

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung

Nr. 1354/2010
Anzahl der Anlagen 5
Zu TOP

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1679 - Südbahnhof - Auslegungsbeschluss

Antrag,

1. dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1679 mit Begründung zuzustimmen,
2. die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zu beschließen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Der Bebauungsplan bietet die Möglichkeit zur Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben. Das dient der Sicherung der wohnungsnahen Versorgungsstruktur und führt dazu, dass diese gefahr- und problemlos erreicht werden können. Das ist besonders für Menschen mit eingeschränkter Mobilität (z.B. Senioren, Menschen ohne PKW) sowie Müttern und Vätern mit kleinen Kindern von großer Bedeutung.

Durch die geplante Bebauung werden die bisher brachliegenden Grundstücke intensiver genutzt und damit tagsüber deutlich belebt werden. Dies führt zu einer erhöhten Sicherheit in der Umgebung.

Durch die neue Erschließungsstraße wird eine Wohnumfeldverbesserung für die angrenzenden Wohngebiete erwartet; gemeinsame Rad- und Fußwege sollen zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr führen.

Kostentabelle

Mit dem Vorhabenträger wird ein Durchführungsvertrag geschlossen, in dem auch die Übernahme der Kosten geregelt wird. Die Aurelis Asset GmbH als Vorhabenträgerin verpflichtet sich darin, alle im Zusammenhang mit der Projektentwicklung anfallenden Kosten, insbesondere die Kosten für den Bau des Einkaufs- und Fachmarktzentrums Südbahnhof, den Bau der Planstraße A, den Ausbau der Straße An der Weide, den Ausbau des

sogenannten „Lehmweges“ und den Umbau der Kreuzung Jordanstraße / An der Weide / Heinrich-Heine-Straße zum Mini-Kreisel zu tragen.

Für die Stadt entstehen keine Kosten.

Begründung des Antrages

Das historisch gewachsene Gewerbegebiet und Bahngelände am Südbahnhof befindet sich seit Jahren in einem strukturellen Wandel. Der Bahnanschluss ist inzwischen, bedingt durch die abnehmende Bedeutung des bahnbetriebenen Güterverkehrs, zurückgebaut. Mangelnde Entwicklungsmöglichkeiten oder veränderte Standortanforderungen zwangen einzelne Betriebe zur Verlagerung oder Stilllegung, die Betriebsstruktur hat sich gewandelt, es sind Brachen entstanden. Die Erschließung des Gebietes ist mangelhaft, die angrenzenden Wohngebiete werden durch Verkehre, die durch das Gewerbegebiet verursacht werden, belastet.

Ziel der Planaufstellung ist eine langfristige Aufwertung der innenstadtnahen Flächen.

Die Aurelis Asset GmbH, vertreten durch die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG hat mittlerweile die Verfügungsgewalt über die Flächen des ehemaligen Südbahnhofes und treibt die Gebietsentwicklung voran. Das vorgelegte Nutzungskonzept beinhaltet die Verlagerung eines Baumarktes, den Bau eines Verbrauchermarktes sowie von maximal zwei Fachmärkten. Zum Erschließungskonzept des Vorhabens gehört der Bau der Planstraße A, der Ausbau der Nebenanlagen an der Straße An der Weide im Bereich des Einkaufs- und Fachmarktzentrum, der Ausbau des sogenannten Lehmweges und der aus verkehrstechnischen Gründen erforderliche Umbau der Kreuzung An der Weide / Jordanstraße / Heinrich-Heine-Straße zum Mini-Kreisel.

Die Umsetzung des Konzeptes soll unter Einbeziehung des in der Bodensanierung befindlichen Grundstückes An der Weide 15 geschehen. Die Sanierung auf dem Grundstück eines ehemaligen Chemikalienhandels ist so weit fortgeschritten, dass auch diese Fläche einer neuen städtebaulichen Nutzung zugeführt werden kann (siehe Anlage 2 zur Drucksache Abschnitt 7.3 - Altlasten).

Die Aurelis Asset GmbH als Vorhabenträgerin, vertreten durch die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG hat einen Antrag auf die Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens gemäß § 12 BauGB gestellt. Der Einleitungsbeschluss wurde am 28.05.2009 vom Verwaltungsausschuss gefasst. Für den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan, der den Erschließungsvertrag als Anlage beinhaltet, wird eine gesonderte Drucksache vorgelegt.

Der Stadtbezirksrat Südstadt-Bult hat die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Jahr 2005 beschlossen. Das von der Aurelis Asset GmbH geplante Vorhaben soll auf der Grundlage dieser beschlossenen allgemeinen Ziele und Zwecke entwickelt werden. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand in der Zeit vom 23.06.2005 bis zum 22.07.2005 statt. Während dieser Zeit sind 14 schriftliche Stellungnahmen eingegangen.

Die Stellungnahmen stammen aus dem Jahr 2005 und beziehen sich dementsprechend auf den damaligen Stand der Gutachten. Da sich die Einwände und Anregungen in den Stellungnahmen inhaltlich ähnlich sind bzw. sich wiederholen, werden diese thematisch wie folgt zusammengefasst:

(1) Anregungen zur Verkehrszunahme

Im Verkehrsgutachten sei zwar von einer Prognose über die tägliche Verkehrsmehrbelastung die Rede, jedoch würde die Gegenüberstellung zum Ist-Zustand vermisst.

Die Annahme, dass die Mehrzahl der neuen Pkw-Fahrten über die Hauptverkehrsstraßen (Sallstraße und Jordanstraße) abgewickelt würden, würde nicht geteilt. Aus nördlicher

Richtung würde der Verkehr, wie bereits jetzt zu den vorhandenen Discountern, durch die eng bebauten Wohnstraßen Krausen-, Große Düwel-, Heidorn-, Reden-, Spielhagen- und Tiestestraße fahren.

