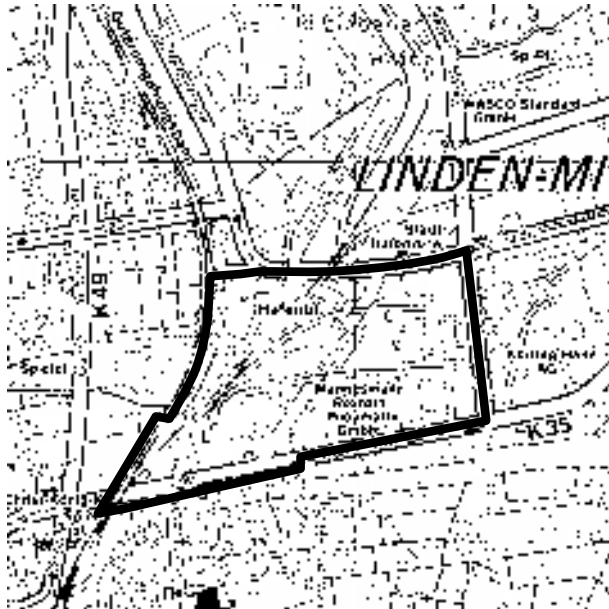


Begründung

Bebauungsplan Nr. 1350 - Bartweg -



Stadtteil: Linden-Mitte und Badenstedt

Geltungsbereich:

Das Plangebiet umfasst die Grundstücke die umgrenzt werden durch:

Davenstedter Straße; Bauweg; Badenstedter Straße; Güterumgehungsbahn und Schörlingstraße.

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
1. Zweck des Bebauungsplanes	2
2. Planungsrechtliche und örtliche Situation	2
3. Städtebauliche Ziele für das Gewerbe- und Industriegebiet Lindener Hafen	3
4. Baugebiete	7
4.1 Industrie- und Gewerbegebiete	7
4.2 Mischgebiet	8
4.3 Maß der Baulichen Nutzung	8
5. Verkehr	9
5.1 Erschließung	9
5.2 Stadtbahn	9
5.3 Bahnanlagen	10
6. Versorgung	10
7. Festsetzungen zur Umweltverträglichkeit	10
7.1 Lärmimmissionsschutz	11
7.11 Verkehrsimmissionen	11
7.12 gewerbliche Immissionen	11
7.2 Naturschutz	14
7.3 Bodenschutz	15
8. Kosten für die Stadt	16

1. Zweck des Bebauungsplanes

Das Gebiet am Lindener Hafen ist eines der größten zusammenhängenden Industrie - und Gewerbegebiete im Stadtgebiet Hannovers und hat einen großen Anteil am Güterverkehrsaufkommen der Region Hannover. Insbesondere Ziel- und Quellverkehre von Unternehmen aus dem Westen und Südwesten der Landeshauptstadt und des Umlandes finden hier einen Anlaufpunkt. Sollte es mittelfristig zu einem Bedeutungsverlust des DB-Güterbahnhofes Linden kommen, so verbliebe der der Bahnhof Lindener Hafen als einziger Umschlagbahnhof dieser Art im Südwesten der Region Hannover.

Zurzeit gibt es keine planungsrechtlichen Vorgaben für die Nutzung des Geländes; der 1990 außer Kraft getretene Baunutzungsplan von 1960 hat hier Industriegebiet vorgesehen.

Als Industriestandort weist das Gebiet mit dem Anschluss an die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschifffahrt eine gute Verkehrsinfrastruktur auf, die mit dem Ausbau der Anlage für kombinierten Ladeverkehr (KV-Anlage) zusätzlich aufgewertet worden ist. Wegen dieser Ausstattung sowie der günstigen zentralen Lagesollen die Flächen langfristig für Industrie- und Gewerbebetriebe vorgehalten und gesichert werden.

Der Planbereich befindet sich seit längerem in einem Prozess der Umstrukturierung, bei dem ein Rückzug des produzierenden Gewerbes zu beobachten ist. Weiter ist ein erhöhtes Ansiedlungsinteresse von Einzelhandelsbetrieben in diesem Gebiet zu verfolgen. Zweck des Bebauungsplanes ist es, diesen Prozess in geordnete Bahnen zu lenken und eine Struktur zu schaffen, die der günstigen verkehrlichen Lage des Geländes gerecht wird, ohne in den angrenzenden Stadtteilen zu Beeinträchtigungen zu führen. Um die zuvor genannten städtebaulichen Ziele nicht durch eine zunehmende Durchsetzung des Gebietes mit Einzelhandelsbetrieben zu unterlaufen, sollen Einzelhandelsbetriebe grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Im Laufe der Jahrzehnte sind Industrie und Wohnen aufeinander zugewachsen und grenzen in Teilbereichen direkt aneinander. Da die Nutzungen vorhanden sind, kann der Bebauungsplan diesen Konflikt nicht beseitigen, sondern soll gemäß dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme die konkurrierenden Interessen (uneingeschränkte Betriebsausübung einerseits und Wohnruhe andererseits) regeln und damit Planungssicherheit für zukünftige Investitionen geben.

Ältere Industrie- und Gewerbegebiete weisen traditionell hohe Defizite im Grünbereich auf. Durch Festsetzung von Pflanzgebieten soll die Durchgrünung der Gebiete gefördert werden. Unter städtebaulichen Aspekten wird die Qualität der Straßenräume durch Baumpflanzungen gesteigert.

2. Planungsrechtliche und örtliche Situation

Das Plangebiet umfasst verschiedene durch gewerbliche und industrielle Produktionsstätten geprägte Flächen sowie den Lindener Hafenbahnhof mit der Anlage für den kombinierten Ladeverkehr (KV-Anlage). Es wird von dem Bauweg, der Badenstedter Straße, dem Bahndamm der Güterumgehungsbahn und im Norden von der Schörlingstraße und der Davenstedter Straße begrenzt.

Für die Beurteilung von Bauvorhaben ist zurzeit § 34 BauGB heranzuziehen, da der Baunutzungsplan der Stadt Hannover seit 1990 außer Kraft ist. Die Fluchtlinienpläne 51a und 54a sind um 1900 entstanden und legen Fluchtlinien entlang dem Bauweg bzw. dem nördlichen Teil des Bartweges fest. Die südlich angrenzenden Bebauungspläne Nr. 378 und 1211 überschneiden sich teilweise im Bereich der Badenstedter Straße. Der Bebauungsplan setzt diese tlw. außer Kraft.

In der näheren Umgebung sind nördlich des Plangebietes der Lindener Hafen mit Gewerbe- und Industriebetrieben und Teile des Hafenbahnhofs vorhanden. Östlich des Bauweges schließen sich Gewerbebetriebe und ein kleines Mischgebiet an. Südlich der Badenstedter Straße befinden sich Wohnungen und Kleingärten, westlich des Plangebietes verläuft die Güterumgehungsbahn auf einem Damm an den wiederum ein Gewerbegebiet und weiter nördlich Kleingärten angrenzen.

Die genannten Nutzungen im Umfeld des Plangebietes werden zum Teil durch Bebauungspläne gesichert.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt im Plangebiet gewerbliche Baufläche dar. Die Badenstedter Straße, der Bauweg, der Bartweg und Teile der Davenstedter Straße sind als Hauptverkehrsstraßen dargestellt, weiter ist an der Badenstedter Straße im westlichen Bereich eine Zone für Immissionsschutz eingetragen.

Im Bauweg und in der Badenstedter Straße ist die vorhandene Stadtbahnlinie dargestellt.

Bei dem Geschosswohnungsbau nördlich der Badenstedter Straße handelt es sich um eine gewachsene Bestandssituation, deren Nebeneinander von Industrie und Wohnungen suboptimal ist. In der langfristigen und großflächigen vorbereitenden Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) sind diese Wohnungen daher nicht berücksichtigt. Der Bebauungsplan, der sich detaillierter mit der vorhandenen Situation auseinandersetzt, sieht hier dennoch Mischgebiet und damit auch Wohnungen vor. Angesichts der vorhandenen Situation und der geringen Größe des Mischgebietes gelten die Festsetzungen des Bebauungsplanes als aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt.

