

Landeshauptstadt



Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

	1. Neufassung
Nr.	1781/2009 N1
Anzahl der Anlagen	3
Zu TOP	

**Bebauungsplan Nr. 1469, 2. Änderung - Göttinger Straße / Elise-Meyer-Allee -
Bebauungsplan der Innenentwicklung
Beschluss über Stellungnahmen, Satzungsbeschluss**

Antrag,

1. die Anregungen aus der Stellungnahme einer Bürgerin, deren Name aus Datenschutzgründen in einer vertraulichen Ergänzung zu dieser Drucksache genannt wird, nicht zu berücksichtigen,
2. den ~~vorhabenbezogenen~~ Bebauungsplan Nr.1469, 2. Änderung gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 6 NGO als Satzung zu beschließen und der Begründung zuzustimmen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Gender-Aspekte wurden ausführlich geprüft. Unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer durch die Planung sind nicht erkennbar. Im Übrigen ist zu erwarten, dass das Baurecht zur Reaktivierung der Gewerbebrache und zur Ansiedlung wohnortnaher Arbeitsplätze beiträgt.

Kostentabelle

Für die Stadt entstehen keine Kosten; siehe auch Anlage 2 zur Drucksache (Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1469, 2.Änderung, Abschnitt 6 (Kosten für die Stadt)).

Begründung des Antrages

Der Rat hat am 7. Mai 2009 die öffentliche Auslegung des Entwurfes des Bebauungsplanes Nr. 1469, 2. Änderung beschlossen. Während der Auslegungszeit vom 22. Mai 2009 bis 24. Juni 2009 ging die Stellungnahme einer Bürgerin ein.

Wortlaut der Stellungnahme:

"Dem Internet habe ich entnommen, dass an der Göttinger Straße für die freie Fläche zwischen der U-Boot-Halle und dem OBI-Baumarkt der Bebauungsplan geändert werden soll. Dazu habe ich inzwischen die im Internet veröffentlichte Begründung für die Änderung durchgesehen. Dazu habe ich folgende Anmerkungen:

Der bisherige Bebauungsplan stammt aus dem Jahr 1999. Bisher hat die Angelegenheit keine Eile gehabt. Jetzt ist vorgesehen, ein beschleunigtes Verfahren durchzuführen. Außerdem soll auf eine Umweltprüfung verzichtet werden. Diese Eile verstehe ich nicht. Gerade wegen der erheblichen Verkehrsbelastung scheint es mir geboten, dass die Umweltaspekte gründlich geprüft werden, anstatt in einem beschleunigten Verfahren auf die Umweltprüfung zu verzichten.

Ende März und besonders am 2. April 2009 hat die Hannoversche Allgemeine Zeitung bereits ausführlich über diese Angelegenheit berichtet. Gut an der Sache finde ich, dass die denkmalgeschützte U-Boot-Halle endlich genutzt und baulich wieder in Schuss gebracht werden soll. Allerdings ist das m.E. nichts, was mit der jetzt beabsichtigten Bebauungsplanänderung zusammenhängt. Denn für die U-Boot-Halle wurde der 1999 beschlossene Bebauungsplan schon 2004 bzw. 2005 auf Wunsch des Investors angepasst. Gemäß seinen speziellen Vorstellungen wurden die Ausweisungen so geändert, dass er das damals vorgestellte Konzept eines "Autoboulevards" verwirklichen konnte. Bis heute ist jedoch nichts geschehen. Daher hat die öffentliche Berichterstattung über die denkmalgerechte Herstellung der U-Boot-Halle meines Erachtens nichts mit der laufenden Planänderung zu tun, auch weil sie räumlich einen anderen Bereich betrifft.

Nach dem Bericht in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung soll die ganze Umplanung durchgeführt werden, um auf der freien Fläche "einen Mr. Wash Autowasch- und Servicebetrieb mit Discount-Großtankstelle anzusiedeln". Hierfür soll die bisher geltende Nutzung durch Hotel und Büros aufgegeben werden. Eine solche Veränderung würde aber ersichtlich wesentlich mehr Verkehr auslösen.