Der vom Gutachter prognostizierte Autoverkehr von ca. 6900 Fahrten würde vor allem in den genannten Straßen die Wohnqualität erheblich beeinträchtigen. Es sei nicht richtig einen so stark frequentierten Einzelhandelsstandort an einer Stelle zu bauen, zu der man nur durch einen dicht bebauten Stadtteil und durch Wohnstraßen gelangen kann.

Eine Wohnumfeldverbesserung durch den Ausbau der Kreuzung Jordanstraße / An der Weide sowie den Bau einer Erschließungsstraße für den Lkw-Verkehr wäre angesichts der Belastungswerte nicht nachvollziehbar und würde den Anwohnern in den anliegenden Wohnstraßen nicht viel helfen.

Der Bau der geplanten Erschließungsstraße würde zu keiner wesentlichen verkehrlichen Entlastung der angrenzenden Südstadt führen, sondern den Verkehr nur neu verteilen.

Schon heute würden die Anwohner unter dem frühmorgendlichen Ver- und Entsorgungsvkehr sowie der Auto fahrenden Kundschaft leiden. Es solle daher bei der erweiterten Einzelhandelsnutzung darauf geachtet werden, dass die Effekte durch das erhöhte Verkehrsaufkommen minimiert werden.

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen sei mit einer nachhaltigen Schädigung der Bau- substanz der Wohngebäude Jordanstraße zu rechnen. Eine sichere Nutzung der in der Straße An der Weide gelegenen Garagen sei nicht mehr gewährleistet.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Auswirkungen der geplanten Nutzungen wurden aktuell und umfassend insbesondere in Bezug auf den Verkehr untersucht. Diese Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unzumutbare Belastungen durch zusätzlichen Kfz-Verkehr nicht entstehen.

Für die Beurteilung der verkehrlichen Situation des Straßennetzes im Umfeld des ehemaligen Südbahnhofes wurde eine Ermittlung der heutigen Verkehrsbelastungen am 24.11.2009 mit Hilfe von Verkehrserhebungen durchgeführt. Da keine äußeren Einflüsse (Baustellen, Witterungsbedingungen) den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussen haben, ist der ermittelte Ist-Zustand als repräsentativ anzusehen. Dieser ist im aktuellen Verkehrsgutachten (SHP Ingenieure, 2010) dokumentiert.

Nach Abschätzung der Verkehrserzeugung und unter Berücksichtigung von Synergieeffekten sowie vorhandener Bestandsverkehre ist gemäß dem aktuellen Gutachten insgesamt von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von etwa 5.000 Kfz/24h im Quell- und Zielverkehr auszugehen.

Den Argumentationen, die neue Erschließungsstraße würde zusätzlichen (Durchgangs-) Verkehr mit nachteiligen Auswirkungen in den benachbarten Wohnstraßen und Wohngebieten erzeugen, wird nicht gefolgt. Vielmehr wird erwartet, dass der am Rande des Gewerbegebietes verlaufende Kfz-Verkehr von einer durch das Gewerbegebiet führenden Straßenverbindung aufgenommen werden kann. Die neue Trasse wird zur Entlastung anderer Straßen in der östlichen Südstadt beitragen. Dabei werden die schmalen Straßen, insbesondere die Große Düwelstraße, die Tiestestraße und die Spielhagenstraße, vom Lieferverkehr (Schleichverkehr) zu den Gewerbegebieten entlastet. Dies wird durch das aktuelle Verkehrsgutachten bestätigt. Lediglich auf dem ca. 80 m langen östlichen Abschnitt der Kleinen Düwelstraße ist eine Mehrbelastung durch den verlagerten Ziel- und Quellverkehr zur Großen Düwelstraße zu erwarten.

Neben den bisherigen Belastungen für die Anwohner der vorhandenen Straßen ist die derzeitige verkehrliche Erschließung für ein zu reaktivierendes Gewerbeareal als

ungünstig zu betrachten. Insbesondere wirkt der Ausbauzustand nicht immissionsmindernd.

Eine Vermeidung von erhöhtem Verkehrsaufkommen - wie in einer Stellungnahme gefordert - schließt letztendlich eine Entwicklung des Südbahnhofareals aus. Bereits heute wäre aber eine bauliche Nutzung mit den damit einhergehenden Ziel- und Quellverkehren im Plangebiet zulässig. Die Beibehaltung des heutigen (Brachen-) Zustandes ist als Entwicklungsziel aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar. Dem befürchteten Zuwachs des Verkehrsaufkommens steht bei der Planung eine qualitativ bessere Versorgungssituation gegenüber (siehe auch zu (7) Einzelhandel). Insbesondere folgt die Aktivierung der innenstadtnahen Brache im Sinne der nachhaltigen Stadtentwicklung, der auch regional bedeutsamen Zielsetzung des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, dem Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung sowie dem Ziel des städtebaulichen Funktionserhalts von Stadtteilen.

Zusammenfassend kann das zukünftige Verkehrsaufkommen durch die geplanten Nutzungen auf den Flächen des ehemaligen Südbahnhofs unter Berücksichtigung der Umgestaltung des Knotenpunktes An der Weide / Jordanstraße in einen Mini-kreisverkehr abgewickelt werden. Eine wesentliche Einschränkung der in der Straße An der Weide gelegenen Garagen wird nicht erwartet.

(2) Anregungen zur Verkehrslenkung

Die Planung würde im Bereich Jordanstraße und Kreuzung Jordanstraße / Lindemannallee zu extremen Verkehrsproblemen führen, denen allein mit dem Ausbau des Kreuzungsbereichs nicht begegnet werden könne. Es sei zu prüfen, ob durch verkehrslenkende Maßnahmen, zumindest der Lkw-Verkehr in das Gebiet hinein und wieder heraus über den schon jetzt verkehrlich besser angebundenen Nordbereich (Am Südbahnhof, Bischofsholer Damm, Hans-Böckler-Allee) geleitet werden könne.

