Ausführungen über das Vorkommen von Tieren und Pflanzen sowie über die Bodenarten dienen in dieser Hinsicht der umfassenden ergänzenden Information. Unter Abwägungsgesichtspunkten führte auch die aktuell vorgenommene naturschutzfachliche Erhebung nicht zu anderer Bewertung als bei dem ausgelegten Entwurf der Flächennutzungsplan-Änderung.

Der bisher bzw. früher überwiegend gewerblich genutzte Teil des Änderungsbereichs ist infolge dieser Nutzung und infolge illegaler Entsorgungspraxis flächendeckend erheblich mit Schadstoffen belastet, die eine der nachfolgenden Nutzung angemessene Sanierung des Bodens erfordern. Eine Sanierung ist nach den vorliegenden Untersuchungen möglich, so dass sich daraus nicht etwa ein Hindernis für eine bauliche Nachfolgenutzung ergibt. Der Flächennutzungsplan hat die Aufgabe, die Belastungssituation zu kennzeichnen, sofern das Gelände - wie hier der Fall - baulich genutzt werden soll. Diese Kennzeichnung ist nicht weiter differenziert für die gesamte Gewerbliche Baufläche vorgenommen worden. Insofern hat damit der Flächennutzungsplan seine planungsrechtliche Aufgabe erfüllt.

Die weiteren Angaben über die Bodenbelastungen dienen der umfassenden Information. Eine kartenmäßige Darstellung könnte zwar der Übersicht dienen, ist aber nicht Voraussetzung für eine abwägungsfehlerfreie Entscheidung. Hierbei ist hervorzuheben, dass mit den eingeleiteten Bauleitplanverfahren überhaupt erst die Grundlage für eine wirtschaftliche Folgenutzung geschaffen wird, die eine Beseitigung der schädlichen Bodenbelastungen ermöglicht.

Die zusammenfassende Beschreibung der Auswirkungen der Planungsziele auf die Schutzgüter Luft / Klima und auf den Menschen werden als ausreichend beurteilt. Die Ausführungen in der Begründung zum Beteiligungsverfahren und zum ausgelegten Entwurf werden entsprechend des nunmehr vorliegenden Kenntnisstandes um die Aussagen des im Juni 2006 vorgelegten Gutachtens des Büros GEONET zu den klima- und immissionsökologischen Funktionen ergänzt. Bezüglich der konkret geplanten Einzelhandelsansiedlung und der Entlastungsstraße ergab zudem die zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan erstellte gutachterliche Prognose der Auswirkungen auf die Luftqualität, dass keine Grenzwertüberschreitungen in den von Menschen zum Aufenthalt genutzten Bereichen zu erwarten sind.

Auch bezüglich der Auswirkungen der Planungsziele auf die Schutzgüter Luft / Klima und den Menschen ist rechtlich relevant der Vergleich zwischen bisheriger und künftiger Planung.

Die vorliegenden, einschlägigen Gutachten wurden dem BUND zur Verfügung gestellt.

Der BUND verweist auf die klimaökologische Bedeutung der unversiegelten Freiflächen im Änderungsbereich. Hierauf ist zu entgegnen, dass nur der südliche Teil des Änderungsbereichs - etwa ab Höhe des Brehmhofes - aus unversiegelten und unbefestigten Freiflächen besteht. Hier sind auch die erheblichsten Schadstoffbelastungen des Bodens infolge gewerblicher Nutzung vorhanden.

Nach der Klimafunktionskarte des GEONET-Gutachtens hat der Änderungsbereich allerdings keine Bedeutung für die Frischluftproduktion. Auch übernimmt er nicht die Funktion einer bedeutenden Kaltluftleitbahn. Die angrenzenden Wohnbereiche bis zur Sallstraße werden als bioklimatisch gering bis mäßig belastet bewertet. Lufthygienisch und bioklimatisch belastete Siedlungsräume sind nur im unmittelbaren Nahbereich der Marienstraße und der Sallstraße (hier nach Süden etwa bis zur Lutherstraße reichend) zu verzeichnen.

Die angemessene Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch erfordert u.a., die möglichen Belastungen auf die umliegenden Wohnbereiche, die durch den Planvollzug erwartet werden können zu ermitteln und zu bewerten. In diesem Sinne ist relevant die Planung eines zusätzlichen Standortes für großflächige Einzelhandelsnutzung. Demzufolge war (auf der Maßstabsebene des B-Planes) der Nachweis zu erbringen, dass unvermeidbare zusätzliche Belastungen nicht entstehen. Diese Nachweise wurde mit entsprechenden Gutachten erbracht. Darüber hinaus gehende etwa bestehende, nicht planbedingte Belastungen wie Veranstaltungslärm 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.

Durch Baumaßnahmen bedingte Belastungen sind zeitweiliger Natur und führen nicht zu den im Rahmen der Abwägung zu betrachtenden dauerhaften Auswirkungen eines Planungsziels. Auch in diesem Aspekt ist der Vergleich zwischen bisherigem und künftigem Nutzungsspektrum anzustellen. Die Auswirkungen bzgl. des Baulärms unterscheiden sich in dieser Hinsicht nicht signifikant. Maßgebend ist vielmehr, inwieweit die geplante Nutzung selbst nachteilige Auswirkungen hervorrufen kann. In diesem Sinne ist relevant das Planungsziel der Darstellung einer Sonderbaufläche für den Einzelhandel, die aber unter Immissionsgesichtspunkten - wie dargelegt - zu keiner unvermeidbaren Zusatzbelastung führt.