Nach den Bebauungsplanunterlagen dient die Göttinger Straße vor allem dem überregionalen Verkehr. Nicht umsonst handelt es sich um eine Bundesstraße, und auch die Bezeichnung "Westschnellweg" kennzeichnet treffend ihre hohe Verkehrsbedeutung. In der Begründung wird auch ausgeführt, dass es sich um eine der am stärksten durch Feinstaub belasteten Straßen im gesamten Stadtgebiet handelt.

Nach dem Zeitungsbericht rechnet ein vom Investor in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten damit, dass das neue Angebot im Schnitt fünf zusätzliche Fahrzeuge in der Stunde anziehen wird. Denn die Mehrzahl der Kunden, die künftig zu dem Autopflegezentrum und der Großtankstelle fahren werden, würden ihre Fahrt lediglich unterbrechen, sodass dadurch kein zusätzlicher Verkehr erzeugt werden soll. Fünf zusätzliche Fahrzeuge in der Stunde entsprechen 120 Fahrzeugen am Tag. Bei derzeit 30.000 Fahrzeugen auf der Göttinger Straße täglich erscheint eine solche Zusatzbelastung geradezu lächerlich, denn sie entspräche noch nicht einmal einem halben Prozent. Würde es sich lediglich um eine solche "Zusatzbelastung" handeln, würde aber sicherlich keine zusätzlich Ein- bzw. Ausfahrt von der Freifläche direkt in die viel befahrene Göttinger Straße errichtet, wie es jetzt vorgesehen ist.

Dass der Investor, der natürlich an der Nutzung seines Grundstückes wirtschaftlich interessiert ist, ein Gutachten beauftragt und vorlegt, das lediglich eine vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung prognostiziert, ist verständlich. Jeder Grundstückseigentümer ist daran interessiert, sein Grundstück so gut wie möglich zu verwerten und auszunutzen. Nicht verständlich erscheint mir jedoch, dass diese Angaben bisher offenbar ohne jegliche eigenständige Prüfung von der Stadt übernommen und der Planung unkritisch zugrunde gelegt wurden.

Zu Recht wird in der Bebauungsplanbegründung darauf hingewiesen, dass die Menschen in Großstädten bereits hohen Belastungen mit Luftschadstoffen ausgesetzt sind, die direkt auf Verkehr zurückzuführen sind. Ausdrücklich aufgeführt werden die Schadgase Kohlenmonoxid, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid und Benzol, die - und zwar konkret in der Göttinger Straße - in hohen gesundheitsschädlichen Konzentration auftreten können. Ebenso wird auf die in der Göttinger Straße bestehenden relativ hohen Belastungskonzentrationen hingewiesen. Der bereits ab dem nächsten Jahr geltende Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid wurde und wird deutlich überschritten.

Angesichts dieser Entwicklung kann es nicht angehen, dass die Stadt sich bei ihrer Planung damit begnügt, ungeprüft die im Auftrage und Interesse des Investors erstellten Zahlen aus einer Verkehrsprognose zu übernehmen, ohne sich in irgendeiner Weise inhaltlich damit auseinanderzusetzen. Der pauschale Hinweis darauf, dass weniger Verkehr erwartet werde, als ursprünglich einmal zugrunde gelegt wurde, ersetzt keine eigenständige Prüfung. Denn als der Bebauungsplan vor über zehn Jahren aufgestellt wurde, war die Belastung mit Luftschadstoffen sowie die gesundheitsschädigende Wirkung auf die Anwohner noch nicht so bekannt wie heute. Ich halte es daher für zwingend geboten, dass diese wichtigen Gesundheits- und Umweltaspekte sorgfältig geprüft werden, anstatt offenbar vorbehaltlos Angaben aus einem Investorengutachten zu übernehmen, die schon auf den ersten Blick nicht plausibel sind.