Die Tempo 30-Zone westlich der Jordanstraße sei gegen Durchgangs- und Schleichverkehr zu schützen. Dazu gehöre die Gestaltung des Kreuzungsbereiches Jordanstraße / An der Weide / Heinrich-Heine-Straße. Die Aufpflasterung der Heinrich-Heine-Straße im Kreuzungsbereich wäre dafür ein probates Mittel.

Bei weiteren Planungen (Verkehrsgutachten, Umweltplanung) müsse die verkehrliche Auswirkung auf das verkehrsberuhigte Gebiet (Stresemannallee, Altenbekener Damm, Mainzer Straße, Gustav-Brandt-Straße und Saarstraße) untersucht werden und erforderlichenfalls negativen Auswirkungen durch geeignete Maßnahmen, z.B. Durchfahrtsverbot, frei für Anlieger, Einbahnstraßenregelungen, entgegenzuwirken. Auf keinen Fall sei zu akzeptieren, dass die Stresemannallee dauerhaft zur Verbindungsstraße nach Waldheim ausgewiesen würde, da bereits heute trotz verkehrsberuhigter Zone und Schikanen auf der Fahrbahn der Durchgangsverkehr zunehmen würde und die Geschwindigkeitsbegrenzung 30 Km/h nicht eingehalten würde.

Die Parkplatzsituation in der Südstadt sei katastrophal. Durch abschnittsweise umfunktionieren zur Einbahnstraße (z.B. der Großen Düwelstraße) könne auf beiden Seiten Parkplätze eingerichtet werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für die Beurteilung der verkehrlichen Situation des Straßennetzes im Umfeld des ehemaligen Südbahnhofs ist zwischenzeitlich eine Verkehrserhebung durchgeführt worden. An sieben Knotenpunkten und einem Querschnitt wurden die Verkehrsstärken erhoben, die bezüglich sich verändernder Verkehrsbelastungen durch Verlagerungen oder Neuverkehr aufgrund der geplanten Nutzungen sowie des Neubaus der Planstraße A von besonderer Bedeutung sind.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Rahmen der aktuellen Verkehrsuntersuchung ergab, dass bis auf den vorfahrtgeregelten Knotenpunkt An der Weide / Jordanstraße alle untersuchten Knotenpunkte (auch Jordanstraße / Altenbekener Damm) das zukünftige Verkehrsaufkommen abwickeln können. Mit der geplanten Umgestaltung dieses Knotenpunktes in einen Minikreisverkehr ist eine Abwicklung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen auch an diesem Knotenpunkt möglich.

Durch den Umbau dieses Knotenpunktes wird die Attraktivität der direkten Durchfahrt in die Heinrich-Heine-Straße unterbrochen. Die aktuelle Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Planungen keine wesentlichen Auswirkungen in der Heinrich-Heine-Straße entstehen.

Für die Beurteilung der verkehrlichen Situation des Straßennetzes im Umfeld des ehemaligen Südbahnhofs wurden die heutigen Verkehrsbelastungen nur an den Stellen erhoben, die bezüglich sich verändernder Verkehrsbelastungen besonders relevant sind. So fanden Verkehrserhebungen in der Sallstraße und am Kreuzungspunkt Jordanstraße/Altenbekener Damm statt, südlich des Altenbekener Dammes, wie z.B der oben beschriebene Abschnitt der Stresemannallee, jedoch nicht.

Neben den Neuverkehren kommt es aufgrund des Neubaus der Planstraße A und der Planstraße B zu Verlagerungseffekten. Die auftretenden Verlagerungsverkehre führen zu einer Be- bzw. Entlastung der im Umfeld des Südbahnhofs liegenden Wohnstraßen. Verkehr, der bisher die Fahrbeziehung Am Südbahnhof, Große Düwelstraße, Tiestestraße, Spielhagenstraße und An der Weide wahrgenommen hat, wird nun die schnellere Verbindung über die Planstraße A wählen. Eine Durchfahrt des gesamten Wohngebietes wird aufgrund der verkehrlichen Widerstände (Vorfahrtregelung und Geschwindigkeitsbeschränkungen) nicht gesehen. Bezüglich der Verkehrslenkung und Fahrverboten, insbesondere auch die Kontrolle dieser Maßnahmen, kann mit dem Mittel des Bebauungsplanes keine Aussage getroffen werden.

Der Parkplatz des Einkauf- und Fachmarktzentrums wird außerhalb der Geschäftszeiten der Öffentlichkeit als Parkplatz zur Verfügung gestellt. Der angespannten Parksituation in der Südstadt kann dadurch entgegenwirkt werden.

(3) Anregungen zur Straßenplanung / - führung

Der neue Straßenverlauf wäre mit der Fa. Schneider Mineralöl und deren Belangen abzustimmen. Exakt im Einmündungsbereich der neuen Straße befänden sich Baulichkeiten, die für die Betriebsabläufe notwendig wären, durch die die Einsichtnahme beeinträchtigt würde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Fa. Schneider Mineralöl wurde die aktuelle Straßenplanung am 21.10.2009 präsentiert. Seitens der Fa. Schneider Mineralöl wurden keine Bedenken gegen die vorgestellte Planung geäußert.

(4) Anregungen zu Emissionen

Durch die zusätzlichen Lkw- und Pkw-Fahrten verursachte Lärmbelästigung würde die schon vorhandene übermäßig hohe Belastung weiter erhöhen. Ferner würde festgestellt, dass der hohe Schallpegel von 72 dB(A) entlang der Eisenbahnstrecke Hannover-Göttingen über den Orientierungswerten nach der DIN 18005 für Gewerbegebiet läge (65/55 dB(A)). Da sich an das Plangebiet fast ausnahmslos Wohnbebauung anschließe, wäre eine weitere Lärmbelästigung unvermeidbar.

