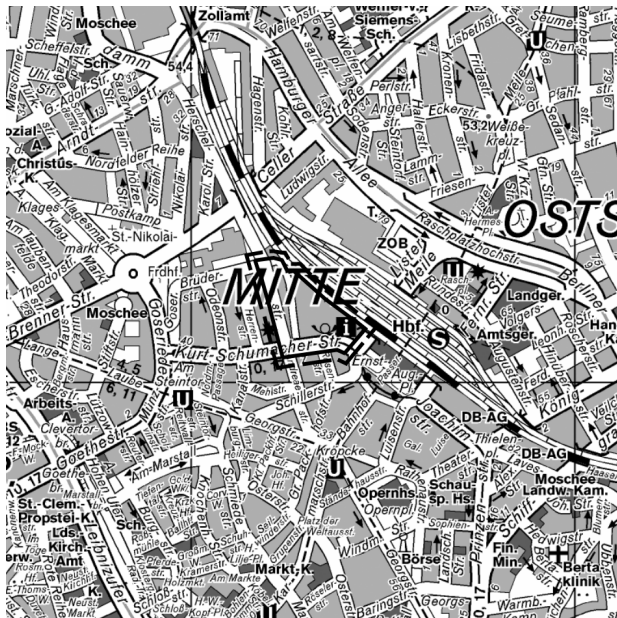


**Begründung
mit Umweltbericht (Anlage)**

**Bebauungsplan Nr. 1672
Ernst - August - Galerie**

Stadtteil Mitte



Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes wird begrenzt durch die westliche Straßenbegrenzung der Herschelstraße, die nördliche Straßenbegrenzung der Brüderstraße, die westliche Grenze des Bundesbahngeländes, die Südostgrenze des ehemaligen Grundstücks der Deutschen Post AG und die südliche Straßenbegrenzung der Kurt-Schumacher-Straße

1. Zweck des Bebauungsplanes

Im Bereich zwischen dem Ernst-August-Platz, der Kurt-Schumacher-Straße, der Herschelstraße und den Bahnanlagen des Hauptbahnhofes beabsichtigt die Einkaufs-Center-Entwicklungsgesellschaft (ECE) ein Einkaufs- und Dienstleistungszentrum zu errichten. Dieser Bereich wurde ehemals von Bahn und Post genutzt (Postbahnhof und Hauptpostamt). Mittlerweile werden große Flächen im rückwärtigen Bereich als Parkplatz genutzt. Im Gebäude der Hauptpost befinden sich weiterhin eine Filiale der Deutschen Post AG sowie die Hannover-Information. Die Herschelstraße ist beidseitig mit Büro- (Eisenbahnbundesamt, Polizeiinspektion) und Wohngebäuden bebaut. Es handelt sich insgesamt um eine kerngebietstypische Nutzung.

Dieser Standort weist eine attraktive zentrale Innenstadtlage auf. Die ECE plant hier ein Einkaufszentrum, mit ca. 120 – 140 Geschäfte, die sich auf den drei unteren Geschossen (Basement, Erdgeschoss, 1. Obergeschoss) verteilen. Im 2. bis 4. Obergeschoss sollen Flächen für Kundenparkplätze zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem Bau des Einkaufszentrums verbindet die Stadt Hannover das Ziel, die Vielfalt und Stärke des örtlichen Einzelhandels weiter zu erhöhen und die Attraktivität des Standortes Hauptbahnhof und des Bahnhofsumfeldes als Visitenkarte der Stadt für Besucher und Bewohner zu erhöhen und langfristig zu sichern.

Es wird erwartet, dass dieses Zentrum ein Anziehungspunkt für die gesamte Region darstellt und damit ein Teil der Kaufkraft von den Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ wieder in die Innenstadt zurück gewonnen werden kann. Insgesamt führt dies zu einer Stärkung der Stadt Hannover als Oberzentrum.

Der Flächennutzungsplan stellt den Bereich des Bebauungsplanes als gemischte Baufläche dar. Der Bereich Ernst-August-Platz sowie eine Fläche entlang der Kurt-Schumacher-Straße sind gleichzeitig als Bereich mit Marktfunktion ausgewiesen. Ferner kreuzt das Plangebiet in Westostrichtung eine geplante Trasse für eine U-Bahnlinie. Der Bebauungsplan ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das geplante Einzelhandelsprojekt. Das Projekt befindet sich im Geltungsbereich des Durchführungsplanes Nr. 50. Im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung nach den Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wurde deutlich, dass die Realisierung des Projektes nach überschlägiger Betrachtung wegen der Gesamtgröße des Baugebietes und des damit verbundenen Verkehrs nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Deshalb ist für das Projekt eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt worden. Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie und weitere Informationen zur Planung sind in dem Umweltbericht nach § 2a BauGB i. d. Fassung vor dem 20.07.2004 in der Anlage zur Begründung zusammen gefasst.

2. Städtebauliche Ziele

2.1 Städtebauliches Konzept – Erläuterung des geplanten Projektes

Mit dem geplanten Projekt wird eine nahezu dreieckig ausgeformte Fläche von ca. 21.700 m² überbaut, die sich zwischen dem Bahngelände des Hauptbahnhofes, der Lister Meile / Ernst-August-Platz, der Kurt-Schumacher-Straße und der Herschelstraße befindet und damit einen integrierten Standort aufweist. Die vorhandene Bebauung innerhalb dieser Fläche wird bis auf die Gebäude der Polizeiinspektion und des Eisenbahnbundesamtes an der Herschelstraße abgebrochen werden. Stattdessen soll ein Einkaufszentrum entstehen, dessen Verkaufsfläche sich hauptsächlich auf drei Geschosse verteilt (Basement, Erdgeschoss, 1. Obergeschoss). In den drei darüber liegenden Geschossen werden Flächen für ca. 1.200 Parkplätze bereitgehalten. Die ca. 120 bis 140 vorgesehenen Fachgeschäfte sollen einen Sortimentsschwerpunkt im aperiodische Bedarfsbereich, insbesondere Bekleidung/Textilien, Schuhe/Lederwaren, Technik sowie Haushalts- und persönlicher Bedarf, aufweisen. Hierbei ist eine Mischung aus lokalen und regionalen Betreibern sowie bundesweiten Filialisten geplant, wobei eine besondere Berücksichtigung des örtlichen Einzelhandels im Besatz des Centers angestrebt wird. Weiterhin sind monatliche Aktionen und Veranstaltungen unter Einbindung der Vereine, Verbände und Organisationen des Standortes geplant und eine Mitgliedschaft und Mitarbeit in der City-Gemeinschaft des Einzelhandels vorgesehen, um den gesamten Einzelhandelsstandort Hannover zu stärken.

Für die Errichtung des Komplexes wird insbesondere die Beschäftigung lokaler und regionaler Handwerker und Firmen geplant. Für den laufenden Betrieb des Zentrums besteht ein Bedarf von ca. 1.000 bis 1.200 Arbeitsplätzen. Dies alles führt insgesamt zu einer Stärkung des örtlichen Mittelstandes und neuen Chancen für Existenzgründer.

Die Haupteingänge des Zentrums, die fußläufig zu erreichen sind, sollen sich an den beiden zur Innenstadt ausgerichteten Eckpunkten des Gebäudekomplexes orientieren. Ein Eingang wird nach Südosten zum Ernst-August-Platz ausgerichtet sein, der andere Eingang wird sich zum Kreuzungspunkt Kurt-Schumacher-Straße / Herschelstraße / Andreaestraße orientieren. Insbesondere der Eingang an der Kurt-Schumacher-Straße wird der Wegebeziehung von der Georgstraße in die Schiller- und Andreaestraße zum neuen Einkaufszentrum zukünftig einen neuen Stellenwert geben.

Die Erschließung des Projektes wird über den ostwärtigen, bahnseitigen Teil der Brüderstraße erfolgen. Von hier aus werden sowohl die PKW-Kunden über eine Wendelrampenanlage in die oberen Parkgeschosse gelangen wie auch die gesamte Logistik des Zentrums über eine Rampenanlage in das Basement organisiert sein.

Die geplante Bebauung wird in städtebaulich hochwertigem Maße auf die umgebenden Freiräume und vorhandene Bebauung abgestimmt. Insbesondere ist hierbei die Front zum Ernst-August-Platz als Haupteingangssituation von Bedeutung. Sie bildet - vis-a-vis vom Ernst-August-Carre - die westliche Flankierung des Bahnhofs und eine neue Platzwand für den Ernst-August-Platz. Mit der festgesetzten mindestens 7,5 m hohen Kolonnade an der Straßeneinmündung Kurt-Schumacher-Straße wird zusammen mit dem Gebäude Ernst-August-Platz Nr. 3 (Saturn) eine Torsituation unterstützt. Die vorgesehene Rasterstruktur der Fassade soll den vorherrschende Charakter der übrigen Häuser am Ernst-August-Platz qualitativvoll aufnehmen und betonen. Große Fensterelemente über alle Geschosse gewähren Einblicke und tragen insbesondere in der Dunkelheit zu einer Belebung des Platzes bei. Mit der ebenfalls stadträumlich wirksamen Front des Vorhabens entlang der Kurt-Schumacher-Straße wird es zu einer architektonisch-stadtgestalterischen Aufwertung kommen. Eine strukturierte Fassade – vom Gebäudeteil am Ernst-August-Platz in der Höhe abgesetzt – bildet mit vorgestellten Stützen und Glasfassaden der Läden und Lamellen in den Parkgeschossen eine adäquate Fortsetzung der architektonischen Qualität. Mit der Ausbildung eines weiteren Zuganges in die Verkaufspassage im Bereich der Einmündung Herschelstraße erhält die Fassade über zwei Geschosse einen weiteren Akzent. Auch von der Bahnseite wird sich das Zentrum als Teil der optischen Visitenkarte Hannovers für die Bahnreisenden und den Passanten – z.B. der Lister Meile aus – angemessen präsentieren.

