

**Bebauungsplan Nr. 1588
- Hannover Congress Centrum (HCC) -**

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB

1. Ziel des Bebauungsplanes

Das Bebauungsplanverfahren wird erforderlich, da infolge der geplanten baulichen Entwicklung auf der heute als Parkplatz genutzten städtischen Fläche an der Mars-la-Tour-Straße nördlich der Schackstraße die Stellplätze entfallen und auf dem Parkplatz am Hannover Congress Centrum (HCC) neben der Eilenriedehalle Ersatz geschaffen werden soll. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die an der Mars-la-Tour-Straße geplante Wohnbebauung werden mit dem Bebauungsplan Nr. 1587 geschaffen.

Um einen Ersatz für die an der Mars-la-Tour-Straße dann nicht mehr zur Verfügung stehenden ca. 340 Parkplätze zu ermöglichen, ist auf der Parkfläche des HCC, die derzeit über ein Angebot von ca. 600 Stellplätzen verfügt, der Bau zweier Parkhäuser geplant, so dass auch zukünftig eine gleich bleibende Anzahl von Besucherparkplätzen zur Verfügung gestellt werden kann. Die Veranstaltungshallen sollen gleichzeitig in ihrem Bestand gesichert werden.

Das Hannover Congress Centrum (HCC) gehört zu den größten Veranstaltungszentren Deutschlands. Neben dem Kuppelsaal gehören hierzu die Niedersachsenhalle, die Glashalle sowie die Eilenriedehalle. Zu den Veranstaltungen, die hier durchgeführt werden, gehören Versammlungen, Konzerte, Kongresse, Messen, Bälle, Tagungen und Ausstellungen.

Die westlich der Hallen gelegene Fläche gehört zum Areal des HCC und ist für Nutzungen des Veranstaltungsbetriebes (Stellplätze, Anlieferung) vorgesehen. Der Parkplatz wird derzeit von der Schackstraße aus über zwei Ein- und Ausfahrten erschlossen.

Entsprechend den erläuterten städtebaulichen Zielen werden der Bereich der Niedersachsenhalle, Glashalle und Eilenriedehalle, die westlich gelegenen geplanten Parkanlagen sowie der südliche Bereich bis an die Kleefelder Straße als **Sondergebiet „Veranstaltungs- und Kongresszentrum“** festgesetzt. Dieses Sondergebiet dient der Unterbringung von Anlagen zur Durchführung von Ausstellungen, Kongressen und Veranstaltungen. Zulässig sind Ausstellungs-, Kongress-, Messe- und Veranstaltungsbetriebe sowie bauliche Anlagen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Ferner sind die für den Veranstaltungs- und Betriebsablauf erforderlichen Sekundäreinrichtungen, wie Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Ausstellungs-, Kongress-, Messe- und Veranstaltungsbetriebe zugeordnete Schank- und Speisewirtschaften zulässig. Ausnahmsweise zulässig sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, um diesem eingeschränkten Kreis an Mitarbeitern, die Möglichkeit zu bieten, in unmittelbarer Nähe zum Betrieb zu wohnen.

Insgesamt wird durch die festgesetzte Lage, die Ausrichtung und technische Ausführung der Stellplatzanlage sichergestellt, dass die umliegenden Wohngebiete keine wesentliche Beeinträchtigung durch Emissionen dieser Anlage erfahren. Mit der städtebaulichen Planung werden nunmehr verbindliche Regelungen getroffen, die ein verträgliches Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen gewährleisten. Die ungeordnete Nutzung, bei der sich die Anfahrt zum Stellplatz in unmittelbarer Nachbarschaft zum Wohngebiet befindet und bei der die Flächen an der Westgrenze auch von Bussen zum Parken genutzt werden, wird nicht mehr möglich sein. Die Lärmsituation in den benachbarten Wohngebieten verbessert sich deutlich.

Um ferner ein verträgliches Miteinander der benachbarten Baugebiete zu gewährleisten, sind Nutzungen im südlichen Bereich des Sondergebietes nur zulässig, soweit sie hinsichtlich

ihres Störungsgrades nicht wesentlich störend im Sinne eines Mischgebietes gemäß § 6 BauNVO sind. Einer geordneten städtebaulichen Planung entsprechend wird damit der Schutzanspruch des festgesetzten Wohngebietes an der Kleefelder Straße gewährleistet, so dass unzumutbare Beeinträchtigungen, insbesondere im Hinblick auf Lärm, ausgeschlossen sind.

Die überbaubaren Flächen werden durch Baugrenzen begrenzt. Die Baugrenzen der geplanten Parkhäuser beschreiben die geplanten Gebäudekanten. Für die vorhandenen Baulichkeiten der Niedersachsen-, der Glas- und der Eilenriedehalle wird mit den überbaubaren Flächen im Wesentlichen der Bestand gesichert.

Die GRZ wird mit 0,6 festgesetzt. Die zulässige Grundfläche darf u. a. durch die Grundflächen der offenen Stellplätze mit ihren Zufahrten bis zu 0,8 überschritten werden. Die maximal zulässige Gebäudehöhe wird für die vorhandenen Hallen des HCC mit 78 m .ü. NN festgelegt. Dies ist auf die vorhandene Gebäudehöhe der Eilenriedehalle (ca. 23 m) abgestimmt, so dass für die drei vorhandenen Hallen eine zusammenhängende Höhenbegrenzung entsteht.

Das Höchstmaß (Oberkante) der baulichen Anlage der geplanten Parkhäuser wird mit 64,0 m ü. NN festgesetzt. Das ergibt, bezogen auf das vorhandene Grundstücksniveau, eine maximale Gebäudehöhe von ca. 9,6 m. Dies resultiert aus einer geplanten III-Geschossigkeit, so dass insgesamt ca. 900 Stellplätze in den Parkhäusern untergebracht werden können.