Von der nun geplanten Ausbaustraße und der erwarteten erheblichen Verkehrssteigerung

von 6900 zusätzlichen Fahrten/Tag seien erkennbar höhere Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm zu erwarten. Dadurch würden unmittelbare Anlieger in gesundheitsgefährdender und unzumutbarer Weise beeinträchtigt. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse, insbesondere die Vermeidung von Immissionen, würden nicht berücksichtigt.

Es wären schon jetzt Maßnahmen zur Beschränkung des Kfz-Verkehrs bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte "gem. § 11 Abs. 4 BImSchV" angezeigt.

Gemäß Umweltbundesamt und Bundesumweltministerium würden 60 dB(A) als gesundheitsgefährdend gelten und erfüllten die Kriterien „schädlicher Umwelteinwirkungen gemäß § 3 BImSchG. Diese Vorbelastung wäre trotz einer zwei Meter hohen Lärmschutzwand, insbesondere durch die Bundesbahnhauptstrecke nahezu erreicht.

Es würden durch alle Lärmemittenten die gesetzlich zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV und der TA Lärm sowie der DIN 18005 überschritten. Ohne eine Lärmsanierung könne das Projekt voraussichtlich nicht rechtssicher durchgeführt werden. Um die bei unzureichender Klärung zu erwartenden rechtlichen Auseinandersetzungen um den Lärmschutz mit der Blockadewirkung des Gesamtprojektes zu vermeiden, sei eine Erhöhung der Lärmschutzwand im südlichen Teil der Brehmstraße unumgänglich. Die Kosten wären gemäß Verursacherprinzip von der Bahn bzw. Rechtsnachfolger, die die vorbelasteten Grundstücke vermarkten wollten, zu tragen.

Ohne wirksame Lärminderungsmaßnahmen im südlichen Teil der Brehmstraße (Nachtfahrverbote für LKW's u.s.w.) wäre eine verkehrlich-gewerbliche zusätzliche Nutzung dieses Teiles der Gewerbeflächen rechtlich nicht zulässig, da geschützte Grundrechte der Anwohner nachhaltig berührt würden.

Werden Emissionsmessungen (Lärm und Abgase) vor und nach Fertigstellung des Gebäudekomplexes gemacht und was passiert bei Überschreitung der Grenzwerte ?

Stellungnahme der Verwaltung:

Für das konkrete Vorhaben der Errichtung eines Einkaufs- und Fachmarktzentrums und den Bau einer Erschließungsstraße wurden die verkehrlichen / schalltechnischen Auswirkungen untersucht. Die Veränderung des Straßenverkehrs durch den Bau der Planstraße A und die Errichtung eines Einkaufs- und Fachmarktzentrums führt in einigen Straßen, das sind die Große Düwelstraße, Spielhagenstraße und Redenstraße, zu einer Reduzierung der Geräuschbelastung und im Bereich des Vorhabens sowie im Bereich der südlichen Zufahrtstraßen zu einer Erhöhung der Verkehrsgerausche während der Tages- und Nachtzeit. Allerdings sind diese Erhöhungen nicht so erheblich, dass entweder eine Zunahme um mehr als drei dB(A) zu verzeichnen wäre oder insgesamt die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten würden. Weder die während der geplanten Betriebszeiten auftretenden Maximalpegel noch der anlagenbezogene Kfz-Verkehr auf öffentlichen Straßen führen zu Konflikten mit den Anforderungen der TA Lärm.

Unter Berücksichtigung der vorgegebenen Anzahl und zeitlichen Verteilung von Kfz-Bewegungen auf dem Betriebsgelände werden die während der Tages- und Nachtzeit zugrunde zu legenden Immissionsrichtwerte an den zu betrachtenden maßgeblichen Immissionsorten durch die Zusatzbelastung aus dem Bauvorhaben deutlich unterschritten. Damit liegen die Veränderungen der Geräuschsituationen in den zu betrachtenden Straßen in einem Pegelbereich, der im Rahmen der Bauleitplanung akzeptiert werden kann und nicht zu zusätzlichen gravierenden Belastungen führt. Pegelerhöhungen der Schienenverkehrsgeräusche im Wohngebiet Rimpaustraße durch Reflexionen an den Fassaden der geplanten Gebäude des Einkaufs- und Fachmarktzentrums bleiben im nicht wahrnehmbaren Bereich.

Damit ist aus schalltechnischer Sicht ein Fachmarktzentrum in der beschriebenen

Weise realisierbar.

Auf die erforderliche Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens bezogen ist festzustellen, dass der Bahnlärm nicht planungsbedingt ist und auch keine Konfliktsituation hinsichtlich dieses Aspekts durch die Bauleitplanung erzeugt wird. Der Charakter von Schienenverkehrsgeräuschen ist geprägt von Phasen der geräuschintensiven Vorbeifahrt von Zügen am Immissionsort. Daneben gibt es Zeiten, in denen nur das sonstige Umweltgeräusch einwirkt. Wenn aber, wie im Gutachten nachgewiesen, in diesen Zeiten die zu erwartenden Geräuscheinwirkungen aus dem Straßenverkehr der geplanten Erschließungsstraße die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschreiten und sogar die Relevanzschwellen der DIN 18005, Beibl. 1 einhalten und wenn die zu erwartenden Geräusche aus den geplanten gewerblichen Nutzungen durch die Kontingentierung der Geräuschemissionen in ihrer Summe auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm beschränkt werden, kann von einem zusätzlichem Risiko für die Gesundheit der Anwohner, insbesondere der Anwohner der von Schienenverkehrsgeräuschen belasteten Brehmstraße, nicht die Rede sein. In den Schienenverkehrspausen wird die Geräuschlandschaft durch die Bauleitplanung nicht wesentlich geändert, so dass diese Erholungsphasen erhalten bleiben.

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach dem BImSchG ausschließlich bei Neubau oder wesentlicher Änderung von öffentlichen Straßen sowie Schienenwegen besteht (gem. 16. BImSchV). Ein Anspruch auf Lärmsanierung im Bestand besteht weder nach dem bisherigen noch nach dem neuen EU-Recht. Anlieger an bestehenden lauten Verkehrswegen haben somit auch künftig keinen Anspruch auf passiven Schallschutz.