Die ganze Sache erscheint auch bei nüchterner Betrachtung der bisher angegebenen Investitionssummen in einem ganz anderen Licht. Wird davon ausgegangen, dass die vom Investor mit rund € 40 Mio. angegebene Gesamtinvestition zur Hälfte auf die Nutzung in der U-Boot-Halle und im übrigen auf den Auto-Servicebetrieb entfällt, so wird schnell klar, dass diese Investitionen nicht mit lediglich fünf zusätzlichen Fahrzeugbewegungen je Stunde erwirtschaftet werden können. Statt der geschönten Investorenangaben ist also für die weitere Planung von einer deutlich höheren Verkehrsbelastung auszugehen:

1. Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch Mobilitäts- und Erlebniszentrum:
schätzungsweise + 3.500 PKW pro Tag

- Laut Zeitungsbericht vom 2.4.09 in der HAZ soll in die Hälfte der 20.000 m² großen U-Boot-Halle ein Zweiradhändler mit Erlebnisteststrecke einziehen. Die Kundschaft eines Fahrradhändlers mit 10.000 m² Verkaufsfläche ist mit Sicherheit nicht im direkten Umfeld zu suchen, hier sollen weit über die Grenzen Hannovers hinweg Fahrräder und Motorräder verkauft werden.

- Für die restlichen 10.000 m² bleibt es bei der Besetzung mit Autohandel; offensichtlich Audi, wie das Schild an der Wand der U-Boot-Halle seit langem andeutet.

Wie kommt die Kundschaft zum Fahrrad- und Autohandel? Natürlich mit dem Auto! Wie jeder weiß, haben solche MEGA-Center und Großverkaufsflächen eine enorme Sog-Wirkung und ziehen - ähnlich wie IKEA - sehr große Automengen an. Mit 4.000 Kunden/Tag ist zu rechnen. Diese kommen überwiegend zielgerichtet und nicht als sogenannte Fahrtunterbrecher aus dem Normalverkehr. Dem trägt die Stadt sogar durch einen eigenen Rechtsabbieger von der Göttinger Str. in Höhe der U-Boot-Halle Rechnung (für nur 5 Autos pro Stunde mehr?).

2. Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch Mr. Wash Autopflegezentrum: + 3.500 PKW pro Tag

Ich habe mir sodann die Mühe gemacht, weitere Informationen in Internet zu suchen und bin fündig geworden. Nach eigenen Angaben baut Mr. Wash Mega-Waschstrassen. In Nürnberg und Stuttgart sind wohl kürzlich solche "Anlagen der Superlative - größte Anlagen Europas" entstanden. Das für Hannover geplante Dienstleistungsangebot ist identisch. Mr. Wash geht von 3.500 Wäschen pro Tag und Waschanlage aus (Quelle:

http://immobilienverlag-stuttgart.de/resources/Immobrief_08_2008.pdf).

Auch hier ist nicht davon auszugehen, dass die Waschkunden vorwiegend Fahrtunterbrecher sind. Denn wäre dies der Fall, so müssten die täglich auf der Göttinger Str. befindlichen rd. 15.000 Pendler alle 3 bis 4 Tage ihr Auto bei Mr. Wash reinigen lassen. Dieses Verbraucherverhalten ist wenig plausibel. Vielmehr soll die Mega-Anlage durch Zielfahrten von neuen Kunden angefahren werden.

Nun argumentiert die Politik gerne mit positiven Effekten aufgrund entstehender Arbeitsplätze. Ein Blick ins Internet zu Mr. Wash schafft auch hier Klarheit: Dort wird von "Dumpinglöhnen" und "Sklavenarbeit" berichtet. Die Gewerkschaft Verdi bezeichnete Mr. Wash als "schamlosesten Arbeitgeber Nürnbergs" (Quelle: <http://www.nn-forchheim.de/artikel.asp?art=887414&kat=10> und http://www.vox.de/495111430.php?viedo_id=75464 hier im Archiv, in der Sendung vom 10.05.2009).

3. Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch Discount-Tankstelle: + 3.500 PKW pro Tag

Jeder weiß, dass der Autofahrer für günstiges Benzin auch große Umwege in Kauf nimmt. Für Discount-Tankstellen wird durch die "halbe Stadt" gefahren! Wird ein PKW einmal im Monat gewaschen und zweimal im Monat betankt, so wird, diesem Ansatz folgend, die Discount-Tankstelle täglich von rd. 7.000 Kunden angefahren. Sicherlich werden von diesen Kunden etliche Fahrtunterbrecher sein. Bei mindestens der Hälfte der Tankkunden wird man jedoch von Zielfahrten und damit von einer Mehrbelastung an Verkehr ausgehen müssen.

Fazit: Das von Politik und Verwaltung bisher "durchgewunkene" Vorhaben wird auf den Verkehr der Göttinger Str. massive negative Auswirkungen haben.