3. Städtebauliche Ziele für das Gewerbe- und Industriegebiet Lindener Hafen

Der Standort "Lindener Hafen" bietet mit dem Anschluss an den Mittellandkanal sowie an die Gleisanlagen der Hafenbahn und mit der Anlage für den kombinierten Ladeverkehr (KV-Anlage) eine gute Verkehrsinfrastruktur für einen Gewerbe- und Industriestandort. Die meisten Grundstücke sind durch Gleisanschlüsse an das Bahnnetz angeschlossen. Weniger günstig ist die Anbindung des Gebietes an das überörtliche Bundesautobahnnetz einzustufen. Der Anschluss an die Autobahnen ist über die Schnellwege gegeben. Angesichts der derzeitigen Vorrangstellung des Verkehrsträgers Straße ist dies mit hohen Belastungen für die angrenzenden Stadtteile verbunden. Allerdings ist in den letzten fünf Jahren eine Steigerung der Umschläge im Lindener Hafen zu verzeichnen, die sich vermutlich u.a. auf Entwicklungen wie LKW- Maut und Ölpreissteigerung zurück führen lässt.

In Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung ist durch die Standortqualitäten der Gewerbe- und Industrieflächen auch die Voraussetzungen für eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf emissionsärmere Verkehrsträger gegeben. Von besonderem Interesse sind die Flächen, die direkt am Hafenbecken und nahe dem Hafenbahnhof liegen, einige davon ohne aktuelle Nutzung. Im Übrigen bietet die Anlage für den kombinierten Ladeverkehr durch den Einsatz von Containern die Möglichkeit einer Verlagerung der Güter vom LKW auf die Schiene mit kurzen Umschlagzeiten. Dem Gedanken der Nachhaltigkeit entspricht auch der Erhalt und die Entwicklungsmöglichkeit von zentral gelegenen Arbeitsplätzen im Produktions- und Dienstleistungssektor, durch die eine räumliche Nähe zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen ermöglicht wird. Das entspricht dem städtebaulichen Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“, so dass hier auch die Ansiedlung arbeitsplatzintensiver Betriebe wie Büros und Verwaltungen wünschenswert ist.

Die Flächen des Kernbereichs um den Hafenbahnhof sollen als Industrie- und Gewerbeflächen gesichert werden. Insbesondere Anlagen und Unternehmen im Zusammenhang mit dem Hafenbahnhof sind hier erwünscht.

Einzelhandel

Der seit einiger Zeit zu beobachtende Rückzug des produzierenden Gewerbes geht einher mit einer gestiegenen Nachfrage nach Grundstücken für den Einzelhandel. Diese Nachfrage erschwert die Umsetzung der Planungsziele und kann mit negativen Auswirkungen für die bestehende Zentrenstruktur verbunden sein.

Die Stadt Hannover hat sich in den letzten Jahren immer wieder mit der Frage nach geeigneten Standorten für Einzelhandelsnutzungen befasst. Grundlage ist das Rahmenkonzept für Einzelhandel in der Stadt Hannover aus dem Jahr 1985, welches durch das Rahmenkonzept für Fachmarktstandorte 1992, das Konzept für großflächige, flächenextensive Fachmärkte 1996 und zuletzt durch das „Nahversorgungskonzept für die Landeshauptstadt Hannover“ in 2002 konkretisiert und aktualisiert wurde.

Die Zielaussagen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die wohnungsnah Grundversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs soll in den Stadtteilen durch Stützung der Nachbarschaftsläden und der lokalen Einkaufsbereiche erhalten werden.
- Die Attraktivität und zentrale Funktion der Innenstadt für Hannover und für das Umland soll erhalten und verbessert werden.
- Kraftfahrzeugverkehr soll durch ortsnahe Angebote vermieden werden. Standorte für den Einzelhandel sollen am öffentlichen Personennahverkehr orientiert sein.

Das Konzept für großflächige, flächenextensive Fachmärkte fordert u.a.:

- den Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben in Gewerbe- und Industriegebieten, da Hannover nicht allein auf den Dienstleistungssektor setzen kann. Es werden auch Arbeitsplätze im produzierenden Sektor benötigt. Dies ist zugleich die Basis, auf der sich der Dienstleistungssektor erst entfalten kann. An Standorten, an denen der Einzelhandel Fuß gefasst hat, verschlechtern sich die Chancen für Produktionsbetriebe durch höhere Preise bei Grundstücken, Pachten und Mieten.

Diese Ziele sind auch Bestandteil der Leitlinien für die Nahversorgung, die 2003 vom Rat der Stadt beschlossen wurden.

Für das Plangebiet kommt hinzu, dass die hier gegebenen Infrastruktureinrichtungen Hafen und Bahnanschluss durch den Einzelhandel nicht genutzt werden.

Leerstehende Gewerbehallen und freie Grundstücke in Gewerbegebieten sind aufgrund ihrer Größe und der damit einhergehenden Flexibilität von großem Interesse für den Einzelhandel, der sich hier zu größeren Einheiten entwickeln kann. Von daher kann es auch unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit leicht zur ungewollten Agglomeration von Einzelhandelsangeboten kommen. Diese können durch Kaufkraftabzug insbesondere den Bestand von Nebenzentren gefährden. Vor allem die Kombination von Lebensmitteln mit anderen zentrenrelevanten Gütern und mit Randsortimenten flächenextensiver Betriebe kann zu Existenz gefährdenden Entwicklungen für die Nebenzentren führen. Weiter erzeugt die Eigendynamik des Einzelhandels häufig eine Sogwirkung, in deren Folge steigende Grundstückspreise das Gebiet für gewerbliche Nutzungen unattraktiv machen. Angesichts der knappen GE/GI-Reserven im hannoverschen Stadtgebiet, die auch nicht erweiterbar sind, sollen funktionsfähige Gewerbegebiete, die darüber hinaus über einen Bahnanschluss verfügen, erhalten und weitgehend von Einzelhandel freigehalten werden.

Im Nahversorgungskonzept für die Landeshauptstadt Hannover vom August 2002 (CIMA) wird kein Bedarf für einen Nahversorger im Plangebiet gesehen. Für so genannte Nachbarschaftsläden, die der Versorgung des Gebietes dienen oder auch nicht-großflächige Einzelhandelsbetriebe mit flächenintensiven Sortimenten sind die Stadtteilzentren und Marktbereiche von Linden und Badenstedt vorgesehen.

Der nordöstliche Teil Badenstedts (Körtingsdorf) wird heute unzureichend versorgt. Die Nahversorgung soll jedoch in die Struktur Badenstedts integriert werden und nicht auf Flächen stattfinden, die integraler Bestandteil des Gewerbe- und Industriegebiets Lindener Hafen sind. Mit einem Lebensmittelmarkt jenseits der Bahn an der Ecke Carlo-Schmid-Allee / Badenstedter Straße soll die Versorgungslücke in Badenstedt geschlossen werden. Dieser Standort befindet sich in integrierter Lage und ist trotzdem auch vom Körtingsdorf aus gut erreichbar.

Für die Erhaltung und Stärkung von Bereichen wie z.B. „Limmer Straße“, „Falkenstraße“, „Ihmezentrum“ und „Badenstedt Zentrum“ hat die Stadt teilweise erhebliche Anstrengungen unternommen (z.B. Sanierung). Jedes weitere Einzelhandelsvorhaben, insbesondere Nahversorgungsmärkte, würde die Versorgung in den angrenzenden Verdichtungsbereichen gefährden. Um der Verdrängung der vorhandenen gewerblichen Strukturen durch Verbrauchermärkte entgegenzuwirken und die künftige Nutzung von frei werdenden Flächen zu steuern, sollen an diesem Standort Einzelhandelsnutzungen grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Der Verkauf an Endverbraucher, der in eindeutigem Zusammenhang mit der Produktion sowie der Ver- und Bearbeitung von Gütern in Verbindung steht, soll als Ausnahme zulässig sein. Mit dieser Regelung kann flexibel reagiert werden auf entsprechende gewerbegebietstypische Betriebe, die - in einem der Produktion eindeutig untergeordneten Ausmaß - auch an Endverbraucher verkaufen können.