Die Forderung, von der Deutschen Bahn bzw. ihrem Rechtsnachfolger die Finanzierung einer Erhöhung der Lärmschutzwand zu verlangen, entbehrt daher einer rechtlichen Anspruchsgrundlage.

Die Erstellung von Lärmkarten ist nicht planungsrechtliche Voraussetzung für die Aufstellung von Bauleitplänen. Die aufgrund von § 47c BImSchG geforderte Lärmkartierung konnte erst im Jahr 2008 abgeschlossen werden, nachdem zuvor im März 2007 das Land Niedersachsen durch Verordnung die zuständigen Stellen bestimmt hatte (vgl. Info-Drs. 1338/2008). Die Ergebnisse sind in die Gutachten eingeflossen.

(5) Anregungen zu Luft / Feinstaub

Gemäß des Grundsatzurteils des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig vom Mai 2004 wären die vorgegebenen Grenzwerte für die Feinstaub- sowie Stickstoffdioxidbelastung auch bei der Planung neuer Straßen zu berücksichtigen. Sofern Maßnahmen nicht in Betracht kämen bzw. nicht ausreichten, dürfe die zuständige Behörde den Bau der Straße nicht zulassen. Da weder das Land Niedersachsen noch die Stadt Hannover bisher die erforderlichen Aktionspläne erstellt hätten, sei diese Erschließungsstraße nicht genehmigungsfähig.

Das Planungsgebiet grenze an einen Bereich, in dem die Grenzwerte für hochgiftigen Feinstaub und Stickstoffdioxid im Jahresmittel überschritten werden. Die Jordanstraße wäre hinsichtlich der Stickstoffdioxidbelastung als gefährdet eingestuft.

Die Konzentration hochgiftiger Feinstaub- und sonstiger Schadstoffimmissionen würden durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen erheblich ansteigen. In diesem Zusammenhang sei nicht auf berücksichtigt, dass für den Bereich der Südstadt bereits vor mehreren Monaten (Stand 2005) aufgrund von Messungen Überschreitungen der EU-Grenzwerte festgestellt worden seien. Bereits bestehende Gesundheitsgefährdungen der Anwohner würden ignoriert.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bezüglich der Auswirkungen der Planungsziele auf die Schutzgüter Luft / Klima und den Menschen ist rechtlich der Vergleich zwischen bisheriger und künftiger Planung relevant.

Mit den auf der Bebauungsplanebene erstellten Gutachten, insbesondere mit der für das gesamte Stadtgebiet bestehenden Ermittlung der verkehrsbedingten Schadstoffbelastung der Luft liegt eine ausreichende Datengrundlage für die Beurteilung der Auswirkungen des Bebauungsplanes vor. Für die konkret geplante Einzelhandelsansiedlung und die Erschließungsstraße ergab die zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan erstellte gutachterliche Prognose der Auswirkungen auf die Luftqualität, dass keine Grenzwertüberschreitungen in den von Menschen zum Aufenthalt genutzten Bereichen zu erwarten sind.

Zur Berücksichtigung der städtischen Hintergrundbelastung wurden die Mittelwerte der Jahre 2004 - 2008 verwendet.

Durch die Lage innerhalb der Umweltzone ist davon auszugehen, dass bereits gegenwärtig eine gegenüber der Normalentwicklung modernere Fahrzeugflotte vorzufinden ist. Durch den insgesamt schadstoffärmeren Flottenmix ist kurzfristig für PM₁₀ und langfristig für NO₂ mit einer Senkung der lokalen Zusatzbelastung zu rechnen, wodurch gleichzeitig ein weiteres Minderungspotenzial für den urbanen Hintergrundanteil besteht. In den letzten Jahren hat sich die Hintergrundkonzentration kontinuierlich vermindert.

Da für die immissionsökologischen Belastungsschwerpunkte die Planungen am Südbahnhof und die durch sie ausgelösten Verkehre unmaßgeblich sind, konnten die Untersuchungen nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen.

(6) Anregungen zu Kumulativen Wirkungen

Aufgrund der Vorgaben des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) wären zur Betrachtung der Kriterien einer erheblichen Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung i.S.d. § 3 BImSchG auch kumulative Lärmquellen mit heranzuziehen. Diese verschiedenen, kumulativ wirkenden Lärmquellen wären für den Bereich Brehmstraße die Bahnstrecke als Hauptemittent, der zunehmende Straßenverkehr in der Brehmstraße (im speziellen bei Realisierung der Bebauung des Sportplatzes der TiHo), der Gewerbelärm aus dem Gewerbegebiet Südbahnhof, zusätzlich des Lärms durch die geplanten Neuansiedlungen, der zu erwartende Baulärm im Plangebiet und die Lärmimmissionen der neuen Erschließungsstraße. Bereits heute lägen hohe Vorbelastungen bei Luft- und Lärmimmissionen vor. Aufgrund der zu erwartenden starken Zunahme von PKW und LKW Verkehren wäre mit einer Zunahme der Belastung im Bereich Luft und Lärmemissionen zu rechnen.

Die heute bereits mit 60 dB(A) stark verlärmten Bereiche des Südtails der Brehmstraße würden durch die Erschließungsstraße zusätzlichen Lärmimmissionen ausgesetzt werden, die aufgrund kumulativer Wirkungen von Straßen-, Zug-, Bau-, Gewerbe- und Freizeitlärm deutlich im gesundheitsgefährdenden Bereich i.S.v. § 3 BImSchG lägen und von daher unzulässig wären. Es bestünden hier u.a. Restriktionen durch die 16. BImSchV, die TA Lärm und die DIN 18005.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach dem Beiblatt 1 zur DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) sollen die Geräuscheinwirkungen verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitanlagen) wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu verschiedenen Geräuscharten jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden. Darüber hinaus ist eine energetische Addition von Beurteilungspegeln unterschiedlicher Arten von Geräuscharten auch deshalb problematisch, da die Beurteilungspegel auf unterschiedlichen Grundge-

samtheiten basieren (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke eines Jahres, maximaler Betriebszustand einer Anlage, ungünstigste Stunde der Nachtzeit bei Anlagen-geräuschen usw.). In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wurden daher die Geräuscheinwirkungen des Straßenverkehrs unabhängig von den Geräuschen aus dem Schienenverkehr und aus gewerblich genutzten Flächen betrachtet.