Im südwestlichen Bereich des Plangebietes befindet sich, unmittelbar angrenzend an die westlich gelegene Wohnbebauung an der Dickensstraße, die den Charakter eines allgemeinen Wohngebiets hat, ein Wohnheim für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Hannoverschen Kinderheilstätte. Aus Anlass der planungsrechtlichen Neuordnung der angrenzenden HCC-Flächen wird nunmehr auch das Grundstück des Wohnheimes zur Absicherung der städtebaulichen Ordnung in die verbindliche Bauleitplanung einbezogen.

In Ergänzung des Wohngebietes an der Dickensstraße wird es als **allgemeines Wohngebiet** festgesetzt. Die gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 1 – 5 BauNVO genannten Ausnahmen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) sind ausgeschlossen, um zusätzliche Immissionen, insbesondere durch Verkehr, in dieser rückwärtigen Wohnlage zu vermeiden.

Die GRZ wird mit 0,4 festgesetzt, die Geschossflächenzahl (GRZ) mit 1,0. Die festgesetzten Zahlen der Vollgeschosse orientieren sich ebenfalls am Bestand.

2. Berücksichtigung der Umweltbelange

Die Ermittlung der einzelnen Umweltbelange erfolgte im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange in Verbindung mit den Ergebnissen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung einschließlich der nachfolgenden Vorabstimmung sowie im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.

In der Planfassung zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und zur Auslegung waren die einzelnen vorgetragenen Belange weitgehend bereits enthalten.

Die Feinabstimmung der einzelnen Belange wurde im Rahmen der einzelnen Verfahrensschritte des Bauleitplanverfahrens vorgenommen und erfolgte z. T. als Ergebnis der einzel-

nen Beteiligungen (s. Nr. 3). Hier wurde auch die beschlussmäßige Abwägung zwischen vorgetragenen Einzelinteressen und dem öffentlichen Interesse vorgenommen.

Die übrigen relevanten Gesichtspunkte sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

3. Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

3.1. Verkehr

Zur Beurteilung der Verkehrssituation, die durch die geplante städtebauliche Entwicklung auf dem Parkplatz an der Mars-la-Tour-Straße und die Konzentration der Stellplatzflächen auf dem HCC-Gelände entsteht, wurde von der Landeshauptstadt Hannover eine Verkehrsuntersuchung beauftragt, die im Folgenden in Ausschnitten wiedergegeben wird. Nach Auffassung der Landeshauptstadt Hannover ist diese Untersuchung fachlich und in ihren Schlussfolgerungen nachvollziehbar. Die Landeshauptstadt schließt sich daher den Aussagen dieser Untersuchung an.

„Planungskonzept - generelle Erschließungsvarianten

Die künftige Erschließung des HCC soll so erfolgen, dass das angrenzende Quartier von den an- und abfahrenden Verkehren möglichst wenig belastet wird. Die derzeitige Routenführung aus dem übergeordneten Straßennetz hat sich bewährt und soll deshalb beibehalten werden. Dies gilt auch für die Anfahrt über den Straßenzug Braunschweiger Platz/Plathnerstraße/Schackstraße, zumal sich bei ortskundigen Verkehrsteilnehmern dieser Straßenzug auch unabhängig von der wegweisenden Beschilderung anbietet.

Die gewählte Erschließungsvariante sieht die Einfahrt in das HCC-Parkhaus in der Schackstraße gegenüber der Einmündung der Mars-la-Tour-Straße vor. Die Lage ist verkehrstechnisch günstig, weil die Einmündungsbereiche dadurch nicht versetzt sind und die für Linksabbieger erforderlichen Aufweitungen beidseitig genutzt werden können. Die Einfahrt liegt damit auch im Bereich der derzeitigen Zufahrt, so dass kein weiterer Eingriff in die Baumkulisse entlang der Schackstraße erforderlich wird.

Die Hauptanfahrt zum HCC-Parkhaus erfolgt vom Theodor-Heuss-Platz über einen Linksabbiegestreifen, der bei der heute vorhandenen Fahrbahnbreite abmarkiert werden kann, wenn auf die Stellplätze in der Schackstraße verzichtet wird.

Die Abfertigung ins Parkhaus erfolgt auf dem Gelände des HCC-Parkhauses mit doppelten Einfahrtsschranken. Die Dimensionierung ist so ausgelegt, dass das gesamte Parkhaus ohne nennenswerten Rückstau innerhalb von 1,5 Stunden gefüllt werden kann.

Die Ausfahrt aus dem HCC-Parkhaus erfolgt über die Schillstraße. Möglich und von der Landeshauptstadt auch vorgesehen sind hier insgesamt drei Abfertigungsschranken, die auf zwei Ausfahrtstreifen zusammengefasst werden. Die Dimensionierung soll so ausgelegt werden, dass die beiden Parkhäuser innerhalb einer Stunde geleert werden können. Dies setzt voraus, dass die ausfahrenden Verkehre vom Straßennetz aufgenommen werden können. Mit einer angepassten und ggf. verkehrsabhängig geschalteten Lichtsignalanlage an der Einmündung in den Theodor-Heuss-Platz ist dies auch in der Hauptverkehrszeit realisierbar. Sollte es in seltenen Ausnahmefällen zu Behinderungen im Verkehrsnetz kommen, so würde dies hinsichtlich einer verlängerten Wartezeit bei der Ausfahrt lediglich zu einem geringfügigen Komfortverlust führen. Außerhalb der Hauptverkehrszeit, beispielsweise nach einem abendlichen Konzert, ist dies nicht zu erwarten.

