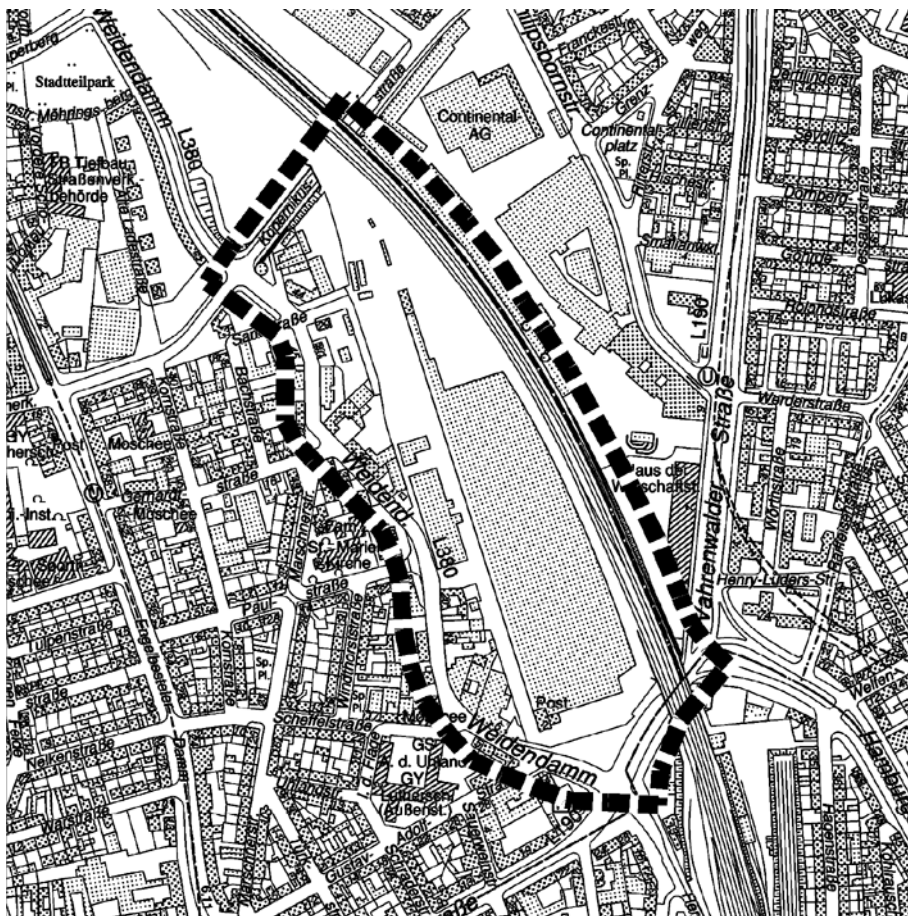


209. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover Bereich: Nordstadt / "ehemaliger Hauptgüterbahnhof"

Begründung

(Fassung zum Feststellungsbeschluss)



Inhaltsübersicht	Seite
1. Anlass, Erfordernis und Ziele der Planung	3
2. Städtebauliche / naturräumliche Situation	4
3. Rechtliche und planerische Vorgaben	5
3.1 Regionales Raumordnungsprogramm.....	5
3.2 Bebauungspläne	5
3.3 Landschaftsplanung / Naturschutzrecht	5
3.3.1 Landschaftsrahmenplan	5
3.3.2 Landschaftsplan	6
3.3.3 Schutzgebiete nach Naturschutzrecht	6
3.3.4 Gebiete von gemeinschaftl. Bedeutung / Europäische Vogelschutzgebiete	6
4. Planungsziele und Planinhalt	6
4.1 ehemaliger Hauptgüterbahnhof.....	6
4.2 Altlastenkennzeichnung	6
4.3 Weidendamm.....	7
4.4 Gewerbliche Baufläche außerhalb des Hauptgüterbahnhofsgeländes	7
5. Umweltbericht gemäß § 2 Abs. 4 und § 2 a Satz 2 Nr. 2 BauGB	7
5.1 Einleitung.....	7
5.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen.....	8
5.2.1 Schutzgüter Tiere und Pflanzen.....	9
5.2.2 Schutzgüter Boden und Wasser	10
5.2.2.1 natürliche Bodenfunktion / Auswirkungen auf das Wasserregime	10
5.2.2.2 Grundwasser.....	10
5.2.2.3 Oberflächengewässer	10
5.2.2.4 Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser.....	10
5.2.2.5 Belastungen des Bodens mit Altlasten / Altablagerungen.....	10
5.2.2.6 Belastungen des Bodens mit Kampfmitteln	11
5.2.3 Schutzgüter Luft und Klima.....	11
5.2.4 Schutzgut Mensch.....	12
5.2.4.1 Schienen- / Straßenverkehrslärm.....	12
5.2.4.2 Gewerbe- / Industrielärm.....	13
5.2.4.3 Lufthygiene	13
5.2.4.4 Erholungsfunktion der Landschaft.....	13
5.2.5 Orts- und Landschaftsbild.....	13
5.2.6 Natura 2000.....	13
5.2.7 Kultur- und sonstige Sachgüter.....	13
5.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes.....	14
5.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes	14
5.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	14
5.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	15
5.5.1 Planungsalternativen bzgl. des Standortes.....	15
5.5.2 Planungsalternativen im Änderungsbereich.....	15
5.6 Verwendete Verfahren bei der Umweltprüfung / Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Ermittlung	15
5.7 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umweltüberwachung.....	15
5.8 Zusammenfassung	16

209. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover Bereich: Nordstadt / "ehemaliger Hauptgüterbahnhof"

Begründung

*(Fassung zur öffentlichen Auslegung des Entwurfs gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
sowie zur
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB)*

1. Anlass, Erfordernis und Ziele der Planung

Das Areal des Hauptgüterbahnhofs wird seit etwa 16 Jahren nicht mehr für Bahnzwecke genutzt. Insbesondere steht die Güterabfertigungshalle leer und ist dem Verfall überlassen. Verschiedene Aktivitäten zu einer Nachnutzung, die den städtebaulichen Ansprüchen für den innenstadtnahen Standort und den Stadtteil Nordstadt gerecht werden, führten in der Vergangenheit nicht zum Erfolg. Als planfestgestelltes Bahngelände war es bisher der Bauleitplanung entzogen. Mit der bereits 2007 erfolgten Entwidmung des Bahngeländes sind die Voraussetzungen gegeben, für die Nachnutzungen die städtebaulichen Zielsetzungen im Rahmen der Bauleitplanung definieren zu können.

Bereits im Jahr 2006 wurde im Auftrag der Grundstückseigentümerin ein Masterplan für ein Nachnutzungskonzept entwickelt. Vorgesehen waren als "Haus in Haus-Konzepte" Hauptnutzungen aus den Bereichen Kultur, Freizeit, Sport sowie Gewerbe. Dabei war von dem Erhalt der Güterhalle ausgegangen worden. Der Masterplan war gemäß Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 08.06.2006 Grundlage für die durchzuführenden Bauleitplanverfahren. Auf dieser Grundlage wurde zunächst nach Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 12.06.2008 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit vom 26.06. bis 25.07.2008 durchgeführt. Bedenken oder Anregungen zu den seinerzeitigen Planungszielen, die eine Mischung aus gewerblichen, kulturellen und freizeitorientierten Nutzungen vorsahen, waren nicht vorgetragen worden.