2.2 Einzelhandelsgutachten

Das geplante Einkaufszentrum liegt im zentralen Einkaufsbereich der hannoverschen Innenstadt. Dieser Standort ist städtebaulich und raumordnerisch als in höchstem Maße integriert anzusehen und entspricht damit dem Ziel der Stärkung der City. Damit das Einkaufszentrum, dass durch seine Dimensionierung und Strukturierung für die bestehenden Einzelhandelsstrukturen in Stadt und Region Hannover von Relevanz sein dürfte, vor dem Hintergrund der ökonomischen, städtebaulichen sowie raumordnerischen Auswirkungen umfassend beurteilt werden kann, wurde eine eingehende Wirkungsanalyse zu dem Planvorhaben von der Landeshauptstadt Hannover in Auftrag gegeben ((1), s. Pkt. 8).

Ziel des Gutachtens war es, zu den möglichen ökonomischen Auswirkungen auf die bestehenden Einzelhandelsstandorte in der Stadt und Region Hannover – mit besonderem Augenmerk auf die Innenstadt von Hannover – Stellung zu nehmen.

Das Gutachten basiert auf einer maximalen Verkaufsfläche (VKF) von 30.000 m² mit folgender möglichen Flächenkonfiguration:

- | | | |
|---|-------------|---------------------------|
| • Periodischer Bedarf | rd. 4.700 - | 6.000 m ² VKF |
| • Bekleidung/Textilien, Schuhe/Lederwaren | rd. | 17.000 m ² VKF |
| • Hartwaren insgesamt: | rd. 8.300 - | 11.000 m ² VKF |
| - Technik | rd. 4.000 - | 5.000 m ² VKF |

- Haushalts- und persönlicher Bedarf	rd. 4.000 -	5.000 m ² VKF
- Heimwerker- und Gartenbedarf	rd. 100 -	500 m ² VKF
- Möbel/Einrichtungsbed., Haus-/Heimtextilien	rd. 200 -	500 m ² VKF.

zusätzlich: Gastronomie- und Dienstleistungsangebote, sowie rd. 1.200 Pkw-Stellplätze.

In dem Gutachten wird aufgezeigt, dass Hannover als Landeshauptstadt und Oberzentrum mit seinen 516.000 Einwohnern nicht nur Mittelpunkt des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes Hannover sei, sondern auch zweitwichtigstes Wirtschafts-, Verwaltungs- und Kulturzentrum in Norddeutschland. Weiterhin verfüge der Makro-Standort Hannover über eine sehr gute überregionale verkehrliche Erreichbarkeit. Die sozioökonomischen Rahmendaten zeigten großstadttypische Strukturen sowie einen überdurchschnittlichen Kaufkraft-Index und hohe Beschäftigungszentralität, aber auch eine relativ hohe Arbeitslosenquote. Im Fazit werden Hannover vergleichsweise gute makro-standortseitige Voraussetzungen für die Etablierung eines Einkaufszentrums bescheinigt.

Der Mikro-Standort wird hinsichtlich der Lage des geplanten Projektes im Stadtgebiet als integrierte Lage in der Innenstadt, nordwestlich des Ernst-August-Platzes bzw. des Hauptbahnhofes mit Anknüpfungspunkten zu den innerstädtischen Hauptpassantenläufen (z.B. Hauptbahnhof - Bahnhofstraße - Kröpcke) beschrieben. Weiterhin wird auf die Bekanntheit des Standortes in Stadt und Region aufgrund der jahrelangen Präsenz der Hauptpost und auf die guten Präsentationsmöglichkeiten verwiesen. Hinsichtlich des Standortumfeldes wird im Gutachten ein breit gefächertes, innenstadttypisches Funktions- und Nutzungsspektrum mit Einzelhandel, Büros/Verwaltungen und zentralörtliche Einrichtungen beschrieben sowie in Bezug auf die verkehrliche Erreichbarkeit eine gute fußläufige Anbindung an die Hauptpassantenläufe in der Innenstadt und die schon heute sehr hohe Passantenfrequenz am Ernst-August-Platz. Mit dem ÖPNV über den Hauptbahnhof, sowie die Stationen Kröpcke und Steintor sei eine sehr gute Erreichbarkeit gegeben. Ferner sei der Standort auch für den Individualverkehr problemlos erreichbar, da ca. 1.200 Pkw-Stellplätze für den ruhenden Verkehr geplant seien. Gemäß dem Fazit des Gutachters biete der Standort alle Chancen für eine leistungs- und ausstrahlungsstarke Centerlage, durch die ein maßgeblicher Beitrag zur Aktivierung und Stärkung der innerstädtischen Einzelhandelsstrukturen geleistet werden könne. Auch stehe mit der Etablierung der Centeranlage eine gewisse Schwerpunktverlagerung des innerstädtischen „Haupttrubels“ in Richtung Center zu erwarten.

Im Gutachten wird weiterhin die Innenstadt Hannovers als recht weitläufiges innerstädtisches Fußgängerzonengeflecht mit einem vielfältigen Besatzspektrum (großflächigen Kauf-, Waren- und Bekleidungshäusern, Filialisten und lokalen Betreibern) beschrieben. Es wird nach 1a-Lagen (Straßenzüge Hauptbahnhof – Bahnhofstraße / Niki-de-Saint-Phalle-Promenade – Kröpcke – nördliche Karmarschstraße, Teile der Georgstraße, der Großen Packhofstraße und der Osterstraße), 1b-Lagen („Opernviertel“, die „Altstadt“, verschiedene Bereiche in der südlichen, westlichen und nördlichen Innenstadt und 1c-Lagen bzw. Streulagen unterschieden. Des Weiteren werden im übrigen Stadtgebiet die verschiedenen City-Randbereiche / Übergangsbereiche aufgezeigt, die sich jenseits des City-Ringes an die Innenstadt anschließen (Königstraße / Lavesstraße, Marienstraße, Hildesheimer Straße, Goethestraße, Am Klagesmarkt / Engelbosteler Damm und Vahrenwalder Straße). Ferner wird das Stadtteilzentrum Lister Meile, die verschiedenen großflächigen Fachmarktstandorte (z.B. Vahrenwalder Straße, Hildesheimer Straße), auf die Marktbereiche / Nahversorgungszentren und die über das Stadtgebiet verstreuten Fachmärkte und Discounter aufgezeigt.

In der Analyse zur derzeitigen Wettbewerbssituation in Hannover kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Innenstadt zwar den unter Umsatz- und Flächenaspekten mit Abstand wichtigsten Einkaufsbereich in Hannover darstellt, jedoch im Stadtgefüge im Vergleich zum Jahr 2000 etwas an umsatz- und flächenseitiger Position verloren hat, so dass alle Maßnahmen zur Stärkung der innerstädtischen Angebotsstruktur sehr zu begrüßen seien.

Weiterhin wurde das Umland von Hannover bis zu einem Einzugsgebiet von ca. 45 Pkw-Minuten (Nienburg, Celle, Peine, Hildesheim, Hameln) quantitativ sowie tlw. qualitativ analysiert und festgestellt, dass in Abhängigkeit von der zentralörtlichen Einstufung, der Größe und Lage, etc. in den verschiedenen Städten und Gemeinden sehr differenzierte Einzelhandelsstrukturen bestehen. Eine starke Position nehmen dabei Garbsen und Celle ein. In Abhängigkeit von verschiedenen Großbetrieben erreichen auch Isernhagen, Bad Nenndorf und Laatzen eine hohe Pro-Kopf-Verkaufsflächenausstattung und insgesamt Kaufkraftzuflüsse. Die übrigen in der Region befindlichen Städte / Gemeinden verfügen über eher unterdurchschnittliche Zentralitäten. Die am Rande des Hannoverschen Einzugsgebiets liegenden Städte Braunschweig, Hildesheim, Nienburg (Weser), Peine und Wolfsburg verfügen über eigenständige leistungsstarke Einzelhandelsstrukturen. Von Relevanz sei allerdings, dass in den Stadtzentren von Braunschweig und Hameln Planungen vergleichbarer Zentren anstünden, die - wie im Fall Wolfsburg - zu einer Stärkung der Marktposition dieser Städte führen könnten und auch den Einkaufsstandort Hannover berührten.

Mit Blick auf die Reichweite des Einzugsgebietes des geplanten Einkaufszentrums wird im Gutachten davon ausgegangen, dass dieses identisch zu der des Hannoverschen Innenstadt - Einzelhandels ist und eine sehr solide Potentialbasis darstellt. Dieses Einzugsgebiet umfasse danach ca. 1,64 Mio. Einwohner und ein Nachfragevolumen von ca. 9,1 Mrd. €.

Auf der Basis von drei alternativen Entwicklungsszenarien (Best Case, Moderate Case, Worst Case) sowie differenzierten Modellrechnungen zu den möglichen anzunehmenden ökonomischen Auswirkungen des geplanten Einkaufszentrums auf die Einzelhandelsstrukturen in der Landeshauptstadt sowie im Umland von Hannover kommt das Gutachten in seiner Analyse zu dem Ergebnis, dass für den nachhaltig erforderliche Betrieb des geplanten Einkaufszentrums sehr günstige standort-, markt- und potenzielseitige Rahmenbedingungen bestehen.

Auch hätten die alternativen Entwicklungsszenarien (mit und ohne Einkaufszentrum) gezeigt, dass die umsatzseitigen und zentralitätsbezogenen Perspektiven des Hannoveraner Innenstadt-Einzelhandels im Jahr 2010 mit dem geplanten Einkaufszentrums deutlich günstiger zu beurteilen seien, als ohne das geplante Vorhaben. Insofern biete sich die Chance, durch die Etablierung eines weiteren einzelhändlerischen Magneten im Umfeld des Bahnhofes zusätzliche umsatzseitige Impulse für die Innenstadt zu generieren und somit zu einer Stärkung der Innenstadt als übergeordnete Einzelhandelsdestination innerhalb der Region Hannover bei zu tragen.

Weiterhin könne mit dem geplanten Zentrum, die mit der Modernisierung / Sanierung des Hauptbahnhofes, des Ernst-August-Platzes und der Niki-de-Saint-Phalle-Promenade begonnene städtebauliche und nutzungsstrukturelle Aufwertung des nördlichen Hannoveraner Innenstadtbereiches konsequent fortgesetzt werden.