Die abfahrenden Verkehre werden somit wieder über den Theodor-Heuss-Platz auf das Hauptverkehrsstraßennetz geführt. Ein begrenzter Anteil des Verkehrs wird auch über Schackstraße/Plathnerstraße zum Braunschweiger Platz abfahren. Gegenüber dem heutigen

Zustand wird sich die Situation aber verbessern, da die Ausfahrt über die Schillstraße näher am Theodor-Heuss-Platz liegt als die derzeitige Ausfahrt in die Schackstraße.

Insgesamt ist im angrenzenden Quartier gegenüber heute von einer erheblichen Verbesserung der Situation auszugehen, da die heute vorhandenen ca. 340 Stellplätze an der Mars-la-Tour-Straße, die aufgrund der Zufahrten heute teilweise über die Straßen des Zooviertels abgefahren werden, entfallen und die Ausfahrt über die Schillstraße gegenüber der heutigen Ausfahrt in die Schackstraße geordneter und zielgerichteter zum Theodor-Heuss-Platz erfolgt.

Belieferung des HCC

Die Belieferung des HCC erfolgt heute über die Schillstraße und über den Parkplatz an der Schackstraße.

Künftig kann die Belieferung über die Schillstraße (Niedersachsenhalle), und über die gemeinsame Zufahrt zum HCC-Parkhaus erfolgen, von wo aus die rückwärtige Zufahrt erreichbar ist (Eilenriedehalle). Die Abfertigungsanlagen an der Einfahrt zum HCC-Parkhaus müssen deshalb auch für Schwerlastfahrzeuge dimensioniert sein. Die Ausfahrt erfolgt über die Schillstraße, eine direkte Ausfahrt in die Schackstraße ist nicht möglich.

Das Belieferungskonzept stellt sicher, dass kleinere Fahrzeuge wie bisher direkt über die Schillstraße an die Seiteneingänge der Niedersachsenhalle andocken können. Die Belieferung der Eilenriedehalle kann unabhängig davon erfolgen. Eine zeitliche Überlagerung von Fahrzeugen der Belieferung und ins Parkhaus einfahrender Kraftfahrzeuge ist mengenmäßig unproblematisch.

Reisebusse am HCC

Für Reisebusse sind im Innenbereich 12 Stellplätze ausgewiesen. Die Einfahrt erfolgt über die gemeinsame Zufahrt des HCC-Parkhauses von der Schackstraße, die Ausfahrt erfolgt über die Schillstraße. Die gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen durch die Reisebusse und die an- bzw. abfahrenden Pkw der Besucher wird als unkritisch erachtet, da die Anzahl der Busse vergleichsweise gering ist.

Einfahrt nach 22.00 Uhr

Die Landeshauptstadt Hannover wird sicherstellen, dass von 22:00 Uhr bis 06.00 Uhr keine Einfahrt in das Parkhaus erfolgt. Allenfalls vereinzelte Einfahrten für Abbaupersonal, Reinigungskräfte u.ä., die verkehrlich und schalltechnisch ohne nennenswerte Bedeutung sind, sollen möglich sein. Eine Ausfahrt zur Schackstraße ist auch nach 22:00 Uhr nicht vorgesehen, die Ausfahrt soll dann über die Schillstraße erfolgen.

Verkehrsführung Zooviertel

Durch den Wegfall der Parkmöglichkeiten an der Mars-la-Tour-Straße und die Konzentration des Stellplatzangebotes im geplanten HCC-Parkhaus wird sich die Verkehrssituation im Zooviertel grundsätzlich nicht verändern. Insbesondere ist nicht mit mehr Durchgangsverkehr im Quartier zu rechnen. Allerdings ist das ergänzende Parkraumangebot im künftigen HCC-Parkhaus vom Haupteingang des Zoos etwas weiter entfernt als die bisherigen Parkmöglichkeiten an der Mars-la-Tour-Straße. Die zusätzliche Entfernung ist allerdings gering. In jedem Fall ist eine fußläufige Anbindung an den Haupteingang des Zoos gegeben, so dass von einer entsprechenden Akzeptanz des Parkhauses auszugehen ist. Der Umstand, dass das neue HCC-Parkhaus bewirtschaftet werden soll, ändert daran nichts. Zwar konnte bislang die Parkfläche an der Mars-la-Tour-Straße unentgeltlich genutzt werden, jedoch besteht auf eine solche unentgeltliche Nutzung kein Rechtsanspruch. Ohne die Errichtung des neuen Parkhauses hätte auch die Fläche an der Mars-la-Tour-Straße einer Parkraumbewirtschaftung zugeführt werden können.

3.2. Lärmschutz

Zur Beurteilung der Geräuschbelastung des vorliegenden Plangebietes sind schalltechnische Untersuchungen durch einen Gutachter durchgeführt worden. Die folgenden Lärminderungsmaßnahmen sind in Zusammenarbeit mit dem Gutachter unter lärmtechnischen, verkehrlichen, städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten entwickelt worden und bei den schalltechnischen Berechnungen zu Grunde gelegt. Sie führen im Ergebnis zu einer städtebaulich optimierten Situation, die ein verträgliches Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen gewährleistet und insgesamt die Geräuschsituation der Wohngebiete in der Umgebung der bisherigen Parkplätze verbessert:

1. Schallabsorbierende Deckenverkleidung innerhalb der Parkdecks.
2. Asphaltierte Fahrgassen auf dem Betriebsgelände.
3. Bau einer 8,0 m hohen Lärmschutzwand westlich der Parkpalette I.
4. Bau einer 8,0 m hohen Lärmschutzwand nördlich der Parkpalette II.
5. Erstellung der Stirnseiten der Parkpalette in geschlossener Bauweise.
6. Überdachung der oberen Parkdecks.
7. Bau eines Rolltores in der Zufahrt, das nachts (ab 22.00 Uhr) geschlossen wird.
8. Nachts keine zeitgleiche LKW-Beladung oder LKW- Abfahrt während der Abfahrt aller PKW bei Großveranstaltungen („ungünstigste Nachtstunde“) westlich der Eilenriede- bzw. Niedersachsenhalle.