In den vergangenen Jahren hat die Grundstückseigentümerin intensiv, jedoch erfolglos Versuche unternommen, auf der Grundlage des Nutzungskonzeptes des Masterplans und mit der Prämisse des Erhalts der Halle die Fläche zu vermarkten. Die im Zuge weiterer Projektplanungen vorgenommenen Untersuchungen der Bausubstanz führten auch zu dem Ergebnis, dass das o.g. Nutzungskonzept unter Erhalt der Güterhalle nicht wirtschaftlich tragfähig umgesetzt werden kann. Verfolgt wird nunmehr unter Teilabriss der Güterhalle eine den Gegebenheiten in der Nachbarschaft gerecht werdende gewerbliche Nutzung. Der am Südkopf der Halle bestehende Postzustellpunkt bleibt bestehen.

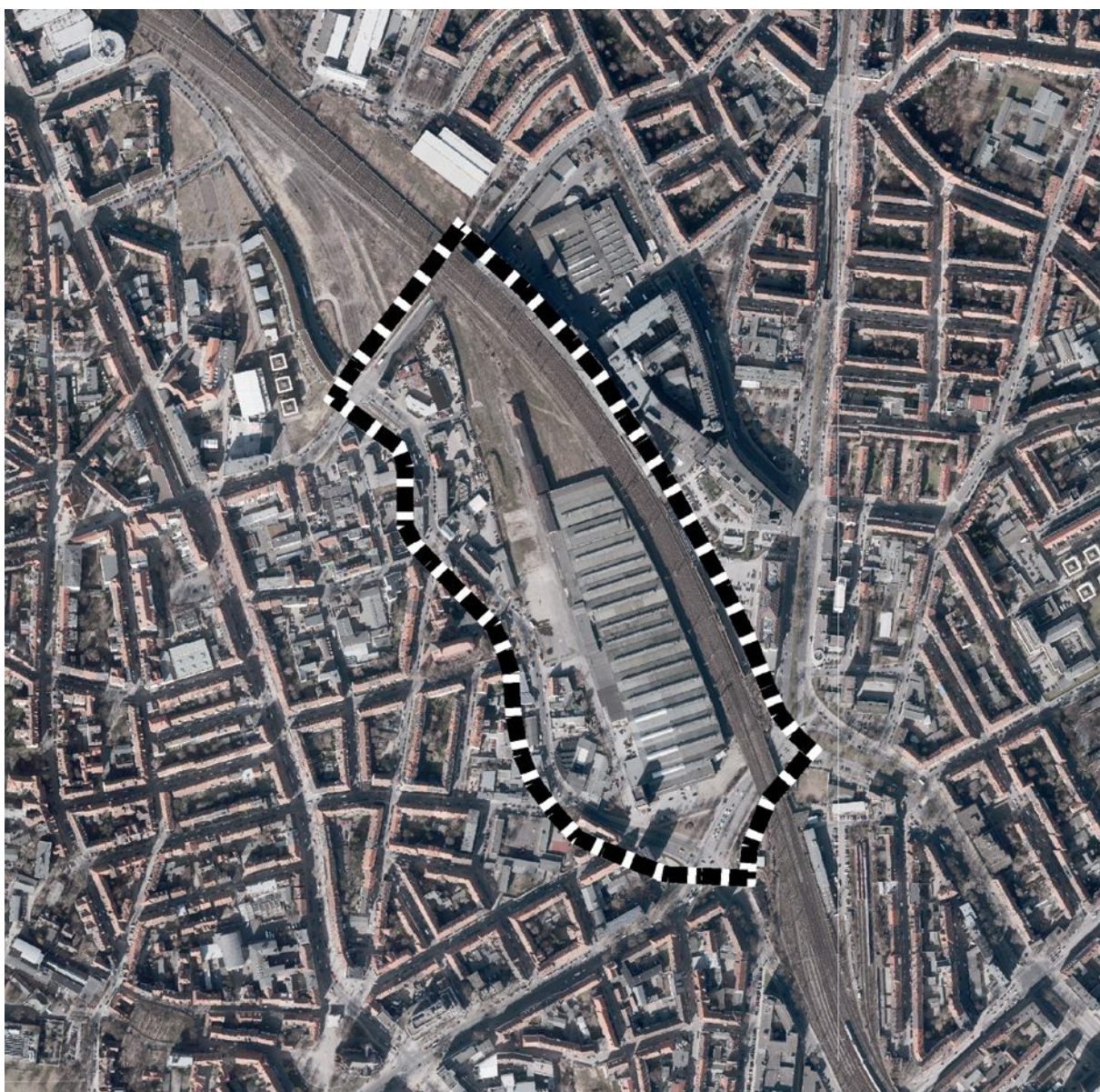
Die angestrebte Nutzung ist städtebaulich erwünscht, um das Areal in das Nutzungsgefüge der Nordstadt einzupassen und um ein städtebauliches Potential in innenstadtnaher Lage zu nutzen. Zur planungsrechtlichen Vorbereitung der o.g. Nachfolgenutzung müssen der Flächennutzungsplan geändert und ein Bebauungsplan (Nr. 1714) aufgestellt werden.

Im geltenden Flächennutzungsplan wird der Weidendamm südlich der Kopernikusstraße, im Bereich zwischen Sandstraße und Paulstraße, in einer begradigten Trassenführung dargestellt. Im Zuge der zu treffenden Darstellungen für das bisherige Bahngelände soll dieses Ziel aufgegeben werden, um im Bereich zwischen heutigem Weidendamm und dem Areal des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs eine sinnvolle Neuordnung der Nutzungen zu ermöglichen.

2. Städtebauliche / naturräumliche Situation

Der Änderungsbereich ist an der Nahtstelle der Stadtteile Nordstadt, Vahrenwald und Mitte, unmittelbar an bedeutsamen Hauptverkehrsstraßenzügen (Vahrenwalder Straße, Arndtstraße, Hamburger Allee, Weidendamm) gelegen. Die Entfernung zur Innenstadt innerhalb des Cityringes beträgt in Luftlinie nur rd. 400 m. Entsprechend seiner früheren Nutzung war das Areal des Hauptgüterbahnhofs bisher einer städtebaulichen Einbindung in den Stadtteil Nordstadt entzogen.

Der Änderungsbereich wird bestimmt durch das Gebäude der ehemaligen Güterabfertigungshalle mit der Ladestraße und das sich im Norden bis zur Kopernikusstraße anschließende ehemalige Bahngelände, auf dem die Gleisanlagen entfernt wurden.



Luftbildaufnahme 2013 (© Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation)

Westlich des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs schließen sich bis zum Weidendamm gewerbliche Nutzungen, der städtische Werkhof Sandstraße und ein Umspannwerk an.

Die östliche Begrenzung des Änderungsbereichs wird gebildet durch die Bahnstrecke Hannover - Köln / Hamburg. Sie führt unmittelbar am Gelände des Stammwerks der Continental AG vorbei.

Nördlich der Kopernikusstraße erstreckt sich das Areal der Feuer- und Rettungswache Weidendamm, für die mit dem Bebauungsplan Nr. 1755 im April 2013 die baurechtliche Grundlage geschaffen worden war.

Auch im Hinblick auf die angestrebten Nachnutzungen für den Hauptgüterbahnhof ist der Anschluss des Änderungsbereiches an das Netz des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs als gut zu bezeichnen: Die Stationen "Christuskirche" der Stadtbahnlinien 6 und 11 sowie "Werderstraße" der Stadtbahnlinien 1 und 2 sind in rd. 450 m bzw. 500 m Entfernung gelegen, Die nächstgelegene Bushaltestelle ist die der Linien 100 und 200 (Haltestelle "Weidendamm").