Hinsichtlich der ökonomischen Auswirkungen ist nach den gutachterlichen Modellrechnungen zu den möglichen Umsatzverteilungs- / Neuorientierungseffekten durch das Zentrum festzustellen, dass in erster Linie der Einzelhandel in Hannover von Umsatzverteilungseffekten betroffen sein dürfte; aber selbst hier lägen die ermittelten Umverteilungsquoten in Lagebereichen deutlich unter 10 % und seien als in einer „lebendigen Wettbewerbslandschaft absolut vertret- und tolerierbar“ einzuschätzen.

Mit Blick auf die regionale Verträglichkeit sei ferner festzustellen, dass in allen dreizehn untersuchungsrelevanten Städten/Gemeinden im Umland von Hannover sehr niedrige bis moderate Umverteilungsquoten ermittelt wurden und von daher hier keine nennenswerten Auswirkungen zu erwarten seien; gleiches gelte für die sechs qualitativ bewerteten, am Rande oder sogar außerhalb des Einzugsgebietes situierten Städte, in denen aus Sicht des Gutachters nur ein kaum spürbarer Umsatzanteil umverteilt werden müsse.

Auch solle nach Ansicht des Gutachtens bei der Abwägung von Pro und Contra der möglichen Ansiedlung des geplanten Einkaufszentrums unbedingt berücksichtigt werden, dass der Mikro-Standort über eine (teil-)integrierte Lagequalität (perspektivisch sogar Kerngebietsausweisung) verfüge und der Einzelhandelsstandort Innenstadt Hannover in den letzten Jahren etwas an Bedeutung verloren habe, so dass mit der geplanten Anlage in der Vergangenheit verlorenes Terrain zurückgewonnen und so der Status in der Innenstadt als Versorgungsmittelpunkt der Region wieder gestärkt werden könne.

In der Gesamtschau der im Rahmen der Untersuchung zu betrachtenden Daten und Fakten wird sich im Gutachten uneingeschränkt für die Realisierung des geplanten Einkaufszentrums ausgesprochen.

Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zu dem Einzelhandelsgutachten

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums in der Innenstadt stützt deren Funktion als überregionaler Einkaufsstandort. Damit wird eine Chance zur Attraktivitätssteigerung wahrgenommen, die zu mehr Kundenfrequenz in der City führen wird. Davon können auch andere Bereiche in der Innenstadt profitieren und wiederum ihre Chancen zur Profilierung nutzen. Dass dabei Umsatzumverteilungen stattfinden werden, ist bekannt. Das Gutachten hat aber gezeigt, dass diese sich in einem moderaten Rahmen bewegen und sich damit in den Grenzen des üblichen Wettbewerbes unter Konkurrenten bewegen. Die Stadt Hannover schließt sich damit den Aussagen des Gutachters an.

2.3 Bauland

Die betroffenen Grundstücke für das geplante Bauvorhaben befinden sich im Geltungsbereich des übergeleiteten Durchführungsplanes Nr. 50 aus dem Jahr 1953. In der 2. Änderung werden die Grundstücke entlang der Herschelstraße als Kerngebiet in V-geschossiger Bauweise festgesetzt. Östlich daran grenzen die Flächen des ehemaligen Postbahnhofes sowie das bisherige Grundstück Kurt-Schumacher-Straße Nr. 8, 10 und 12 A. Diese Flächen waren als Bahnflächen gewidmet und im Durchführungsplan einschließlich der Gleisanlagen im Bereich des Hauptbahnhofes als Eisenbahnbetriebsgelände ausgewiesen. Das Grundstück der ehemaligen Hauptpost befindet sich ebenfalls im Geltungsbereich des genannten Durchführungsplanes. Hierzu wurden jedoch keine Festsetzungen getroffen, so dass für diese Fläche die Bestimmungen des § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) gelten. Mit diesen Festsetzungen lässt sich das beschriebene Vorhaben nicht realisieren.

Die ehemaligen Bahnflächen sind durch das Eisenbahn - Bundesamt mit Verfügungen vom 27.08.2004 und 20.12.2004 entwidmet worden. Die Entwidmung für eine dritte Teilfläche von ca. 40 m² befindet sich derzeit noch im Verfahren. Es ist allerdings davon auszugehen, dass das Eisenbahn – Bundesamt die Entwidmung kurzfristig ausspricht. Mit der Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes wird die Durchführung der Entwidmungsverfahren veröffentlicht werden.

Zur Verwirklichung des geplanten Einkaufszentrums wird im vorliegenden Bebauungsplan der gesamte Bereich im Dreieck zwischen dem Ernst-August-Platz, der Kurt-Schumacher-Straße, der Herschelstraße, der Brüderstraße und dem Bahngelände als Kerngebiet festgesetzt. Dies ist eine innenstadttypische Festsetzung für eine Geschäftslage und nimmt die ursprüngliche Festsetzung als Kerngebiet für die Bebauung entlang der Herschelstraße wieder auf. Auch die umgebenden Flächen sind entsprechend festgesetzt bzw. werden entsprechend genutzt. Im Plangebiet wäre auch bisher eine Einzelhandelsnutzung möglich gewesen, die aufgrund ihrer Lage eine der wenigen letzten Restflächen für den Einzelhandel in der Innenstadt darstellt und mit ihrer Bebauung eine Abgrenzung zu dem gewaltigen Bahnkörper schafft.

Die gemäß § 7 BauNVO in Kerngebieten zulässigen Nutzungen werden jedoch eingeschränkt, da Begleiterscheinungen von ihnen ausgehen können, die die städtebauliche Qualität sowie das Erscheinungsbild der Innenstadt beeinträchtigen.

Es wird daher festgesetzt, dass im Plangebiet oberhalb des 1. Obergeschosses Einzelhandelsnutzungen nur ausnahmsweise zulässig sind, soweit dadurch eine Gesamtverkaufsfläche von 30.000 m² nicht überschritten wird.

Das vorgesehene Projekt ist in einer Größenordnung geplant, die dazu beiträgt, die Attraktivität der Innenstadt als Einkaufsstandort und Versorgungsmittelpunkt der Region zu stärken. Im durchgeführten Einzelhandelsgutachten wurden für den Untersuchungsraum lediglich geringe Umverteilungseffekte für den Einzelhandelsumsatz prognostiziert, die sich in erster Linie auf Hannover beschränken. Um diese Umverteilungsquote so gering wie möglich zu halten, ist eine Beschränkung der Gesamtverkaufsfläche notwendig.

Diese Verkaufsfläche erfordert weiterhin die Bereitstellung von ca. 1.200 Stellplätzen. Bei einer großzügigeren Bemessung der Verkaufsfläche würden weitere Stellplätze erforderlich, die allerdings an diesem Standort in Verbindung mit dem festgesetzten Maß der baulichen Nutzung und auch in der Umgebung nicht unterzubringen wären. Ferner wäre eine damit einhergehende zusätzliche Erhöhung der Verkehrsimmissionen in der Umgebung des Plangebietes nicht tolerierbar (s. Pkt. 2.4 Verkehr und 3.1 Lärmschutz).

Es ist Ziel, das Erscheinungsbild insbesondere am Ernst-August-Platz sowie an der Kurt-Schumacher-Straße attraktiv und städtebaulich hochwertig zu gestalten, um die Passanten zum Flanieren, Verweilen und Bummeln anzuregen. Dieses setzt voraus, dass das Erscheinungsbild der Geschäfts- und Einkaufsbereiche durch abwechslungsreich gestaltete und durchgehende Schaufensterfronten der verschiedenen kleineren und größeren Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe geprägt ist. Spielhallen, Spielkasinos und ähnliche Unternehmungen besitzen aufgrund ihres geringen Ausstattungsbedarfs sowie schneller Einrichtungs- und Eröffnungsmöglichkeiten jedoch eine stärkere Durchsetzungskraft als andere Geschäftszweige und können daher u. U. die angestrebte Nutzungsstruktur einschränken. Um den Standort nicht durch die genannten Unternehmungen mit ihrem weniger attraktiven Erscheinungsbild negativ zu beeinflussen, sind diese im Plangebiet entlang der öffentlichen Verkehrsflächen Ernst-August-Platz und Kurt-Schumacher-Straße in der Erdgeschosszone bis zu einer Tiefe von 15,0 m nicht zulässig.

Der Bebauungsplan setzt die überbaubare Fläche großflächig fest, um ausreichend Spielraum für die geplante Bebauung zu ermöglichen. Dabei wird die überbaubare Fläche im Wesentlichen von Baugrenzen begrenzt, so dass die gemäß Niedersächsischer Bauordnung (NBauO) geltenden Abstandsregeln zum Tragen kommen.

Die Gebäudefronten, die zum Ernst-August-Platz orientiert sind, bzw. sich im Einmündungsbereich der Kurt-Schumacher-Straße zum Ernst-August-Platz befinden, werden allerdings durch die Festsetzung von Baulinien definiert. Diese ergeben sich zum einen aus den Erfordernissen des Denkmalschutzes, wonach eine Denkmalsauweisung des gesamten Ernst-August-Platzes beabsichtigt ist. Der Denkmalschutz bezieht sich hier auf den Platzgrundriss, der auf Laves zurückgeht, und durch die umgebenden Platzwände definiert ist. Eine dieser Platzwände wird durch die derzeitige Gebäudefront des Postgebäudes, die zum Ernst-August-Platz ausgerichtet ist, gebildet. An gleicher Stelle und in gleicher Höhe soll daher auch die neue Gebäudefront entstehen. Folglich wird in § 3 der textlichen Festsetzungen eine Gebäudehöhe von zwingend 77,5 m ü. NN festgelegt, die für eine Tiefe von 5,0 m gilt.

Aufgrund dieser denkmalschützenden Aspekte können im Einmündungsbereich der Kurt-Schumacher-Straße auf den Ernst-August-Platz mit der gewollten städtebaulichen Konzeption die nach der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) erforderlichen Grenzabstände (zu Saturn) nicht eingehalten werden.

Die Festsetzung der Baulinie und der zwingenden Gebäudehöhe ist jedoch erforderlich und gerechtfertigt, um trotz der Abweichungen von den Abstandsvorschriften die Verwirklichung besonders baugestalterischer und städtebaulicher Absichten zu ermöglichen, so dass die derzeitigen Gebäudefronten auch im Rahmen der Neubebauung wieder aufgenommen werden.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden jedoch auch künftig eingehalten, da durch die im weiteren Verlauf relativ breite Kurt-Schumacher-Straße, die aufgeweiteten Freibereiche des Ernst-August-Platzes und des Bahnhofsgeländes sowie durch die geplanten Gebäudeabstände eine ausreichende Belüftung und Belichtung erfolgen kann.

