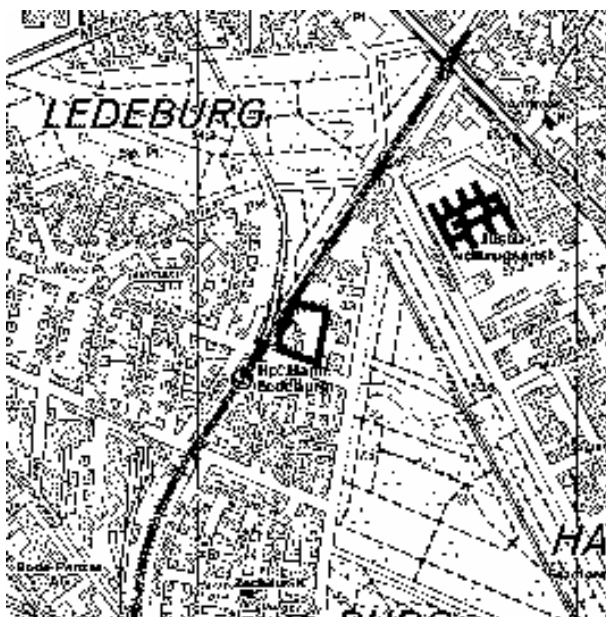


Begründung

Bebauungsplan Nr. 906, 1. Änderung - Am Fuhrenkampe Nordost -

Stadtteil Burg



Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich umfasst eine südliche Teilfläche des Grundstücks Am Fuhrenkampe Nr. 14 zur Größe von ca. 10.500 m² sowie das Grundstück Am Fuhrenkampe Nrn. 16, 18 und 18 A.

1. Zweck des Bebauungsplanes

Das Gebiet der Bebauungsplanänderung befindet sich im Stadtteil Burg zwischen der Straße „Am Fuhrenkampe“ und der S-Bahntrasse Richtung Flughafen Hannover / Langenhagen sowie Mellendorf in unmittelbarer Nähe des S-Bahn-Haltepunktes Ledeburg.

In den Stadtteilen Burg und Ledeburg ist die Versorgung der Wohngebiete aufgrund der mehrfachen Schließung von Einzelhandelsnutzungen nicht mehr gesichert. Der Bereich der Bebauungsplanänderung ist als integrierter Standort im Sinne des Nahversorgungskonzeptes einzuordnen. Ein Aldi-Markt ist auf dem Grundstück Am Fuhrenkamp Nr. 14 bereits vorhanden. Um auch weiteren Nahversorgern die Ansiedlung zu ermöglichen sowie den vorhandenen Standort zu sichern, soll auf diesem Grundstück ein Sondergebiet Nahversorgung festgesetzt werden.

Auf dem Grundstück wurde ein Biotop gemäß § 28a Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatG) festgestellt. Ein kleiner Teil des Biotops soll überplant werden. Die Region Hannover als zuständige untere Naturschutzbehörde hat eine Ausnahme nach § 28 a (5) NNatG in

Aussicht gestellt. Mit dem Vorhabenträger wurde u.a. zur Sicherstellung des erforderlichen Ausgleichs ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen.

Gemäß NUVPG (Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) ist bei Beseitigung oder Beeinträchtigung der in § 28 a des NNatG (Niedersächsisches Naturschutzgesetz) genannten besonders geschützten Biotope von weniger als 2 Hektar eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen. Hier ist zu prüfen, ob das Vorhaben aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten erhebliche nachteilige Auswirkungen haben kann. Diese standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls wurde durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass in der Gesamtwirkung das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das besonders geschützte Biotop hat. Eine UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) ist deshalb nicht erforderlich.

Der zurzeit gültige Bebauungsplan Nr. 906 weist für den Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung ein eingeschränktes Gewerbegebiet aus, in dem jedoch Einkaufszentren und Verbrauchermärkte aller Art nicht zulässig sind. Der Bebauungsplan muss daher geändert werden.

Der Flächennutzungsplan stellt für den Änderungsbereich Gewerbegebiet dar. Die beabsichtigte Festsetzung eines Sondergebietes (Nahversorgung) für großflächigen Einzelhandel ist nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Es wird daher von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Bebauungsplanänderung als vorzeitigen Plan gemäß § 8 Abs. 4 BauGB aufzustellen. Die Voraussetzungen hierzu sind gegeben, wenn dringende Gründe es erfordern und wenn der Bebauungsplan der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung nicht entgegensteht.

Beide Voraussetzungen sind als erfüllt anzusehen. Die Bebauungsplanänderung ist zur Sicherung der Nahversorgung städtebaulich erforderlich, da durch bereits geschlossene oder vor der Schließung stehende Einzelhandelsnutzungen die Versorgung in den Stadtteilen Burg und Ledeburg nicht mehr gesichert ist. Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes im nordwestlichen Teil Ledeburgs bedürfen einer ohnehin erforderlichen und in naher Zukunft vorzunehmenden Überprüfung aufgrund erfolgter weitreichender Veränderungen der Nutzungsstruktur in der Umgebung sowie infolge der Einrichtung des S-Bahn-Haltepunktes Ledeburg. Die Überprüfung muss zudem Aussagen treffen zum nördlich anschließenden Kleingartenbereich und zur Beibehaltung des Planungszieles einer verlegten Mecklenheidestraße bzw. zur Funktionsübernahme durch den Vinnhorster Weg. Die Erarbeitung des Konzeptes ist bereits in Vorbereitung, ein Planverfahren wird jedoch längere Zeit in Anspruch nehmen. In diese Flächennutzungsplanänderung muss sich die vorliegende 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 906 einfügen. Eine separate Änderung des Flächennutzungsplanes entspricht dagegen nicht den Anforderungen an eine in sich stimmende Flächennutzungsplanaussage. Für den betreffenden Änderungsbereich im Flächennutzungsplan soll nach derzeitigem Planungsstand ein Sondergebiet - Einzelhandel dargestellt werden.