Über 10.000 PKW pro Tag mehr! Im Jahr steigt die Verkehrsbelastung um rd. 4 Millionen PKW, verbunden mit Lärm, Feinstaub und Schadstoffbelastung! Bei rd. 30 % mehr Verkehr wird die schon heute unerträgliche Situation weiter verschärft!

Die bisherige Planung beruht jedoch darauf, dass kaum zusätzlicher Verkehr auftritt, weil überwiegend Fahrzeuge aus dem ohnehin bereits vorhandenen Verkehr ihre Fahrt unterbrechen und dass die relativ geringen zusätzlichen Fahrten jedenfalls deutlich geringer ausfallen werden als ein Verkehrsaufkommen, das ursprünglich im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes prognostiziert wurde. Da diese Prognosen bereits über zehn Jahre zurückliegen und die heutigen Feinstauberkennnisse nicht berücksichtigt wurden und da ersichtlich das zukünftige Verkehrsaufkommen nicht sachgemäß prognostiziert wurde, berücksichtigt die jetzige Planung die Verkehrsgesichtspunkte nicht ausreichend.

Dasselbe gilt für die Lärmschutzaspekte. Ausdrücklich wird in der Bebauungsplanbegründung darauf hingewiesen, dass aus straßenbautechnischer und städtebaulicher Sicht kein aktiver Lärmschutz möglich ist. Daraus ergibt sich meines Erachtens, dass besonders sorgfältig geprüft werden muss, ob zusätzlicher Lärm auftritt, wie stark dieser ist und ob dieser den Anwohnern zugemutet werden kann. Eine wesentliche Ausgangsgröße für diese Beurteilung ist der Verkehr. Die zu erwartende Verkehrsbelastung wurde jedoch bisher nicht richtig ermittelt. Daher können auch dies bisherigen Überlegungen zum Lärmschutz nicht zutreffend sein, weil sie auf einer unvollständigen Grundlage angestellt wurden.

Zusammenfassend habe ich den Eindruck, dass die Stadt sich von einem Investor - und das kann man diesem nicht vorwerfen - Gutachten und Daten zur Begründung einer gewünschten Änderung hat zuliefern lassen, ohne eigenständig zu prüfen, ob durch die gewünschten Änderungen schutzwürdige Belange der Allgemeinheit und insbesondere der Anwohner beeinträchtigt werden. Genau dies wäre jedoch die Aufgabe der Stadtplanung. Indem jetzt sogar ein beschleunigtes Planungsverfahren durchgeführt und auf eine Umweltprüfung verzichtet werden soll, sehe ich die Gefahr, dass die zu befürchtenden

negativen Auswirkungen der beabsichtigten Planänderung nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

- **Verfahren**

Das sogenannte beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB ist mit der Gesetzesnovelle vom 21.12.2006 ab 1. Januar 2007 in das BauGB aufgenommen worden. Hier sollen Maßnahmen der Innenentwicklung wie z. B. Revitalisierungen von Brachflächen im Rahmen des geltenden Europarechts ohne förmliche Umweltprüfung durch Bebauungsplan ermöglicht werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass Umweltbelange nicht in die Abwägung eingestellt werden. So setzt sich die Begründung des Bebauungsplanes 1469, 2. Änderung z. B. im Abschnitt 5 (Anlage 2 zu dieser Drucksache) sehr ausführlich mit den Themen Lärm- und Schadstoffemissionen, Grünstruktur und Naturschutz, Boden- und Grundwasser sowie Empfehlungen zum Schutz vor nachteiligen Umweltauswirkungen auseinander. Die Stadt hat bei diesem Bebauungsplan auch nicht von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auf einzelne oder mehrere Verfahrensschritte zu verzichten. Für dieses Bebauungsplanverfahren gilt außerdem, dass hier kein neues Baurecht geschaffen wird, sondern der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 1469 geändert wird. Die Umweltbelange wurden bereits in diesem Verfahren geprüft und bewertet. Im Verfahren für diese 2. Änderung sind deshalb vor allem die Veränderungen gegenüber der bisherigen Situation und ihre Auswirkungen auf die Abwägung relevant. In Abschnitt 2 der Bebauungsplanbegründung (Anlage 2) wird ausgeführt, dass die rechtlichen Voraussetzungen für die Anwendung des § 13a BauGB vorliegen. Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens ist seit 2007 bei Bebauungsplänen der Stadt Hannover das Regelverfahren, weil für den überwiegenden Teil dieser Pläne die rechtlichen Voraussetzungen des § 13a BauGB gegeben sind.
- **Gesamtvorhaben**

