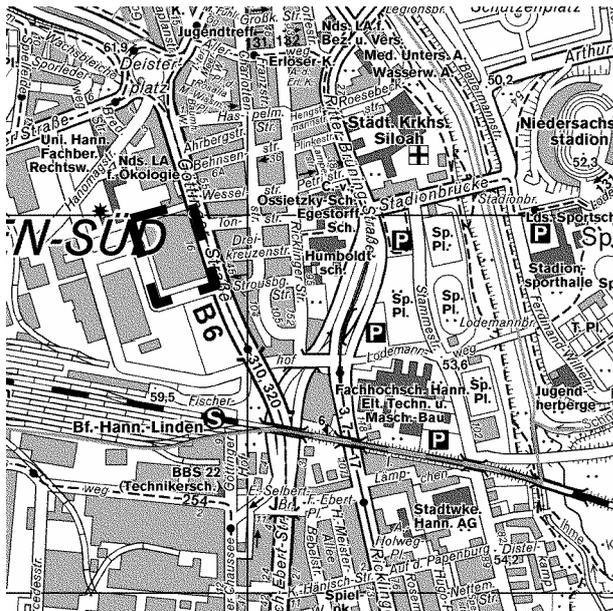


## Begründung

**Bebauungsplan Nr. 1469, 1. Änderung**  
- Elfriede-Paul-Allee -

**Stadtteil:** Linden-Süd



### Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst die Fläche, die umschlossen wird von der Elfriede-Paul-Allee; Linie 7 m nördlich parallel zur Verlängerung der Nordfassade der U-Boot-Halle; Göttinger Straße.

### 1. Zweck des Bebauungsplanes

Westlich an der Göttinger Straße steht die so genannte U-Boot-Halle. Diese große Halle mit einer Grundfläche von ca. 20.000 m<sup>2</sup> und 26 m Höhe steht unter Denkmalschutz. Seit Jahren wird für die Halle eine sinnvolle Nutzung gesucht. Unter anderem wurde sie in Teilen für Rockkonzerte und als Diskothek genutzt, sowie als Lager.

Im Jahr 1999 wurde für die Fläche ein Bebauungsplan aufgestellt und mit dem Eigentümer ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. Das Konzept des „Carmaxx“ wurde jedoch nicht realisiert.

Nun wurde ein neues Konzept für einen „Autoboulevard“ vorgelegt. Das Konzept ist dem des „Carmaxx“ ähnlich, jedoch liegt der Schwerpunkt des neuen Konzeptes auf dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtwagen von regionalen Anbietern, während das Carmaxx hauptsächlich auf Werbung und Präsentation von Neufahrzeugen durch Autohersteller orientiert war. Der Bebauungsplan aus dem Jahr 1999 würde das Carmaxx zulassen; der großflächige Verkauf von Autos ist jedoch nicht möglich.

Um das Konzept zu ermöglichen, ist es erforderlich, den Katalog der zulässigen Nutzungen hinsichtlich großflächigen Einzelhandels etwas zu erweitern.

Entlang der Göttinger Straße stellt der Flächennutzungsplan gemischte Baufläche dar. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

## **2. Ziele des Bebauungsplanes**

### **2.1 Kerngebiet**

Das Plangebiet liegt an der Göttinger Straße gegenüber von Wohnbebauung. Hier ist Kerngebiet festgesetzt, da diese Art der baulichen Nutzung den Anforderungen des Standortes am ehesten gerecht wird.

Die in Kerngebieten möglichen Emissionen sind weniger störend und damit stadtteilverträglicher als ein Industriegebiet oder Gewerbegebiet, andererseits ist ein Kerngebiet weniger empfindlich gegenüber den im Umfeld auftretenden Emissionen aus KFZ-, Bahnverkehr und der benachbarten gewerblichen und industriellen Nutzung als ein Wohngebiet. Weiter trägt es auch der Tatsache Rechnung, dass die Flächen hervorragend durch den Individualverkehr und gut durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen sind und die Flächen eine hohe Ausnutzungsmöglichkeit erhalten.