Wegen der besonderen örtlichen Situation bezüglich der Einzelhandelsflächen wird somit im vorliegenden Fall dem bevorstehenden Flächennutzungsplanverfahren kleinräumig vorgegriffen.

2. Städtebauliche Ziele

2.1 Bauland

Der zurzeit geltende Bebauungsplan setzt für den Änderungsbereich ein II-geschossiges eingeschränktes Gewerbegebiet fest, in dem nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe im Sinne eines Mischgebietes zulässig sind. Einkaufszentren und Verbrauchermärkte aller Art

sind jedoch ausgenommen. Entlang der Bahntrasse ist eine Fläche für geplante Bahnanlagen festgesetzt.

Aufgrund der Schließung zweier Nahversorger und der zu erwartenden Schließung eines weiteren Einzelhandelsbetriebes in den Stadtteilen Burg und Ledeburg ist die Versorgung der Wohngebiete in diesen Stadtteilen nicht mehr gesichert.

Auf dem Grundstück Am Fuhrenkampe Nr. 14 in unmittelbarer Nähe zum S-Bahn-Haltepunkt Ledeburg befindet sich bereits ein Aldi-Markt. Das Grundstück bietet weitere Flächenreserven, so dass zur Sicherung der Nahversorgung der Wohngebiete in Burg und Ledeburg hier ein Vollsortimenter sowie eine Getränkemarkt errichtet werden sollen. Der Standort ist als integriert anzusehen, d.h. er befindet sich in einer bestehenden Siedlung und weist günstige Verkehrsmöglichkeiten auf. Die für die Ansiedlung der Betriebe notwendige Fläche des Grundstücks wird daher als Sondergebiet „Nahversorgung“ festgesetzt. Zulässig sind hier Einzelhandelsbetriebe mit Konzessionären mit einer Gesamtverkaufsfläche von maximal 2.300 m². Der vorhandene Aldi-Markt weist bereits eine Verkaufsfläche von ca. 800 m² auf, so dass für die neuen Betriebe noch insgesamt 1.500 m² Verkaufsfläche zur Verfügung stehen. Für den Vollsortimenter sind 1.000 m² eingeplant, für einen Getränkemarkt weitere 400 m². Die dann noch übrigen Flächen sind als Reserve vorgesehen.

Da es sich bei dem geplanten Projekt um ein großflächiges Ansiedlungsverfahren handelt, wurde durch eine gutachterliche Stellungnahme die städtebauliche Verträglichkeit nachgewiesen (Stand: Oktober 2005). In dieser Stellungnahme wird ausgeführt, dass im Stadtbezirk Herrenhausen-Stöcken im Jahr 2002 noch 17 Nahversorger mit einer Gesamtverkaufsfläche von 9.010 m² existierten, heute die Anzahl jedoch nur noch bei 13 Betrieben mit einer Gesamtverkaufsfläche von rd. 8.330 m² liegt. Seit 2002 sind somit rd. 680 m² Verkaufsfläche vom Markt gegangen. Daraus ergibt sich ein offenes Umsatzpotenzial in Höhe von ca. 13,3 Mio. €, das heute per Saldo abfließt. Ferner wird dargestellt, dass im Stadtteil Burg kein Lebensmittelvollsortimenter mehr vorhanden ist, so dass keine Umsatzverteilungen zu erwarten sind, die negative Auswirkungen auf den vorhandenen Bestand erwarten lassen.

Weiterhin wird in dem Gutachten beschrieben, dass der Standort als integrierter Standort seinem Nahversorgungsauftrag nachkommt und heutige Kaufkraftabflüsse aus dem Stadtteil zurückgewonnen werden können. Durch die Kopplungspotenziale mit dem bestehenden Lebensmitteldiscounter könne der Standort die Nahversorgungsfunktion für den Stadtteil optimal erfüllen. Für die Bewohner des Stadtteils Burg entstehe in jedem Fall eine verbesserte Versorgungslage. Bedenken gegen das Vorhaben werden nicht dargelegt. Die Ansiedlung des Vollsormenters mit integriertem Getränkemarkt wird ausdrücklich empfohlen.

In dem Sondergebiet „Nahversorgung“ sind neben den oben beschriebenen Nutzungen weiterhin ergänzende Nutzungen ausnahmsweise zulässig. Dieses sind Schank- und Speisewirtschaften, Büro- und Verwaltungsgebäude, Dienstleistungsbetriebe, ferner Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter.

Das im Bebauungsplan Nr. 906 festgesetzte Maß der baulichen Nutzung wird weitgehend beibehalten. Es wird wie bisher eine maximale Geschoszahl von II festgesetzt. Dies entspricht der Höhenentwicklung in der näheren Umgebung des Plangebietes. Auch die Grundflächenzahl (GRZ) wird gleich bleibend mit 0,8 festgesetzt. Die Geschossflächenzahl (GFZ) wird von 1,6 auf 1,2 reduziert, da dies für die geplante Ausnutzung des Grundstücks ausreichend ist.