3. Rechtliche und planerische Vorgaben

3.1 Regionales Raumordnungsprogramm

Das geltende Regionale Raumordnungsprogramm 2005 (RROP 2005) für die Region Hannover enthält keine besonderen raumordnerischen Festlegungen für den Änderungsbereich.

Nach dem im RROP 2005 integrierten Regionalen Einzelhandelskonzept liegt der Änderungsbereich im Versorgungskern des oberzentralen Standortbereichs.

Der Weidendamm ist entsprechend der bisherigen Zielsetzung zur Begradigung im Teilstück zwischen Sandstraße und Paulstraße als Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung festgelegt. Durch die mit der 209. Änderung des Flächennutzungsplanes beabsichtigte Aufgabe der Begradigung besteht kein Zielkonflikt mit dem RROP.

Die 209. Änderung des Flächennutzungsplanes entspricht somit den Zielen der Raumordnung.

3.2 Bebauungspläne

Der Bereich des Hauptgüterbahnhofs war als planfestgestelltes Bahngelände bisher dem städtebaulichen Planungsrecht entzogen. Bebauungspläne bestehen demzufolge hierfür nicht.

Für den übrigen, westlich daran anschließenden Bereich besteht der rechtsverbindliche Durchführungs- (= Bebauungs-)plan Nr. 90 (rechtsverbindlich 1955), der hier zusammen mit seinen 2. und 3. Änderungen (1959 und 1962) Festsetzungen für Gewerbegebiete enthält.

3.3 Landschaftsplanung / Naturschutzrecht

3.3.1 Landschaftsrahmenplan

Als gutachterlichen Fachplan hat die Region Hannover den Landschaftsrahmenplan 2013 erstellt. Er ersetzt nunmehr auch den früheren Landschaftsrahmenplan der Landeshauptstadt Hannover von 1990. Als fachplanerische Aussage ist der Landschaftsrahmenplan bei allen Planungen angemessen in die Gesamtabwägung einzustellen. Die zum Entwurf des Landschaftsrahmenplans vorgenommenen Bewertungen zu den Umweltbelangen Arten und Biotope, Landschaftsbild, Boden, Wasser und Klima (März 2011) sind in dieser Begründung im Abschnitt 5.2 nachrichtlich vermerkt.

Das gesamte Plangebiet ist als Siedlungsfläche eingestuft und von landschaftsplanerischen Zielsetzungen ausgenommen.

3.3.2 Landschaftsplan

Ein Landschaftsplan besteht für den Änderungsbereich nicht.

3.3.3 Schutzgebiete nach Naturschutzrecht

Naturschutzrechtliche Ausweisungen (Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Geschützter Landschaftsbestandteil) sind für den Änderungsbereich nicht erfolgt.

Besonders geschützte Biotope nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und § 24 Nds. Ausführungsgesetz zum BNatSchG (NAGBNatSchG) wurden bisher nicht festgestellt.

3.3.4 Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung / Europäische Vogelschutzgebiete

Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete (Natura 2000-Gebiete) sind von der 221. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht betroffen.

4. Planungsziele und Planinhalt

4.1 ehemaliger Hauptgüterbahnhof

Das Areal des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs stellt das größte zusammenhängende Entwicklungspotential in Innenstadtnähe dar. Es soll einer sinnvollen und standortgerechten Nachnutzung zugeführt werden. Dafür wurde zunächst im Auftrag der Grundstückseigentümerin von dem Architektur- und Planungsbüro Albert Speer & Partner GmbH 2006 ein Masterplan entwickelt. Er ging von dem Erhalt der Güterhalle aus. Die innere bauliche Struktur der Güterhalle sollte sich an einem "Haus in Haus-Konzept" orientieren. Sie sollte dabei eine Hülle bilden, die den Innenraum vor der Witterung schützt. Vorgesehen waren auf der Grundlage dieses Masterplans Nutzungen aus den Bereichen Freizeit, Kultur und Sport. Gewerbliche Nutzungen sollten das Spektrum ergänzen, Einzelhandelsnutzungen dagegen gemäß den Entwicklungsvorstellungen des städtischen Einzelhandelskonzeptes ausgeschlossen sein.

Die Bahnflächen wurden mit Bescheid des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Hannover, vom 30.05.2007 gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Damit liegen die planungsrechtlichen Voraussetzungen vor, die Flächen im Wege der Bauleitplanung neuen Nutzungen zuführen zu können.

Auf der Basis des o.a. Masterplans sah die 209. Änderung des Flächennutzungsplanes zunächst vor, dem weit gefassten Nutzungsspektrum entsprechend "Sonderbaufläche" mit der näheren Zweckbestimmung "Freizeit, Kultur, Gewerbe" darzustellen. Hierzu war auch im Jahr 2008 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt worden.

Im Zuge der weiteren Projektplanung erwies sich, dass insbesondere aufgrund des schlechten baulichen Zustandes der Güterhalle und dementsprechender hoher Sanierungskosten und zusätzlicher hoher Aufwendungen für das "house-in-house-Konzept" die ursprünglich angestrebten Nutzungen nicht wirtschaftlich tragfähig zu realisieren sind. Nach mehrjähriger Prüfung der Nutzungsmöglichkeiten wurde unter Erhalt eines kleinen Teiles der ortsbildprägenden Güterhalle am Süden des Areals zunächst eine überwiegend gewerbliche Nutzung verfolgt, im mittleren Teil des Geländes sollten mischgebietstypische Nutzungen und - soweit planungsrechtlich möglich - Wohnnutzung Aufnahme finden. Im weiteren Planverfahren erwies sich jedoch, dass eine Wohnnutzung und auch eine mischgebietstypische gewerbliche Nutzung mit höherer Empfindlichkeit gegenüber Immissionen aus benachbarter Gewerbe- bzw. Industrienutzung auszuschließen sind.

Betriebe mit ausschließlicher Ausrichtung auf den Verkauf an Endverbraucher (Einzelhandelsbetriebe) sollen im gesamten Entwicklungsbereich ausgeschlossen sein. Das derzeitige Nutzungskonzept sieht vor, im Südtteil ausnahmsweise die Ansiedlung eines Großhandelsbetriebes

mit Gastronomie auf insgesamt 2.500 m² Bruttofläche zu ermöglichen, sofern und soweit die Verträglichkeit der Ansiedlung für die Einzelhandelsversorgung in der Umgebung, insbesondere im Bereich Engelbosteler Damm, abschließend nachgewiesen ist. Auf nachgeordneter Planebene sind daher Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln, die mit dem städtischen Einzelhandels- und Zentrenkonzept konform sind. Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes soll keine einzelhandelsbezogene Darstellung erfolgen.

4.2 Altlastenkennzeichnung

Gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 3 BauGB sollen im Flächennutzungsplan diejenigen Flächen gekennzeichnet werden, die für bauliche Nutzungen vorgesehen sind und deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Die Kennzeichnung erfolgt als Tatsachenkennzeichnung und daher grundsätzlich unabhängig von einer Sanierungsfähigkeit und einem etwaigen Sanierungskonzept.

Teilbereiche des Geländes des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs sind erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet (s. Abschnitt 5.2.2.5). Hierzu wird aus fachbehördlicher Sicht eine flächendeckende Versiegelung empfohlen. Im Flächennutzungsplan erfolgt eine entsprechende Kennzeichnung.