Eine Ausnahme sollen auch Einzelhandelsbetriebe der Kfz-Branche bilden, die in eindeutigem Zusammenhang mit der Produktion sowie der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur und Serviceleistungen stehen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt haben sich in den Randbereichen des Plangebietes und im Plangebiet selbst bereits einige Autohäuser, Reifenhändler etc. angesiedelt. Eine Fortführung der sich vollziehenden Entwicklung kann mit positiven Effekten für das Gebiet verbunden sein. Kfz-Handel ist meist mit Reparatur und Service verbunden, daher und wegen der Flächenansprüche ist er in die Nahversorgungszentren in der Regel nicht integrierbar. Als Nutzung steht die Kfz-Branche zwischen produzierendem Gewerbe – wegen der Reparaturen stellt sie ähnliche Anforderungen an das Plangebiet - und dem Einzelhandel, der in diesem Falle allerdings nicht zu Lasten der Innenstadt und der Nahversorgung geht, da er innerstädtisch wegen seiner Flächen- und Standortansprüche nicht sinnvoll unterzubringen ist. Für die Eignung des Standortes für Kfz-Reparaturen spricht die gute Anbindung der Flächen an den ÖPNV, der es ermöglicht, das Fahrzeug abzuliefern und das Gebiet mit der Stadtbahn zu verlassen. Die Möglichkeit Kfz-Handel anzusiedeln beschränkt sich allerdings auf die Straßenrandbereiche entlang der Davenstedter Straße und des Bauwegs, um die Entwicklungsmöglichkeiten des sonstigen Gewerbes nicht zu sehr einzuschränken.

Im südöstlichen Gewerbegebiet ist ein Möbelmarkt mit einer Gesamtfläche von 6292 m² vorhanden. Neben einer Verkaufsfläche von 3536 m², die sich über zwei Ebenen ausdehnt, sind umfangreiche Lagerflächen, Büros und Sozialräume vorhanden. Diese Möbelverkaufsstätte unterliegt dem Bestandsschutz. Darüber hinaus sind Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen baulicher und sonstiger Anlagen ausnahmsweise zulässig, wenn sie in eindeutigem Zusammenhang mit dem existierenden Betrieb stehen (siehe textliche Festsetzungen § 4). Der Anteil der Randsortimente des flächenextensiven Einzelhandelsbetriebes darf maximal 10 % der Geschossfläche betragen.

Die bisherige Möglichkeit Einzelhandel zu betreiben wurde im Plangebiet nur punktuell in Anspruch genommen; die Betriebe werden im Folgenden konkret genannt:

- Gebrauchtfahrzeughandel Davenstedter Straße 125-131
- Elektro-Fundgrube Badenstedter Straße 60
- Kiosk Bartweg 22

Für diese Baurechte und die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe sind die Grundsätze des Bestandsschutzes anzuwenden, sie können in dieser Größe weiter betrieben werden.

Weiteres wesentliches Ziel dieses Bebauungsplanes ist der Interessenausgleich hinsichtlich der Lärmproblematik in der Gemengelage. Diesem Thema wird ein eigener Unterpunkt 7.1 gewidmet.

Vergnügungsstätten

Gemäß der Baunutzungsverordnung sind Vergnügungsstätten in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässig, ebenso wie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke. Letztere sind darüber hinaus – ergänzt durch sportliche Zwecke - auch in Industriegebieten ausnahmsweise zulässig.

Einerseits spricht gegen die vermehrte Ansiedlung der genannten Einrichtungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans, dass sie u. U. erhebliche Flächen beanspruchen, die Hafeninfrastuktur nicht nutzen und die hier wünschenswerten Gewerbebetriebe verdrängen. Andererseits zeigt das Beispiel der an der Davenstedter Straße ansässigen Halle für muslimische Feiern, dass in der Stadt gelegentlich eine Standort-Nachfrage für Nutzungen auftritt, die in anderen Stadtbereichen nur schwer unterzubringen, im Gewerbegebiet jedoch als unschädlich einzuschätzen sind. Sie sollen daher auch im Plangebiet ausnahmsweise zulässig sein. Eine Häufung solcher Einrichtungen ließe sich über den Ausnahme-Tatbestand verhindern.

Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt allerdings, dass die Einschätzung der Unschädlichkeit auf Groß-Diskotheiken nicht zutrifft. Um die im Umfeld solcher Einrichtungen in der Regel auftretenden Probleme, wie z.B. Verlärmung des Außenbereichs in den Nachtstunden, zu vermeiden, sind Vergnügungsstätten mit Ausnahme von Spielhallen nicht zulässig. Im Plangebiet sind keine Vergnügungsstätten bekannt.

Begrünung / Aufenthaltsqualität

Es ist Ziel der Planung, hinsichtlich der naturräumlichen Situation auch in bestehenden Gewerbegebieten nachzubessern und somit Defizite an Grün zu beheben. Dazu sollen auf den Grundstücks(teil)flächen, entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und auf offenen Einstellplätzen entsprechende Begrünungen gesichert und eine Verbesserung der städtebaulichen Situation erreicht werden.

Weiterhin ist die dauerhafte und flächendeckende Begrünung von Dächern mit einer Dachneigung von weniger als 20° in den hannoverschen Industrie- und Gewerbegebieten vorgeschrieben. Ausnahmen sind nur möglich, wenn eine Begrünung dem Nutzungszweck widersprechen oder zu technisch oder wirtschaftlich unangemessenem Aufwand führen würde. In diesen Ausnahmefällen sind jedoch mindestens 25 % der Dachflächen zu begrünen. Durch eine Dachbegrünung kann ein kleiner aber durchaus wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Umwelt geleistet werden. Zu den Vorteilen zählen:

- - das Verbessern kleinklimatischer Verhältnisse und Förderung des Luftaustausches
- - das Bilden von Nahrungs-, Brut- und Ruheplätzen für zahlreiche Tiere
- - das Speichern von Regenwasser
- - das Verbessern der Wärmedämmung.

Den tlw. als Nachteil aufzuführenden höheren Herstellungs- und Unterhaltungskosten steht eine Verlängerung der Lebensdauer der Dächer gegenüber.

Dem Thema Begrünung und Aufenthaltsqualität ist unter 7.2 ein eigener Unterpunkt gewidmet.

Werbeträger /-Pylone

In letzter Zeit ist zu beobachten, dass Einzelhandelsbetriebe, Einkaufszentren aber auch andere Betriebe durch besonders hohe Werbeträger auf sich aufmerksam machen. Das ausschließliche Ziel der Werbeträger ist es dabei, durch Höhe, Leuchtkraft und Größe weit in das Umfeld hineinzuwirken. Ab einer gewissen Höhenentwicklung entfalten sie ihre Wirkung weit über das gewerblich geprägte Gebiet hinaus. Im Fall des Gewerbegebiets Lindener Hafen wären davon die dicht bewohnten Bereiche der angrenzenden Stadtteile und die Naherholungsgebiete des Lindener Bergs und der Leineaue betroffen. Damit wäre die Werbung in solchen Bereichen stark wahrnehmbar, für die die Nds. Bauordnung (NBauO) begründeterweise erhebliche Beschränkungen für Werbeanlagen vorsieht. Weiter kann dies zu einer unerwünschten Veränderung des vorhandenen Orts- bzw. Landschaftsbildes führen. Dies soll vermieden werden.

Gebäude, die eine Höhe von 12 m erreichen, sind in Industrie-, Gewerbe- und Kerngebieten ganz überwiegend Bürogebäude, auf deren Fassade Werbeanlagen schon wegen der notwendigen Fenster in ihrer Ausdehnung und Leuchtkraft begrenzt sein müssen. Dadurch erhalten sie eine erkennbar dem Gebäude untergeordnete Funktion und ihre Fernwirkung ist zwangsläufig begrenzt.

Plausibelerweise wird in einem Gebiet wie dem Lindener Hafen, das von Speditionen und anderen gewerblichen Nutzungen geprägt ist, die maximal mögliche Gebäudehöhe nur ausnahmsweise realisiert werden. Damit könnten auch schon Werbeanlagen, die die Höhe von 12 m überschreiten, eine Fernwirkung erzielen, die aus den genannten Gründen vermieden werden soll.

Die festgelegte Maximalhöhe der Werbepylone orientiert sich an der Höhe des in Linden üblichen 4-5-geschossigen Wohnungsbaus. Sie bleibt damit unter der Gebäudehöhe von 20 m, die im Gebiet möglich ist. Durch die Möglichkeit Werbeanlagen - als Pylone oder als Aufbauten auf Gebäuden - bis zu einer Gesamthöhe von 12 m und ohne Einschränkung von deren Größe zu errichten wird den Belangen des Einzelhandels und des Gewerbes Rechnung getragen. Durch die Beschränkung auf 12 m werden jedoch die beschriebenen übergreifenden negativen Auswirkungen vermieden. Selbständige Werbeanlagen, d.h. solche, die nicht an der Stätte der Leistung stehen, sollen nur als Ausnahme zugelassen werden, um zu verhindern, dass das Erscheinungsbild des Baugebiets durch Werbemasten eine unerwünschte Prägung erhält.