Die Ausführungen des Gutachters sind im Folgenden in Ausschnitten wiedergegeben. Die Landeshauptstadt Hannover schließt sich den Inhalten dieses Gutachtens an.

Beurteilung der städtebaulichen Planungen

„Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf den ungünstigen Fall einer intensiven Nutzung des HCC bei Großveranstaltungen abgestellt, d.h. sowohl die Parkhäuser als auch die Parkplätze sind komplett gefüllt. Im Regelfall sind bei kleineren Veranstaltungen, die zu einem Großteil auch auf die Beurteilungszeit tags beschränkt sind, deutlich geringere Geräuschimmissionen zu erwarten.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes ist festzustellen, dass in der **Beurteilungszeit tags** mit den im Gutachten dargestellten Lärminderungsmaßnahmen[...] die in der Nachbarschaft zu beachtenden Orientierungs- bzw. Immissionsrichtwerte für Reine und Allgemeine Wohngebiete z.T. deutlich unterschritten werden. Mit Ausnahme der Aufpunkte (03) an der Mars-la-Tour-Straße 26 und (04) an der Luerstraße 46 liegt die übrige Wohnbebauung bei Richtwertunterschreitungen von mehr als 10 dB(A) am Tage nicht mehr im so genannten Einwirkungsbereich der Anlage (Parkpaletten). Dies bedeutet weiterhin, dass die i.V. mit der Anlieferung zu erwartenden Geräuschimmissionen tags (6.00 – 22.00 Uhr) nicht weiter betrachtet werden müssen.

In der **Nachtzeit** hingegen werden die Immissionsrichtwerte an einigen Aufpunkten durch die geplante Nutzung der Parkpaletten ausgeschöpft. Dies ist im Hinblick auf mögliche Geräuschimmissionen i.V. mit der „Anlieferung“ im Bereich der Aufpunkte (11) bis (13) (Kleefelder Straße 31, „Schwesternwohnheim“) von Bedeutung. Während für die übrigen Aufpunkte aufgrund der Eigenabschirmung durch die geplanten Parkpaletten ein nennenswerter Einfluss der LKW- und Ladegeräusche ausgeschlossen werden kann, trifft dies für das vorgenannte Wohnhaus an der Kleefelder Straße nicht zu. [...]“

Zur Bewältigung dieser Problemlage ist im Bebauungsplan für den, weitgehend noch nicht bebauten, südlichen Bereich des Sondergebietes Veranstaltungs- und Kongresszentrum festgesetzt, dass nur Nutzungen zulässig sind, die hinsichtlich ihres Störungsgrades nicht wesentlich störend im Sinne eines Mischgebietes sind. Es ist davon auszugehen, dass MItypische Nutzungen abstandsbedingt zu keiner unzumutbaren Richtwertüberschreitung im

festgesetzten allgemeinen Wohngebiet führen werden. Damit wird eine Verträglichkeit der aneinandergrenzenden Nutzungen gewährleistet.

Die Eilenriedehalle wird in der Regel für ein- bis dreitägige Ausstellungen, Messen, Tagungen, Seminaren, Kongressen und Versammlungen genutzt. Hinzu kommen jeweils in Abhängigkeit von der Veranstaltung einige Auf- und Abbautage. Bei der überwiegenden Anzahl der Veranstaltungen handelt es sich um Tagesveranstaltungen. Abendveranstaltungen finden dort nur gelegentlich statt, so dass in der Regel davon ausgegangen werden kann, dass zur Nachtzeit keine Beeinträchtigungen stattfinden. Dies haben auch die Erfahrungen der vergangenen Jahre bestätigt. Bisher sind keine Konflikte zwischen den Nutzungen oder Beschwerden von Anliegern aus dem festgesetzten allgemeinen Wohngebiet bekannt geworden. Ohnehin gilt, dass die Nutzung der Niedersachsenhalle und der Eilenriedehalle genehmigt ist und daher Bestandsschutz genießt. Mit den Mitteln des Bauplanungsrechts kann darauf folglich nicht unmittelbar Einfluss genommen werden. Soweit dies möglich ist, wie etwa für den südlichen Bereich des Sondergebietes, ist eine städtebauliche Steuerung in konfliktminimierender Weise erfolgt. Entsprechendes gilt für die nach den Bebauungsplanfestsetzungen ermöglichten Parkhäuser, so dass der Bebauungsplan insgesamt nicht zu einer Immissionssteigerung, sondern im Gegenteil zu einer deutlichen Immissionsminderung führen wird.

Verkehrsrgeräusche

Hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die Verkehrsrgeräusche, die durch eine Verlagerung der bisherigen Parkplätze von der Mars-la-Tour-Straße auf die Flächen des HCC bewirkt werden, äußert sich der Gutachter folgendermaßen:

[...]