4.3 Weidendamm

Die gegenwärtige Darstellung der Hauptverkehrsstraße Weidendamm im Flächennutzungsplan sieht im Teilstück zwischen Sandstraße im Norden und Paulstraße im Süden eine Begradigung der Trassenführung vor. Diese Zielvorstellungen sind mit der 44. Änderung des Flächennutzungsplanes (wirksam geworden 22.03.1989) in den Flächennutzungsplan aufgenommen worden. Planungsziel war, die Voraussetzungen für eine möglichst nah an die Bahnanlagen heranrückende Umgehungsstraße zu schaffen, die den Stadtteil Nordstadt vom Durchgangsverkehr entlastet. Der teilweise erforderliche Abbruch von Gebäuden und der Eingriff in Privatgrundstücke war in die Trassenentscheidung einbezogen worden.

Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 1714 wurde eine Verkehrsuntersuchung beauftragt (Büro ARGUS, Stadt- und Regionalplanung, Hamburg). Untersucht wurden die Erschließung des Hauptgüterbahnhofs sowie die verkehrliche Abwickelbarkeit des erwarteten Verkehrsaufkommens im Umliegenden Straßennetz. Im Ergebnis stellt das Gutachten (Stand 07.05.2015) fest, dass eine leistungsgerechte Erschließung des Hauptgüterbahnhofs mit den geplanten Nutzungen über das derzeit vorhandene Straßennetz sichergestellt ist.

Aus heutiger Sicht besteht keine verkehrliche Notwendigkeit der Realisierung dieser Zielplanung. Zudem wird mit der Aufgabe dieser Planung die Voraussetzung für eine städtebauliche Neuorientierung der an das bisherige Bahngelände anschließenden gewerblichen Nutzungen geschaffen. Der Weidendamm soll daher in heutiger Trassenlage dargestellt werden.

4.4 Gewerbliche Baufläche außerhalb des Hauptgüterbahnhofsgebietes

Die zwischen dem bisherigen Bahngelände und der im Flächennutzungsplan dargestellten Trasse des Weidendamms gelegenen Flächen sind bisher als "Gewerbliche Baufläche" dargestellt, westlich dieser geplanten Trasse schließen sich in Folgewirkung der Straßenplanung "Wohnbaufläche" und wiederum "Gewerbliche Baufläche" an. Mit der Verlagerung des Weidendamms in die heutige Trassenlage wird auch künftig zwischen dieser Straße und dem Gelände des ehemaligen Hauptgüterbahnhofsgebietes "Gewerbliche Baufläche" dargestellt.

5. Umweltbericht gemäß § 2 Abs. 4 und § 2 a Satz 2 Nr. 2 BauGB

5.1 Einleitung

Die Einleitung enthält gemäß der Anlage 1 des BauGB zu § 2 Abs. 4 und § 2 a Satz 2 Nr. 2 BauGB:

- Kurzdarstellung des Planinhalts und der wichtigsten Ziele des Bauleitplans einschließlich der Beschreibung der Art und des Umfangs der Darstellungen sowie des Bedarfs an Grund und Boden,
- Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes und der Art der Berücksichtigung bei der Aufstellung des Bauleitplanes.

Bezüglich der Planungsziele und der Planinhalte der 209. Änderung des Flächennutzungsplanes wird auf die Abschnitte 1 und 4 dieser Begründung verwiesen. Die mit dieser Änderung des Flächennutzungsplanes beabsichtigten Darstellungen haben keine über die bisherige Darstellung hinausgehende Neuausweisung von Bauflächen zur Folge.

Flächenbilanz:

(Die Flächenbilanz ist die Gegenüberstellung der bisher und der künftig im Flächennutzungsplan dargestellten Art der Nutzung. Sie bezieht sich jedoch nicht auf die real ausgeübte oder mögliche Nutzung; desgleichen erlaubt die Flächenbilanz keinen eindeutigen Rückschluss auf den Anteil an versiegelter Fläche. Aufgrund des Maßstabes und der generalisierten Zielaussage können die Flächengrößen der dargestellten Bauflächen von den festgesetzten Baugebieten in Bebauungsplänen abweichen.)

Fläche für die Eisenbahn	-	9,43 ha
Gewerbliche Baufläche	+	9,35 ha
Hauptverkehrsstraße	+	0,26 ha
Wohnbaufläche	-	0,18 ha

Fachgesetze / übergeordnete Planungen

Für das 209. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan sind grundsätzlich beachtlich

- bezüglich der Eingriffe in Natur und Landschaft die Eingriffsregelung des § 1 a Abs. 3 BauGB sowie die besonders geschützten Biotope nach § 30 BNatSchG und § 24 NAGB-NatSchG sowie das Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG),

Der konkret zu erwartende Umfang des Eingriffs wird erst auf der Bebauungsplanebene ermittelt und danach der Kompensationsbedarf und die Art der Kompensation festgesetzt; auf der Ebene des Flächennutzungsplanes ist zunächst nur eine Grobabschätzung vorzunehmen und danach ggf. eine dem Maßstab des Flächennutzungsplanes entsprechende Darstellung zu treffen.

- bezüglich von Immissionen das Bundesimmissionsschutzgesetz einschließlich der dazu erlassenen Verordnungen (insbesondere 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz - Verkehrslärmschutzverordnung) und weitere relevante Regelwerke zum Immissionsschutz (DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau, TA Lärm),
- das Regionale Raumordnungsprogramm der Region Hannover (RROP 2005)

Fachplanungen

- Landschaftsrahmenplan der Region Hannover, Verweis auf Abschnitt 3.3.1

5.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Gemäß der Anlage 1 des BauGB zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB sind im Umweltbericht die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB ermittelten Umweltauswirkungen zu beschreiben und zu bewerten.

Bei der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen sind die geltenden Darstellungen mit den geplanten zu vergleichen.

Gegenstand der 209. Änderung des Flächennutzungsplanes ist die planungsrechtliche Modifizierung des bisher zulässigen Nutzungsspektrums in andere Flächenkategorien. Eine neue, gegenüber dem bisherigen Planungsrecht ungünstigere umweltrelevante Situation wird damit

bezogen auf die Ebene des Flächennutzungsplanes nicht vorbereitet. Allerdings können mit der Realisierung nachfolgender Nutzungen nachteilige Auswirkungen auf die Umweltbelange ergeben, u.a. dann wenn auf der Ebene des Bebauungsplanes im Vergleich zur bisher zulässigen Nutzung ein darüber hinaus gehender Eingriff vorbereitet wird. Aus diesem Blickwinkel heraus werden im Folgenden mögliche Auswirkungen auf die Schutzgüter beschrieben.

Im Zusammenhang mit der Nachnutzung des Hauptgüterbahnhofsgeländes wird das bisherige Planungsziel aufgegeben, im Teilstück zwischen Sandstraße im Norden und Paulstraße im Süden den Weidendam zu begradigen. Nachteilige Auswirkungen auf Umweltbelange ergeben sich nicht, Eingriffe in Privatgrundstücke werden dadurch vermieden.

5.2.1 Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Das bisherige Bahngelände hatte bisher aufgrund der intensiven Nutzung keine hohe Bedeutung für Tiere und Pflanzen. Lediglich im Südteil, im Vorbereich der Güterhalle, ist Baumbestand anzutreffen.