Die U-Boot-Halle und die südlich angrenzende Brachfläche bilden schon immer einen räumlichen Zusammenhang. Das neue Konzept lässt unter dem Oberbegriff Mobilität zusätzlich funktionale Synergien sowie Doppelnutzungen erwarten, durch die eine gemeinsame Betrachtung des Verkehrsaufkommens notwendig wird. Mr. Wash setzt dabei überwiegend auf Fahrtunterbrecher sowie Kunden der benachbarten Nutzungen wie Autohaus oder Obi.
- **Tankstelle**

Der im Artikel der HAZ vom 4. Februar 2009 benutzte Begriff Discount-Tankstelle ist unzutreffend. Mr. Wash betreibt die Tankstellen jeweils als Ergänzung des Hauptgeschäfts Autopflege. Die Tankstellen werden in eigener Regie betrieben. Dadurch ist Mr. Wash kein Großabnehmer für Mineralölprodukte und kann auch keine Preisvorteile im Sinne einer Discount-Tankstelle an seine Kunden weitergeben. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass im Umkreis von ca. 1 km 4 weitere Tankstellen vorhanden sind.
- **Verkehrsbelastung**

Der HAZ-Artikel nennt eine Zusatzbelastung von 5 Fahrzeugen pro Stunde. Hierbei handelt es sich um eine missverständliche Aussage. Tatsächlich betrifft dies nur die Nachtstunden und da auch nur die Tankstelle. Hier wird zusätzlich zu den Fahrtunterbrechern mit 5 Fahrzeuge pro Stunde gerechnet. Das vorliegende Verkehrsgutachten wurde entgegen der Auffassung der Einwenderin von der Verwaltung auf Plausibilität überprüft. Außerdem hat der Gutachter aufgrund der Einwendungen die Verkehrsprognosen erneut an die aktuelle Situation angepasst. Dabei wurde plausibel dargelegt, dass die verkehrliche Machbarkeit der Vorhaben auch nach Modifizierung der Nutzungen gewährleistet ist. Die von der Einwenderin genannten Zahlen sind dagegen weder belegt noch nachvollziehbar. Sie beruhen auf

Missverständnissen, aus denen sich weitere Fehlinterpretationen ergeben. Auch sind die zum Vergleich herangezogenen Mr. Wash-Anlagen deutlich größer. Außerdem handelt es sich bei den für Stuttgart zitierten Kundenzahlen nicht um die tatsächliche Anzahl der Kunden. Es wurden die Zahlen angegeben, die bei der maximalen Auslastung der Anlage theoretisch möglich wären. Die Direktzufahrten sind erforderlich, weil sie von allen Kunden genutzt werden und nicht nur von den Kunden, die zusätzlich zu den Fahrtunterbrechern die Anlage aufsuchen. In die Planungen der Stadt und die Prognosen des Gutachters sind selbstverständlich neue Grenzwerte und Erkenntnisse eingeflossen und sachgerecht bewertet worden. So ist zum Beispiel auch darauf hinzuweisen, dass sich die Feinstaubsituation auf der Göttinger Straße verbessert hat. 2008 und bisher auch 2009 gab es keine Überschreitung der zulässigen Werte.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anregungen nicht zu berücksichtigen.

Die naturschutzfachliche Stellungnahme des Fachbereichs Umwelt- und Stadtgrün ist als Anlage 3 beigefügt. Die Beschlüsse sind erforderlich, um das Bebauungsplanverfahren abschließen zu können.

Die 1. Neufassung ist erforderlich, weil in der Ursprungs-Drucksache Nr. 1781/2009 im Antragstext unter Ziffer "2." der Bebauungsplan Nr. 1469, 2. Änderung, versehentlich als "vorhabenbezogen" bezeichnet wurde. Es handelt sich aber um einen Angebotsbebauungsplan.

61.12
Hannover / 28.08.2009