„Im Hinblick auf Verkehrsrgeräusche öffentlicher Verkehrsflächen beschränkt sich die Prüfung gemäß Nr. 7.4 der *TA Lärm* auf einen Abstand von bis zu 500 Metern vom Betriebsgrundstück. Hierbei ist zu beachten, dass eine „pauschale“ Verkehrszunahme ausgeschlossen werden kann, da ja die Anzahl der Stellplätze weitgehend unverändert bleibt. Im vorliegenden Fall ist jedoch eine Verkehrsverlagerung zu beurteilen. Es kann von einer Abnahme der Verkehrsbelastung an der Zeppelinstraße ausgegangen werden, da hier die Zu- und Abfahrt auf den Behelfsparkplatz entfällt. Im Bereich Schackstraße entfallen die Ausfahrten Richtung stadteinwärts. Stattdessen ist eine deutliche Verkehrserhöhung (an Veranstaltungstagen) in Richtung Theodor-Heuss-Straße zu erwarten. Im Hinblick auf die Beurteilung nach Nr. 7.4 der *TA Lärm* ist hier jedoch von einer Vermischung mit den übrigen Verkehren auszugehen. Weiterhin kann bei der Richtlinien gerechten Berechnung nach *RLS-90* vorausgesetzt werden, dass eine Pegelsteigerung von 3 dB(A) („Verdopplung“) nicht erreicht wird. Abschließend zeigen die Berechnungen für das Plangebiet Nr. 1587 (Mars-la-Tour-Straße), dass bei Beurteilungspegeln von ca. 57 dB(A) tags und ca. 49 dB(A) nachts die Vorsorgegrenzwerte gerade erreicht bzw. tags noch unterschritten werden. Aus diesem Grund sind im vorliegenden Fall entsprechend den Regelungen der *TA Lärm*, die im Rahmen des Bauleitverfahrens ergänzend berücksichtigt werden, keine Maßnahmen für eine Verminderung der Verkehrslärmbelastung abzuleiten.“ [...]

Vergleich der Pegeländerungen zwischen vorhandener und zukünftiger Geräuschsituation

Der Gutachter hat weiterhin die Pegeländerung zwischen vorhandener und geplanter Geräuschsituation (Immissionspegel) verglichen. Er kommt dabei zu folgendem Ergebnis:

Die Berechnungen zeigen, dass erwartungsgemäß in allen Aufpunkten sowohl tags als auch nachts durch den Neubau des Parkhauses sowie den Rückbau der offenen Stellplätze an der Mars-la-Tour-Straße eine deutliche Pegelminderung zu erwarten ist.

Am Tage liegt die Pegelminderung in einer Größenordnung von 4 – 18 dB(A). Die größte Pegelminderung errechnet sich an der Bebauung entlang der Ausfahrt. An der Mars- La-

Tour- Straße ist die Pegelminderung deutlich geringer, da hier die Zufahrten zum Parkhaus in einer vergleichbaren Größenordnung liegen wie im Bestand.

In der **Nachtzeit** beträgt die mögliche Pegelminderung ca. 8 – 22 dB(A). Hier entfallen die Emissionen der Ausfahrten. Darüber hinaus werden die Parkplatzgeräusche durch das Parkhaus mit Lärmschutzwand deutlich gemindert.“

In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass durch die mit diesem Bebauungsplan verfolgte Planung eine deutliche Verbesserung der Wohnverhältnisse in der Nachbarschaft erreicht wird.

3.3. Naturschutz

Teile des Planbereiches sind bereits bebaut. Die verbleibenden Flächen sind wassergebunden befestigt und dienen als Stellplätze. Sie sind bis auf den nordöstlichen und mittleren Bereich gehölzfrei, ermöglichen jedoch insbesondere in den Randbereichen eine freie Versickerung der Niederschläge. Zum westlich angrenzenden Wohngebiet ist ein ein- bis zweireihiger Gehölzbestand vorhanden, der Lebensräume für Vögel, Kleinsäuger und Insekten bietet. Entlang der Schackstraße ist ebenfalls ein Gehölzbestand vorhanden. Im zentralen Bereich befindet sich eine Baumgruppe. Der Planbereich ist im Landschaftsrahmenplan der Landeshauptstadt Hannover als Fläche mit für den Arten- und Biotopschutz wertvollen Kleinstrukturen dargestellt.

Hinsichtlich der Avifauna und Fledermäuse wurde eine Untersuchung in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse in die weitere Beurteilung der ökologischen Wertigkeit eingeflossen sind und die im Folgenden auszugsweise aufgeführt wird.

„Zusammenfassung der Planung

Die naturschutzfachliche Beurteilung zu den geplanten städtebaulichen Vorhaben in der Mars-la-Tour-Straße und auf dem Gelände des Hannover Congress Centrum (HCC) lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Das im östlichen Stadtgebiet liegende Untersuchungsgebiet hat sich aufgrund der stadthistorischen Entwicklung zu einem hochwertigen Siedlungsgebiet entwickelt, neben der Etablierung repräsentativer Verwaltungsgebäude und dem Gebäudekomplex des HCC als wichtiger Ort für kulturelle Veranstaltungen.

Kennzeichnend für das Gebiet ist die weiträumige Freiraumstruktur mit reichhaltigem Baumbestand. Die Parkplätze des HCC-Geländes und an der Mars-la-Tour-Straße weisen eine hohe Zahl von Bäumen auf, die aufgrund der Baumschutzsatzung der LH Hannover geschützt sind.

Bezüglich der im Untersuchungsgebiet ermittelten Vogelarten ist besonders die Mehlschwalbe (*Delichon urbicum*) als für das Stadtgebiet schutzwürdige Besonderheit hervorzuheben. Die Mehlschwalbenkolonie nutzt die an der Dickensstraße befindlichen Grundstücke als Brutraum. Das benötigte Nistbaumaterial wird von Pfützen auf einem Lagerplatz, der außerhalb des Untersuchungsraumes südlich der Eilenriedehalle liegt, geholt. Aussagen von Anwohnern, dass für die Beschaffung von Nistbaumaterial auch der Parkplatz des HCC-Geländes genutzt wird, haben sich nicht bestätigt. Der noch unbefestigte Parkplatz des HCC-Geländes wird von den Tieren nur zum Überflug genutzt, so dass dessen Pfützen für den Erhalt der Mehlschwalbenkolonie nicht entscheidend sind. Sein offener Luftraum ermöglicht den Pendelflug der Schwalben zwischen Lagerplatz und den angrenzenden Gärten, deshalb könnte er somit von strategischer Bedeutung für die Kolonie sein.