Das zurzeit geltende Planungsrecht sieht den Ausschluss von Diskotheken, Tankstellen und Einkaufszentren sowie von großflächigen Einzelhandelsbetrieben vor. Weiter sind Kinos nur ausnahmsweise zulässig

Im Stadtteil befinden sich gefährdete Nahversorgungs- und Einkaufsbereiche (z. B. Deisterstraße, Ihme-Zentrum) in gut erreichbarer Lage, die nicht durch neue großflächige Einzelhandelsbetriebe im Plangebiet weiter beeinträchtigt werden sollen. Aus diesem Grund ist bisher großflächiger Einzelhandel im Plangebiet grundsätzlich ausgeschlossen.

Die vorhandene "U-Boot-Halle" wurde bis vor kurzem in Teilen als Veranstaltungsort für Rock-Konzerte und als Diskothek genutzt. Im Übrigen dient sie bis heute als Lagerhalle. Angesichts der Größe der Halle erweist es sich als schwierig, für sie eine nicht industrielle wirtschaftliche Nachnutzung zu finden, die den Anforderungen des Denkmalschutzes Rechnung trägt. Die Folge der Unternutzung und der temporären Nutzungen ist, dass die Gebäudesubstanz nur notdürftig instand gehalten wird, was sich negativ auf das Stadtbild auswirkt, zumal dieser Bereich nur durch die Göttinger Straße vom Stadtteil Linden-Süd getrennt ist. Ohne eine durchgreifende Sanierung wäre längerfristig auch der Erhalt der denkmalgeschützten Halle in Frage gestellt.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes 1469 war für das Baudenkmal "U-Boot-Halle" an der Göttinger Straße, ein so genanntes "Carmaxx" mit 50 000 m<sup>2</sup> Fläche geplant. Hier sollten Kraftfahrzeuge verschiedener Hersteller in einer ständigen Ausstellung präsentiert und begleitend Unterhaltungsangebote, Gastronomie sowie Fan-Artikel ("merchandising"-Produkte) angeboten werden. Dieses Konzept wurde jedoch nicht realisiert.

Das nun vorgelegte Projekt eines Autoboulevards sieht die Präsentation und den Verkauf von Neu- und Gebrauchtwagen durch verschiedene regionale Händler vor. Es bietet die Chance, eine dauerhafte Nutzung in das Baudenkmal zu bringen. In dem Gebäude ist geplant in 2 Ebenen auf insgesamt 25 000 m<sup>2</sup> Autos zu verkaufen. Eine kleine Untersuchungswerkstatt soll integriert werden. Mit diesem Vorhaben steht auch die Herrichtung der Außenanlagen sowie der angrenzenden Rad- und Fußwege in Verbindung.

Da der Verkauf von Autos und Autoteilen nicht zentrenrelevant ist, und für die Kaufkraftbindung in den Marktbereichen keine Rolle spielt, soll im Plangebiet der großflächige Einzelhandel für die Kfz-Branche zulässig sein. Der Nutzungskatalog des bisherigen Planungsrechtes soll dahingehend erweitert werden.

Dieses Planverfahren ist aber nicht nur auf diese konkrete Projekt ausgerichtet, sondern verfolgt das Ziel, eine allgemein und langfristig sinnvolle Flächennutzung festzuschreiben, die auch möglichen Veränderungen Rechnung trägt. Diese Änderung zielt nicht nur auf den Einzelhandel mit Autos, sondern für die gesamte Kfz-Branche ab.

Die bisherigen Festsetzungen zu Diskotheken, Tankstellen, Einkaufszentren und Kinos sowie zur Grund- und Geschossflächenzahl (GRZ 0,9 /GFZ 2,5), der Höhe der baulichen Anlagen, den Schallschutzfenstern und der Begrünung bleiben unverändert bestehen. Somit entsteht kein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft, ein Ausgleich ist nicht erforderlich.