Bereits im Jahr 2008 wurde für das aufgegebene Bahngelände eine Kartierung des Bestandes an Flora und Fauna durchgeführt (Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR - Abia -, Neustadt). Die Erfassung der Fauna bezog sich auf Eidechsen, Flussregenpfeifer und - unter Bezug auf die leer stehende Güterhalle - auf Fledermäuse. Besonders geschützte Biotope wurden seinerzeit nicht festgestellt. Die Kartierung bedurfte der Aktualisierung, die 2014 vorgenommen wurde (Abia, Oktober 2014) und sich wiederum auf das Vorkommen von Fledermäusen, Brutvögeln, Reptilien und Heuschrecken sowie Biotoptypen erstreckte. In der Zusammenfassung kommt sie zu folgendem Schluss:

Das Untersuchungsgebiet ist zum überwiegenden Teil überbaut oder versiegelt und weist keine naturnahen Biotoptypen auf. Eine höhere naturschutzfachliche Wertigkeit erreichen jedoch die Ruderalfluren im Nordteil des Areals sowie in Randbereichen aufgrund ihres Artenreichtums sowie ihrer Gefährdung. Außerdem weisen die in einigen Bereichen vorhandenen Ziegelmauern drei z.T. sehr ausgedehnte Wuchsorte der im niedersächsischen Tiefland gefährdeten Mauerraute auf.

Daneben wurde mit der Rosen-Malve eine weitere gefährdete Art des niedersächsischen Tieflands nachgewiesen, deren Status aber nicht zweifelsfrei zu ermitteln ist. Für Fledermäuse weist das Gebiet nur eine geringe Bedeutung auf. Lediglich die Zwergfledermaus nutzt Teilbereiche des Geländes unregelmäßig und in geringer Zahl als Jagdhabitat, so dass durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen für diese Art zu erwarten sind. Quartiere wurden nicht festgestellt.

Die Avifauna ist mit vergleichsweise wenigen Arten in meist geringer Siedlungsdichte vertreten. Gefährdete Arten konnten nicht beobachtet werden. Auch für die Avifauna ergibt sich damit eine geringe Bedeutung.

Reptilien konnten nicht nachgewiesen werden.

Da im Gebiet die beiden sehr seltenen, hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blaüflügelige Sandschrecke und Westliche Beißschrecke vorkommen, sind die von den Heuschrecken besiedelten Bereiche im Norden des Geländes von sehr hoher Bedeutung für diese Artengruppe.

Die Blaüflügelige Sandschrecke ist in Niedersachsen vom Aussterben bedroht sowie gemäß Bundesnaturschutzgesetz als Art der Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung national besonders geschützt. Da eine Umnutzung und Bebauung des Geländes beabsichtigt ist, die zu einer Zerstörung des Lebensraumes sowie zur Tötung von Individuen der gesetzlich geschützten Art führen würde, ist eine Umsiedlung erforderlich. Aufgrund der hohen Habitatansprüche der Sandschrecke kommen dafür nur wenige Flächen potenziell infrage.

Für die Umsiedlung kommt eine Fläche in Hannover – Badenstedt infrage, welche sich im Eigentum der Städtischen Häfen befindet. Hierbei handelt es sich um einen Gleisabschnitt am Übergabebahnhof Linden, südlich des Lindener Hafens. Hier werden Teilbereiche mit einer Größe von insgesamt 1.500 m² für die Umsiedlung in Anspruch genommen. Dies wurde bei der Region Hannover als Naturschutzbehörde so beantragt und mit Schreiben vom 10.08.2015 genehmigt.

Die Umsiedlung der Tiere begann am 19.08.2015 und wurde in Absprache mit der Naturschutzbehörde am 30.09.2015 beendet.

Die neben der naturschutzfachlichen und eingriffsbezogenen Bewertung im Gutachten genannten Hinweise zu möglichen Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation von Beeinträchtigungen, wären allerdings nicht auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung sondern auf der Ebene des Bebauungsplanes bzw. auf Vorhabensebene zu behandeln.

Nachrichtlich:

Die Bestandserhebung und Bewertung zum Landschaftsrahmenplan der Region Hannover verzeichnet zum Teilaspekt "Arten und Biotop" im regionalen Maßstab "Biotoptyp mit sehr geringer Bedeutung" im Lärmbereich von Verkehrsanlagen.

5.2.2 Schutzgüter Boden und Wasser

5.2.2.1 Natürliche Bodenfunktion / Auswirkungen auf das Wasserregime

Die Flächen im Änderungsbereich sind mit Ausnahme der von Gleisanlagen frei geräumten Bereiche im Nordteil des bisherigen Bahngeländes weitgehend versiegelt. Die geplanten Nachfolgenutzungen werden im Vergleich zur bisherigen Bebauung zu keiner Zunahme an bebauter oder sonst versiegelter Fläche führen.

5.2.2.2 Grundwasser

Der Landschaftsrahmenplan der Landeshauptstadt Hannover von 1990 ist zwar durch den Landschaftsrahmenplan der Region Hannover abgelöst worden (s. 3.3.1), die seinerzeitigen Feststellungen zur Grundwasserneubildung und zum Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung werden jedoch weiterhin zur Information herangezogen.

Danach liegt gemäß den zur Aufstellung des Landschaftsrahmenplanes vorgenommenen Ermittlungen der Änderungsbereich in einem Gebiet mit einer potentiellen und realen Grundwasserneubildungsrate von 0 - 75 mm/a (Einstufung: "gering"). Das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung ist als "gering" bewertet. Daher ist bei künftigen Nutzungen darauf zu achten, dass Schadstoffeinträge in den Boden möglichst vermieden werden.

Bei der weiteren Planung ist zu prüfen, inwieweit aufgrund der Bodenbeschaffenheit die Voraussetzungen für eine gezielte Versickerung des Niederschlagswassers vorliegen. Vorrang hat jedoch der Grundwasserschutz, eine schadlose Versickerung muss daher gewährleistet sein.

Nachrichtlich:

Nach der Bestandserhebung und Bewertung zum Landschaftsrahmenplan der Region Hannover besteht zum Teilaspekt "Wasser" keine besondere Funktionsfähigkeit für Wasser- und Stoffretention. Auch eine Beeinträchtigung / Gefährdung dieser Funktion wird nicht verzeichnet.

5.2.2.3 Oberflächengewässer

Natürliche oder künstliche Oberflächengewässer sind durch die Planungsziele nicht betroffen.

5.2.2.4 Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser

Mit einer geplanten baulichen Nachfolgenutzung kann bezogen auf die Schutzgüter Boden und Wasser eine nachteilige Veränderung nicht erwartet werden. Grundsätzlich soll die Versickerung anfallenden Regenwassers angestrebt werden. Ob im Änderungsbereich eine gezielte

Versickerung von Regenwasser in Betracht kommt und durch welche Maßnahmen sie bewirkt werden kann, wäre im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu prüfen.

Desgleichen ist im Rahmen der Bebauungsplan-Aufstellung ist zu prüfen, inwieweit der Anteil an bisheriger Bodenversiegelung gemindert und der Anteil an neuer Versiegelung gering gehalten werden kann.

5.2.2.5 Belastungen des Bodens mit Altlasten / Altablagerungen

Bei ehemaligen Bahnflächen sind grundsätzlich relevant mögliche Belastungen des Bodens mit Altlasten.