Die 5 erfassten Fledermausarten nutzen die untersuchten Parkplatzflächen als Jagdgebiet, allerdings wurde nur eine geringe bis mittlere Fledermausaktivität festgestellt, so dass den Flächen keine erhöhte Bedeutung als Nahrungshabitat beigemessen werden kann.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung hat keine Verbotstatbestände nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ergeben, die im Planvollzug erfüllt werden. Obwohl die Parkplatzfläche als Brut-, Rast- und Nahrungsbiotop zukünftig nicht mehr zur Verfügung steht, ist davon auszugehen, dass in der Umgebung des Plangebietes ausreichend Gehölzbestände als Brut- und Nahrungshabitat erhalten bleiben, so dass gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang auch weiterhin erfüllt wird.

Auswirkungen der Planung

Mit der Festsetzung der überbaubaren Fläche für das Parkhaus 1 kann es im südlichen Bereich zu einer Einschränkung der Flugroute der Mehlschwalben zwischen den temporären Pfützen, von denen das Nistbaumaterial entnommen wird, und den Brutstandorten an den Gebäuden in der Dickensstraße kommen. Aufgrund des erforderlichen Stellplatzbedarfs und der denkmalpflegerischen Belange, die ein Verschieben des geplanten Parkhauses vor die Front der Niedersachsenhalle verhindern, kann das Parkhaus im südlichen Bereich nicht zurückgenommen werden. Die Einschränkung dieser Flugroute stellt jedoch für die Mehlschwalben keine wesentliche Beeinträchtigung dar. Mehlschwalben suchen zwar immer den kürzesten Weg, sind jedoch nach Einschätzung des Bereiches Forsten, Landschaftsräume und Naturschutz der Landeshauptstadt Hannover in der Lage, auf bauliche Veränderungen in ihrer Umgebung zu reagieren und sich einen neuen Weg zu suchen. Hierin unterscheiden sie sich deutlich von z.B. Fledermäusen, die bei bekannten Routen ihr Ortungssystem ausschalten. Es ist zudem bekannt, dass die Lage der Pfützen im Verlauf eines Jahres variieren kann, so dass sich die Mehlschwalben auch in der Vergangenheit neu orientieren mussten. Im Rahmen des Planvollzugs ist zu prüfen, ob zur Stabilisierung des Standortes der Mehlschwalbenkolonie am geplanten Parkhaus Nisthilfen angeboten werden können.

Bei Realisierung der Planung kommt es zu einer zusätzlichen Versiegelung. Trotz des Erhaltes des Pflanzstreifens entlang der westlichen Grundstücksgrenzen und der zu erhaltenden Bäume vor der Eilenriedehalle ist mit Beeinträchtigungen des Gehölzbestandes zu rechnen.

Ein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft entsteht nicht. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, konkrete Ausgleichsmaßnahmen werden daher für den vorliegenden Bebauungsplan Nr. 1588 nicht festgesetzt.

Auf der im vorliegenden Bebauungsplan festgesetzten Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sind Ausgleichsmaßnahmen (Entsiegelung, Entwicklung einer extensiven Grünfläche, Anpflanzung von 50 Bäumen) für Eingriffe in Natur und Landschaft vorgesehen, die im Bebauungsplan Nr. 1587 zu erwarten sind (s. Abschnitt 3.2. Naturschutz, Begründung Bebauungsplan Nr. 1587).

Unabhängig davon, dass für den vorliegenden Bebauungsplan keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind, sind jedoch das planerische Abwägungsgebot sowie die Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover zu beachten. Für eventuell zu entfernende Bäume sind nach Maßgabe der Baumschutzsatzung Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

3.4. Altlasten

Baugrunduntersuchungen aus August 2010 bestätigen die Schichtdicke des Parkplatzbefestigungsmaterials, die größtenteils 0,6 m bis 1,30 m mächtig ist. Die vorwiegend sandige Auffüllung weist einen erheblichen Anteil an Beimengungen von Bauschutt, Schlacke und Ziegeln auf. Örtlich sind Auffüllungen in Tiefen zwischen 1,70 m bis maximal 2,70 m erbohrt worden. Unterhalb der künstlichen Auffüllung wurde vereinzelt ein alter Mutterbodenhorizont angetroffen. In allen 9 Schürfen sind Altbau- und Fundamentreste in unterschiedlichen Tiefen angetroffen worden.

Die Ergebnisse der chemischen Untersuchungen, die vor allem zur Klärung abfallrechtlicher Belange dienen, zeigen, dass das Parkplatzbefestigungsmaterial sehr unterschiedlich belastet ist und größtenteils wegen der auffälligen Sulfatgehalte der LAGA-Einbauklasse Z2 (LAGA = Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) zugeordnet werden kann. Im Bereich der westlich geplanten Parkpalette wurden PAK-Gehalte festgestellt, die das künftige Aushubmaterial abfallrechtlich derzeit als gefährlichen Abfall einstuft. In diesem Bereich werden auch die Bodenwerte Bauleitplanung Hannover für PAK (für Gewerbeflächen) erheblich überschritten. Weiter wurden teils leicht erhöhte bis auffällige Gehalte vor allem an den Schwermetallen Chrom und Nickel festgestellt.