Entlang der Bahntrasse bzw. im Kreuzungsbereich zwischen der Straße Am Fuhrenkampe und der Bahnanlage war im Bebauungsplan Nr. 906 eine Fläche für Bahnanlagen ausgewiesen. Diese war ursprünglich als Reservefläche für den Ausbau der S-Bahn-Trasse vorgesehen. Dieser Ausbau ist mittlerweile abgeschlossen und ein neuer S-Bahn-Haltepunkt entstanden. Die Reservefläche wird von der Bahn nicht mehr benötigt. Von dieser Festsetzung

war überwiegend das Grundstück Am Fuhrenkampe Nrn. 16, 18 und 18A betroffen, welches im Übrigen im Bereich der Straße Am Fuhrenkampe auch als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt war.

Da eine Bahnnutzung nicht mehr erforderlich ist, wird dieses Grundstück nunmehr komplett als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt. Die Zulässigkeit der Nutzungen wird überwiegend aus dem Ursprungsplan übernommen, so dass weiterhin nur Gewerbebetriebe zulässig sind, die hinsichtlich ihres Störungsgrades auch in einem Mischgebiet gemäß § 6 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässig wären. Die Bahnhofsrahmenplanung der Region Hannover sieht an diesem Standort in Ergänzung des Einzelhandels an der Straße Am Fuhrenkampe ein Gewerbe- und Bürogebäude vor. Daher sind weiterhin auch Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig. Aufgrund der Planungen für das benachbarte Sondergebiet „Nahversorgung“ sollen in dem eingeschränkten Gewerbegebiet Einzelhandelsnutzungen jedoch nur ausnahmsweise zulässig sein, wenn der Verkauf an Endverbraucher nach Art und Umfang in eindeutigem Zusammenhang mit der Produktion und der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur- und Serviceleistungen der Betriebsstätte steht. Die bisher zulässigen Tankstellen werden aufgrund der geplanten städtebaulichen Entwicklung an diesem Standort nicht mehr zugelassen. Die bisher ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke) sind weiterhin vorgesehen.

Der Bahnhofszugang zum unmittelbar angrenzenden S-Bahn-Haltepunkt Ledeburg tritt bisher räumlich kaum in Erscheinung. Mit einem mehrgeschossigen Solitärgebäude könnte dieser Zugang baulich besser betont werden. Im eingeschränkten Gewerbegebiet wird daher eine maximal V-geschossige Bebauung zugelassen. Die GRZ und die GFZ werden entsprechend dem benachbarten Baugebiet mit 0,8 bzw. 1,2 festgesetzt.

Das Grundstück wird zurzeit noch als Einfamilienhausgrundstück genutzt. Für die Gebäude sind zwar weiterhin die Grundsätze des Bestandschutzes anzuwenden, eine Wohnnutzung soll an dieser isolierten Stelle zwischen Bahn und Einzelhandel jedoch langfristig nicht gesichert werden. Vielmehr soll, wie oben beschreiben, an diesem Standort in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof der Zugang durch ein mehrgeschossiges Gewerbe- und Bürogebäude baulich betont werden.

Die überbaubare Fläche im Plangebiet wird durch Baugrenzen begrenzt und großflächig festgelegt. Damit wird der geplanten Entwicklung ausreichend Spielraum zur Verfügung gestellt. Zur optischen Abschirmung sind zur Straße Am Fuhrenkampe wie bisher Anpflanzungen mit Bäumen und Sträuchern vorgesehen. Hier sind Nebenanlagen nach § 14 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) und bauliche Anlagen soweit sie in den Abstandsflächen zulässig wären, ausgeschlossen. Dies gilt jedoch nicht für Einfriedungen, Zuwegungen und Zufahrten zu den Baugrundstücken sowie notwendige Flächen für die Feuerwehr und / oder den Rettungsdienst.

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

Die gemäß § 47 NBauO erforderlichen Stellplätze sind auf den Baugrundstücken oder in deren Nähe anzuordnen. Es ist vorgesehen, den vorhandenen Privatweg zur Erschließung der Aldi-Parkplätze entlang der Ostseite des festgesetzten Sondergebietes zu verlängern und im nördlichen Anschluss an die vorhandenen Parkplätze die erforderlichen Stellplätze für die geplanten Einzelhandelsbetriebe vorzusehen.

2.2 Verkehr und Versorgung

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

Die Baugebiete befinden sich im Stadtteil Burg unmittelbar nördlich der Straße Am Fuhrenkampe, die die betreffenden Grundstücke erschließt. Im Osten trifft die Straße Am Fuhrenkampe auf den Vinnhorster Weg (Hauptverkehrsstraße). Dieser führt zur Schulenburger Landstraße, über die ein Anschluss an das überregionale Straßenverkehrsnetz besteht. Richtung Westen führt die Straße Am Fuhrenkampe über die Immelmannstraße auf die Mecklenheidestraße, über die durch den Anschluss an den Westschnellweg oder auch an die Schulenburger Landstraße ebenfalls ein Anschluss an das übergeordnete Wegenetz besteht.