Die vorgetragene Forderung, von der Grundstückseigentümerin als Nachfolgerin der DB die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen auf der Ostseite der Bahnstrecke zu verlangen, entbehrt einer rechtlichen Anspruchsgrundlage. Schutzbedürftig im Sinne des Lärmsanierungsanspruchs ist nur eine sensible Nutzung. Dementsprechend besteht auf der Ostseite der Bahnstrecke auch Lärmschutz für die unmittelbar benachbarte Wohnnutzung. Auf der Westseite hingegen liegen die Wohngebiete der Südstadt so weit von der Lärmquelle entfernt, dass dort die relevanten Lärmsanierungswerte nicht überschritten werden. Auf die erforderliche Abwägung im Rahmen der Flächennutzungsplan-Änderung bezogen ist festzustellen, dass der Bahnlärm nicht planungsbedingt ist und auch keine Konfliktsituation hinsichtlich dieses Aspekts durch die Bauleitplanung erzeugt wird, mit der sie sich in ordnungsgemäßer Weise auseinanderzusetzen hätte.

Die Auffassung des BUND, die Flächennutzungsplan-Änderung erfolge in erster Linie zum Nutzen der Eigentümerin, wird zurückgewiesen. Das städtebauliche Bedürfnis zur Planaufstellung im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB ist vielmehr durch das kommunale Interesse an einer geordneten Entwicklung einer in Teilen brachgefallenen innerstädtischen Fläche gegeben.

Antrag,

die Bedenken zurückzuweisen.

7

Industrie- und Handelskammer Hannover

(Schreiben vom 19.05.2006 unter Verweis auf die Stellungnahme vom 07.07.2005)

Kurzfassung der Stellungnahme:

Auf die Stellungnahme vom 07.07.05 im Rahmen des Verfahrens zur frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird verwiesen. Diese hatte folgenden Inhalt:

Grundsätzlich werde das Ziel, dem Prozess der zunehmenden Ausdünnung des Netzes der Nahversorger entgegenzuwirken, unterstützt.

Es werde jedoch befürchtet, dass die Ansiedlung eines SB-Warenhauses zur Gefährdung verbliebener Fachgeschäftsstrukturen führen würde. Zusätzlich wären mit der Ansiedlung eines SB-Warenhauses auch Verkehrsprobleme mit entsprechenden Belastungen der Wohnbevölkerung zu erwarten.

Daher wird empfohlen, die Verkaufsfläche des geplanten Vollversorgers auf 3.000 m² zu reduzieren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Ein SB-Warenhaus war nicht vorgesehen, sondern seinerzeit ein Verbrauchermarkt, aktuell ein als Fachmarktzentrum bezeichneter Einzelhandelsstandort. Nähere Nutzungsdetails einschließlich der Auswirkungen sind auf Bebauungsplan-Ebene zu klären. Der Flächennutzungsplan liefert durch Ausweisung einer Sonderbaufläche nur die standortbestimmende Grundlage.

Lt. aktueller bzw. aktualisierter Gutachten führt die geplante Einzelhandelsnutzung nicht zu unzumutbaren Mehrbelastungen.

Der Flächennutzungsplan legt keine Größe der maximalen Verkaufsfläche fest. Lediglich zu der raumverträglichen Größenordnung sind Aussagen möglich. Mit den diesbezüglich erstellten gutachterlichen Beurteilungen konnte die Verträglichkeit festgestellt werden. Der Empfehlung der IHK auf Reduzierung der zulässigen Verkaufsfläche soll daher nicht gefolgt werden.

Antrag.

die Bedenken zurückzuweisen.

8

Handwerkskammer Hannover

(Schreiben vom 01.06.2006 unter Verweis auf die Stellungnahme vom 05.07.2005)

Kurzfassung der Stellungnahme:

Auf die Stellungnahme vom 05.07.05 im Rahmen der Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wird verwiesen:

Grundsätzlich werde die Absicht, das Gewerbegebiet zu erhalten und fortzuentwickeln, begrüßt.

Bedenken bestünden hingegen bzgl. der Öffnung des Südbahnhofsgeländes für großflächigen Einzelhandel. Befürchtet werde ein hierdurch ausgelöstes überproportionales Verkehrsaufkommen mit entsprechenden Nachteilen für die bestehenden Gewerbebetriebe. Auch eine Gefährdung der vorhandenen Stadtteilzentren sei nicht auszuschließen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit der Flächennutzungsplan-Änderung wird das Ziel verfolgt, die Voraussetzungen für die Verlagerung einer vorhandenen Baumarktnutzung und zur Verbesserung des über die wohnungsnaher Versorgung hinausgehenden Einzelhandelsangebots für die Ansiedlung eines weiteren Fachmarktsstandortes geschaffen werden. Die Verträglichkeit für den Stadtteil bezüglich gesicherter Versorgungsstrukturen und der verkehrlichen Auswirkungen sind gutachterlich untersucht worden. Festgestellt wurde, dass die angestrebte Entwicklung verträglich erfolgen kann. Insofern ist den Bedenken der Handwerkskammer in der Sache Rechnung getragen.

Antrag.

die Bedenken zurückzuweisen.