4. Baugebiete

4.1 Industrie- und Gewerbegebiete

Die Flächen um den Hafenbahnhof sind durch Gewerbebetriebe geprägt und sollen als Industrie- und Gewerbeflächen gesichert werden. Das Plangebiet wird deshalb im Kern als Industriegebiet (GI) festgesetzt. Insbesondere Anlagen und Unternehmen im Zusammenhang mit dem Hafenbahnhof, die die Infrastruktur nutzen, sind hier erwünscht. Das räumliche und funktionale Zentrum bildet die KV-Anlage.

Folgende Betriebe sind derzeit im Plangebiet ansässig:

Davenstedter Straße

- Produktion von Kehrmaschinen (Haus Nr. 135-141)
- Papier-Großhandel (Haus Nr. 133)
- Gebrauchtwagen-Handel (Haus Nr. 131)
- Feierhalle für muslimische Veranstaltungen (Haus Nr. 125-127)
- Planungsbüro Innenarchitektur; Fitnessstudio (Haus Nr. 123)
- Online-Magazin Telekommunikation (Haus Nr. 115)
- Medien- und Veranstaltungstechnik (Haus Nr. 111)

Badenstedter Straße

- Spedition (Haus Nr. 102)
- Tankstelle (Haus Nr. 102 A)
- Lagerplatz Baubetrieb (Haus Nr. 100 A)
- Maschinenfabrik; Software-Entwicklung (Haus Nr. 98 A -100)
- Tischlerei, Gebrauchte-Elektro-Handel, Fitness-Studio (Haus Nr. 60)
- Möbel-Fachmarkt (Haus Nr. 58 A)

Bartweg

- Oberflächen-Behandlung, Glaserei, Tischlerei, Dachdeckerei, Kfz-Bau, Metallbau (Haus Nr. 20)
- Dicht- und Klebetechnik (Haus Nr. 18)
- Energieberatung (Haus Nr. 16)
- KV-Anlage (Haus Nr. 12)

Bauweg

- Nutzfahrzeugservice und -handel

Die Grundstücke Badenstedter Straße 96 sowie Bartweg 9 und 13 liegen derzeit brach.

Die Randbereiche des Plangebietes weisen insbesondere entlang der Badenstedter Straße und des Bauweges einen heterogenen Bestand auf. Neben industriellen Nutzungen sind hier z.B. eine Tankstelle, Verwaltungsgebäude und Wohnbebauung vorhanden. Darüber hinaus erfordert die Nachbarschaft zu sensiblen Wohnbereichen im Süden und Osten des Plangebietes die Entwicklung einer verträglichen Übergangszone zu den industriellen Nutzungen.

Die Gewerbegebiete liegen als Rahmen um die Industriegebiete. Da sie weniger störintensiv sind, wird so auch eine größere Distanz zwischen Industriebetrieben und Wohnungen geschaffen. Die Gebiete entlang der Badenstedter Straße werden mit einer Tiefe von 80 m als Gewerbegebiete ausgewiesen. Entlang des Bauwegs ergibt sich für die Gewerbegebiete eine Tiefe von 85 m aus der Notwendigkeit, die Schall-Emissionswerte des gegenüberliegenden Mischgebietes einzuhalten. Bei diesem Maß werden die Abmessungen des Möbelmarkt-Grundstücks im Süden nach Norden fortgesetzt. Das Eckgrundstück Bauweg / Badenstedter Straße soll durch diese Festsetzung nicht zerteilt werden und wird deshalb insgesamt als Gewerbegebiet ausgewiesen. In den gut erschlossenen Lagen soll eine größere Nutzungsvielfalt möglich sein als in Industriegebieten zulässig ist, z.B. Büros und Verwaltungen. Der Bereich ist auch für flächenintensive Nutzungen gut geeignet, da er für den Individualverkehr günstig erreichbar, aber auch durch eine Stadtbahnlinie an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen ist.

Um die Verträglichkeit der Wohn- und Erholungsgebiete (Wohnungen, Kleingärten) mit den Gewerbe- und Industriegebieten im Geltungsbereich zu regeln, ist ein flächenbezogener Schallleistungspegel festgesetzt, der die Gebiete hinsichtlich ihrer Lärmemissionen gliedert (siehe Abschnitt 7.1).

Im Bereich der Einmündung Bartweg / Badenstedter Straße sind einige Wohngebäude im Gewerbegebiet vorhanden. Diese sind im Zusammenhang mit Gewerbebetrieben entstanden und haben den Charakter von Wohnungen für Betriebsinhaber, Betriebsleiter usw., die in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässig sind. Als solche sollen sie im Plangebiet erhalten bleiben. Eigenständige Wohngebäude sind dagegen wegen des durch sie zulasten der vorhandenen Betriebe entstehenden Schutzanspruchs nicht erwünscht.

4.2 Mischgebiet

Wohnungen und Läden bilden nördlich der Badenstedter Straße einen mehrgeschossigen Gebäuderiegel, der als Mischgebiet festgesetzt wird. Aus der unmittelbaren Nachbarschaft zu den vorhandenen gewerblichen und industriellen Nutzungen ergibt sich die konflikträchtige Situation einer Gemengelage.

Städtebauliches Ziel ist auch hier, den Bestand an Wohnungen zugunsten gewerblicher Nutzungen zu verringern. Der Nutzungskatalog von Mischgebieten ermöglicht sowohl Wohnungen wie auch gewerbliche Nutzungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

Gemäß dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme müssen die benachbarten Betriebe Rücksicht auf die Wohnungen nehmen, die Wohngebiete andererseits auch Einschränkungen hinsichtlich der Wohnruhe tolerieren.

Angesichts der vorhandenen Belastung einerseits und der bereits vorhandenen Ansätze für eine Nutzungsmischung andererseits scheint die Festsetzung eines Mischgebietes angemessen. Damit wird den Gewerbebetrieben eine Entfaltungsmöglichkeit in den Grenzen eingeräumt, deren Einhaltung jetzt schon durch die Gewerbeaufsicht durchzusetzen wäre; die Wohnungen erhalten durch die Festsetzung den erforderlichen Schutz vor unverträglichen Belastungen.

Aufgrund der bestehenden Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Badenstedter Straße sind die zur Badenstedter Straße liegenden Fenster- und Türöffnungen von Aufenthaltsräumen mit Schallschutz auszustatten, wenn nicht auf andere Weise ausreichender Lärmschutz gewährleistet wird. Auf der Gebäude-Nordseite sind hinsichtlich des Gewerbelärms keine besonderen Vorkehrungen vorgesehen, da die Abstufung der flächenbezogenen Schalleistungspegel im Umfeld die Einhaltung der Orientierungswerte für Mischgebiete gewährleistet. Der auf der dort vorhandenen Zufahrt für das nördlich angrenzende Gewerbegrundstück anfallende Verkehr ist in die Ermittlung der maximal zulässigen Schallwerte einzubeziehen (siehe 7.12).

4.3 Maß der Baulichen Nutzung

Im Bebauungsplan wird für die Industriegebiete eine Grundflächenzahl (GRZ 0,8) und eine Bau-massenzahl (BMZ 9,0) festgesetzt, wie sie für die vorhandenen und auch weiterhin vorgesehenen Nutzungen typisch sind. Für die Gewerbegebiete ist eine Grundflächenzahl (GRZ 0,8) und eine Geschossflächenzahl (GFZ 2,0) vorgesehen. Die vorhandenen Nutzungen benötigen umfangreiche Fahr-, Stellplatz- und Lagerflächen, die auf die zulässige Grundfläche angerechnet werden. Für die GRZ wird daher gemäß BauNVO eine Obergrenze von 0,8 festgesetzt. Hinsichtlich der Baumasse und Geschossfläche werden die Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO nicht überschritten.

Ein innerstädtischer Straßenraum gewinnt durch eine bauliche Einfassung an Qualität. Aus städtebaulicher Sicht ist es daher wünschenswert, wenn sich auf den als Gewerbegebiet ausgewiesenen Grundstücken entlang der Straßen mittelfristig im Zuge baulicher Veränderungen - wie z. T. schon vorhanden - vorrangig Büronutzungen für Verwaltungen und Dienstleistungen in höhergeschossigen Gebäuden ansiedeln. Höhere Baukörper haben einen positiven Effekt auf die straßenräumliche Situation und erzeugen als baulicher Riegel eine sowohl optisch als auch akustisch abschirmende Wirkung zu den benachbarten Bereichen. Daher wird in den Randbereichen des Plangebietes entlang der Stadtbahntrasse eine Traufhöhe von mindestens 10 m an der Badenstedter Straße und 6 m am Bauweg festgesetzt.