Die geplanten Einzelhandelsbetriebe auf dem rückwärtigen Grundstück Am Fuhrenkampe Nr. 14 werden über eine private Zufahrt von der Straße Am Fuhrenkampe erschlossen werden. Um die künftigen Anlieger auch zum Zwecke der Abfall- und Wertstoffentsorgung anfahren zu können, muss der Erschließungsweg für ein regelmäßiges Befahren mit Entsorgungsfahrzeugen ausgelegt sein. Hierbei sind insbesondere die erforderliche Bodenlast (26 Tonnen zul. Gesamtgewicht) sowie die Anlage einer Wendemöglichkeit im hinteren Bereich des Erschließungsweges zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist zum Befahren privater Wege und Flächen durch Entsorgungsfahrzeuge grundsätzlich die Genehmigung des jeweiligen Grundstückseigentümers erforderlich.

Der Anschluss der geplanten Baufläche an die zentrale Kanalisation ist über den vorderen Grundstücksbereich möglich. Aufgrund der relativ hoch liegenden Anschlusskanäle in der Straße Am Fuhrenkampe werden unter Umständen Hebeanlagen erforderlich. Für Regenwasser gilt eine Abflussbeschränkung von 40 l/(s*ha).

In diesem Gebiet kann es in feuchten Monaten (meistens Februar bis April) zu einem höchsten Grundwasserstand von nur wenigen dm kommen. Dieses ist bei der Planung von unterkellerten Gebäuden zu beachten. Hier sind konstruktive Maßnahmen gegen Kellervernässung vorzusehen. Ein Ableiten des hoch anstehenden Grundwassers mittels Drainage in das öffentliche Entwässerungssystem ist nicht zulässig.

Sollte für das geplante Bauvorhaben auf dem rückwärtigen Grundstücksbereich des Grundstücks Am Fuhrenkampe Nr. 14 nur ein Wasseranschluss nötig werden, ist dieser auf Grund der zu erwartenden Länge auf hygienische Belange zu betrachten. Die Stadtwerke Hannover AG behalten sich vor, einen Wasserzählschrank in der Nähe ihrer Versorgungsleitung zu erstellen. Die Hausanschlussleitung muss dann auf privatem Grund in Eigenregie erstellt werden.

Für die geplanten Bauvorhaben auf dem Grundstück Am Fuhrenkampe 14 ist eine Querungshilfe (Zebrastreifen) über die stark befahrene Straße Am Fuhrenkampe erforderlich. Details dazu, wie z. B. die Herstellung sowie die Übernahme der Kosten werden im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Weiterhin werden im städtebaulichen Vertrag Regelungen zu einem Standplatz für Altglascontainer getroffen. Der Investor verpflichtet sich zu prüfen, ob es technisch möglich ist, Altglascontainer aufzustellen. Sollte dies möglich sein, stellt er unentgeltlich einen solchen Standplatz zur Verfügung.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Bereich Am Fuhrenkampe über den S-Bahn-Haltepunkt Hannover-Ledeburg oder über zwei Buslinien (nächstgelegene Haltestellen Ledeburg / Bahnhof, Am Fuhrenkampe oder Innersteweg) zu erreichen. Diese Haltestellen

befinden sich in fußläufiger Entfernung. Damit ist ein guter Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr gegeben.

3. Umweltverträglichkeit

3.1 Lärmschutz

Um die schalltechnischen Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf die benachbarte Bebauung, insbesondere auf die Wohnbebauung südlich der Straße Am Fuhrenkampe zu bestimmen, wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt.

Umfang der Untersuchung

Zur Beschreibung der Lärmsituation wurden sowohl der bestehende Markt als auch die geplanten Märkte untersucht. Daneben wurden aus den Dateien des vorliegenden Schallimmissionsplanes als bestehende Lärmquellen die umliegenden Straßen sowie die auf einem Damm verlaufenden und teilweise mit Schallschutzwänden versehenen Strecken der DB AG sowie Emissionen des Bahnausbesserungswerkes übernommen.

Geräuschquellen

Die von einem Nahversorger ausgehenden Emissionen bestehen aus einer Reihe unterschiedlicher Lärmquellen: Kundenparkplätze, Liefergeräusche An- und Abfahrt, Rangiergeräusche des Lieferverkehrs, Be- und Entladegeräusche an der Laderampe.

1. Parkplätze

Die Parkplätze der Märkte wurden auf der Grundlage der „Parkplatzlärmstudie“ des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz modelliert. Nach dieser Studie sind zur Ermittlung der Emissionen folgende Daten zu berücksichtigen:

- für Discounter: $N = 1,64$ Bewegungen pro Stellplatz und Stunde
- für kleine Verbrauchermärkte: $N = 1,05$ Bewegungen pro Stellplatz und Stunde

Damit ergeben sich folgende Schalleistungspegel:

- bestehender Markt mit 86 Stellplätzen: $L_W = 96,2$ dB(A)
- geplante Märkte mit 70 Stellplätzen: $L_W = 92,8$ dB(A).

Diese Schallquellen werden im weiteren Rechengang als so genannte Flächenschallquellen berücksichtigt (gleichmäßige Verteilung der o. a. Schalleistungspegel auf die Flächen der Parkplätze).

2. Anlieferung

Für die Anlieferung wird ein Lkw über 105 kW zugrunde gelegt, für den nach der Zulassungsrichtlinie seit 1996 ein längenbezogener Schalleistungspegel von $L_{WA} = 60$ dB(A)/m (bezogen auf eine Stunde) anzusetzen ist.