Weiterhin festgesetzt werden auch die vorhandenen Kolonnaden am Postgebäude entlang der Kurt-Schumacher-Straße. Diese sind bereits im derzeit gültigen Durchführungsplan Nr. 50 festgesetzt und tragen zur Attraktivität des Stadtbildes an diesem Standort bei. Damit, wie bisher, auch für die Öffentlichkeit die Fläche unter den Kolonnaden zugänglich ist, wird für diese Fläche ein Gehrecht für die Allgemeinheit festgesetzt. Hier kann entlang der Schaufenster regengeschützt flaniert werden. Die Notwendigkeit zur Festsetzung als öffentliche Fläche besteht nicht, da in der Kurt-Schumacher-Straße öffentliche Verkehrsflächen in ausreichender Form zur Verfügung stehen. Durch diese Kolonnaden, die eine lichte Höhe von mindestens 7,5 m aufweisen müssen, ergibt sich eine zusätzliche Öffnung des wahrnehmbaren öffentlichen Raumes.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) und Festlegung der Oberkante der baulichen Anlagen bestimmt. Die GRZ wird in allen Bereichen mit 1,0 festgesetzt und entspricht damit den Verhältnissen im innerstädtischen Verdichtungsraum.

Städtebauliches Ziel ist eine attraktive städtebauliche Gestaltung im Bereich Ernst-August-Platz und Kurt-Schumacher-Straße, wobei die Bauhöhe des Gebäudes durch die Traufhöhe der derzeitigen Bebauung im Plangebiet und der Umgebung bestimmt wird. Die vorhandenen Traufhöhen sollen nicht überschritten werden. Die Höchstgrenze (Oberkante) der baulichen Anlagen wird daher entlang der Kurt-Schumacher-Straße in einem Streifen von 5 m Breite mit 74,2 m festgesetzt. In dem dahinter liegenden Bereich, der von der Kurt-Schumacher-Straße und vom Ernst-August-Platz kaum mehr wahrgenommen wird, wird die Höchstgrenze für die Oberkanten der baulichen Anlagen mit 77,5 m ü. NN festgesetzt. Gemäß § 4 der textlichen Festsetzungen kann allerdings die festgesetzte Höchstgrenze (Oberkante) der baulichen Anlagen ausnahmsweise durch technische Aufbauten, wie z.B. Treppenhäuser, Aufzuganlagen und Photovoltaikanlagen um bis zu 5,5 m Höhe überschritten werden, wobei zu den Baulinien am Ernst-August-Platz und an der Kurt-Schumacher-Straße ein Abstand von 20,0 m einzuhalten ist, damit diese Aufbauten vom Ernst-August-Platz aus nicht in Erscheinung treten. In dem zur Kurt-Schumacher-Straße orientierten 5 m breiten Bereich zwischen den beiden Baugrenzen ist diese Ausnahme lediglich für Treppenhäuser und Aufzuganlagen bis zu einer Höhe von 3,5 m zulässig.

Auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) kann gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO verzichtet werden. Im Hinblick auf die festgesetzte Gebäudehöhe und die zulässige Grundfläche wird jedoch bewirkt, dass eine höhere Geschossfläche als 3,0, die nach § 17 Abs. 1 BauNVO grundsätzlich festgesetzt werden darf, ermöglicht wird. Bei voller Ausschöpfung der Festsetzung wären aufgrund der flächenhaften Ausweisung demnach Geschossflächenzahlen theoretisch von ca. 5,0 möglich. Diese Überschreitung ist in Bezug auf § 17 Abs. 2 BauNVO allerdings zulässig. Es ist in dem vorliegenden Bereich beabsichtigt, die Bebauungsmöglichkeiten zu komprimieren, wie es den innerstädtischen Verhältnissen entspricht. Dies gilt insbesondere für den Zentralpunkt des öffentlichen Nahverkehrs sowie für die unmittelbare Citylage. Es wird das Ziel verfolgt, diesen Baublock städtebaulich besonders zu

integrieren (s. a. denkmalschützenden Aspekte). Da dieser Baublock in die Stadtstruktur eingepasst wird, ist aus baulich-räumlich Gründen seine hervorgehobene und prägende Baumasse erwünscht und erforderlich. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Überschreitung nicht beeinträchtigt, zumal durch die vorhandenen Straßenverkehrs- und Bahnflächen sowie die Freiräume am Ernst-August-Platz ein Ausgleich besteht. Ferner ist aufgrund einer besonderen Architektur des Bauvorhabens eine natürliche Belichtung von oben geplant. Öffentliche Belange stehen nicht entgegen. Die geplanten Erschließungsanlagen sind entsprechend den zu erwartenden Kapazitäten konzipiert (s. Pkt. 2.4 Verkehr).

Zur Sicherstellung einer geschlossenen Baufront entsprechend den innerstädtischen Verhältnissen wird die geschlossene Bauweise festgesetzt.

Die Festlegung von Feuerwehrezufahrten und -durchfahrten mit ihren notwendigen Anbindungen an die öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

2.4 Verkehr

Individualverkehr

Hannover verfügt über eine hervorragende Anbindung an das überregionale Fernstraßennetz in alle Richtungen u.a. durch die Autobahnen BAB 2 (Niederlande - Ruhrgebiet - Hannover - Berlin - Polen) und die BAB 7 (Dänemark - Hamburg - Hannover - Würzburg - Österreich).

Ferner ist ein gut ausgebautes radial auf Hannover zulaufendes Bundesstraßennetz vorhanden, das auch in der Stadt Hannover durch ein sehr leistungsfähiges Netz an Durchgangsstraßen und Tangenten (u.a. Schnellwegenetz) fortgesetzt wird.

Das geplante Vorhaben ist aufgrund der Lage sehr gut an das Fußwegesystem der Innenstadt angeschlossen. Als Hauptachsen sind dabei die Verbindungen über die Lister Meile in Richtung Hauptbahnhof, über die östliche Kurt-Schumacher-Straße in Richtung Schillerstraße sowie über die westliche Kurt-Schumacher-Straße (auf Höhe Herschelstraße) in Richtung Andreaestraße zu sehen.

Ein erheblicher Teil der im Personenverkehr anfallenden Fahrten im Raum Hannover wird mit dem Fahrrad abgewickelt. In diesem Sinn ist den im Zuge Kurt-Schumacher-Straße, der Lister Meile und der im Bereich des Bahnhofvorplatzes vorhandenen bzw. geplanten Radwegeverbindungen, an die das Vorhaben angeschlossen werden kann, besondere Beachtung beizumessen.

Öffentliche Verkehrsmittel

Der Standort Hannover ist mit zahlreichen Fernverbindungen in das ICE-/IC-Netz der Deutschen Bahn AG eingebunden. Ferner werden über den Hauptbahnhof zahlreiche Regional- und Nahverkehrsverbindungen abgewickelt. Das S-Bahn- und Regionalbahnnetz der Deutschen Bahn AG umfasst insgesamt 16 Linien.

Es existieren weiterhin ein dichtes Stadtbahnliniennetz der üstra (nächstliegende Stationen sind am Hauptbahnhof, am Kröpcke und am Steintor) sowie zahlreiche Buslinien im Verkehrsverbund der GVH.

Über den Flughafen Hannover- Langenhagen besteht eine Anbindung an den nationalen und internationalen Flugverkehr.

Auf der Kurt-Schumacher-Straße verkehren die Buslinien 128 und 134. Während und auch nach den Baumaßnahmen bleibt die Strecke für Busse uneingeschränkt befahrbar. Weiterhin

befindet sich in dieser Straße ein durchgehender, markierter Bahnkörper der Stadtbahn. Dieser wird auch in Zukunft erhalten bleiben. Ferner wird es möglich sein, eine Gleisachsaufweitung für das breitere Stadtbahnfahrzeug TW 2000 durchzuführen.

Verkehrsuntersuchung Ernst-August-Galerie

Da durch das geplante Bauvorhaben ein erhebliches Verkehrsaufkommen ausgelöst wird und dies sowohl in leistungsfähiger als auch in umfeldverträglicher Form abgewickelt werden soll, ergeben sich spezielle Anforderungen an die verkehrliche Anbindung des Projektes an das umgebende Verkehrssystem, wobei alle relevanten Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer in gebührender Form zu berücksichtigen sind. Dementsprechend wurde einem Gutachterbüro (2) der Auftrag erteilt, Lösungsansätze zur möglichst störungsfreien verkehrlichen Anbindung des geplanten Projektes zu erarbeiten, wodurch neben einer leistungsfähigen, sicheren und zügigen Verkehrsabwicklung auch die städtebauliche Verknüpfung des neuen Projektes mit dem Hauptbahnhof Hannover und der daran angrenzenden (z. T. fußläufigen bzw. verkehrlich beruhigten) Innenstadt in möglichst attraktiver Form sichergestellt werden soll.

Der Gutachter fasst in den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zusammen, dass das geplante Projekt generell sehr günstig in das innerstädtische Verkehrssystem der Stadt Hannover eingebunden sei. Dementsprechend sei es über kurze Wege direkt mit dem Hauptbahnhof und dem dort vorhandenen hervorragenden ÖPNV-Angebot sowie mit der Fußgängerzone der Innenstadt verbunden. Hieraus würden sich bedeutende Austauschbeziehungen zwischen diesen drei städtebaulichen Schwerpunktsbereichen ergeben.

Wenngleich durch die enge Verknüpfung mit dem Hauptbahnhof und der Innenstadt ein großer Teil der Kunden und Besucher der Ernst-August-Galerie zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen werde, so verbliebe dennoch ein Anteil von knapp 50 % der Primärbesucher, die mit dem privaten Pkw die Ernst-August-Galerie direkt ansteuern. Hieraus leite sich die Notwendigkeit der Erstellung von rd. 1.200 Stellplätzen ab. Diese sollen im II. bis IV. Obergeschoss in Form von Parkebenen untergebracht und über die östliche Brüderstraße und im weiteren Verlauf über die Herschelstraße an das öffentliche Straßennetz angeschlossen werden.