Die vorgetragene gesundheitsgefährdende Lärmbelastung auf der Ostseite der Brehmstraße resultiert aus dem Betrieb der Bahnstrecke. Dieser Immissionszustand bleibt durch die Bauleitplanung unverändert, kann aber von ihr nicht positiv beeinflusst werden. Die von der neuen Erschließungsstraße ausgehenden Emissionen bleiben in ihren Auswirkungen deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV und der Relevanzschwellen der DIN 18005.

Durch Baumaßnahmen bedingte Belastungen sind temporärer Natur und führen nicht zu den im Rahmen der Abwägung zu betrachtenden dauerhaften Auswirkungen eines Planungsziels.

(7) Anregungen zum Einzelhandel

Angesichts der vor Ort bereits bestehenden Einkaufsmöglichkeiten (Edeka, Extra, Penny, Lidl und Plus) wäre eine Notwendigkeit der Nahversorgung in dieser Größenordnung nicht erkennbar. Die vorgesehenen Ansiedlungen würden weit über den Bedarf dieses Teils der Südstadt gehen (siehe CIMA-Gutachten). Es solle eine (Südstadt-) bedarfsgerechte Reduktion der Verkaufsflächen vorgenommen werden, damit die von umliegenden Stadtteilen abgezogene Kaufkraft dort nicht zu fragwürdigen Ladenschließungen führe.

Die vorgesehene Konzentration von Verbrauchermärkten in der vorgesehenen Größenordnung würde zu einer deutlichen Verschlechterung der angrenzenden Wohngebiete im Bereich Südstadt-Bult führen.

Dem ursprünglich von der Stadt geplanten „Perlenkonzept“ wäre eindeutig gegenüber dem heutigen Zentrumskonzept dem Vorzug zu geben.

Da der Stadtteil Bult nach wie vor von Supermärkten „abgeschnitten“ sei, solle ein Angebot im Bereich des Parkplatzes des heutigen Baumarktes an der Straße Am Südbahnhof vorgesehen werden.

Zur Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten in der Südstadt wäre ein solcher Supermarkt im Bereich Hildesheimer- / Alte Döhrener Straße besser angesiedelt.

Die Einschränkung der Planungsziele auf die gewerbliche Nutzung wäre sehr unglücklich, da angesichts der hervorragenden Erschließung durch den ÖPNV (Bus 121 und S-Bahn) sich das Gebiet für Mischnutzungen mit Wohnungen, Geschäften und Büros eignen würde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Eine Überversorgung der Stadtteile Südstadt und Bult kann nach den Erkenntnissen aus dem Gutachten zum Nahversorgungskonzept nicht festgestellt werden. Aus heutiger Sicht ist den Einwendungen darin zuzustimmen, dass die auf dem Südbahnhofgelände ansässigen vier nicht großflächigen Märkte als ausreichend für die Nahversorgung der umliegenden Wohngebiete zu bezeichnen ist. Es besteht jedoch ein qualitativer Bedarf für eine über die Nahversorgung hinaus gehende Einzelhandelsversorgung, der nur mit einem großflächigen Betrieb marktgerecht abgedeckt werden kann. Ferner wird das Ziel verfolgt, das Fachmarktangebot im Stadtteil zu verbessern und dauerhaft zu sichern. Diesbezüglich kommt die aktuell erstellte Verträglichkeitsuntersuchung zu dem Schluss, dass unvermeidbare nachteilige Auswirkungen auf die bestehenden Versorgungsstrukturen durch die geplante Einzelhandelsnutzung in dieser Größenordnung nicht zu erwarten sind.

Voraussetzung für die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben ist eine Sanierung des heute weiträumig belasteten Bodens entsprechend der dafür anzusetzenden

Qualitätswerte, die über die bisherige Grundwassersanierung hinausgeht.

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Nahversorgern sind nicht ideal, da die Südstadt dicht bebaut ist und somit wenig Platz für Neubauten bietet. Die bauliche Situation der Südstadt ermöglicht derzeit keine in die bestehende Wohnbebauung eingepassten Standorte für den Lebensmittelhandel. Das Südbahnhofareal ist daher die einzige Fläche in der Südstadt, die eine Entwicklung in der geplanten Größenordnung ermöglicht. Darüber hinaus müssten alternative Standorte den Zielsetzungen des städtischen Nahversorgungskonzeptes entsprechen. Sie sollten einen wichtigen Beitrag zur qualitativen und quantitativen Sicherung des Nahversorgungsangebotes im Bereich Lebensmittel darstellen.

Das Plangebiet ist als Sonderstandort im Einzelhandelskonzept (Neuaufstellung eines kommunalen Einzelhandelskonzeptes; Entwurf Acocella, 22.4.2010) vorgesehen. Die Weiterentwicklung des Standortes ist nur in einem für den Stadtteil verträglichen Maße möglich. Durch die Verträglichkeitsuntersuchung (GFK Nov.2009) wurde dies belegt.