3. Rangierverfahren

Nach dem „Technischen Bericht zur Untersuchung der Lkw- und Ladegeräusche...“ der Hessischen Landesanstalt für Umwelt ist für Rangiergeräusche von Lkw ein mittlerer Schalleistungspegel anzusetzen, der etwa 5 dB(A) über dem Pegel des Leelaufgeräusches von 94 dB(A) liegt. Dieser Schalleistungspegel von $L_{WA} = 99$ dB(A) wird bei einer mittleren Rangiergeschwindigkeit von unter 5 km/h und unter Berücksichtigung der Län-

ge der Rangierstrecke auf eine Einwirkzeit von 2 Minuten bezogen. Die Schallleistung der Rangierfahrten wird im Weiteren als Linienschallquelle berücksichtigt.

4. Verladegeräusche

Bei den Verladegeräuschen wird nach dem o. a. technischen Bericht ein gemittelter Schallleistungspegel von $L_{WA} = 86,0$ dB(A) bezogen auf ein Ereignis und eine Stunde angesetzt. Im Sinne eines konservativen Ansatzes wird eine Ladetätigkeit von einer Stunde zugrunde gelegt. Die Schallquelle wird im Weiteren als Flächenschallquelle im Ladebereich berücksichtigt. Für die lieferbedingten Geräusche wird im Übrigen eine Fahrt pro Tag für den vorhandenen Markt und zwei Fahrten für die geplanten Märkte angenommen.

5. Privatweg

Auf dem Privatweg wurden zur Einmündung in die Straße Am Fahrenkampe die durch die angrenzenden Märkte verursachten Ereignisse (Zu- und Abfahrt Parkplätze und Lieferverkehr) als Linienquellen bzw. nach RLS-90 modelliert.

Berechnung

Die Lärmberechnung erfolgte für 3 gewählte Immissionspunkte (IP). IP 1 liegt im Plangebiet an der Ostseite des Wohnhauses Am Fahrenkampe Nr. 18A. IP 2 befindet sich außerhalb des Plangebietes auf dem östlichen Nachbargrundstück der Erwerbsgärtnerei an der Westseite des Gebäudes Am Fahrenkampe Nr. 8. Ein 3. Immissionspunkt (IP 3) befindet sich südlich der Straße Am Fahrenkampe im reinen Wohngebiet an der Nordseite des Gebäudes Nr. 15.

Weiterhin wurden zwei Varianten berechnet, deren Eigenschaften wie folgt zu beschreiben sind:

Variante 1 „Geplante Nahversorger“: Diese Variante enthält ausschließlich die auf die geplanten Märkte bezogenen Schallereignisse. Sie erlaubt Rückschlüsse, ob und in welchem Umfang die Märkte zum Umfang GE-relevanter Immissionen beitragen.

Variante 2 „Gesamt“: Diese Variante enthält neben den Emissionen aller Märkte die Beiträge der benachbarten Verkehrswege (Straße und Bahnstrecken), nicht aber weitere gewerbliche Lärmbeiträge. Die Ergebnisse dieser Variante sind für die weitere Abwägung von Interesse.

Berechnungsergebnisse

In der Variante 1 liegt der Gesamtpegel an den drei genannten Immissionspunkten zwischen 40,1 und 44,8 dB(A). In der Variante 2 liegt der Gesamtpegel an den drei Immissionspunkten zwischen 60,0 dB(A) und 70,5 dB(A). Die hohen Werte werden am Immissionspunkt 3 (Am Fahrenkampe Nr. 15, WR) gemessen, wobei die Richtwerte der TA-Lärm um ca. 20 dB(A) überschritten werden. An den übrigen Immissionspunkten werden die in der TA-Lärm genannten Richtwerte weit unterschritten.

Beurteilung

Zur Beurteilung der Lärmsituation wurden den einzelnen Immissionspunkten auf Grund der weiter oben beschriebenen Lage folgende Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm zugeordnet:

Immissionspunkte	<u>IP 1</u>	<u>IP 2</u>	<u>IP 3</u>
Nutzung	GE _E /MI	MI	WR
Richtwert (Tag/Nacht)	60 / 45	60 / 45	50 / 35

Bei der Beurteilung wäre nach TA-Lärm die so genannte Vorbelastung der angrenzenden lärmempfindlichen Nutzungen mit zu berücksichtigen. Da dieses nur mit einem größeren Erhebungsaufwand geleistet werden könnte, wird auf Ziffer 3.2.1 der TA-Lärm Bezug genommen, wonach die Bestimmung der Vorbelastung entfallen kann, wenn die Geräuschimmissionen der neuen Anlage die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB(A) unterschreiten. Damit wäre sichergestellt, dass die neue Anlage nicht relevant zum Gesamtgeräusch beiträgt.

Es ist festzustellen, dass dieses Kriterium der TA-Lärm in der Variante 1 an den Immissionspunkten 1 und 2 eingehalten wird. Lediglich am Immissionspunkt 3 wird eine Unterschreitung des Richtwertes von nur (gerundet) 5 dB(A) erreicht. Andererseits ist allerdings mit Hinweis auf die Berechnungsergebnisse der Variante 2 „Gesamt“ festzustellen, dass der Beitrag der geplanten Märkte am Summenpegel nahezu nicht feststellbar ist.

Für den Immissionspunkt 3, 1.OG wurden die Anteile der einzelnen Schallquellen am Immissionspegel noch einmal berechnet. Daraus ergab sich, dass die Anteile der beiden Märkte den Gesamtpegel nur um bis zu 0,1 dB(A) beeinflussen. Dies bedeutet, dass die geplanten Märkte in immissionstechnischer Hinsicht keinen Einfluss auf die Nachbarschaft haben werden.