Ausgangspunkt für die Ermittlung des Untersuchungsbedarfs im Bereich des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs ist die historische Erkundung der Deutschen Bahn AG vom März 1999 und die orientierende Untersuchung der Altlastenverdachtsflächen vom März 2001 (IMS Ingenieurgesellschaft mbH, Hamburg). Nachfolgend wurden im Jahr 2013 umfangreiche Probebohrungen an den bestehenden Gleisanlagen durchgeführt und analysiert (IBFU mbH, Südl. Anhalt). Im November 2009 wurde durch die Deutsche Bahn eine umfangreiche Flächenrisikodetailuntersuchung vorgelegt, die 2014 nochmals ergänzt wurde ("ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. Hauptgüterbahnhofes Hannover", M&P Geonova, Oktober 2014). Sie kommt bzgl. des Aspektes Altlasten zu dem Ergebnis, dass sich auf Grundlage der aktuellen Überplanung des Untersuchungsgebietes auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungsergebnisse aus 2009 keine Handlungserfordernisse hinsichtlich potentieller Inanspruchnahmerisiken auf Grund von festgestellten Bodenbeeinträchtigungen ergeben. Des Weiteren wird festgestellt, dass im Bereich der ehemaligen Gleislagen bahntypische Herbizid-Gehalte im Eluat (Ethidimuron) angetroffen wurden. Für den Bereich der ehemaligen Güterhalle sind aber bahntypische Herbizide als Verdachtsp Parameter auszuschließen. Der fachbehördlichen Empfehlung folgend, sollen die mit Herbiziden belasteten Teilflächen versiegelt werden, um damit einer möglichen Umweltgefährdung für Menschen und Tiere zu begegnen. Da die Schadstoffe im Boden verbleiben, erfolgt im Flächennutzungsplan eine entsprechende Kennzeichnung (s. Abschnitt 4.2).

5.2.2.6 Belastungen des Bodens mit Kampfmitteln

Hannover ist im Zweiten Weltkrieg erheblichen Bombardierungen ausgesetzt gewesen. Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen bzw. bei Einzelmaßnahmen ist im Hinblick auf etwaig im Boden verbliebene Kampfmittelreste die Beteiligung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes erforderlich.

5.2.3 Schutzgüter Luft und Klima

Zur verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover liegt seit Oktober 2004 das im Auftrag der Stadt von der Fa. GEONET (Umweltplanung und GIS-Consulting GbR) erstellte "Konzept zur Ermittlung der verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover" vor. Untersucht wurde auf der Grundlage von Modellrechnungen im 100 m-Raster im Sinne eines "worst case-Szenarios" die räumliche Ausprägung der vom Hauptverkehrsstraßennetz Hannovers ausgehenden Luftschadstoffe während einer austauscharmen Wetterlage. Dargestellt werden die Immissionsfelder exemplarisch für den Parameter Stickstoffdioxid (NO₂). Die Modellrechnungen für Benzol und Dieselruß zeigen ähnliche Ergebnisse. Danach weist der Änderungsbereich weit überwiegend weder eine potentiell über- noch eine potentiell unterdurchschnittliche NO₂-Belastung auf. Eine Ausnahme hiervon bildet ein kleinräumiger Bereich im Süden des bisherigen Hauptgüterbahnhofs. Für ihn ergaben die Modellrechnungen eine potentiell überdurchschnittliche Belastung.

Auf diesem Konzept aufbauend bzw. es fortführend ordnet die Arbeit "Erstellung einer GIS-basierten Karte der klima- und immissionsökologischen Funktionen für die Stadt Hannover unter Verwendung des 3D Klima- und Ausbreitungsmodells FITNAH" (GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Juni 2006 - Klimafunktionskarte -) den Bereich der Güterhalle bzgl. der bioklimati-

schen Belastungssituation der Kategorie "potentiell gering, in Einzelfällen mäßig belastet" zu. Für den Bereich der gewerblichen Nutzung südwestlich der Halle wird eine potentiell mäßige, in Einzelfällen hoch belastete Situation festgestellt, für die Gewerbenutzung im Nordwesten eine geringe bioklimatische Belastung.

Die Bahnstrecke bzw. die gebäudefreien Teilflächen des Hauptgüterbahnhofsgeländes übernehmen die Funktion einer Kaltluftleitbahn.

Angesichts der beabsichtigten Nutzungen ist im Vergleich zur bisherigen Nutzung nicht von einer relevanten nachteiligen Veränderung der klimatischen Situation auszugehen.

Energie und vorbeugender Klimaschutz

Alle Baumaßnahmen im Änderungsbereich sollen mit Blick auf das Klimaschutzaktionsprogramm Hannover 2020, die "Standards zum ökologischen Bauen im kommunalen Einflussbereich" sowie den "Masterplan 100 % für den Klimaschutz" auf eine möglichst hohe Energieeffizienz und geringste CO₂-Emissionen ausgerichtet werden. Eine anbieterunabhängige Energieberatung durch die Klimaleitstelle der Landeshauptstadt Hannover soll verpflichtend vorgesehen werden. Ziel ist, die nach dem gegenwärtigen EEWärmeG und den zugehörigen Vorschriften einzusetzenden erneuerbaren Energiequellen tatsächlich zu verwenden (d.h. nicht durch zusätzliche Dämmmaßnahmen zu substituieren). Soweit Gebäude nicht direkt aus regenerativen Quellen beheizt werden und energetisch nicht mindestens Passivhausstandard erreicht wird, sollen sie dauerhaft an die Fernwärme angeschlossen und überwiegend damit beheizt werden. Darüber hinaus soll jede wirtschaftliche Möglichkeit zur solaren Erzeugung (Photovoltaik) genutzt werden.

Zur Minimierung der Schadstoffbelastung der Luft sollten Möglichkeiten der Gebäudebegrünung geprüft werden.

5.2.4 Schutzgut Mensch

5.2.4.1 Schienen- / Straßenverkehrslärm

Auf den Planbereich einwirkende Lärmereignisse:

Erhöhte verkehrsbedingte Schallimmissionen wirken auf das Plangebiet insbesondere durch die östlich gelegene Bahnstrecke, ferner durch die direkt benachbarten Hauptverkehrsstraßen Weidendam und Arndtstraße ein. Davon zählt die Arndtstraße nach der Verkehrsmengenkarte 2011 mit rd. 38.500 Kfz/24h in der Querschnittsbelastung zu den am stärksten frequentierten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Der Weidendam ist in dem Abschnitt westlich des Hauptgüterbahnhofsgeländes mit 14.200 - 15.200 Kfz/24h deutlich geringer, aber immer noch hoch frequentiert. Im Norden zeigt die Kopernikusstraße - ebenfalls Hauptverkehrsstraße - eine Querschnittsbelastung von 9.600 Kfz/24h.

Der Schallimmissionsplan Hannover 2009 weist für den Änderungsbereich bezogen auf den Straßenverkehr Werte von überwiegend bis 60 dB(A) tags, direkt am Weidendam und im südlichen Teilbereich gegenüber der Arndtstraße bis zu 65 dB(A) tags. Die entsprechenden Nachtwerte liegen um 5 dB(A) darunter.