## **2.2 Denkmalschutz**

Die Halle 1 auf dem Hanomag-Gelände (U-Boot-Halle) ist im Verzeichnis der Baudenkmale aufgeführt. Es handelt es sich dabei um ein hervorragendes Beispiel der Industriearchitektur der 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Stahlkonstruktion wurde ursprünglich im Rohbau in Wilhelmshaven (angeblich für die U-Boot-Produktion) fertig gestellt, dann aber nach Linden transloziert und nach Plänen von Architekt Mewes mit Ziegelwänden ummantelt. Unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange ist ein Innenausbau für eine neue Nutzung unter Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde möglich. Das vorgelegte Konzept berücksichtigt dies. Das Gebäude wird bisher nur notdürftig instand gehalten, was sich negativ auf das Stadtbild auswirkt.

## **2.3 Verkehr**

Das Plangebiet liegt unmittelbar westlich der Göttinger Straße (B 6 / Westschnellweg) und ist über das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt unmittelbar zu erreichen. Südlich der U-Boot-Halle schließt die Elfriede-Paul-Allee mit einer ampelgeregelten Kreuzung hier an.

In dem vorangegangenen B-Plan-Verfahren wurde für den kompletten B-Plan Nr. 1469 ein Verkehrsgutachten durch das Ingenieur-Büro Haas-Consult angefertigt. Grundlage hierfür war ein Nutzungskonzept mit dem „Carmaxx“ in der U-Boot-Halle. Hierfür wurde ein sehr großes Einzugsgebiet von ca. 150 km Umkreis veranschlagt mit einem Ziel- und Quellverkehr von 3900 Kfz/24h.

Das Nutzungskonzept des Autoboulevards beruht auf dem Zusammenschluss von ca. 18 regionalen Autohändlern; das Einzugsgebiet wird erheblich kleiner veranschlagt als beim Carmaxx. Das zeigt sich auch darin, dass das früher vorgesehene Parkhaus nun nicht mehr erforderlich wird. Damit sind die Verkehrsknoten, die für eine außerordentlich hohe Belastung („Worst-Case-Szenario“) konzipiert wurden, nun bei geringerer Auslastung ausreichend leistungsfähig.

Die Stadt beabsichtigt, den Querschnitt der Göttinger Straße so zu verändern, daß durch Baumreihen und ausreichende Seitenanlagen für Fußgänger und Radfahrer ein Profil entsteht, das eher dem Charakter einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße entspricht und weniger einer Autobahn gleicht. Der Verkehr wird durch den optischen Rahmen der Straße zu einer geringeren Geschwindigkeit veranlaßt. Dadurch, durch die neuen Knoten und die zusätzlichen Querungsmöglichkeiten wird sich wahrscheinlich die tatsächliche Geschwindigkeit stärker der vorgeschriebenen nähern.

## **2.4 Grünflächen / Grünverbindung**

Im Flächennutzungsplan verläuft über das ehemalige Hanomag-Gelände in Nord-Süd-Richtung ein Grünzug, der den Naherholungsbereich der Leineaue und des Maschsees mit dem Grünbereich Lindener Berg für Fußgänger und Radfahrer verknüpfen soll. Gleichzeitig führt dieser auf den heute noch vorhandenen Bahnhof Linden/ Fischerhof zu. Dieser Haltepunkt wird jedoch zum Ricklinger Stadtweg verlegt.