Nach Erstellung des Gutachtens ist eine Anbindung des geplanten Projektes entwickelt worden, die die Herschelstraße weniger belastet. Danach erfolgt die Zufahrt zum Parkhaus und zu den Anlieferbereichen des Projektes nicht mehr, wie ursprünglich geplant, im mittleren Bereich der Herschelstraße zwischen Brüderstraße und Kurt-Schumacher-Straße, sondern über den östlichen, bahnseitigen Teil der Brüderstraße. Zur Sicherung dieser Anbindung ist ein Ausbau der Brüderstraße (Ost) sowie des Knotenpunktes Brüderstraße / Herschelstraße erforderlich. Hierzu gehört die Einrichtung einer Lichtsignalanlage einschließlich des teilweisen Ausbaus der Herschelstraße auf drei Fahrspuren. Zum Anschluss des geplanten Projektes an das öffentliche Straßennetz ist eine Umgestaltung des Knotens Brüderstraße / Herschelstraße mit Abbiegespuren, Lichtsignalanlagen usw. erforderlich.

Der ostwärtige Teil der Brüderstraße wird als private Verkehrsfläche festgesetzt, denn zukünftig wird ausschließlich das geplante Einkaufszentrum über diesen Teil der Brüderstraße erschlossen werden. Von hier aus werden sowohl die PKW-Kunden über eine Wendelrampenanlage in die oberen Parkgeschosse gelangen wie auch die gesamte Logistik des Zentrums über eine Rampenanlage in das Basement organisiert sein. Für diese Maßnahmen wird es erforderlich, entlang der Südseite die Bordsteinführung entsprechend den erforderlichen Radien des zukünftigen Lkw-Verkehrs anzupassen. Ferner muss die Höhenlage der Verkehrsfläche verändert werden.

Der Gutachter führt weiter aus, dass sich die erwarteten ca. 4.200 Kfz/Tag und Richtung des Kundenverkehrs sowie die zusätzlich hinzukommenden ca. 75 Kfz/Tag und Richtung des Anlieferverkehrs an den einzelnen Knoten des umgebenden Straßennetzes in unterschiedli-

cher Form niederschlagen und an allen untersuchten Knotenpunkten Veränderungsmaßnahmen erforderlich würden. Dabei handele es sich lediglich um solche Maßnahmen, die durch die geplante Ernst-August-Galerie erforderlich würden. Die sich durch die nördlich der Bahn gelegenen Flächen, wie Kaufland, Telekom, ZOB ergebenden Belastungsveränderungen im umgebenden Straßennetz würden ihrerseits durch adäquate Leistungsangebote aufgefangen.

Der Gutachter stellt ferner fest, dass durch zielgerichtete Veränderungsmaßnahmen eine ausreichende Verkehrsqualität an den maßgebenden Knotenpunkten des umgebenden Straßennetzes hergestellt werden könne. Hierbei handele es sich neben Optimierungen an den Signalschaltungen um Ummarkierungen in einzelnen Teilabschnitten sowie um die bauliche Verlängerung von Abbiegespuren an den Knoten Celler Straße / Herschelstraße, Knoten Hamburger Allee / Celler Straße und Kurt-Schumacher-Straße / Herschelstraße.

Von größerem Aufwand hingegen seien notwendige Veränderungsmaßnahmen im Bereich der Lister Meile / Berliner Allee. Zur leistungsfähigen und sicheren Abwicklung der Verkehrsströme sei hier die Anlage einer zweiten Linksabbiegespur von der Berliner Allee zur Lister Meile zu empfehlen, wobei dies nur durch Veränderungen der jetzigen Bordsteinführung möglich sei.

Der Gutachter schlägt zum Stellplatzangebot des geplanten Projektes vor, dieses in das städtische Parkleitsystem zu integrieren, so dass die Pkw-Fahrten zielgerichtet geführt und unerwünschte Parkplatzsuchverkehre vermieden würden.

Um den starken, auf das geplante Projekt ausgerichteten Fußgängerverkehr in zügiger und leistungsfähiger Form abwickeln zu können, empfiehlt der Gutachter die Bereitstellung leistungsfähiger, signalgeschützter Fußgängerfurten. Daher seien die heute vorhandenen Fußgängerfurten auszubauen und in günstiger Form in die Lichtsignalschaltungen zu integrieren.

Zur Abwicklung des Radverkehrs unterstützt der Gutachter die von der Stadt Hannover geplanten Ergänzungen des Radwegesystems im Zuge der Kurt-Schumacher-Straße in Verbindung mit den bereits vorhandenen Radwegen im Zuge der Lister Meile. Um den anfallenden Bedarf an Radabstellplätzen zu decken, seien rd. 200 Fahrradabstellplätze zu schaffen, von denen jeweils ein Anteil an den geplanten Eingängen am Ernst-August-Platz, am Eingang Herschelstraße / Andreaestraße sowie im Bereich Brüderstraße vorzusehen sei.

Die Landeshauptstadt Hannover teilt die Einschätzungen des Gutachters und wird daher zur Integration des geplanten Vorhabens in das innerstädtische Verkehrssystem folgende verkehrliche Maßnahmen durchführen:

Bereich	Maßnahmen
Herschelstraße	<ol style="list-style-type: none"> Umgestaltung des Knotens Brüderstraße / Herschelstraße mit Abbiegespuren, Lichtsignalanlagen usw. zur Anbindung des Parkhauses und der Anlieferbereiche im bahnseitigen Teil der Brüderstraße Integration der Stellplatzanlage in das städtische Parkleitsystem, Anordnen einer Frei- / Besetztanzeige
Knoten Herschelstraße / Celler Straße	Verlängerung der Linksabbiegerspur Celler Straße / Herschelstraße auf 65 m
Knoten Celler Straße / Hamburger Allee	Verlängerung des Stauraumes des Linksabbiegers Hamburger Allee/Celler Straße (Süd) auf 90 m
Knoten Hamburger Allee / Lister Meile	Einrichtung einer zweiten Linksabbiegerspur von der Berliner Allee zur Lister Meile
Knoten Lister Meile / Rundestraße	Veränderung der Spurzuweisung für den Zufluss aus Süden, Linksabbiegerspur (in Richtung Kaufland) und

	Geradeaus-/Rechtsabbiegerspur
Knoten Ernst-August-Platz / Kurt-Schumacher-Straße	Verbreiterung der Fußgängerfurt über die Lister Meile / Ernst-August-Platz auf ca. 7 m, Verbreiterung der Fußgängerfurt über die Kurt-Schumacher-Straße auf 6 m
Knoten Kurt-Schumacher-Straße / Herschelstraße	Verlängerung der Linksabbiegerspur auf 40 m, Verbreiterung der Fußgängerfurt über die Kurt-Schumacher-Straße auf ca. 7 m
Gesamter Untersuchungsraum	Überprüfung und ggfs. Anpassung der Lichtsignalprogramme aller Knoten in Abhängigkeit von der Prognosebelastung nach Realisierung der neuen Strukturen nördlich der Bahn sowie der Ernst-August-Galerie
Kurt-Schumacher-Straße	Herstellung der Kurt-Schumacher-Straße im Bereich der Ernst-August-Galerie, in diesem Bereich sollen im öffentlichen Straßenraum 40 - 60 Fahrradstellplätze eingerichtet werden
Eingänge / Zufahrt Ernst-August-Galerie	Bereitstellung von weiteren Fahrradabstellplätzen auf dem Grundstück der Ernst-August-Galerie, so dass insgesamt eine Anzahl von 200 Fahrradabstellplätzen erreicht wird.

Es wird davon ausgegangen, dass u.a. bei Realisierung dieser Veränderungsmaßnahmen die verkehrliche Erschließung des geplanten Einkaufszentrums als gesichert gelten kann und die Leistungsfähigkeit des Innenstadtringes durch den zusätzlichen Verkehr nicht beeinträchtigt wird.

2.5 Versorgung

Das Plangebiet ist durch die vorhandenen Versorgungsleitungen und Kanäle im Wesentlichen erschlossen.

Im Bereich des Bebauungsplanes liegt ein öffentlicher Mischwasserkanal (Eiprofil 1600 / 2000). Dieser muss aufgrund der geplanten Baumaßnahme in die Kurt-Schumacher-Straße umgelegt werden. Weiterhin liegt hier ein örtlicher Kanal DN 600, der „gekürzt“ werden kann. Ein Kanal in der Brüderstraße (Eiprofil 1600 / 2000) verbleibt in der privaten Verkehrsfläche.

Die Landeshauptstadt Hannover hat sich die Verminderung der CO₂ Emissionen zum Ziel gesetzt. Aufgrund des hohen CO₂-Einsparpotenzials der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) ist deren Nutzung in Form von Blockheizkraftwerken, Nah- und Fernwärmenetzen auszubauen. Eine Fernwärmeleitung liegt in der Nähe des Plangebietes. Es wird daher die Versorgung mit Fernwärme angestrebt.

Weitere Maßnahmen im Rahmen eines Energiekonzeptes werden im Städtebaulichen Vertrag geregelt (s. Pkt. 6).

3. Umweltverträglichkeit

3.1 Lärmschutz

Um die Erfordernisse des Lärmschutzes umfassend beurteilen zu können, wurde ein schalltechnisches Gutachten (3) erstellt, an dem sich die Landeshauptstadt Hannover orientiert. Aufgrund des geplanten Vorhabens sind durch die Nutzung von Besucherstellplätzen, Lieferverkehren und technischen Nebenanlagen Geräuschemissionen zu erwarten. Ferner ist auf-

grund der durchgeführten Verkehrsuntersuchung ein Einfluss der mit dem Projekt verbundenen Ziel- und Quellverkehre auf die Verkehrsbelastung der vorhandenen innerstädtischen Straßen anzunehmen. Ziel des Gutachtens war es daher, Aussagen über die in der Nachbarschaft des geplanten Projektes zu erwartenden Geräusch - Immissionsbelastungen zu machen. Aufgrund einer planerischen Änderung in Bezug auf die vorgesehene Erschließung des Projektes über die Brüderstraße wurde eine ergänzende schalltechnische Untersuchung erstellt. Auch weitere planerische Änderungen im Hinblick auf den Abbruch der Gebäude Herschelstraße 6 und Brüderstraße 7 / 8, die Einbeziehung der Grundstücke Herschelstraße 1 A / B und 2 in das Planvorhaben und die nunmehr geplante V-geschossige Realisierung des Bauvorhabens sind darin einbezogen.