In Gewerbegebieten, wie auf den restlichen Flächen des Südbahnhofareals durch die rechtsverbindlichen Bebauungspläne 620 und 621 festgesetzt, sind gemäß § 8 BauNO Abs. 2 die vom Einwender geforderten Nutzungen Geschäfts- und Bürogebäude zulässig, so dass hier von einer Einschränkung nicht die Rede sein kann. Die geforderte sensible Wohnnutzung ist mit dem Betrieb der Bahnstrecke und den damit verbundenen Lärmimmissionen, vor dem Hintergrund der fehlenden Rechtsverpflichtung für weiteren Lärmschutz, nicht vertretbar.

(8) Anregungen zum Landschaftsplan

Die derzeitige Planung widerspricht den Vorgaben des gültigen Landschaftsplanes; hierzu wären wesentliche Grünzonen im Bereich des nördlichen, aber auch südlichen Gewerbegebietes Südbahnhof planerisch vorzusehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für den Stadtbezirk Südstadt-Bult hält die Stadt Hannover keinen Landschaftsplan vor. Die Aufstellung eines Landschaftsplanes ist nicht gesetzlich vorgeschrieben. Ein Landschaftsplan wäre nicht verbindlich sondern würde lediglich einen wichtigen Fachbeitrag liefern.

Auch der Landschaftsrahmenplan aus dem Jahr 1990, der für den nördlichen Bereich des Südbahnhofareals die Neuschaffung von Grünflächen unter Aufgabe der jetzigen Nutzung (nicht im Geltungsbereich gelegen) sowie die Neuanlage bzw. Verbesserung von 3 Verbindungen von Wohnbereichen / Stadtteilen und Freiräumen vorsieht, ist nicht verbindlich, sondern hat nur empfehlenden Charakter.

Die in die Abwägung einzubringenden Umweltbelange, so auch die Belange von Natur und Landschaft, sind auch ohne Landschaftsplan, entsprechend der in der Bebauungsplanebene geforderten Detailschärfe zu ermitteln, zu bewerten und anschließend sachgerecht in die Abwägung einzustellen.

Der nordöstliche Bereich der Südstadt ist mit öffentlichen Grün- und Spielflächen relativ schlecht ausgestattet. Nachbesserungen sind in den dicht bebauten Wohngebieten schwer möglich. Daher wurde der Bereich Südbahnhof untersucht, ob Flächen für die Neuanlage von Spiel- und Grünflächen geeignet sind.

Gegen die Anlage von Grünflächen sprechen die folgenden Gründe:

- Eine Grünverbindung am Rande eines Gewerbegebietes und nahe der stark frequentierten Bahnstrecke hätte nur einen geringen Naherholungswert, wäre wenig

attraktiv und hier mit umfangreichem Grunderwerb, der aus finanziellen Gründen schwer zu realisieren wäre, verbunden.

- Unter kriminalpräventiven Gesichtspunkten (Sicherheit) spricht vieles gegen die Anlage einer Grünverbindung in Troglage zwischen einem hohen Bahndamm und den rückwärtigen Bereichen bestehender und neu hinzukommender gewerblicher Bauten, da so schwer einsehbare, wenig kontrollierte Bereiche entstehen.
- Die sensible Nutzung als Spiel- und Grünfläche erfordert eine aufwendige Altlastensanierung.

Der Forderung die baulich derzeit nicht genutzten Flächen im südlichen Teil als Freiflächen zu erhalten bzw. zu entwickeln ist entgegenzuhalten, dass diese Situation sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch in Abwägung mit den Interessen der Grundstückseigentümerin des Südbahnhofgeländes nicht zu rechtfertigen ist.

(9) Anregungen zu Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Es würden keine Aussagen zu Kompensationsmaßnahmen (Ausgleich- und Ersatz) für die vorgesehenen Bodenversiegelungen und die zu erwartenden Beeinträchtigungen / Dezimierungen von Flora und Fauna getroffen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Aufstellung der Bauleitpläne erfolgt die Eingriffsregelung nach den Bestimmungen des BauGB. Für die planungsrechtliche Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter ist daher ausschließlich der Vergleich zwischen dem bereits zulässigen und dem aufgrund künftigen Planungsrechts zu erwartenden Eingriff maßgebend. Planungsrechtlich betrachtet ist deshalb nicht der durch Nichtausnutzung entstandene Zustand von Natur und Landschaft von Bedeutung sondern die zulässige Nutzung als Gewerbegebiet mit einer GRZ von 0,8. Nach § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, wenn die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig waren. Demzufolge wird durch den Bebauungsplan kein Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet, der über die bisherigen Planungsziele hinausgeht.

Gegenüber der heutigen Situation wird sich durch die geplanten Gestaltungsmaßnahmen im Teilbereich B der Umfang der Vegetation sogar erhöhen: die Parkplätze werden durch Bäume gegliedert, wenn auch aufgrund der Sanierungsauflagen in beschränktem Umfang. Hinzu kommen große Dachbegrünungsflächen. Die Erschließungsstraße (Teil A) soll von einer Baumreihe flankiert werden. Insgesamt entsteht so absehbar ein Bestand von Bäumen und Grünflächen, die den optischen Eindruck und die kleinklimatische Situation im Plangebiet insgesamt verbessern werden.

(10) Anregungen zur Bahnquerung

Seit Jahrzehnten sei eine Unterführung der Bahnlinie am Robert-Koch-Platz im Gespräch. Das Argument der fehlenden Gelder könne im Rahmen der Bebauung des Südbahnhofes kein Problem mehr sein.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Stadtbezirksrat Südstadt-Bult hat 2003 beschlossen eine Trasse unter dem Bahndamm zur Vernetzung der Stadtteile Südstadt und Bult zusätzlich als Ziel in den Bebauungsplan Nr. 1533 aufzunehmen.