Ältere Planungen gingen von einem höheren Anteil an Wohnungen und Büros aus als das vertraglich vereinbarte und bereits in Teilen realisierte Konzept. Sie verfolgten das Ziel, für diese Nutzungen einen Freibereich mit Aufenthaltsfunktion anzubieten. Angesichts des geänderten Nutzungsspektrums wurde diese Fläche reduziert, ihre Funktion ist es nunmehr, eine fußläufige Verbindung zwischen den genannten Naherholungsgebieten anzubieten. Das neue Konzept für die U-Boot -Halle lässt 2 Möglichkeiten für den Verlauf dieser Verbindung offen. Dabei reduziert sich die Grünverbindung jedoch auf die Fuß- und Radwege der Elfriede-Paul-Allee westlich der U-Boot-Halle zwischen einem privaten Grünstreifen entlang der Halle und der die Straße flankierenden Baumreihe

Der 2. mögliche Verlauf könnte nördlich der Halle zur Göttinger Straße verschwenken und auf dem Fuß- und Radweg der Göttinger Allee bis zur Straße Fischerhof weiter verlaufen.

Die Entscheidung welche der vorgenannten Trassen gewählt wird und die Komplettierung der Wegeverbindung planerisch festzusetzen, bleibt einem weiteren, nördlich anschließenden Plan vorbehalten.

### **3. Versorgung**

In der Göttinger Straße sind Trinkwasser- und Gasleitungen vorhanden. Das Plangebiet ist zudem an das Fernwärmenetz angeschlossen. Es bietet sich hier an, auch die neuen Gebäude an diese umweltfreundliche Wärmeversorgung anzuschließen.

Im Plangebiet findet man für die Niederschlagswasserversickerung nur ungünstige Bodenverhältnisse vor. Bei der geplanten baulichen Ausnutzung reichen die Flächen für eine Regenwasserversickerung nicht aus. Die aus jahrzehntelanger industrieller Nutzung im Boden teilweise vorhandenen Schadstoffe stehen dem sogar entgegen, da die Gefahr einer Schadstoffinfiltration ins Grundwasser besteht. Für eine Versickerung von Niederschlagswasser sowie für eine Grundwasserbenutzung in Zusammenhang mit Bautätigkeit ist grundsätzlich eine Erlaubnis der unteren Wasserbehörde erforderlich. Aufgrund der möglicherweise vorhandenen Bodenbelastungen wäre bei Niederschlagswasserversickerung der Nachweis zu erbringen, dass diese schadlos möglich ist.

### **4. Altlasten und Verdachtsflächen**

Das Plangebiet liegt auf einer Fläche, die seit Anfang des vorigen Jahrhunderts industriell genutzt wird. Um mögliche Verdachtsflächen sowie damit verbundene Gefährdungen zu erkennen, einschätzen und ggf. sanieren zu können wurde eine historische Recherche und verschiedene Untersuchungen durchgeführt. In Anbetracht dieser langjährigen Nutzung des Hanomag-Geländes zeigen die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen ein relativ geringes Schadstoffpotential.

Ein wesentlicher Belastungsschwerpunkt des Bodens stellt der Bereich der ehemaligen chemischen Fabrik Egestorf dar. Betroffen ist hier vor allem die heutige Freifläche nördlich der U-Boot-Halle, die nicht mehr im Plangebiet liegt. Weiterhin sind bei Untersuchungen auf der Fläche westlich der U-Boot-Halle Schwermetallverunreinigungen erkannt worden. Um diese räumlich einzugrenzen und zu quantifizieren, sind weitere Sondierungen erforderlich. Es wird eine Verlagerung von Schadstoffen in das Grundwasser vermutet. Die in Grundwasserfließrichtung gelegene Grundwassermessstelle zeigte jedoch keine auffälligen Schadstoffgehalte. Für den Bau der U-Boot-Halle wurde die Fläche seinerzeit ca. 5 m tief ausgekoffert. Eine Untersuchung in der Halle zeigte keine auffälligen Schadstoffgehalte.

Eine abschließende Klärung der Altlastenproblematik ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens nicht möglich. Die vorgesehenen Nutzungen sind gemäß der Stellungnahme der Fachbehörde grundsätzlich mit der Altlastensituation vereinbar, wenn baubegleitende Untersuchungen erfolgen. Die vorgenannten Untersuchungen und ggf. Sanierung sind aus Gründen des Grundwasser- und Bodenschutzes erforderlich.