Die Ergebnisse der chemischen Untersuchungen für das Auffüllungsmaterial weisen vor allem im Bereich der westlichen Parkpalette PAK-Gehalte nach, die das künftige Aushubmaterial abfallrechtlich derzeit als gefährlichen Abfall einstuft. Auch hier werden im oberen Meter die Bodenwerte Bauleitplanung Hannover für PAK erheblich überschritten. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Auffüllung flächenhaft über das gesamte Plangebiet erstreckt und eventuell in Teilbereichen auch darüber hinausgeht.

Auf dem vorhandenen Parkplatz im geplanten **Sondergebiet Veranstaltungs- und Kongresszentrum** sollen im Wesentlichen zwei Parkhäuser und offene Stellplätze entstehen. Ferner sind extensiv genutzte private Grünflächen geplant, innerhalb derer Flächen für die Versickerung von Niederschlagswasser vorgesehen und auch für den Erhalt von Bäumen und Sträuchern festgesetzt sind. Im gesamten Gebiet wird im Rahmen von Gründungs-, Erschließungs- und Straßenbauarbeiten sowie Pflanzarbeiten Aushubboden anfallen. Aufgrund der Art der geplanten Nutzung und den vorliegenden Ergebnissen aus den Baugrunduntersuchungen sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Die Bodenaushubarbeiten bzw. gesamten Erdarbeiten sind fachgutachterlich zu begleiten.
- Bei Eingriffen in den Boden sind baubegleitende bzw. abfallrechtliche Untersuchungen zur ordnungsgemäßen Entsorgung erforderlich.
- Das anfallende Aushubmaterial ist insgesamt den entsprechend gesetzlich vorgeschriebenen Entsorgungswegen (Beseitigung oder Verwertung) zuzuführen.
- Das (teils hoch belastete) Parkplatzbefestigungsmaterial ist abzutragen und insgesamt den entsprechend gesetzlich vorgeschriebenen Entsorgungswegen (Beseitigung oder Verwertung) sachgerecht zuzuführen und im Bereich von Freiflächen bis 0,30 m Tiefe mit nachweislich sauberem Boden auszutauschen. Zur Trennung der unterliegenden belasteten Auffüllung ist ein Trennvlies einzubauen.
- Im Bereich, der für die Versickerung vorgesehenen Flächen sind die Auffüllungen bzw. organoleptisch auffälliger Boden vollständig durch für die Versickerung entsprechend geeignetem und nachweislich sauberem Boden auszutauschen und insgesamt sachgerecht zu entsorgen.
- Im Bereich der privaten Grünfläche ist das Parkplatzbefestigungsmaterial vorsorglich mit 10 cm sauberem Boden abzudecken.

Im südlichen Bereich des Plangebietes wird eine Fläche als **allgemeines Wohngebiet** festgesetzt. Orientierende Bodenuntersuchungen führten hier zu folgenden Ergebnissen:

Auf der Nordostseite des Grundstückes Kleefelder Straße 31 wurden Auffüllungen bis in Tiefen größer als 3 m vorgefunden. Es handelt sich auf Grund der Mächtigkeit der Auffüllungen vermutlich um einen verfüllten, ehemaligen Bombentrichter. In den übrigen Bereichen wurden unter dem 0,1 – 0,35 m mächtigen Mutterboden sandige Auffüllungen mit und ohne Fremdbeimengungen minimal bis 0,3 m und maximal bis 0,9 m Tiefe erbohrt. Darunter steht der geogen gewachsene Boden an.

Oberboden:

Der Bodenhorizont bis 0,35 m Tiefe besteht auf dem Grundstück überwiegend aus Mutterboden (mit einer durchschnittlichen Mächtigkeit von ca. 0,20 m) mit einer geschlossenen Rasendecke. Ausnahmen bilden der mit Pflastersteinen befestigte Parkplatz und die Gehwege. Unter dem Mutterboden befindet sich eine vorwiegend sandige Auffüllung, die vor allem im nördlichen Bereich des Grundstückes Beimengungen von Fremdbestandteilen wie Steine, Betonresten, Ziegel, Glas sowie Teerpappe und Schlacke enthalten.

Die Ergebnisse der chemischen Untersuchungen der Feinfraktion zeigen für die auf dem gesamten Grundstück vorhandene Mutterbodenschicht zwar leicht erhöhte Gehalte bei einigen Schwermetalle und den PAK. Eine Überschreitung der Prüfwerte für Wohngebiete gemäß BBodSchV wurde nicht festgestellt. Die Bodenwerte der Bauleitplanung werden ebenfalls eingehalten.

Im Bereich der Auffüllung wurden ebenfalls leicht erhöhte Gehalte bei einigen Schwermetallen und den PAK aber keine Prüfwertüberschreitungen für Wohngebiete festgestellt. Die Bodenwerte Bauleitplanung werden bis 0,35 m Tiefe auf dem gesamten Grundstück, mit Ausnahme im Bereich des o. g. Bombentrichters, eingehalten.

Oberster Bodenmeter:

Im obersten Bodenmeter unterhalb des Horizontes 0,35 m wurden in der überwiegend feinsandigen Auffüllung neben Ziegeln und Steinen lokal auch Schlacke (0,50 – 0,55 m Tiefe, RKS 14, TF 3a, Südwestseite), Glas und Schlacke (0,15 – 0,6 m Tiefe, TF1-07, TF 1, Rand Bombentrichter Nordostseite) sowie Dachpappe (0,6 m Tiefe, TF1-06, Rand Bombentrichter Nordostseite) vorgefunden.

Die Bodenwerte Bauleitplanung werden auf dem Großteil des Grundstücks bis 1,0 m Tiefe eingehalten.

Es ist davon auszugehen, dass die Bodenwerte Bauleitplanung für Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) und Benzo(a)pyren (BAP) im Bereich des Bombentrichters und für Arsen in der Schlackeschicht der Rammkernsondierung (RKS 14) überschritten werden.