Ausblick

Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Aufwertung im Nahbereich des S-Bahn-Haltespunktes ist mittelfristig ein maximal V-geschossiges Solitärgebäude auf dem Grundstück Am Fuhrenkampe 16, 18 und 18A geplant. Für dieses geplante Objekt wurden vier weitere Immissionspunkte (IP 4 Nord, Ost, Süd, West) an den geplanten Gebäudefronten gesetzt, mit denen die Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenwege sowie die Märkte beschrieben wird. Legt man dann wie beim IP 1 die schalltechnischen Orientierungswerte eines Mischgebietes (eingeschränktes GE) zu Grunde (60/45 dB(A), Tag-/Nachtwert), ist festzustellen, dass die Werte um bis zu 6 dB(A) überschritten werden.

Zum Schutz von Wohn- und Aufenthaltsräumen wird deshalb im Bebauungsplan textlich der Einbau von Schallschutzfenstern festgesetzt.

Aus straßenbautechnischer und städtebaulicher Sicht ist kein weiterer aktiver Lärmschutz, z.B. durch eine Lärmschutzwand, möglich. Erforderliche Schutzmaßnahmen können daher nur durch die Festsetzung passiven Lärmschutzes erreicht werden. Durch die Festsetzung dieser Maßnahmen sollen die durch die Immissionen 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 nicht bekannt sind und erst im Baugenehmigungsverfahren festliegen. Die Festsetzung von Lärmschutzfenstern kann daher nur

pauschal und allgemein vorgenommen werden. Erst im Baugenehmigungsverfahren können anhand der dann vorliegenden Berechnungsparameter die Anforderungen an den Schallschutz konkretisiert werden.

Verbindliche Anforderungen über bestimmte einzuhaltende Innenpegel sind gesetzlich nicht vorgeschrieben. Als sinnvolle Grundlage zur Erzielung eines ausreichenden Schutzes vor Verkehrsimmissionen ist es sachgerecht, die vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung - 24. BImSchV) hinzuzuziehen. Diese Verordnung legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Maßnahmen 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.

Auf diese Weise ist passiver Lärmschutz zu erreichen, der den Nutzern eine gegen unzumutbare Lärmbelastungen - auch nach den Erkenntnissen der Lärmforschung - abgeschirmte Gebäudenutzung ermöglicht. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass Maßnahmen des passiven Schallschutzes die ihnen zugedachte Schutzwirkung erfüllen, wenn sie die Gewähr dafür bieten, dass Kommunikations- und Schlafstörungen vermieden werden.

3.2 Naturschutz

Der südliche Teil der Planfläche ist z. T. bereits bebaut. Die Restflächen im Westen weisen Gehölzbestand auf, im südöstlichen Bereich befindet sich eine extensiv genutzte Wiesenfläche.

Die zur Verfügung stehende eigentliche Baufläche im nördlichen Teil des Plangebietes ist nach Überprüfung durch die Untere Naturschutzbehörde besonders geschütztes seggen- und binsenreiches Nassgrünland auf der Grundlage des § 28a Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatG).

Bei Ausführung der Planung können folgende Beeinträchtigungen eintreten:

Flora und Fauna:

- Beeinträchtigung und Verlust wertvoller Lebensräume von Tier und Pflanze,
- Teilweiser Verlust eines besonders geschützten Nassgrünlandes (Grundlage § 28a NNatG),
- Verlust von altem, z. T. geschütztem Baumbestand,

Boden:

- Bodenversiegelung und genereller Bodenverlust,
- Freiflächenverlust,
- Beeinträchtigung des Bodengefüges und des Bodenwasserhaushaltes durch Bodenverdichtung,
- Schadstoffeintrag in den Boden, insbesondere während der Bauphase,
- Zerstörung natürlich entwickelter, kaum gestörter Bodenprofile,

Grund- und Oberflächenwasser:

- Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate,
- Erhöhung des Oberflächenabflusses,

Klima und Luft:

- Veränderung des Lokalklimas durch:
 - Beeinträchtigung der Luftzirkulation,
 - Beeinträchtigung des weiträumigen freien Luftaustausches,
 - Verlust klimaökologischer Ausgleichsfunktionen,
 - Erwärmung und erhöhte Trockenheit durch Versiegelung und Baukörper,

Stadt-, Orts- und Landschaftsbild:

- Verlust von Freiflächen.

Die genannten Auswirkungen stellen z. T. erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sowie einen **Eingriff gemäß § 8 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)** dar.

Aufgrund des geänderten Bebauungsplanes werden an dieser Stelle jedoch keine neuen Baurechte geschaffen. Soweit Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren, sieht § 1a des Baugesetzbuches für derartige Fälle vor, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist. Konkrete Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft werden daher für die Bebauungsplanänderung nicht festgesetzt. Dennoch bleibt das Bestreben, die derzeitige Situation auch in diesem Bereich insbesondere in Bezug auf Naturhaushalt und Landschafts- bzw. Stadtbild entsprechend den Vorgaben des § 1 Abs. 5 BauGB zu erhalten bzw. zu verbessern und aufzuwerten. Ferner gilt die **Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover** unabhängig davon. Für die zu entfernenden Bäume sind nach Maßgabe der Baumschutzsatzung Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Zur Vermeidung eines weiteren Eingriffs ist es sinnvoll und erwünscht, die bereits im Bebauungsplan Nr. 906 vorhandene Pflanzbindung entlang der Straße Am Fuhrenkampe zu erhalten.