Das Plangebiet war Ziel von Bombenangriffen während des Zweiten Weltkrieges. Nach Einschätzung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes sind noch Munitionsfunde (Luftkampfmittel) zu erwarten. Vor den Baumaßnahmen ist deshalb der Baugrund zu untersuchen und ggf. zu räumen.

### **5. Umweltverträglichkeitsstudie**

Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. -studie ist es, entsprechend dem UVP-Gesetz alle schutzgutbezogenen Informationen zu berücksichtigen, die zur Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind. Auf diese Weise sollen die mit dem Vorhaben verbundenen Risiken dargestellt und eingeschätzt werden.

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung sieht vor, daß auch bei Beschlüssen über Bebauungspläne, die die Errichtung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben ab einer Grundfläche von 5000 m<sup>2</sup> ermöglichen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung Bestandteil dieses Verfahrens ist.

Im Aufstellungsverfahren des z. Zt. gültigen Bebauungsplanes Nr. 1469 wurde im Jahr 1998 von einem externen Büro eine Umweltverträglichkeitsstudie für das gesamte Plangebiet erarbeitet. Da die Konzepte des Carmaxx und des Autoboulevards ähnlich sind, der Autoboulevard jedoch ein geringeres Verkehrsaufkommen erwarten lässt, sind auch geringere Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Auf eine erneute Umweltverträglichkeitsstudie wird nach Vorprüfung verzichtet.

In den Grundzügen kann die Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahr 1998, die sich naturgemäß auf das gesamte Gelände und den damaligen Zustand bezieht folgendermaßen zusammengefasst werden:

Die industrielle Produktion, die das Plangebiet seit Anfang des 19. Jahrhunderts wesentlich geprägt hat, wurde nach Westen verlagert. Der Untersuchungsraum umfasst den südöstlichen Teilbereich des Hanomag-Geländes der nur noch extensiv genutzt wird.

### **Schutzgut Mensch**

Die Wohn- und Freiraumnutzung östlich der Göttinger Straße ist durch verkehrsbedingte Immissionen (Kfz-Verkehr und v. a. Güterbahnverkehr) erheblich beeinträchtigt. Gewerbelärm geht vom Plangebiet derzeit praktisch nicht aus.

Anlagebedingt sind keine umwelterheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Betriebsbedingte Risiken sind aufgrund der Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Göttinger Straße, der Bornumer Straße und am Fischerhof zu erwarten.

Innerhalb des Plangebiets wird entlang der Erschließungsstraße eine Fuß- und Radwegeverbindung von der Göttinger Straße zur Bornumer Straße geschaffen und damit die Erreichbarkeit des Lindener Berges (wichtiger stadtteilnaher Freiraum) von Linden-Süd aus verbessert.

### **Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Im Plangebiet herrschen bebaute und versiegelte Flächen vor. Entlang der Göttinger Straße steht eine Pappelreihe, die nur noch zum Teil als vital einzustufen ist und der Baumschutzsatzung unterliegt.

Wertvolle Tierlebensräume mit Vorkommen schutzwürdiger Arten konnten nicht festgestellt werden. Die potentielle Bedeutung des Geländes als (Teil-)Lebensraum für Fledermäuse wird als gering eingeschätzt.

Die Biotoptypen haben überwiegend eine geringe bis mittlere Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Anlage- und baubedingt kommt es zu einem Verlust von Einzelbäumen, Ruderalgebüsch, Scherrasen sowie nicht versiegelter Fläche mit Ruderalflur und -gebüsch.

Umwelterhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

Das Planungskonzept sieht Baumpflanzungen an der Göttinger Straße, entlang der Erschließungsstraße, innerhalb der Rasenflächen sowie zur Gliederung der Stellplatzanlagen vor.