Tiefer 1 m:

Die Auffüllungsmächtigkeit > 1,0 m Tiefe wurde mit diesen Untersuchungen im Bereich des Bombentrichters (nördlicher Grundstücksbereich) angetroffen. Das Auffüllungsmaterial in 1 – 3 m Tiefe weist einen erhöhten TOC (Summe des organisch gebundenen Kohlenstoffs) und auffällige Sulfat-Konzentrationen im Eluat auf.

Aus diesen Untersuchungsergebnissen ergeben sich z.Zt. die folgenden Konsequenzen für den Bereich des festgesetzten allgemeinen Wohngebietes (Kleefelder Str. 31):

Der Festsetzung als allgemeines Wohngebiet steht nichts entgegen. Für die derzeitige wie auch für die künftige Nutzung ergeben sich jedoch folgende Einschränkungen.

Die auf dem Grundstück derzeit vorhandene geschlossene Rasendecke im Bereich der durchschnittlich 0,20 m mächtigen Mutterbodenschicht lässt nach derzeitigen vorliegenden Kenntnissen eine Nutzung der derzeit vorhandenen Freiflächen als Grünfläche zu.

Im Bereich des Bombentrichters und der Auffüllungen mit Fremd Beimengungen sind eine kleingärtnerische Nutzung oder gestalterische Veränderungen in den Pflanzbereichen nur möglich, wenn das Auffüllungsmaterial mit 1,0 m mächtigen sauberen Boden ausgetauscht wird. Im Bereich des Bombentrichters ist schon nach 0,10 m Tiefe mit belasteten Auffüllungen zu rechnen. Das anfallende Aushubmaterial ist sachgerecht zu entsorgen.

Sofern später Neubauten erfolgen, sind in der Baugenehmigung entsprechende Hinweise zum Umgang mit dem Boden aufzunehmen. Auf Grund der PAK-Konzentrationen ist das Bodenmaterial voraussichtlich jeweils als Z2-Material (ausgenommen die Bereiche mit Dachpappe, hier ist mit noch höheren Belastungen zu rechnen) zu entsorgen.

4. Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Planung für die Bebauung des Parkplatzes an der Mars-la-Tour-Straße stand immer wieder der Vorschlag zur Debatte, die Wohnbebauung stattdessen auf dem Parkplatz des HCC vorzusehen.

Aus städtebaulicher Sicht sind diese Flächen jedoch keine gleichwertigen Flächen für Wohnbebauung. Das Areal an der Mars-la-Tour-Straße ist als Wohnbaufläche im Flächennutzungsplan dargestellt, darüber hinaus ist die Erschließung durch die umliegenden Straßen für eine Wohnnutzung gesichert. Auf der Fläche südlich der Schackstraße ist eine Wohnbebauung unmittelbar neben der HCC-Nutzung nicht möglich. Das Gelände des HCC ist durch viele Verkehrsbewegungen und den daraus folgenden Schallemissionen (resultierend aus dem Besucherverkehr und dem Anlieferverkehr, der zum Teil auch in den Nachtstunden erfolgt) stark belastet. Im Flächennutzungsplan ist die Fläche dem HCC zugeordnet; das HCC benötigt diese im vollen Umfang für seine Stellplätze und die notwendigen Anliefergänge. Die Idee einer unterirdischen Stellplatzanlage scheidet insofern aus, als das die Kosten pro Stellplatz um ein Mehrfaches höher wären als bei Parkpaletten.

Das Konzept sieht daher die Wohnbebauung an der Mars-la-Tour-Straße vor und entsprechend die Errichtung zweier Parkpaletten auf dem HCC-Parkplatz.

Da die vorhandene Stellplatzfläche des HCC im Westen, im Südwesten und auch im Norden durch Wohnbebauung begrenzt wird, spielten bei der Positionierung der geplanten Parkpaletten neben den stadtgestalterischen, denkmalpflegerischen und verkehrstechnischen Aspekten insbesondere die lärmtechnischen Gesichtspunkte eine entscheidende Rolle.

Zur Ermittlung des optimalen Standortes dieser Parkierungsanlage wurden verschiedene Varianten entwickelt, die die o.g. Kriterien berücksichtigen sollten.

In der sogenannten Variante 5c werden fast alle Stellplätze in Gebäuden untergebracht. Zur Lösung der Lärmproblematik wird eine rechtwinklige Anordnung der Parkpaletten vorgesehen, die die Lärmemissionen der wenigen verbleibenden ebenerdigen Stellplätze und Busstellplätze zur angrenzenden Wohnbebauung abschirmt. Durch die Anordnung zweier Parkpaletten entsteht ein umlaufender breiter Grünstreifen zur Wohnbebauung an der Dickensstraße und zur Schackstraße, der parkartig gestaltet und für die Regenwasserversickerung genutzt werden kann. Hier kann auch die Feuerwehrzufahrt erfolgen. Als Lärmschutzwand ist eine bewässerte Pflanzwand vorgesehen, die soweit vor der Fassade steht, dass eine Entrauchung möglich ist. Die Einfädelung der Abfahrt ist hinter der durchgehenden Lärmschutzwand in Flucht der nördlichen Fassade der Eilenriedehalle angeordnet. Dadurch werden die lärmtechnisch relevanten Pegelwerte eingehalten und eine stadtgestalterische Qualität gewahrt.

Mit dieser Variante konnte hinsichtlich aller wesentlichen Kriterien eine ausgewogene Lösung für den Standort der geplanten Parkhäuser gefunden werden. Diese Variante stellt die Grundlage für die planungsrechtliche Absicherung der Parkhäuser dar.