Dem Minimierungsgebot sowie den umweltschützenden Belangen in der Abwägung (§ 1a BauGB) wird Rechnung getragen durch die geplante Gliederung der zu schaffenden Stellplätze mit einem Baumraster (für je vier Stellplätze ein standortheimischer Laubbaum).

Diese Festsetzungen tragen zu einer Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse bei, Regenwasser wird gespeichert, es entstehen Standorte für zahlreiche Pflanzen und Tiere mit den zugehörigen Nahrungs-, Brut- und Ruheplätzen. Weiterhin führt dies zu einer Verbesserung des Erlebnis- und Erholungswertes für die Bewohner.

Besonders geschützter Biotop gemäß § 28a NNatG

Der Bereich der Bebauungsplanänderung überdeckt eine südliche Teilfläche eines Biotops, welches sich im nördlichen Teil des Grundstücks Am Fuhrenkampe Nr. 14 erstreckt. Der überwiegende Teil des Biotops befindet sich außerhalb der Bebauungsplanänderung. Lediglich ein kleinerer südlicher Bereich wird von der Bebauungsplanänderung erfasst. Es handelt sich hierbei um feuchte vernässte Bereiche, die Binsen- und Seggenbestand aufweisen. Dieser Biotop ist entstanden, nachdem die Deutsche Bahn AG 1995 Boden vom Ausbau der S-Bahn-Trasse auf dem unbebauten Grundstück gelagert hat. Im Zuge des S-Bahn-Baus zur Expo 2000 wurde der Mutterboden abgetragen und große Bodenmengen auf der Fläche gelagert. Durch den Bodentransport mit großen Lkw ist der Boden sehr verdichtet worden und das Regenwasser nicht mehr zur Versickerung gekommen. Im Laufe der nächsten Jahre hat sich dadurch eine feuchte Wiesenfläche mit Binsen und Seggen gebildet.

Auf dem Biotop sind alle Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonst erheblichen Beeinträchtigung des besonders geschützten Biotops führen können, verboten. Es handelt sich hierbei um ein gesetzliches Verbot, das einer Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB nicht zugänglich ist.

Für die Bauleitplanung liegt in der Feststellung des bestehenden gesetzlichen Schutzes zunächst kein derart grundsätzliches Hindernis, dass diese Flächen etwa nicht mehr beplanbar sind, da der Bebauungsplan keinen unmittelbaren Eingriff in die vorhandene Situation darstellt. Für die Beurteilung des Bestehens oder Nichtbestehens eines Planungshindernisses ist es allerdings erforderlich aber auch ausreichend, das Vorliegen einer nach § 28a Abs. 5 NNatG bestehenden Befreiungslage festzustellen. Also vorausschauend zu ermitteln und zu beurteilen, ob vom Grundsatz her im konkreten Fall, d.h. im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens, von den Ausnahmemöglichkeiten positiv Gebrauch gemacht werden darf.

§ 28a Abs. 5 Nr. 2 NNatG sieht vor, dass die Naturschutzbehörde Ausnahmen von den genannten Verboten zulassen kann, wenn die Ausnahmen aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls notwendig sind. Dazu können Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angeordnet werden.

Im vorliegenden Fall liegen solche überwiegende Gründe des Allgemeinwohls vor, die eine Ausnahme von den o.g. Verboten notwendig machen:

- In den Stadtteilen Burg und Ledeburg ist die Versorgung der Bevölkerung aufgrund der Schließung einiger sowie kurz vor der Schließung stehender Einzelhandelsgeschäfte nicht mehr gesichert.
- Es existiert auf dem Grundstück bereits ein Discounter.
- Der Standort für die geplanten Einzelhandelsmärkte ist als integriert anzusehen.
- Die Nutzung der Fläche entspricht dem Gebot der Innenentwicklung vor Außenentwicklung.

Voraussetzung für die spätere Erteilung einer Ausnahme ist, dass die genannten Gründe des Allgemeinwohls tatsächlich überwiegen. Dies bedeutet, dass bei der Ermessensentscheidung der Unteren Naturschutzbehörde diese Gründe gegenüber den Belangen des Biotopschutzes schwerer wiegen müssen. Die Abwägung der verschiedenen Interessen kann dabei nicht abstrakt vorgenommen werden, die Bedeutung des jeweils betroffenen Biotops ist gegenüber den angenommenen öffentlichen Interessen zu werten; je schutzwürdiger der Biotop ist, um so gewichtiger müssen die Gründe des Allgemeinwohls sein, soll eine Ausnahme erteilt werden.

Betroffen ist hier ein Biotop im Sinne des § 28a Abs. 1 Ziff. 1 NNatG, seggen- und binsenreiche Nasswiese. Der Biotop ist im Zuge des Ausbaus der S-Bahn-Strecke durch Bodenlagerung und Bodenverdichtung entstanden. Der Fortbestand ist - auch aufgrund seiner Entstehungsgeschichte - eher unsicher.

Durch die nunmehr vorgesehene Planung würde dieser Biotop zerstört. Das Gebiet stellt sich als ein mögliches Baugebiet für die Nahversorgung dar, das ideale Voraussetzungen bietet. Die Versorgung der Bevölkerung stellt u.a. auch ein öffentliches Interesse dar. Im Gegensatz zu einer wohn- und arbeitsplatznahen Versorgung führen Abwanderungen des Einzelhandels in das Umland zu einer Verstärkung des Verkehrsaufkommens mit den bekannten negativen Auswirkungen. Dem öffentlichen Interesse entspricht eine zentrale Versorgung unter Nutzung bestehender Einrichtungen. Dementsprechend hat eine derartige Fläche im öffentlichen Interesse erheblichen Entwicklungsvorrang vor der Inanspruchnahme neuer, bislang siedlungsunbeeinflusster Flächen. Die Inanspruchnahme solcher Flächen innerhalb des schon bestehenden bebauten Bereiches berücksichtigt die Gedanken des Bodenschutzes, der Verhinderung von Emissionen und der Sicherung der Außenvegetation.