Innerhalb dieses baulichen Rahmens sowie dort, wo die Ausweisung als Industriegebiet direkt an die Straßen heranreicht, wird mit Blick auf die vorhandenen bzw. zu erwartenden Nutzungen die Höhenentwicklung bis zu einer Obergrenze freigestellt. Da bei gewerblichen Nutzungen die Geschosshöhen oftmals stark schwanken, werden im Plangebiet statt der Anzahl der Vollgeschosse die Gebäudeoberkanten bzw. Traufhöhen festgesetzt. Die im zentralen Bereich vorgesehene maximale Bauhöhe von 80 bis 85 m ü. NN entspricht Höhen von ca. 21 – 23 m über der Verkehrsfläche und umfasst neben Gebäuden auch technische Anlagen. Dazu zählen auch die beiden zwischen Bau- und Bartweg vorhandenen Gasbehälter, deren Scheitelpunkt die Obergrenze zwar um ca. 2 m überragt, für die nach Aussage der Stadtwerke ein Bestandsschutz jedoch ausreicht, da sie gegebenenfalls ohnehin unterirdisch ersetzt würden. Die Höhenbegrenzung sichert das städtebauliche Erscheinungsbild, ohne die Unternehmen übermäßig in ihrer baulichen Entfaltung einzuzengen.

Für das Maß der baulichen Nutzung gelten in Mischgebieten andere Obergrenzen als in Gewerbegebieten, da sie in der Regel kleinteiliger bebaut werden. An der Badenstedter Straße wird für das Mischgebiet daher eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 festgesetzt. Die Anzahl der Vollgeschosse wird hier mit III festgesetzt. Dies entspricht der vorhandenen Bebauung.

5. Verkehr

5.1 Erschließung

Das Plangebiet wird durch das vorhandene Straßennetz gut erschlossen, Ver- und Entsorgungsleitungen sind vorhanden. Die Stadtbahnlinie 9 und die Buslinie 120 schließen das Gebiet gut an den öffentlichen Personennahverkehr an.

Ziel der Planung ist es, den Individualverkehr auf den Trassen zu bündeln, auf denen er möglichst konfliktfrei fließen kann.

Die Badenstedter Straße ist in ihrem weiteren Verlauf nicht an den Schnellweg angebunden und lenkt den Durchgangsverkehr zur Innenstadt auf die hierfür wenig geeignete Falkenstraße. Daher wurde schon bei der Verlagerung der Stadtbahngleise in der Badenstedter Straße eine Lösung gewählt, die es nahe legt, durch den Bartweg und die Fössestraße bzw. den Schnellweg in Richtung Innenstadt zu fahren.

In Verlängerung des Bartweges war zeitweise eine direkte Verbindung zur Fössestraße vorgesehen. Diese Planung liegt außerhalb des Geltungsbereiches und wird zurzeit nicht weiterverfolgt.

5.2 Stadtbahn

Der Bebauungsplan stellt entlang der Badenstedter Straße den mittlerweile abgeschlossenen Umbau des Straßenraums nachrichtlich dar. Der besondere Stadtbahnkörper der Linie 9 verschwenkt auf Höhe der Einmündung Bartweg aus der Mittel- in die Seitenlage und engt mit dem östlich angrenzenden Hochbahnsteig der Haltestelle „Körtingsdorfer Weg“ den Straßenraum optisch ein, um den genannten verkehrslenkenden Effekt zu erzeugen.

Im nordöstlich anschließenden Streckenabschnitt Bauweg sind die Gleise dringend sanierungsbedürftig. Die Gleise sollen deshalb im Jahr 2007, spätestens aber 2008 grunderneuert werden und dabei für die neuen, breiteren Stadtbahnwagen aufweitet werden, wie dies bereits 1993 entlang der Davenstedter Straße erfolgt ist. Die Maßnahme soll innerhalb des vorhandenen Straßenprofils realisiert werden, da die unmittelbar angrenzende dichte Bebauung beiderseits des Bauwegs den für einen besonderen Bahnkörper unabdingbaren Ankauf von Grundstücken derzeit nicht realistisch erscheinen lässt. Für die Dauer der Liegezeit der Schienen (ca. 20 Jahre) ist mit einer solchen Profilaufweitung ebenso wenig zu rechnen wie mit der Umsetzung der von Region und Üstra östlich an das Plangebiet angrenzend favorisierten Diagonaltrasse auf den Gleisen der Hafenbahn. Sollte diese Planung langfristig wieder aufgegriffen werden in der Variante, die den Südabschnitt des Bauwegs einbezieht, so lässt der zwischen Möbelmarkt und

Bauweg angeordnete Pflanzstreifen mit 10 m Breite ausreichend Spielraum für eine separate Führung der Gleise.

5.3 Bahnanlagen

Die Flächen der Güterumgehungsbahn der Deutschen Bahn AG am westlichen Rand des Plangebietes sind als Fläche für Bahnanlagen nachrichtlich eingetragen.

Weiter sind die Hauptgleise des Hafenbahnhofes und die Umschlaganlagen nachrichtlich als Fläche für die Hafenbahn dargestellt. Die übrigen vorhandenen Gleise sind als Nebenanlagen in den Industrie- und Gewerbegebieten zulässig. Ebenso wie Zufahrten sind Gleisanschlüsse für Industriebetriebe Nebenanlagen, die der Hauptnutzung dienen. Die peripheren Gleise sind nicht nachrichtlich dargestellt, da sie mit den Planungszielen vereinbar sind.

6. Versorgung

Wie zuvor erwähnt, befinden sich die Ver- und Entsorgungsleitungen in den Straßen. Zur Sicherung der Elt-Versorgung sind Trafo-Standorte im Bebauungsplan eingetragen; diese sind bereits vorhanden.

Im Plangebiet verlaufen Gasfernleitungen der Ruhrgas AG. Diese Leitungen sowie die dazugehörigen Anlagen sind mit ihren Schutzstreifen im Bebauungsplan eingetragen. Soweit diese Flächen in die öffentlichen Verkehrsflächen des Bauweges fallen sind hierfür keine besonderen Schutzstreifen eingetragen, da hier verschiedene Versorgungsleitungen verlaufen und die Leitungstrassen vom Fachbereich Tiefbau der Stadt Hannover koordiniert werden.

Über das Plangebiet verlaufen mehrere Richtfunktrassen. Da eine maximale Bauhöhe von 85 m ü. NN festgesetzt ist, wird der Richtfunk nicht von der ermöglichten Bebauung beeinträchtigt.

Der vorliegende Bebauungsplan setzt ein Mischgebiet fest, in dem auch Wohnungen zulässig sind. Ausgehend von einem geschätzten Wohnungsanteil von ca. 30 % der Geschossfläche sind für das Plangebiet ca. 160 m² Spielplatzfläche (brutto) erforderlich. Für die Versorgung mit Kinderspielflächen ist in den benachbarten südlich angrenzenden Kleingartenkolonien ein Spielplatz ausgewiesen. Darüber hinaus bieten die benachbarten Kleingartenanlagen Streifräume.

Die Verwaltung ist bemüht, dem offensichtlich vorhandenen Bedarf an Kindertagesstättenplätzen in Linden zu entsprechen. Es besteht in der Nähe des Von-Alten-Gartens noch ein potentieller Standort für eine Kindertagesstätte, die aufgrund fehlender Nachfrage bisher nicht eingerichtet wurde. Die nächstgelegene Kindertagesstätte ist an der Badenstedter Straße (Nr. 37) vorhanden.

7. Festsetzungen zur Umweltverträglichkeit

Im Plangebiet wird der Bau von Industriezonen für Industrieanlagen mit einer Fläche über 20.000 m² zugelassen. Hierfür sieht das UVP-Gesetz die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung vor. Es ist zu prüfen, ob die Planung nachteilige Umweltauswirkungen haben kann und eine Umweltprüfung erforderlich ist. Da das Plangebiet aktuell zum größten Teil als Gewerbe- und Industriegebiet genutzt wird und diesem Gebietscharakter entsprechende Vorhaben sowie deren Änderung gem. § 34 BauGB jetzt schon zulässig sind, begründet der Plan nicht die Zulässigkeit von Vorhaben oder deren Änderung. Es wird das mögliche Höchstmaß an Schallemissionen geregelt und langfristig auf eine Erhöhung des Grünanteils abgezielt. Insofern führt die Planung absehbar zu einer Verbesserung der Umwelt gegenüber der Situation, die ohne Planung besteht oder eintreten könnte. Die allgemeine Vorprüfung hat ergeben dass keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind und eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Sinne des UVP-Gesetzes nicht erforderlich ist.