Es überwiegen allerdings - vor allem bei den Nachtwerten - die durch den Bahnverkehr verursachten Schallimmissionen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1714 liegt die schalltechnische Untersuchung des Büros GTA - Gesellschaft für technische Akustik mbH von Juni 2012 vor. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass in der Bestandssituation (mit Gebäuden) eine Lärmbelastung durch Bahnlärm zu verzeichnen ist, die im Westen der Güterhalle bis zu 60 dB(A) tags und im Norden sowie im Süden der Halle bis zu 65 dB(A) tags, unmittelbar an der Bahnstrecke bis zu 70 dB(A) tags beträgt. Die entsprechenden Nachtwerte erreichen bis zu 75 dB(A) wegen der stärkeren Frequentierung der Bahnstrecke durch Güterverkehr. Im gesamten Plangebiet wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 69 dB(A)

tags für Gewerbegebiete durch den Schienenverkehr eingehalten oder unterschritten. Während der Nachtzeit überschreiten die Immissionspegel den Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) für Gewerbegebiete um bis zu 15 dB(A).

Die Berechnungen ohne Berücksichtigung der Bestandsgebäude führten zu dem Ergebnis, dass beim Tagwert die Belastung unmittelbar an der Bahnstrecke bis zu 70 dB(A) beträgt, bis etwa zur Mittelachse des Geländes bis zu 65 dB(A), und im übrigen westlichen Teil bis zu 60 dB(A). Die entsprechenden Nachwerte betragen: >70-75 dB(A), >65-70 dB(A) und >60-65 dB(A).

Hinsichtlich der Nachnutzung des Hauptgüterbahnhofsgeländes ist bzgl. des erforderlichen Schutzes der dort Arbeitenden zu prüfen, ob schallschützende Maßnahmen erforderlich werden. Zum Schutz vor Lärmimmissionen während der Nachtzeit empfiehlt bereits die o.a. die schalltechnische Untersuchung aktive (Lärmschutzwand) und passive Schallschutzmaßnahmen. Im Rahmen weiter gehender bzw. ergänzender Untersuchungen, aufbauend auf dem derzeitigen Nutzungskonzept muss geprüft werden, ob in Teilbereichen aus schalltechnischer Sicht auch Wohnnutzung möglich ist.

Soweit erforderlich sind Festsetzungen zum Lärmschutz auf der Bebauungsplanebene zu treffen.

5.2.4.2 Gewerbe- / Industrielärm

Auf den Planbereich einwirkende Lärmereignisse:

Dem Änderungsbereich im Osten benachbart ist das Betriebsgelände der Continental (Conti-Tech Antriebssysteme GmbH und ContiTech Luftfedersysteme GmbH) gelegen. Mit dem Betrieb sind trotz vorbeugender Maßnahmen (u.a. Filteranlagen) produktionsbedingte Emissionen verbunden (neben Verbreitung von Luftschadstoffen und Gerüchen betriebs- und anlagenbedingter Lärm). Aus diesem Grunde eignet sich der Änderungsbereich nur für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben mit Nutzungen ohne höherer Empfindlichkeit gegenüber den bestehenden Immissionen. Das Nähere regelt der Bebauungsplan.

Von dem Planbereich ausgehende Lärmereignisse:

Durch die geplanten Nachfolgenutzungen auf den bisherigen Bahnflächen sind gegenüber dem gegenwärtigen Brachenzustand zusätzlicher Kfz-Verkehr auf den umgebenden Hauptverkehrsstraßen sowie darüber hinaus Fahrzeugbewegungen auf dem Gelände zu erwarten. Die möglichen Auswirkungen auf die westlich des Geländes gelegenen Bereiche sind im Rahmen weitergehender Untersuchungen zu klären und ggf. auf Bebauungsplanebene zu berücksichtigen. Wesentliche zusätzliche Belastungen für die Wohnnutzung in der westlichen Nachbarschaft sind zu vermeiden. Allerdings muss dabei auch die mit erheblichem Fahrzeugverkehr verbundene frühere Nutzung der Güterabfertigung in Betracht gezogen werden.

5.2.4.3 Lufthygiene

Mit einer Verschlechterung der Lufthygienesituation infolge der angestrebten Nutzung ist nicht zu rechnen (vgl. Abschnitt 5.2.3).

5.2.4.4 Erholungsfunktion der Landschaft

Der Änderungsbereich hat vor dem Hintergrund der bisherigen überwiegenden Nutzung als Bahngelände keine Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung.

5.2.5 Orts- und Landschaftsbild

Die Nachnutzung des bisherigen Bahngeländes bietet die Möglichkeit, die Außenbereiche durch Anpflanzungen von Bäumen und andere Maßnahmen der Freiraumgestaltung aufzuwerten. Dadurch ergäben sich positive Effekte für das Ortsbild.

5.2.6 Natura 2000

Im Änderungsbereich sowie in seiner unmittelbaren und näheren Umgebung sind keine Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiete, Gebiete nach der Europäischen Vogelschutzrichtlinie) ausgewiesen oder zur Ausweisung gemeldet. Auswirkungen in Bezug auf Natura 2000 sind daher mit den Planungszielen nicht verbunden.

5.2.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Unter Kultur- und Sachgüter sind Güter zu verstehen, die Objekte von gesellschaftlicher Bedeutung im architektonischen oder archäologischen Sinn darstellen und deren Nutzbarkeit durch das Vorhaben eingeschränkt werden könnte.

Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes ist im Änderungsbereich die Güterhalle als Sach- bzw. Kulturgut zu benennen. Die Bausubstanz ist allerdings in einem sehr schlechten Zustand, so dass bei vollständigem Erhalt der hohe Sanierungsbedarf eine wirtschaftlich tragfähige Nachnutzung in Frage stellt. Nach dem Nutzungskonzept der Eigentümerin soll der Erhalt des südlichsten Teils der Halle ermöglicht werden, um so dem Entwicklungsbereich eine besondere Identität zu verleihen. Dieses Ziel ist auch städtebaulich erwünscht.

5.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten und komplexe Wirkungszusammenhänge unter den Schutzgütern zu betrachten.

Die Planungsinhalte der 209. Änderung des Flächennutzungsplanes haben auf der Ebene des Flächennutzungsplanes keine Auswirkungen auf Umweltbelange, da es sich um einen bisher vollständig baulich / gewerblich genutzten Bereich handelt, wenn auch überwiegend in der speziellen Ausrichtung als Bahnbetriebsfläche. Erhebliche Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Mensch einerseits und Tieren, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima andererseits sowie Kultur- und Sachgütern sind in dem bereits bebauten bzw. früher intensiv genutzten Bereich nicht zu erwarten.

5.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

Die Anlage 1 des BauGB zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB erwartet eine "Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung".

Die mit der 209. Änderung des Flächennutzungsplanes verbundenen Planungsziele führen - planungsrechtlich betrachtet - nicht zu einer Veränderung des Umweltzustandes. Daher hat auf der Ebene des Flächennutzungsplanes weder die Durchführung noch die Nichtdurchführung der Planung einen Einfluss auf die Entwicklung des Umweltzustandes. Abgesehen von dieser planungsrechtlichen Beurteilung könnte der außerhalb der Güterhalle liegende ehemalige Bahnbereich bei Nichtdurchführung der Planung durch "sich selbst überlassen" in eine höhere Biotopqualität hineinwachsen.