Wägt man die hier sich gegenüber stehenden Interessen nach den Anforderungen des § 28a NNatG zusammenfassend ab, so ergibt sich ein deutliches Übergewicht der für eine Realisierung der Bebauung sprechenden Gründe.

Weiter muss die geplante Ausnahme nach § 28a Abs. 5 Nr. 2 NNatG aber auch noch notwendig sein. Notwendig in diesem Sinn ist eine Ausnahme dann, wenn es zur Wahrung des jeweiligen öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, mit ihrer Hilfe das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen und eine Alternative, die den Biotop nicht beeinträchtigt oder weniger beeinträchtigt, nicht gegeben ist. Existiert eine Alternative, ist diese vorzuziehen, selbst wenn ihre Verwirklichung teurer oder sonst wie aufwendiger ist.

Andere Flächen zur Sicherung der Nahversorgung in der entsprechenden Lage sind jedoch nicht vorhanden.

Eine Ausnahme gemäß § 28a Abs. 5 Nr. 2 NNatG wird insofern als notwendig und angemessen erachtet und ist von der Region Hannover als Untere Naturschutzbehörde bereits in Aussicht gestellt worden.

Im städtebaulichen Vertrag ist dargestellt, dass für das weitere Bebauungsplanverfahren eine Ausnahme von dem Verbot der Zerstörung des Biotops nach § 28a NNatG von der unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) in Aussicht gestellt worden ist, wenn gemeinsam mit dem Antrag nach § 28a Absatz 5 NNatG eine Planung für die Kompensationsmaßnahme an dem von der Region Hannover vorgeschlagenen Standort auf dem Grundstück eingereicht wird. Diese Planung muss alle Maßnahmen, die zur Kompensation führen sollen, nachvollziehbar darstellen. Die Bilanzierung kann nach Aussage der unteren Naturschutzbehörde angesichts der vergleichsweise kurzen Regenerationszeit des betroffenen Biotops beziehungsweise der konkreten Ausprägung im Verhältnis 1 : 1 erfolgen.

Der von der Region vorgeschlagene Standort für Kompensationsmaßnahmen befindet sich auf dem betreffenden Grundstück selbst. Er liegt im nördlichen Grundstücksbereich außerhalb der Bebauungsplanänderung unmittelbar an der Westgrenze. Der Bereich ist umgeben von Biotopflächen, gehört selbst jedoch bisher nicht dazu. An dieser Stelle ist ein vollständiger Ausgleich möglich. Hier sollen die Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden.

3.3 Altlasten

Im Bebauungsplangebiet sind keine Verdachtsfälle oder Schadensfälle bekannt. Südlich, auf der gegenüberliegenden Straßenseite, liegen mehrere Verdachtsflächen. Hier gab es Kfz-Werkstätten, Druckereien, eine Tankstelle und zwei Kfz-Waschplätze. Schadensfälle sind bisher nicht bekannt, jedoch auch nicht gänzlich auszuschließen. Aufgrund der geplanten Nutzung im Plangebiet und der vorherrschenden Grundwasserfließrichtung sind relevante Auswirkungen auf die Bebauungsplanänderung aber nicht zu erwarten. Allerdings sind abfallrechtlich relevante Auffüllungen im Plangebiet nicht auszuschließen.

3.4 Kampfmittel

Nach Mitteilung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes weisen die Luftbildaufnahmen aus dem zweiten Weltkrieg eine Bombardierung des Bebauungsplangebietes auf. Der südliche Teil des geplanten Sondergebietes – Nahversorgung wurde bereits abgesucht und geräumt. Ein schmaler Randstreifen ist jedoch nicht räumbar. Für den nördlichen Teilbereich des Sondergebietes sowie für den Bereich des geplanten eingeschränkten Gewerbegebietes entlang der Bahn ist jedoch nicht auszuschließen, dass dort noch Bombenblindgänger vorhanden sind, von denen eine Gefahr ausgeht. Aus Sicherheitsgründen wird daher empfohlen, dort vor Beginn von Baumaßnahmen eine Oberflächensondierung durchführen zu lassen.

4. Kosten für die Stadt

Der Stadt entstehen durch die Änderung des Bebauungsplanes keine Kosten.

Begründung des Entwurfes
aufgestellt
Bereich Stadtplanung, November 2005

Der Rat der Landeshauptstadt
Hannover hat der Begründung
des Entwurfes am 19.01.2006
zugestimmt.

gez. Heesch
Fachbereichsleiter

gez. Seinige
Stadtoberamtsrat

61.11/07.11.05

Die Begründung des Entwurfes wurde zum Satzungsbeschluss überarbeitet. Dabei wurden
Punkt 1 (Zweck des Bebauungsplanes), Punkt 2.2 (Verkehr und Versorgung) sowie Punkt
3.3 (Altlasten) ergänzt.

Bereich Stadtplanung, März 2006

Der Rat der Landeshauptstadt
Hannover hat der Begründung
der Satzung am
zugestimmt

(Heesch)
Fachbereichsleiter

61.11/02.03.06