Der Untersuchungsrahmen des Gutachtens erstreckt sich auf das öffentliche Straßenverkehrsnetz in der Umgebung des Plangebietes und umfasst die Straßenzüge Kurt-Schumacher-Straße, Herschelstraße, Celler Straße, Hamburger Allee und Lister Meile bis zum Ernst-August-Platz. Entlang dieser Straßenzüge wird Bezug genommen auf die vorliegenden Baugebiete gemäß vorhandener Bebauungspläne bzw. entsprechend der tatsächlichen Nutzung.

Die Beurteilung der Immissionssituation erfolgte auf der Grundlage der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau). Im Hinblick auf die Einwirkung von Verkehrslärmimmissionen wurden darüber hinaus die Regelungen der 16. BImSchV (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes – Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) diskutiert. Soweit die geplanten Nutzungen als „Anlage“ i.S. des Anwendungsbereiches der TA Lärm (Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes – Immissionsschutzgesetz / Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) zu sehen sind, werden die für das konkrete Einzelbauvorhaben maßgeblichen Regelungen dieser Verwaltungsvorschrift berücksichtigt.

Entsprechend den derzeit gültigen gesetzlichen Rahmenbedingungen wird das geplante Einkaufszentrum ausschließlich am Tage geöffnet sein. Die in den Obergeschossen geplanten Stellplätze decken den Stellplatzbedarf des geplanten Zentrums und werden daher ebenfalls ausschließlich am Tage genutzt werden. Die Beurteilungszeit des Gutachtens bezieht sich daher ebenfalls auf die Zeit am Tage zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr. Es wird davon ausgegangen, dass weder durch die Nutzung selbst, noch durch die durch das geplante Projekt ausgelöste Ziel- und Quellverkehre nennenswerte Immissionsbelastungen in der Nachtzeit, d. h. zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr anzunehmen sind.

Wie angesichts einer eventuell anstehenden Abschaffung der Ladenöffnungszeiten und einer einhergehenden Ausweitung der Öffnungszeiten des geplanten Einkaufszentrums die Immissionsbelastungen zu beurteilen sind, bewegt sich derzeit in einem rein spekulativen Rahmen. Aussagen dazu können erst getroffen werden, wenn konkrete Anhaltspunkte zu den dann geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen, tatsächlichen Öffnungszeiten, Kundenfrequenzen u. ä. vorliegen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Gesamtkäuferzahl nicht zunehmen wird, sondern sich die Käuferzahlen auf die dann geltenden Öffnungszeiten breiter verteilen werden. Die Einkaufsspitzenzeiten werden nach wie vor am Nachmittag zu erwarten sein und zu den Abendstunden dann abflachen. Im Falle einer zusätzlichen Immissionsbelastung in den dann geltenden Nachtzeiten wird die Stadt mit verkehrslenkenden Maßnahmen, wie z.B. der Anpassung der Lichtsignalprogramme an den betroffenen Knoten, sowie verkehrsgestaltenden Maßnahmen, wie z. B. einer dichteren Taktfolge im ÖPNV, u. a. diesen Belastungen entgegenwirken.

Hauptgeräuschquellen

Zur Belastung der im Untersuchungsgebiet vorhandenen öffentlichen Straßen liegen Verkehrserhebungen vom Juni 2004 und aus dem Jahr 2001 vor.

Das Gutachten nimmt Bezug auf die durchgeführte Verkehrsuntersuchung und geht bei den Straßen im Umfeld des geplanten Einkaufszentrums von innerstädtischen Hauptverkehrswe- gen aus, die z.Z. eine Belastung von rd. 8.200 bis 9.200 Kfz/24h (Herschelstraße südlich der Brüderstraße) und ca. 11.200 Kfz/ 24 h (Herschelstraße nördlich der Brüderstraße) bis rd. 50.600 Kfz/24h (Hamburger Allee zwischen Celler Straße und Lister Meile) aufweisen. Be- rücksichtigt wurde dabei der derzeit noch vorhandene Postverkehr vom Plangebiet sowie der Ziel- und Quellverkehr in Verbindung mit Kaufland.

Zudem wurde die Straßenbahnlinie im Verlauf der Kurt-Schumacher-Straße berücksichtigt, diese führt allerdings zu keiner Pegelerhöhung.

Als weitere Geräuschquelle wurde die Gleisanlage der Deutschen Bahn AG untersucht. Die Streckenbelastung im Bereich des Hauptbahnhofes wurde dem aktuellen Fahrplan entnom- men. Hieraus wurde der Gesamt-Emissionspegel für alle Gleise berechnet. Aus diesem Ge- samt-Emissionspegel wurde für die Bahnanlagen unter Beachtung sämtlicher erforderlicher Pegelkorrekturen ein flächenbezogener Schalleistungspegel von 67 dB(A)/m² am Tage und 62 dB(A)/m² in der Nacht ermittelt.

Hinsichtlich der Erschließung des geplanten Einkaufszentrums über den Knoten Herschel- straße / Brüderstraße wird für einkaufsstarke Tage eine tägliche Zahl von Pkw-Bewegungen von jeweils 4.200 Pkw je Richtung in der Ein- und Ausfahrt sowie 75 Lieferfahrten in der Zeit von 6.00 bis 20.00 Uhr je Fahrtrichtung in der Lkw-Zufahrt zu Grunde gelegt.

Unter Berücksichtigung, dass die derzeit noch vorhandenen Postverkehre bei Inbetriebnah- me des Einkaufszentrums zwar entfallen, neue Kunden- und Lieferverkehre jedoch entste- hen, erhöhen sich die Verkehrsmengen (richtliniengerecht berechnete Jahresmittelwerte gem. RLS-90) in der Herschelstraße auf ca. 9.500 Kfz/24h (südlich der Brüderstraße) und ca. 13.800 Kfz/24h (nördlich der Brüderstraße). Die bisherigen Maximalwerte in der Hambur- ger Allee verringern sich in diesem Prognosefall geringfügig auf ca. 50.000 Kfz/24h.

Der Gutachter stellt seine daraus resultierenden Ergebnisse wie folgt dar:

Derzeitige Belastung der öffentlichen Straßen

Die Mittelungspegel liegen zwischen 65,6 / 56,5 dB(A) tags / nachts an der Lister Meile und 74,1 / 65,5 dB(A) tags / nachts an der Hamburger Allee. Damit werden die im Beiblatt zur DIN 18005 genannten Orientierungswerte für die betroffenen Baugebiete (WA, MK und MI) entlang den Straßen in der Umgebung des Plangebietes (Herschelstraße, Kurt-Schumacher- Straße, Celler Straße, Hamburger Allee und Lister Meile) bereits in der vorhandenen Situati- on sowohl tagsüber als auch nachts deutlich überschritten. Maximal werden die Orientie- rungswerte im Bereich eines Wohngebietes an der Celler Straße / Bereich Sodenstraße um bis zu 17 dB(A) überschritten.

Auch die deutlich höheren Sanierungsgrenzwerte (für WA: 70 / 60 dB(A) tags / nachts, für MK: 72 / 62 dB(A) tags / nachts), die für Wohngebiete als Entscheidungskriterium auch Ein- gang in die Beurteilung neuer Verkehrswege bzw. die schalltechnische Bewertung „erhebli- cher baulicher Eingriffe“ gefunden haben, werden beiderseits der Kurt-Schumacher-Straße, der Celler Straße und der Hamburger Allee für gemischte Bauflächen um 2 bis 3 dB(A) tags bzw. 2 bis 4,5 dB(A) nachts überschritten. Im südlichen Teilstreckenabschnitt der Herschel- straße (südlich der Brüderstraße) liegt die Straßenverkehrslärmbelastung im Bereich der straßennächsten Gebäude in der Größenordnung des Sanierungsgrenzwertes für gemischte Bauflächen. Im nördlichen Abschnitt der Herschelstraße (nördlich der Brüderstraße) sowie im Nahbereich der Lister Meile wird dieser Sanierungsgrenzwert im Bereich der straßenbeglei- tenden Bebauung tags und nachts sicher eingehalten.

Es wird deutlich, dass das gesamte untersuchte Quartier, insbesondere in unmittelbarer Nähe des Innenstadtringes aufgrund der vorhandenen Verkehrsimmissionen hinsichtlich der Wohn- und Arbeitsverhältnisse erheblich vorbelastet ist.

Das Zustandekommen einer derartigen Situation ist ein schleichender Prozess und spiegelt die für eine innerstädtische Lage einer Großstadt typische Situation wider. Betroffen von dieser Situation im Untersuchungsgebiet sind überwiegend gemischte Bauflächen, d.h. Misch- und Kerngebiete. An der Celler Straße / Ecke Sodenstraße wurde ferner ein Wohngebiet mit erfasst. Es handelt sich bei den Kern- und Mischgebieten überwiegend um vermietete Geschäfts- und Büroflächen. Ein außergewöhnlicher Leerstand ist jedoch nicht zu verzeichnen. Der zu beobachtende Mieterwechsel bewegt sich im Rahmen einer natürlichen Fluktuation. Es ist daher davon auszugehen, dass die Aufenthaltsräume in den betroffenen Baugebieten derart mit Schallschutzfenstern ausgestattet sind, dass insgesamt gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind.

Die Beurteilung der aktuellen Planung stellt sich wie folgt dar:

Anlagengeräusche des geplanten Einzelhandelszentrums

Die in Verbindung mit der Nutzung der geplanten Parkdecks und Lieferzonen sowie deren Zufahrten prognostizierten Immissionsbelastungen überschreiten auch an der am stärksten betroffenen Nachbarbebauung in der Herschelstraße die für MK-Gebiete maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowie der DIN 18005 nicht. Auch für die Gebäude jenseits der Kurt-Schumacher-Straße wurde keine nennenswerte Betroffenheit prognostiziert. Lärm-minderungsmaßnahmen sind daher nicht vorzusehen. Die Begrenzung der Geräuschimmissionen technischer Nebenanlagen, wie z. B. Lüftungs- und Klimageräte, die ggf. auch in der Nachtzeit betrieben werden, sowie eine detaillierte Dimensionierung der i.V. mit den Parkdecks innerhalb des Gebäudes erforderlichen Zu- und Abluftöffnungen im Rahmen des konkreten Einzelgenehmigungsverfahrens bleiben hiervon unberührt.