5.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Die Bauleitplanung stellt zwar selbst keinen Eingriff in Umweltbelange dar. Nicht erforderliche Beeinträchtigungen sind aber durch vorausschauende Planungsüberlegungen zu unterlassen bzw. auf das unvermeidbare Maß zu beschränken und entsprechende Wertverluste angemessen auszugleichen. Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich sind zu prüfen und zu beschreiben bzw. im Flächennutzungsplan entsprechend darzustellen. Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes kann im Allgemeinen angesichts seiner nur grundsätzlichen Zielaussagen nur eine Grobabschätzung vorgenommen werden. Die konkreten Maßnahmen

zur Verringerung und zum Ausgleich können erst auf der Bebauungsplan-Ebene bestimmt werden, wenn der tatsächliche Umfang der zulässigen Eingriffe zuverlässig eingeschätzt werden kann.

Die Planungsziele der 209. Änderung des Flächennutzungsplanes haben keine, dieser Planungsebene zuzuordnenden nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge, weil bereits bisher eine bauliche Nutzung grundsätzlich zulässig ist. Eine über die bisherigen Planinhalte hinausgehende Inanspruchnahme von Grund und Boden wird nicht vorbereitet. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich von Auswirkungen sind daher auf dieser Ebene nicht zu benennen (vgl. § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB). Das konkrete Maß der Ausnutzung und sich daraus ggf. ergebende Ausgleichsbedarfe werden im Rahmen der Bebauungsplan-Aufstellung ermittelt.

5.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Gemäß Anlage 1 des BauGB zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB sollen in Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten benannt werden, wobei die Ziele und der räumliche Geltungsbereich des Bauleitplans zu berücksichtigen sind.

5.5.1 Planungsalternativen bzgl. des Standortes

Die 209. Flächennutzungsplan-Änderung hat vorrangig die Nachnutzung des Geländes des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs zum Inhalt. Standortbezogene Planungsalternativen kommen daher nicht in Betracht.

5.5.2 Planungsalternativen im Änderungsbereich

Der Flächennutzungsplan hat die Aufgabe, die städtebauliche Entwicklung in den Grundzügen darzustellen. Planungsalternativen im Änderungsbereich können sich demzufolge im Wesentlichen nur bzgl. der Darstellung von Bau- und Freiflächen sowie ggf. der Darstellung von Hauptverkehrsstraßen ergeben.

Der exponierten, innenstadtnahen Lage des Areals ist nur ein hochwertiges Nachnutzungskonzept sowohl städtebaulich als auch hinsichtlich der Berücksichtigung von Umweltbelangen angemessen.

Eine Wohnnutzung ist angesichts der hohen Belastungen, insbesondere durch die vom benachbarten Industriebetrieb Continental ausgehenden Emissionen (s. Abschnitte 4.1 und 5.2.4.2) nicht vertretbar. Eine ausschließliche Freiraumnutzung würde einerseits der standörtlichen Bedeutung des Areals nicht gerecht werden und andererseits wegen der Verkehrs- und Gewerbeimmissionen nur eine geringe Aufenthaltsqualität aufweisen.

Die mit der 209. Änderung des Flächennutzungsplanes verbundenen Planungsziele ermöglichen eine wirtschaftlich tragfähige Nachnutzung.

5.6 Verwendete Verfahren bei der Umweltprüfung / Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Ermittlung

Nach Anlage 1 des BauGB zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB sind die wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse, zu beschreiben.

Grundlagendaten sind entnommen dem Landschaftsrahmenplan der Region Hannover 2013 (s. Abschnitt 3.3.1), den Grundlagenerhebungen zum ehemaligen Landschaftsrahmenplan Hannover 1990 (s. Abschnitt 5.2.2.2), dem Konzept zur Ermittlung der verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover (s. Abschnitt 5.2.3) sowie dem Schall-Immissionsplan Hannover 2009 und der Verkehrsmengenkarte 2011 (s. Abschnitt 5.4.2). Des Weiteren liegen vor Untersuchungen zu den verkehrlichen Auswirkungen und zur lärmtechnischen Beurteilung des Bahn-

lärm (s. Abschnitt 5.2.4.1), zur Belastung mit Altlasten (s. Abschnitt 5.2.2.5.) sowie zum Vorkommen von Pflanzen und Tieren (s. Abschnitt 5.2.1).

Grundsätzliche Schwierigkeiten bei der Erhebung der Daten sind nicht aufgetreten.

5.7 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umweltüberwachung

Nach der Anlage 1 des BauGB zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB sollen die geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt beschrieben werden. Ziel ist, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen können sich grundsätzlich ergeben durch z.B.

- Nichtdurchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen,
- nicht vorgenommene Maßnahmen zur gezielten Regenwasserversickerung,
- über die Prognose hinausgehende Verkehrs- und Lärmbelastung,
- bei der Realisierung festgestellte, bisher nicht bekannte Bodenbelastungen.

Die Verwirklichung der Planungsziele der 209. Flächennutzungsplan-Änderung ist nur nach Aufstellung eines Bebauungsplanes zulässig, der Flächennutzungsplan begründet selbst kein Baurecht. Im Rahmen der Umweltüberwachung bzgl. der Festsetzungen des Bebauungsplanes können dann Rückschlüsse auf die im Flächennutzungsplan dargestellten grundsätzlichen Ziele gewonnen werden.

Im Rahmen der aperiodisch durchgeführten Verkehrszählungen kann beobachtet werden, ob die Entwicklung im Änderungsbereich zu unvorhergesehenen, verkehrsbedingten Umweltauswirkungen führen kann.

Falls erforderlich müssen Maßnahmen unterhalb der Flächennutzungsplan-Ebene entwickelt werden, mit denen etwaigen Belästigungen begegnet werden kann.

5.8 Zusammenfassung

Vorrangiges Planungsziel ist, mit der 209. Änderung des Flächennutzungsplanes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine wirtschaftlich tragfähige Nachnutzung des Geländes des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs zu schaffen. Dazu bietet das Nutzungskonzept der Eigentümerin eine auch aus städtebaulicher Sicht geeignete Grundlage. Es sieht eine gewerbliche Nutzung vor. Am Südkopf des Geländes verbleibt die Postzustellbasis der Deutschen Post AG.

Da in dem Änderungsbereich nach bisherigem Planungsrecht eine bauliche Nutzung - wenn auch besonderer Art - bereits zulässig ist, stellt die Änderung des Flächennutzungsplanes lediglich eine planungsrechtlich erforderliche Modifizierung dar. Schutzgüter sind daher durch die Planänderung auf dieser Bauleitplanebene nicht nachteilig betroffen. Mit diesem Planungsziel wird auch dem Auftrag des Baugesetzbuches entsprochen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen und Möglichkeiten der Reaktivierung von Flächen zu nutzen (§ 1 a Abs. 2 BauGB).

Des Weiteren soll mit dieser Änderung des Flächennutzungsplanes der Weidendam in seiner heutigen Trassenführung dargestellt und die bisher zu Lasten gewerblicher Nutzungen verfolgte Begradigung im Teilstück zwischen Sandstraße im Norden und Paulstraße im Süden aufgegeben werden. Auswirkungen auf Umweltbelange ergeben dadurch sich nicht, Eingriffe in Privatgrundstücke werden dadurch vermieden.

Bei Nichtdurchführung der Planung könnte der außerhalb der Güterhalle liegende ehemalige Bahnbereich durch "sich selbst überlassen" in eine höhere Biotopqualität hineinwachsen. Der Umweltzustand würde sich dadurch aber nicht nennenswert verbessern. Planungsalternativen ergeben sich auf der Planebene des Flächennutzungsplanes nicht.

Begründung aufgestellt:

Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Bereich Stadtplanung, Flächennutzungsplanung

Hannover, den

(Heesch)
Fachbereichsleiter