7.1 Lärmimmissionsschutz

7.11 Verkehrsimmissionen

Die Badenstedter Straße wurde laut Verkehrsmengenkarte 1995 im Abschnitt östlich des Bartweges von ca. 10.000 Kfz/12h frequentiert. Das zwischenzeitlich allgemein gestiegene Verkehrsaufkommen wird in diesem Bereich augenscheinlich kompensiert durch die oben beschriebenen verkehrlenkenden Maßnahmen. Aktuelle Daten zum Verkehrsaufkommen lassen sich sinnvoller Weise erst ermitteln, wenn der Umbau des Soltekamps abgeschlossen ist und sich die Verkehrsströme wieder normal verteilen können.

Durch den geringen Abstand der Gebäude von der Straße beträgt der Immissionspegel an der Gebäudefassade im Mischgebiet ca. 71/61 dB(A) tags/nachts.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind an diesem Standort bedingt durch die städtebauliche Situation technisch nicht möglich. Verbesserungen können daher nur durch passiven Lärmschutz erreicht werden. Der Bebauungsplan schreibt deshalb vor, dass Fenster- und Türöffnungen mit entsprechenden Schallschutzfenstern ausgerüstet werden. Im Ergebnis sollen künftig in den Gebäuden Innenraumpegel erreicht werden, die gesunde Wohnverhältnisse ermöglichen.

Eine exakte Berechnung hierzu erforderlicher Schalldämm-Maße ist im Rahmen der Bauleitplanung jedoch nicht möglich, da wichtige Berechnungsparameter erst anhand konkreter Projekte ermittelt werden können. Die Festsetzung von Lärmschutzfenstern wird daher nur pauschal vorgenommen. Erst im Baugenehmigungsverfahren können anhand der dann vorliegenden Berechnungsparameter die Anforderungen an den Schallschutz konkretisiert werden.

Verbindliche Anforderungen an Innenpegel sind gesetzlich nicht vorgeschrieben. Als sinnvolle Grundlage zur Erzielung eines ausreichenden Schutzes vor Verkehrsimmissionen ist es sachgerecht, die vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) hinzuzuziehen. Diese Verordnung legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Maßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest, soweit u.a. durch den Bau öffentlicher Straßen die Immissionsgrenzwerte der hierfür anzuwendenden sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) überschritten werden.

Auf diese Weise sind passive Lärmschutzmaßnahmen zu erreichen, die den Nutzerinnen und Nutzern eine gegen unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen -auch nach den Erkenntnissen der Lärmforschung- abgeschirmte Gebäudenutzung ermöglichen. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass Maßnahmen des passiven Schallschutzes die ihnen zugedachte Schutzwirkung erfüllen, wenn sie die Gewähr dafür bieten, dass Kommunikations- und Schlafstörungen vermieden werden.

7.12 gewerbliche Immissionen

In der Vergangenheit sind im Bereich Badenstedter Straße die Wohnnutzung und die gewerbliche Nutzung aufeinander zugewachsen. Aus den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen resultieren Konflikte, die planungsrechtlich berücksichtigt werden müssen. Im Sinne einer Konfliktminimierung soll in den Übergangszonen dafür Sorge getragen werden, dass die von den Betrieben ausgehenden Emissionen in einem für die angrenzenden Nutzungen verträglichen Maß gehalten werden.

Die Arbeitsprozesse finden derzeit überwiegend innerhalb von Gebäuden statt. Lärmkonflikte entstehen daher in der Regel nicht durch Produktion bzw. Be- und Verarbeitung, sondern durch Lieferfahrzeuge, Be- und Entladevorgänge sowie Probefahrten.

Nachtbetrieb ist aktuell fast ausschließlich in der den lärmempfindlichen Nutzungen abgewandten Kernzone zu verzeichnen, während die aktuell im Randbereich ansässigen Unternehmen von den geplanten Nachtpegeln kaum betroffen sein dürften. Seitens der Städtischen Häfen besteht allerdings Interesse, auch hier verstärkt Unternehmen anzusiedeln, die – möglicherweise auch nachts - die angrenzende KV-Anlage intensiver nutzen.

Flächenbezogener Schalleistungspegel

Als Grundlage für eine sachgerechte Abwägung wurden für das Hafengebiet und die umliegenden Gewerbegebiete mehrere Gutachten erstellt. Ziel der Untersuchungen war eine sinnvolle Zuordnung von Lärmkontingenten zu Teilflächen des Plangebiets in Abhängigkeit von ihrer Entfernung zu Wohnungen und Kleingärten.

Durch die Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln (FSP) für die Gewerbe- und Industriegebiete wird das Emissionsverhalten aller Anlagen in einem bestimmten Bereich so gesteuert, dass die von der Gesamtheit aller zulässigen Anlagen in diesem Bereich emittierten Schallpegel an den nächstgelegenen Schutzobjekten den maßgeblichen Immissionsrichtwert nicht überschreiten. Das zugeteilte Emissions-Maß ist abhängig von der Fläche (z.B. je Quadratmeter 55 dB(A)) und nicht als Obergrenze für einzelne Schallereignisse zu werten.

Im Jahr 1989 wurde das erste schalltechnische Gutachten für die Bereiche um das Hafenbecken sowie den Hafenbahnhof erstellt und 1990 um die östlich angrenzenden Gewerbegebiete bis zum Westschnellweg ergänzt. In den Jahren 2000 und 2002 wurde die Flächenverteilung der Lärmkontingente kleinteiliger und die Abstufung der Schallpegel differenzierter gegliedert. Im Ergebnis führten die zur Beurteilung behelfsweise herangezogenen Vorsorgewerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) jedoch nach wie vor dazu, dass auf der gesamten Teilfläche südlich der Hafentbahn gewerbliche Nutzungen tagsüber nur sehr eingeschränkt und nachts nahezu gar nicht möglich wären.

Auf dieser Grundlage war im Bebauungsplanverfahren zwischen den die Interessen des Wohnens bzw. des Gewerbes vertretenden Trägern öffentlicher Belange keine Einigung zu erzielen. Infolge dessen konnten auch die von beiden Seiten überwiegend als wichtig erachteten sonstigen Ziele des Bebauungsplan-Entwurfs über Jahre nicht umgesetzt werden.

Die neuere Rechtsprechung zur Gemengelagenproblematik eröffnet nun die Möglichkeit, das Thema unter einem veränderten Blickwinkel anzugehen. Ein weiteres schalltechnisches Gutachten beurteilt daher die sensiblen Bereiche neu und schlägt eine veränderte Verteilung der flächenbezogenen Schalleistungspegel vor. Als Ergebnis der Abwägung zeigt der geänderte Bebauungsplanentwurf einen Kompromiss zwischen den im aktuellen Gutachten aufgezeigten rechtlich maximal zulässigen Werten und dem bisherigen Bebauungsplan-Entwurf.

Wie erläutert handelt es sich bei den südlichen und östlichen Randbereichen des Plangebietes um Gemengelagen. Als Bewertungsgrundlage bietet sich daher weniger die DIN 18005 an mit ihrem Vorsorgecharakter im Fall städtebaulicher Neuplanungen, sondern eher die 1998 neu gefasste TA Lärm, die dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche – verursacht durch bestehende oder geplante Anlagen - dient. Die Richtwerte der TA Lärm beziehen sich ausschließlich auf Gewerbelärm einschließlich der auf dem Grundstück entstehenden Verkehrsgeräusche. Sie liefern zwar keine bindenden Vorgaben, aber Anhaltspunkte für die Zumutbarkeit von Gewerbelärm und dienen als Grundlage für die Ermittlung von Flächenbezogenen Schalleistungspegeln (siehe 7.12).

Die TA Lärm eröffnet die Möglichkeit, in Gemengelagen die für Wohngebiete geltenden Immissionsrichtwerte (z.B. WA 55/40 dB(A) tags/nachts) auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinander grenzenden Gebietskategorien geltenden Werte zu erhöhen, höchstens jedoch auf die Werte von u.a. Mischgebieten (60/45dB(A) tags/nachts).