Knotenpunkt Herschelstraße / Brüderstraße

Der geplante Umbau des Knotens Herschelstraße / Brüderstraße, über den die verkehrliche Erschließung des geplanten Einkaufszentrums erfolgen soll, ist i.V. mit dem Bau der hier erforderlichen Lichtsignalanlage, der Anpassung der Kurvenradien an die Bedürfnisse der Lkws und der erforderlichen Anpassung der Höhenlage als „erheblicher baulicher Eingriff“ i. S. von § 1 der 16. BImSchV zu sehen. Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Zunahme des Verkehrslärms, handelt es sich bei der Maßnahme um eine wesentliche Änderung, die eine Veränderung und Optimierung des Verkehrsflusses nach sich zieht.

Abgesehen vom Umbau des Kreuzungsbereiches selbst sind im Verlauf der Herschelstraße lediglich Ummarkierungen innerhalb der bestehenden Hochborde vorgesehen. Der in Richtung Steintor führende Abschnitt der Brüderstraße bleibt baulich unverändert. Aus den genannten Gründen wird davon ausgegangen, dass lediglich die Maßnahmen im Kreuzungsbereich als „erheblicher baulicher Eingriff“ zu bewerten sind.

Nach den schalltechnischen Berechnungen ergibt sich eine „wesentliche Änderung“ der Verkehrslärmsituation im Einwirkungsbereich der Straßenbaumaßnahme lediglich für die zur Brüderstraße orientierte Gebäudefront des Gebäudes Brüderstraße 6 im Erdgeschoss sowie im 1. und 2. Obergeschoss. Daraus ergibt sich für dieses Gebäude ein Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“. Da aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden o. ä. unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten nicht in Frage kommen, sind passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Voraussetzung für dieses Ergebnis ist eine schallabsorbierende Gestaltung der Fassade der Parkhauszufahrt mit Ausrichtung zur Herschelstraße, um Mehrfachreflexionen zu minimieren.

Art und Umfang der erforderlichen Maßnahmen zum Schutz gegenüber Außenlärm sind in der 24. BImSchV (Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes – Immissionsschutzgesetzes Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmen – 24. BImSchV) gesetzlich vorgegeben. Regelungen zur Sicherstellung dieser Schallschutzmaßnahmen wurden im städtebaulichen Vertrag vereinbart.

Mehrbelastung der übrigen öffentlichen Verkehrsflächen

Für den Prognosefall wurde durch den Gutachter für die Herschelstraße beim derzeitigen Ausbauzustand für den Abschnitt nördlich der Brüderstraße eine Pegelerhöhung von 1 dB(A) ermittelt. Der südlich der Brüderstraße gelegene Abschnitt der Herschelstraße erfährt danach keine Pegelerhöhung. Basis für die Berechnungen waren dabei die gemäß RLS-90 ermittelten Verkehrsbelastungen, ausgedrückt im Jahresmittelwert am Tage. Werden die verkehrsstärksten Wochentage zugrunde gelegt, ergibt sich für den südlichen Abschnitt der Herschelstraße eine Erhöhung um 0,3 dB(A) und für den nördlichen Abschnitt um 1,7 dB(A).

Im Zuge der Celler Straße werden durch das geplante Projekt Pegelerhöhungen um bis zu 0,3 dB(A) hervorgerufen. Pegeländerungen um bis zu 1 dB(A) sind messtechnisch nicht nachweisbar und insbesondere subjektiv nicht wahrnehmbar. In diesem Bereich wird jedoch bereits derzeit der Sanierungsgrenzwert für gemischte Bauflächen an exponierten Gebäuden um bis zu 3 dB(A) überschritten. Es wird in diesem Zusammenhang auf die obigen Ausführungen zu diesem Thema verwiesen.

Für die im Untersuchungsbereich gelegenen Abschnitte der Kurt-Schumacher-Straße, der Hamburger Allee und Lister Meile resultiert keine nennenswerte Pegelerhöhung gegenüber der derzeitigen Situation, da dort nach Realisierung des geplanten Projektes zwar neue Kunden- und Anlieferverkehre entstehen, die bisher vorhandenen Postverkehre jedoch entfallen.

Einfluss der Mehrbelastung auf das Plangebiet

Die überbaubaren Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich im Einwirkungsbereich innerstädtischer Hauptverkehrswege (Lister Meile – incl. der Verlängerung am Ernst-August-Platz, Kurt-Schumacher-Straße, Herschelstraße). Die den genannten Verkehrswegen zugewandten Baugrenzen sind einer Außenlärmbelastung von

rd. 70 – 72 dB(A) am Tag und

rd. 61 – 63 dB(A) in der Nacht

ausgesetzt. An der den Gleisanlagen des Hauptbahnhofes Hannover zugewandten Baugrenze ist von einer Außenlärmbelastung von

rd. 65 – 67 dB(A) am Tag und

rd. 60 – 62 dB(A) in der Nacht

auszugehen. Damit werden die für MK-Gebiete maßgeblichen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 (MK: 65 / 55 dB(A) tags / nachts) erreicht bzw. überschritten.

In Anlehnung an die DIN 18005 sind die prognostiziert einwirkenden Verkehrsimmissionen damit so erheblich, dass grundsätzlich Schutzmaßnahmen als erforderlich erachtet werden, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können.

Aus straßenbautechnischer und städtebaulicher Sicht ist kein aktiver Lärmschutz, z.B. durch eine Lärmschutzwand, möglich. Erforderliche Schutzmaßnahmen können daher nur durch die Festsetzung passiven Lärmschutzes erreicht werden. Es wird daher eine Festsetzung getroffen, die für die zum Ernst-August-Platz, zur Kurt-Schumacher-Straße, zur Herschel- und Brüderstraße sowie zu den Bahnanlagen orientierten Fenster- und Türöffnungen von Aufenthaltsräumen Schallschutzfenster vorsieht. Durch die Festsetzung dieser Maßnahmen sollen die durch den Verkehrslärm entstehenden schädlichen Auswirkungen soweit wie möglich vermindert werden. Im Ergebnis sollen in den künftigen Gebäuden Innenraumpegel erreicht werden, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ermöglichen.

Eine exakte Berechnung hierzu erforderlicher bewerteter Schalldämmmaße ist im Rahmen der Bauleitplanung insofern nicht möglich, weil wichtige Berechnungsparameter, wie z.B. die Raumgrößen, die Fenstergrößen und die Wandstärken noch nicht bekannt sind und erst im Baugenehmigungsverfahren festliegen. Die Festsetzung von Lärmschutzfenstern kann daher nur pauschal und allgemein vorgenommen werden. Erst im Baugenehmigungsverfahren, wenn die genannten Berechnungsparameter konkret festliegen, ist es möglich, Schalldämmmaße entsprechend den nachfolgend beschriebenen Gesichtspunkten ggfs. zu fordern.

Verbindliche Anforderungen über bestimmte einzuhaltende Innenpegel sind gesetzlich nicht vorgeschrieben. Als sinnvolle Grundlage für die Ermittlung mindestens anzustrebender Innenpegel erscheint es sachgerecht, die vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) hinzuzuziehen. Diese Verordnung legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schutzmaßnahmen 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.

Durch diese Maßnahmen des passiven Lärmschutzes werden somit - auch nach den Erkenntnissen der Lärmforschung - Innenpegel gewährleistet, die den Nutzern eine gegen unzumutbare Lärmbelastungen abgeschirmte Gebäudenutzung ermöglichen. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass Maßnahmen des passiven Schallschutzes die ihnen zugeordnete Schutzwirkung erfüllen, wenn sie die Gewähr dafür bieten, dass Kommunikations- und Schlafstörungen vermieden werden.

Änderung der Ausbreitungssituation im Hinblick auf Schienenverkehrsgeräusche

Der Vollständigkeit halber wurde die nach Abriss verschiedener Gebäude und Neubau des geplanten Einkaufszentrums an der betroffenen Bebauung zu erwartenden Änderung der Immissionsbelastung durch Schienenverkehrsgeräusche von den Gleisanlagen der DB AG ermittelt. An der dem Objekt nächstgelegenen Bebauung östlich der Herschelstraße ist danach mit einer Verringerung der Immissionspegel um bis zu 12 dB(A) zu rechnen. Bedingt durch den Abbruch der Gebäude Herschelstraße 6 und Brüderstraße 7 / 8 muss andererseits an der Bebauung im Bereich des Knotens Herschelstraße / Brüderstraße von einer Erhöhung der aus dem Bahnhofsbereich einwirkenden Schienenverkehrsgeräusche um rd. 3 bis 4 dB(A) ausgegangen werden. In den so betroffenen Immissionsorten werden jedoch auch im Prognosefall die Orientierungswerte für MK-Gebiete sowohl tags als auch nachts sicher eingehalten.

3.2 Naturschutz

Die zum Thema Naturschutz erforderlichen Untersuchungen wurden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie (4) und des Umweltberichtes (5) durchgeführt.

Die Flächen sind bisher zum großen Teil mit Gebäuden bestanden, die Restflächen sind versiegelt. Bedeutsame Vegetationsvorkommen sind nicht vorhanden. Im Südosten vor dem Postgebäude am Ernst-August-Platz befinden sich zwei Robinien unterschiedlicher Größe und Alters (Stammumfang in 1 m Höhe: 180 cm und 45 cm). Weitere Bäume (Robinie und Bergahorn) sind noch im Norden außerhalb des Plangebiets vorhanden, werden aber von den geplanten Baumaßnahmen nicht tangiert. Kleine teilversiegelte Bereiche sind im Bereich der Bahnanlagen im Nordosten des Bebauungsplanbereiches anzutreffen. Auf diesen von der Bahn AG unterhaltenen und intensiv gepflegten Flächen kann sich eine kurzlebige und raschwüchsige Ruderalvegetation ansiedeln. Vorkommen geschützter Pflanzenarten sind aufgrund der intensiven Unterhaltungsmaßnahmen der Bahnanlagen nicht zu erwarten.