### **Schutzgut Boden**

Ungestörte, natürliche Böden kommen im Planungsgebiet nicht vor. Durch Aufschüttungen, die z. T. schadstoffhaltige Schlacke enthalten, Schadstoffeinträge durch die industrielle Produktion (v. a. erhöhte Blei-, Zink-, Sulfat- und CKW-Werte) und Versiegelung ist der Boden in seiner Leistungsfähigkeit stark beeinträchtigt.

Durch entsprechende Behandlungs-/Sanierungsmaßnahmen wird die Schadstoffbelastung des Bodens verringert.

### **Schutzgut Wasser**

Die Grundwasserneubildungsrate ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrads als gering einzustufen. Die Grundwasserflurabstände liegen zwischen 1,53 m und 6,15 m. Schadstoffbelastungen mit CKW, MKW, Sulfat, Tensiden, organischen Chlorverbindungen und Phenol wurden festgestellt. Auf dem Gelände befindliche Tanks und Sammelbehälter für Treib- und Schmierstoffe, Altöle u. a. stellen ein erhöhtes Gefährdungspotential für das Grundwasser dar.

Von den im Planungskonzept vorgesehenen sowie planungsrechtlich möglichen Nutzungen sind anlage- und betriebsbedingt keine umwelterheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Baubedingt besteht das Risiko, dass im Boden befindliche Schadstoffe mobilisiert werden und in das Grundwasser gelangen.

Eine industrielle Produktion ist zukünftig planungsrechtlich ausgeschlossen. Durch Verringerung der Schadstoffbelastung im Boden und die Entfernung grundwassergefährdender Tanks und Sammelbehälter wird das Gefährdungspotential reduziert.

### **Schutzgut Klima/Luft**

Aufgrund der Vorbelastung des Planungsraumes (hoher Versiegelungsgrad, verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen) ist die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gering, eine bioklimatische Ausgleichsfunktion nicht gegeben. Umwelterhebliche anlagebedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Durch die geplanten umfangreichen Baumpflanzungen und die Anlage von Rasenflächen ist von einer Verbesserung der kleinklimatischen Situation auszugehen.

### **Schutzgut Landschaft**

Die wesentlichen, das Stadtbild bzw. den Straßenraum prägenden Strukturen sind die großen Hallen sowie die Pappelreihe an der Göttinger Straße. Für die stadtteilbezogene Freiraumnutzung ist das Planungsgebiet derzeit ohne Bedeutung.

Der anlagebedingte Rückbau der großen raumwirksamen Halle bzw. der Neubau von Gebäuden (u. a. 10-stöckiges Hotel) sowie die Entfernung eines Teils der Pappelreihe führen zu einer Veränderung des Stadtbildes.

Die unabhängig vom Bauvorhaben aus Verkehrssicherheitsgründen erforderliche Kapung von Pappeln in der Höhe von 6 bis 7 m (oder deren Entfernung) führt zu einer Beeinträchtigung der Raumwirksamkeit der Pappelreihe.

Die geplante Pflanzung einer Baumreihe entlang der Göttinger Straße im Bereich der Halle 1 (U-Boot-Halle) kann die räumliche Wirkung der Pappelreihe nach deren erforderlicher Entfernung zu einem späteren Zeitpunkt übernehmen.

### **Schutzgut Kultur- und sonstiger Sachgüter**

Die Halle 1 (U-Boot-Halle) ist als Baudenkmal geschützt. Die neue Nutzung der Halle 1 sichert langfristig den Erhalt der Bausubstanz bzw. des Baudenkmals.