Bei der Bildung der Zwischenwerte ist das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme zu beachten. Damit kann nicht automatisch der höchste zumutbare Immissionsrichtwert für die Wohngebiete in Ansatz gebracht werden. Für die konkrete Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes ist vielmehr die Prägung des Einwirkungsbereichs durch Wohnen bzw. Gewerbe maßgeblich sowie die Ortsüblichkeit der Geräusche und die Reihenfolge der Ansiedlung.

Das Körtingsdorf stellt als ehemalige Werkssiedlung der Firma Körting eine unmittelbare Reaktion auf das Arbeitsplatzangebot des seit der Gründerzeit zügig aufgesiedelten Industriegebietes Lindener Hafen dar. Die heute prägende Bebauung mit Geschosswohnungen und Reihenhäusern aus den 1930-er bzw. 1950-er Jahren entstand zu einer Zeit, als das jenseits der Badenstedter Straße

angrenzende Gewerbegebiet intensiv und vermutlich entsprechend lärmintensiv genutzt wurde. Der Bereich östlich der Petermannstraße ist im Bebauungsplan Nr. 378 als WA ausgewiesen, der westlich angrenzende Abschnitt wäre nach §34 BauGB ebenso einzuschätzen. Die Lärmvorbelastung des Körtingsdorfs ergibt sich aus den Emissionen des Industrie- und Gewerbegebietes, stärker aber noch aus denen der stark befahrenen Badenstedter Straße (68/57 dB(A) tags/nachts) und der Güterumgehungsbahn. Selbst besonders niedrige FSP für die angrenzenden Gewerbegrundstücke würden diese Verkehrs-Belastung nicht kompensieren, dafür aber die Nutzbarkeit der Gewerbeareale in Frage stellen. Als Immissionswerte aus Gewerbelärm sollen daher zukünftig maximal 58 /42 dB(A) tags/nachts zugrunde gelegt werden. Lediglich an den ungünstigsten Orten in den oberen Geschossen können bei kompletter Ausschöpfung der flächenbezogenen Schalleistungspegel 59 /43 dB(A) tags/nachts erreicht werden.

Im Abschnitt Badenstedter Straße 62-80 (im Plangebiet) sowie östlich des Bauwegs (außerhalb des Plangebietes) grenzen gewerbliche und Wohnnutzungen besonders eng aneinander. Da die betroffenen Zeilen sowohl Wohnungen als auch gewerbliche Nutzungen aufweisen, werden sie als Mischgebiete festgesetzt. Die Abstufung der FSP im Umfeld gewährleistet die Einhaltung der Immissionsrichtwerte von 60/45 dB(A) tags/nachts.

Auch der Tagesrichtwert für die südlich der Badenstedter Straße vorhandenen Kleingärten von 60 dB(A) wird durch entsprechende FSP gesichert. Der Nutzungszweck von Kleingärten macht einen Immissionswert für die Nachtstunden überflüssig.

Um die für die schutzbedürftigen Nutzungen genannten Immissions-Richtwerte einhalten zu können, wird das eigentliche Plangebiet folgendermaßen gegliedert und mit Emissionsgrenzen in Form von FSP belegt:

- Ein 80 m tiefer Streifen parallel zur Badenstedter Straße sowie ein 85 m tiefer Streifen parallel zum Bauweg werden als GE mit einem FSP von 60/45 dB(A) tags/ nachts / m² (bzw. rund um das MI von 57/42 dB(A) tags/nachts / m²) ausgewiesen.
- Alle östlich des Bartwegs verbleibenden Flächen erhalten als GI einen FSP von 65/50 dB(A) tags/nachts / m².
- Alle westlich des Bartwegs verbleibenden Flächen werden ebenfalls als GI festgesetzt mit einem FSP von 67/52 dB(A) tags/nachts / m² mit Ausnahme des Streifens südlich der KV-Anlage, dem mit Rücksicht auf das Körtingsdorf ein FSP von 65/45 dB(A) tags/nachts / m² zugeordnet wird, sowie dem Geländedreieck zwischen Güterumgehungsbahn und Einfahrtgleis mit einem FSP von 65/50 dB(A) tags/nachts / m².

Die Ermittlung möglicher Emissionen geht von einer freien Schallausbreitung aus und berücksichtigt keine lärmindernden oder -abschirmenden Vorkehrungen. Es ist davon auszugehen, dass z.B. die Gebäude an der Badenstedter Straße den Lärm bereits abschirmen. Die festgesetzten Schallpegel können überschritten werden, wenn sich durch Abschirmungsmaßnahmen oder besondere Gegebenheiten die Auswirkungen auf andere Grundstücke nicht erhöhen.

Fazit

Dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgend müssen die gewerblichen Nutzungen Einschränkungen bei der Lärmerzeugung hinnehmen, die Wohnungen andererseits auch Einschränkungen hinsichtlich der Wohnruhe, was jedoch nicht zu unzumutbaren Wohnverhältnissen führen darf. Dieser Grundsatz ist bereits jetzt, d.h. ohne die Existenz eines Bebauungsplanes, im Konfliktfall nach dem Immissionsschutzrecht vom Gewerbeaufsichtsamt durchzusetzen. Durch den Bebauungsplan entsteht daher keine völlig neue Situation, die Gewerbe oder Wohnen stärker einschränkt als zuvor, er schafft vielmehr Planungssicherheit für Betriebe, Bewohner und Fachbehörden. Nun wird einmalig die Situation beurteilt und sowohl den empfindlichen Nutzungen die Duldung sowie den emittierenden Nutzungen eine Grenze für die Lärmerzeugung auferlegt. Der Plan sorgt darüber hinaus dafür, dass unabhängig von der zeitlichen Reihenfolge des Nutzungsbegins jedem Grundstück ein Lärmkontingent zukommt, und verbessert so die Chance, brach gefallene Grundstücke gewerblich nachzunutzen. Damit werden auch die Belange der Industrie in einer Weise berücksichtigt, die den Ansprüchen in dieser besonderen örtlichen Situation gerecht wird.

7.2 Naturschutz

Die Flächen des Plangebietes sind -bedingt durch die gewerbliche und industrielle Nutzung- durch Überbauung sowie Stell-, Lager- und Verkehrsflächen weitestgehend versiegelt und daher faunistisch und floristisch hochgradig verarmt. Die überwiegend versiegelten weitgehend vegetationsarmen Flächen haben nur eine äußerst geringe Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Aufgrund der räumlichen Situation liegen für das Plangebiet Baurechte gemäß §34 BauGB vor. Zusätzliche Eingriffsmöglichkeiten durch Erweiterungen des Maßes der baulichen Nutzung sind nicht gegeben. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, da die Eingriffe bisher bereits zulässig waren.

Neben der Sicherung von Industrie- und Gewerbeflächen ist es Ziel der Planung, hinsichtlich der naturräumlichen Situation auch in bestehenden Gewerbegebieten nachzubessern und somit bestehende Defizite an Grün zu beheben.

Bereits in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) ist eine maximale Grundflächenzahl von 0,8 vorgegeben, so dass höchstens 80 % eines Grundstücks durch bauliche Anlagen überbaut werden dürfen. Die übrigen Flächen sind laut Nds. Bauordnung (NBauO) als Grünflächen anzulegen, soweit sie nicht für eine andere zulässige Nutzung erforderlich sind. Um die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft und die städtebauliche Situation im Plangebiet zu verbessern, stellt dieser Bebauungsplan explizit klar, dass die Grundstücke mindestens zu 10 % zu begrünen sind. Auf den o. g. Anteil können angerechnet werden:

1. die in der Planung vorgesehenen Bepflanzungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen, die insbesondere auch unter gestalterischen Gesichtspunkten von hoher Bedeutung sind, und
2. der Pflanzenbestand in den festgesetzten Flächen mit Bindung für Bepflanzungen und zum Anpflanzen und Erhalten von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen entlang der Bahnanlagen.

Gewerblich genutzte Grundstücke mit ihren Zweckbauten vermitteln wie oben erwähnt oftmals städtebaulich und gestalterisch einen unbefriedigenden Eindruck. Derartige negative Eindrücke lassen sich jedoch wesentlich verbessern, wenn die Randbereiche entlang der Verkehrsflächen eingegrünt und dadurch weitgehend optisch abgeschirmt werden. Es sollen hier je 100 m² mindestens ein Baum und 10 Sträucher gepflanzt werden. Bei dieser Pflanzdichte kann eine optische Abschirmung der Betriebsanlagen erreicht werden. Im Hinblick auf den derzeitigen Zustand des Plangebietes stellt diese Festsetzung langfristig eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des optischen Eindruckes des Plangebietes dar.