Das Bebauungsplangebiet ist auch als Lebensraum für die Fauna nicht bzw. nur bedingt geeignet. Vorkommen von geschützten oder sonstigen wertvollen Tierarten für diesen Bereich sind nicht bekannt und auch nicht ermittelt worden. Ein Vorkommen von Greifvogelarten kann für das Gebiet ausgeschlossen werden. Dies gilt analog für das Vorkommen von Fledermauspopulationen.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der weitgehenden faunistischen und floristischen Verarmung hat das Plangebiet insgesamt nur einen sehr geringen Wert für Natur und Landschaft. Eine besondere Bedeutung für den Naturhaushalt bzw. für das Landschaftsbild ist nicht erkennbar. Die Ausführung der Planung kann daher lediglich zum Verlust einzelner Bäume am Ernst-August-Platz führen.

Weiterhin sieht der Bebauungsplan eine wesentliche Erweiterung der vorhandenen Baurechte nicht vor. Bei Ausführung der Planung ist im Vergleich mit dem rechtskräftigen Durchführungsplan bzw. den Baurechten gemäß § 34 nicht mit Beeinträchtigungen zu rechnen. Somit entsteht kein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft.

Ein Ausgleich ist aus den geschilderten Gründen nicht erforderlich und konkrete Ausgleichsmaßnahmen werden daher nicht festgesetzt.

Unabhängig davon ist jedoch die Baumschutzsatzung der Stadt Hannover anzuwenden. Für die zu entfernenden Bäume sind nach Maßgabe der Baumschutzsatzung Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Im Rahmen der Planung für das neue Einkaufszentrum ist jedoch ohnehin beabsichtigt, den Anteil von Straßenbäumen im Umfeld zu erhöhen.

Das Plangebiet befindet sich im Innenstadtbereich und weist kaum natürliche oder naturnahe Strukturen auf. Zur Verbesserung dieser aus naturschutzfachlicher Sicht ungünstigen Situation sieht der Bebauungsplan eine Festsetzung zur Dachbegrünungspflicht vor. Dachbegrünungen bilden gerade im verdichteten Stadtgebiet einen kleinen, aber durchaus wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt. Flachdächer und flachgeneigte Dächer werden im Regelfall mit Materialien eingedeckt, die unerwünschte Nebeneffekte haben, wie z.B. starke Aufheizung im Sommer oder sofortiges Abfließen von Niederschlagswasser. Am wirkungsvollsten und mit dem geringsten Aufwand kann dem durch eine Begrünung solcher Dächer begegnet werden. Dadurch können u.a. die kleinklimatischen Verhältnisse verbessert werden, Regenwasser kann gespeichert werden, es entstehen Standorte für zahlreiche Pflanzen und Tiere und ferner bilden sie einen positiven Erlebnis- und Erholungswert für den Menschen.

Der Bebauungsplan sieht daher eine Festsetzung zur Dachbegrünungspflicht vor. Danach sind die Dachflächen, die eine Dachneigung von weniger als 20 Grad aufweisen und von der angrenzenden Bebauung einsehbar sind, zu begrünen. Ausnahmen von dieser Dachbegrünungspflicht können zugelassen werden, wenn sie im Widerspruch zum Nutzungszweck steht, wie z.B. bei Dachflächen für Belichtungszwecke, Parkplätze und zur Installation technischer Anlagen, wie z. B. Klimaanlage und Photovoltaikanlagen.

3.3 Kampfmittel

Nach Mitteilung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes weisen die Luftbildaufnahmen aus dem zweiten Weltkrieg eine Bombardierung des Bebauungsplangebietes auf. Es ist daher nicht gänzlich auszuschließen, dass dort noch Bombenblindgänger vorhanden sein können, von denen eine Gefahr ausgehen kann. Bei Bauvorhaben werden daher aus Sicherheitsgründen, je nach Vorgehensweise baubegleitende Maßnahmen empfohlen.

Sollten bei einer Sondierung Bombenblindgänger oder andere Kampfmittel festgestellt werden, ist die zuständige Behörde (Kampfmittelbeseitigungsdienst Niedersachsen, Dezernat 23, Zentrale Polizeidirektion Hannover) zu benachrichtigen.

3.4 Altlasten

Im August 2004 wurden zur Ermittlung der Untergrundverhältnisse orientierende Untersuchungen durchgeführt. Dabei wurde eine anthropogene Auffüllung bis zu einer maximalen Tiefe von 2,5 m unter Geländeoberkante (GOK) festgestellt. Die Ergebnisse der analytischen Untersuchungen zeigten keine Überschreitungen von Prüfwerten nach der Bundesbodenschutzverordnung. Sowohl bei der derzeitigen als auch zukünftigen Nutzung ist wegen der Versiegelung der Direktpfad Boden – Mensch nicht relevant. Aufgrund der Planungen ist davon auszugehen, dass die anthropogene Auffüllung sowie ggf. noch vorhandene Schäden in den bisher wegen der vorhandenen Gebäude nicht untersuchten Bereichen im Rahmen der Bebauung entfernt werden. Das Material unterliegt damit einer abfallrechtlichen Beurteilung. Zuständige Behörde ist die Region Hannover.

4. Denkmalschutz

Das für die Denkmalliste zuständige Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege (NLD) hat innerhalb des Bebauungsplangebietes zwei Kulturdenkmale festgestellt. Es handelt sich unter der Adresse Ernst-August-Platz 2 um zwei gem. § 3 Abs.2 Niedersächsischem Denkmalschutzgesetz (NDSchG) als Einzeldenkmale eingeordnete Wandbilder, die am bzw. im derzeitigen Postgebäude angebracht sind:

- an der Fassade: Wandrelief "Briefboten" (1951) von Richard Kuöhl.
- in der ehemaligen Schalterhalle: Wandbild "Landschaft" (1975) von Max Sauk.

Beide Wandbilder stehen unter Denkmalschutz. Es wird eine substanzschonende Abnahme und Neuanbringung dieser Wandbilder im geplanten Neubau angestrebt.

Bei dem geplanten Bauvorhaben ist außerdem der Umgebungsschutz gem. § 8 NDSchG zu beachten, der von den Baudenkmalen Ernst-August-Platz Nr. 1 (Hauptbahnhof), Ernst-August-Platz Nr. 3 (ehemaliger Russischer Hof, heute 'Saturn') und Nr. 4 sowie Lister Meile (Eisenbahnüberführung) und Kurt-Schumacher-Straße Nr.7 ausgeht: Veränderungen bzw. Neubauten in der Umgebung von Baudenkmalen dürfen das Denkmal-Erscheinungsbild nicht beeinträchtigen.

Geplant ist außerdem vom NLD eine Denkmalausweisung des gesamten Ernst-August-Platzes, womit der auf Laves zurück gehende Platzgrundriss gemeint ist, der durch die umgebenden Platzwände definiert wird. Dieser Schutzstatus wirkt sich auf das Erscheinungsbild der Platzrandbebauung des Bahnhofsvorplatzes aus und wurde durch entsprechende Festsetzung, wie z.B. Baulinien und zwingende Höhenfestsetzungen sowie die Durchführung eines Fassadenwettbewerbs gewürdigt (s. Pkt. 2.3 Bauland).

5. Nachrichtlich Angaben

Als nachrichtliche Angabe wird der Verlauf der zukünftigen unterirdischen Stadtbahnlinie D im Bebauungsplan dargestellt. Es handelt sich hierbei um eine geplante U-Bahn-Strecke, die überwiegend noch nicht realisiert worden ist. Ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren ist seinerzeit begonnen, aber nicht abgeschlossen worden.

Ferner wird in Teilen das zukünftig unter Denkmalschutz stehende Bau-Ensemble Ernst-August-Platz im Plan aufgezeigt.

6. Städtebaulicher Vertrag (incl. Erschließungsvertrag)

Für das Vorhaben wurde auf der Grundlage des Bebauungsplanvorentwurfes ein Städtebaulicher Vertrag (incl. Erschließungsvertrag) zwischen der Landeshauptstadt Hannover und dem Investor geschlossen, der die nicht im Bebauungsplanverfahren regelbaren Punkte festlegt.

Diese Regelungen beinhalten u.a. Vereinbarungen zu folgenden Punkten:

- Städtebauliche Planungen, Untersuchungen, Gutachten,
- Lärmschutz,
- Leitungsumverlegungen,
- Straßenbeleuchtung, Oberleitung Stadtbahn, Lichternetz Ernst-August-Platz,
- Erschließung,
- Fassadengestaltung des Vorhabens,
- Energiekonzept des Projektes,
- Kosten des Vorhabens, die der Investor trägt:
 - Kosten für städtebauliche Planungen, Untersuchungen und Gutachter,
 - Kosten für Lärmschutzmaßnahmen,
 - Leitungsumverlegungskosten, ca. 750.000,00 €,
 - Kosten für die erforderlichen Maßnahmen bzgl. Straßenbeleuchtung, Oberleitung, Lichternetz,
 - Gesamtkosten für die Erschließungsmaßnahmen, ca. 853.000 €.

7. Kosten für die Stadt

Der Stadt entstehen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes keine Kosten.

8. Fachgutachten

- (1) Einzelhandelsgutachten/Wirkungsanalyse vom GfK PRISMA INSTITUT für Handels-, Stadt-, und Regionalforschung GmbH & Co. KG, Büro Hamburg, August 2004
- (2) Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgruppe IVV Aachen, September 2004
- (3) Schalltechnisches Gutachten und Ergänzende schalltechnische Untersuchung von der Bonk - Maire - Hoppmann GbR , Beratende Ingenieure VBI - Bauwesen - Geräusche - Erschütterungen - Luftreinerhaltung, Garbsen, Oktober 2004 und Dezember 2004
- (4) Umweltverträglichkeitsstudie und Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsstudie von der GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover, November 2004 und Januar 2005
- (5) Umweltbericht von der GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover, Januar 2005

Begründung des Entwurfes
aufgestellt
Bereich Stadtplanung, Februar 2005

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

(Heesch)
Fachbereichsleiter

61.11/16.02.2005