### **Nullvariante**

Bei Nichtrealisierung des Bauvorhabens würde der Eingriff in den Gehölz- und Ruderalflurbestand vermieden. Die Pappelreihe wird längerfristig jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit entfernt werden müssen. Das Potential der Industriebrache als stadtteilnaher Freiraum bliebe bestehen, jedoch ist es unrealistisch, dass eine Umgestaltung der Fläche als Freiraum erfolgen würde (fehlende Finanzmittel). Die Ruderalfluren und -gebüsche würden sich bei fehlender Nutzung weiter ausbreiten. Jedoch bliebe das innerstädtische Flächenpotential ungenutzt. Anstelle dessen würde bei Realisierung des Bauvorhabens Bauland am Stadtrand in Anspruch genommen, was dem Ziel des sparsamen Umgangs mit Boden widerspräche und möglicherweise zu erheblichen Beeinträchtigungen der anderen Schutzgüter führen würde. Durch die extensive Nutzung der Gebäude bzw. den weiteren Leerstand würde die Bausubstanz langfristig beeinträchtigt.

Die jederzeit planungsrechtlich mögliche industrielle Nutzung würde voraussichtlich zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter führen: Schallimmissionen durch Kfz-Verkehr und industrielle Produktion, Verlust der Ruderalfluren und -gebüsche durch Nutzung der Flächen, Risiko weiterer Schadstoffeinträge in Boden und Grundwasser sowie weitere Beeinträchtigung der lufthygienischen Situation durch Luftemittenten (industrielle Produktion und Kfz-Verkehr).

### **Zusammenfassung**

Mit Realisierung der Planung kann die Beseitigung von Bäumen, Büschen, Sträuchern, Lebensräumen von Tieren und Pflanzen einhergehen. Die Eingriffsregelung ist hier nicht anzuwenden, da das Gelände zuvor als Industriegebiet genutzt wurde.

Gegenüber der heutigen Situation wird sich der Umfang der Vegetation mit Realisierung der Planung wesentlich erhöhen: Die geplanten Baugebiete werden weitgehend eingefasst mit Flächen für das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern von mindestens 5 m Breite. Es ist eine Grundflächenzahl von 0,8 bzw. 0,9 festgesetzt, so dass

mindesten 20% bzw. 10% der Bauflächen als Grünanlagen anzulegen sind, was gegenüber dem derzeitigen Zustand eine Entsiegelung bedeutet. Die offenen Parkplätze sind durch ein Baumraster zu gliedern; für jeweils 4 Stellplätze ist ein Baum zu pflanzen.

Die Erschließungsstraßen sollen von Baumreihen flankiert werden. Insgesamt entsteht so absehbar ein Bestand von mehreren hundert Bäumen, die den optischen Eindruck und die kleinklimatische Situation im Plangebiet insgesamt wesentlich verbessern werden.

**Fazit:**

Für den Geltungsbereich dieses Änderungsverfahrens ändert sich gegenüber dem bisherigen Planungsrecht lediglich die zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre. Die übrigen Umweltbelange werden bei dem nun geplanten „Autoboulevard“ in der gleichen Weise beeinflusst wie bei dem bisherigen Projekt „Carmaxx“.

Dieses Bebauungsplanänderungsverfahren wurde vor Inkrafttreten des Europarechtsanpassungsgesetzes-Bau (EAG-Bau) begonnen. Aus den vorgenannten Gründen soll dieses Verfahren nach den Vorschriften des Baugesetzbuches in der vor dem 20.07.2004 gelten- den Fassung weitergeführt werden.

**6. Städtebaulicher Vertrag**

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 1469 wurde ein städtebaulicher Vertrag mit dem Eigentümer der Flächen abgeschlossen. Damit wurde das Nutzungskonzept, die Herstellungsfristen und die Erstellung Erschließung vereinbart. Durch diese Bebauungsplanänderung werden diese Vereinbarungen nicht berührt.

**7. Kosten für die Stadt**

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes entstehen der Stadt keine Kosten.

Die Begründung des Entwurfes wurde aufgestellt

Stadtplanungsamt, Dezember 04

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

(Heesch)  
Fachbereichsleiter.

61.12 / 02.12.2004