Diese Festsetzung würde ein Pflanzgebot durch die Gemeinde zulassen. Dies wäre hier jedoch unverhältnismäßig und würde, da in den Pflanzstreifen teilweise Gebäude vorhanden sind, zu Entschädigungsansprüchen führen. Eine Bepflanzung soll erst realisiert werden, wenn der Pflanzstreifen von baulichen Anlagen geräumt wird oder bei wesentlichen baulichen Änderungen auf dem Baugrundstück. Dementsprechend sind hier Nebenanlagen und bauliche Anlagen, die nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig wären, mit Ausnahme von Zufahrten ausgeschlossen, so dass hier keine neuen Anlagen entstehen können. Für die vorhandenen Gebäude innerhalb dieses Streifens gelten die Grundsätze des Bestandsschutzes.

Als weitere grünplanerische Maßnahme sind offene Einstellplätze durch ein Baumraster zu gliedern. Je vier offene Stellplätze ist mindestens ein standortheimischer großkroniger Baum zu pflanzen und zu erhalten. Neben der ökologischen Funktion fungieren diese Bäume als Gestaltungselement, indem sie die meist vollständig versiegelten Stellplatzanlagen gliedern und auflockern. Für die Nutzer erweist sich die schattenspendende Wirkung der Bäume in den Sommermonaten als Vorteil.

Ruderalflächen haben im innerstädtischen Bereich eine hohe Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Dies gilt insbesondere für Flächen entlang Transportwegen, da aufgrund der günstigen Ausbreitungsvoraussetzungen eine erheblich über dem Durchschnitt liegende Artenvielfalt zu erwarten ist.

Im Plangebiet sind entlang des Einfahrgleises zum Hafenbahnhof, aber auch im weiteren Verlauf in den Randbereichen der Bahnanlagen Großbäume, Ruderalsäume, Sträucher und Vorwaldgebüsche sowie Vorkommen von Rote-Liste-Arten mit ökologischem Wert vorhanden. Im Baumbestand vertreten sind u.a. Birken, Haselnussbäume, Eichen, Ahorne und Birnbäume.

Diese Bereiche sind äußerst artenreich und bieten unterschiedliche Lebens-, Brut- und Rückzugsräume für viele Arten der wirbellosen Kleinsäuger und der Avifauna. Unter ökologischen Aspekten ist es sinnvoll, die bestehenden Bereiche unverändert zu belassen und zu ergänzen.

Im Landschaftsplan Linden- Limmer wird das Ziel formuliert, die vorgenannten Lebensräume zu schützen, als Maßnahme wäre ein Streifen östlich des Bartweges als geschützter Landschaftsbestandteil auszuweisen. Die Planung kommt dieser Forderung jedoch nur teilweise nach.

Die Bereiche östlich des Bartweges, beiderseits des Einfahrgleises zum Hafenbahnhof sowie ein Bereich südlich des Hafenbahnhofes sind als Fläche mit Bindung für Bepflanzungen und zum Anpflanzen und Erhalten von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt. Im Sinne von Trittsteinbiotopen entlang der Bahngleise soll der hier existierende Grünbestand gesichert und in seiner ökologischen Bedeutung hervorgehoben werden.

Mit dem Ziel, das bestehende Grün durchgängig zu vernetzen, soll auf diesen Flächen die Eigenentwicklung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Pflanzen ermöglicht werden. Diese Festsetzung kann jedoch nur für die Baugebiete getroffen werden, da die übrigen für die Vernetzung erforderlichen Areale auf den Flächen für Bahnanlagen liegen.

Die Flächen für die wesentlichen Bahnanlagen (d.h. durchgehende Gleise und Stammgleise, die nicht auf privaten Flächen liegen) sind im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Die bauliche Ausführung und Nutzung dieser Anlagen ist durch Planfeststellungsverfahren geregelt. Der Bebauungsplan hat keinen Einfluss auf die Gestaltung und Nutzung der Bahnanlagen.

Die Belange des Bahnverkehrs werden durch o.g. Festsetzungen nicht eingeschränkt. Ein reibungsloser Bahnverkehr wird auf den öffentlichen und privaten Gleisen auch durch die textliche Festsetzung in § 9 gewährleistet, unabhängig davon, ob die Gleise derzeit genutzt werden oder nicht.

Vorhandene Großbäume werden durch die Baumschutzsatzung geschützt. Eine zusätzliche Festsetzung als zu erhaltende Bäume ist daher nicht erforderlich.

7.3 Bodenschutz

Das Plangebiet wird seit ca. 80 Jahren überwiegend industriell und gewerblich genutzt. Große Flächen im Plangebiet sind mit Trümmerschutt und künstlichen Auffüllungen bis zu 2 m mächtig aufgeschüttet, die Schadstoffbelastungen mit überwiegend PAK (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) aufweisen. Allein durch die fast flächendeckenden Auffüllungen ergibt sich eine großräumige Kontamination im Oberbodenbereich, die für eine im gesamten Plangebiet zu konstatierende allgemeine Hintergrundbelastung verantwortlich ist. Zusätzlich ergeben sich durch die aktuellen und historischen Nutzungen für viele Grundstücke konkrete Verdachtsmomente auf Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden und Wasser. Im Plangebiet hatten verschiedene Chemikaliengroßhandlungen, Schrott- und Lagerplätze, eine Großverzinkerei sowie eine Kokerei ihren Standort. Weiter sind und waren verschiedene Betriebe hier ansässig, in denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen worden ist und wird, aus denen Bodenverunreinigungen resultieren können.

Um mögliche Verdachtsflächen sowie damit verbundene Gefährdungen zu erkennen, einschätzen und ggf. sanieren zu können, wurde 1995 eine historische Recherche durchgeführt. Hierin wurde nach Aktenlage grundstücksbezogen das Verunreinigungspotential und der weitere Untersuchungsbedarf ermittelt. Die durchgeführte Recherche ergab Hinweise auf industrielle und andere umweltgefährdende Nutzungen. Durch punktuell durchgeführte Boden- und Grundwasseruntersuchungen wurden konkrete Verunreinigungen nachgewiesen, wobei einige der Grundstücke im Rahmen einer Umnutzung bereits saniert worden sind.

Hinsichtlich der Einschätzung zur Kontamination und zum daraus resultierenden Handlungsbedarf in Bezug auf die untersuchten Einzelgrundstücke kommt die historische Recherche zu dem Ergebnis, dass eine allgemeine Hintergrundbelastung für alle Grundstücke festzuhalten ist, akuter Handlungsbedarf aufgrund weiterer, betriebsspezifischer Verunreinigungen jedoch nicht bzw. erst im Falle einer Umnutzung besteht.

Eine abschließende Klärung der Altlastenproblematik ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens nicht erforderlich. Im Falle einer Umnutzung ist die Altlastensituation im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen. Die vorgesehenen Nutzungen (Industrie, Gewerbe und Bahnanlagen) sind grundsätzlich mit der Altlastensituation vereinbar. Aufgrund der geplanten Nutzungsfestsetzung als Gewerbe- und Industriegebiet besteht kein konkreter Handlungsbedarf. Im Bebauungsplan ist das Problem durch den Hinweis „Altlasten“ verankert. Für das Mischgebiet wurde kein weiterer Untersuchungsbedarf festgestellt.

Auf eine Kennzeichnung der Verunreinigungen im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5, Nr. 3 wurde verzichtet, weil der Tatbestand der erheblichen Belastung mit umweltgefährdenden Stoffen nicht gegeben ist.

Im gesamten Bebauungsplangebiet ist mit Kriegsschäden in Form von Bombentrümmern zu rechnen, die mit unterschiedlichem Abraum verfüllt wurden, und mit Blindgängern, die eventuell noch im Boden vorhanden sind. Bei baulichen Untersuchungen ist vorab eine Freigabebescheinigung des KBD (Kampfmittelbeseitigungsdienst) erforderlich.

8. Kosten für die Stadt

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes entstehen der Stadt keine Kosten.

Die Begründung wurde zum Satzungsbeschluss in den Abschnitten 5.2 und 6 überarbeitet.

Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
April 2006

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

61.12 / 03.04.2006

(Heesch)
Fachbereichsleiter