In Höhe des Robert-Koch-Platzes ist ein Tunnel durch den Bahndamm als Fuß- und Radweg konzipiert. Diese Verbindung ermöglicht es den Südstädter Bürgern, auf kurzem Weg in den Stadtteil Bult zu gelangen (Bereich TiHo-Sportplatz, Kleingärten). Da diese Trasse nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1679, der aus dem Bebauungsplan Nr. 1533 hervorgeht, liegt, kann dies Anliegen

mit diesem Bebauungsplan nicht planungsrechtlich abgesichert werden. Die mögliche Trassenführung liegt nördlich vom geplanten Einkaufs- und Fachmarktzentrum und wird von diesem nicht berührt, so dass die Möglichkeit der Realisierung einer Bahnquerung als Option bestehen bleibt. Allerdings ist die Realisierung wegen der hohen Kosten nur langfristig möglich.

(11) Anregungen zu Erweiterungsmöglichkeiten

Durch die Beibehaltung der Gewerbegebietsfestsetzung am Südbahnhof dürfe den Erweiterungsabsichten der Fa. Schneider Mineralöl jetzt nichts mehr entgegenstehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zum Zeitpunkt der Anregungen (2005) lagen die der Planstraße A benachbarten Flächen innerhalb des Plangebietes. Das ist bei der vorliegenden Planung nicht mehr der Fall. Für das Grundstück der Firma Schneider Mineralöl und die angrenzenden Flächen gilt weiterhin der Bebauungsplan Nr. 620, der in dem Bereich Gewerbegebiet vorsieht.

(12) Anregungen zum Erscheinungsbild

Eine ästhetisch ansprechende Gestaltung solle ein wesentliches Planungsziel sein. Dazu gehöre auch die Gestaltung und Pflege der Außenanlagen.

Das Erscheinungsbild der Großen Düwelstraße würde seit langem durch heruntergekommene Gebäude mit beschmierten Wänden leiden. Es stelle sich die Frage, warum ein Grundstück in der Lage nicht genutzt würde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Bauleitplanung können nur diejenigen Belange einer Beurteilung, Bewertung und ordnungsgemäßen Abwägung zugeführt werden, die für diese Planungsebene planungsrechtlich relevant bzw. planungsrechtlicher Natur sind.

Die Bauleitplanung gibt durch Festsetzungen in den Bebauungsplänen nur ein Nutzungsspektrum vor. Ob die Flächen tatsächlich genutzt werden liegt wie auch das Erscheinungsbild einer Straße sowie die Pflege der Außenanlagen nicht im Aufgabenbereich der Bauleitplanung.

Darüber hinaus liegt die Große Düwelstraße nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

(13) Anregungen zum Bodenmanagement

Ein Bodengutachten zur Würdigung aller Bodenkontaminationen (insbesondere Kertess), aber auch Altlastenverdachtsflächen würde als unabdingbar angesehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bezüglich der Bodensituation wurde zwischen Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG und der Region Hannover ein Vertrag geschlossen, der die Sanierung von Boden und Grundwasser auf dem Grundstück und dessen Umfeld regelt. Dieser basiert auf einem vorliegenden Bodenmanagementkonzept mit regelmäßiger Überprüfung der Belastungssituation. Aufgrund der Entwicklung der Sanierung sowie nutzungsvorbereitender Planungen zum Bodenmanagement wurden zwei Anpassungen des Sanierungsvertrages zwischen Region Hannover und aurelis vorgenommen.

(14) Anregungen zur Abwägung

Im Hinblick darauf, dass die Einwender aus der Brehmstraße durch die jetzige Planung voraussichtlich unmittelbar in ihren Rechten verletzt würden, wären sie nicht gewillt, diese bereits jetzt gegen gesetzliche Vorschriften verstoßende Planung zu akzeptieren.

Bei einer sachgerechten Abwägung – selbst bei einem unterstellten öffentlichen Interesse an

der Ansiedlung so großer Einzelhandelsflächen – müssten die Tatsachen dafür Sprechen, die vorgelegte Planung zu verwerfen.

Stellungnahme der Verwaltung

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird das Ziel verfolgt, die Voraussetzungen für die Verlagerung einer vorhandenen Baumarktnutzung und zur Verbesserung des über die wohnungsnahe Versorgung hinausgehenden Einzelhandelsangebots für die Ansiedlung eines Fachmarktstandortes zu schaffen.

Die angemessene Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch erfordert es u.a., die möglichen Belastungen auf die umliegenden Wohnbereiche, die durch den Planvollzug erwartet werden können, zu ermitteln und zu bewerten. Demzufolge ist der Nachweis zu erbringen, dass unvermeidbare zusätzliche Belastungen nicht entstehen. Diese Nachweise wurden mit entsprechenden Gutachten erbracht.

Es ist richtig, dass die ordnungsgemäße Auseinandersetzung mit abwägungsrelevanten Belangen auch die Prüfung einschließt, ob eine bestehende Konfliktsituation, hier begründet in einer hohen Lärmbelastung, durch veränderte Planungsziele mindestens gemildert werden kann. Das ist jedoch – wie oben aufgezeigt – bei dem Südbahnhofsgelände nicht der Fall, da ein Unterlassen der Planung nicht zu einer Verbesserung der bestehenden Immissionssituation führt.

Darüber hinaus gehende, bestehende, nicht planbedingte Belastungen sind dagegen einer Betrachtung und Bewertung im Rahmen dieses Planverfahrens nicht zugänglich. Die mit dem Betrieb der Bahnstrecke verbundenen Lärmimmissionen finden dagegen insofern Berücksichtigung, dass vor dem Hintergrund der fehlenden Rechtsverpflichtung für weiteren Lärmschutz eine Ausweisung für sensiblere Nutzungen nicht vertretbar ist und deshalb nicht vorgenommen wird. Es ist nachgewiesen, dass die vorhandene Emissionslage durch das Vorhaben nicht verschärft wird.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Verträglichkeit für den Stadtteil bezüglich gesicherter Versorgungsstrukturen und der verkehrlichen Auswirkungen gutachterlich untersucht worden sind. Bestätigt wurde, dass die angestrebte Entwicklung verträglich erfolgen kann. Die unterschiedlichen Interessen wurden sachgerecht gegeneinander abgewogen. Die Planung ist daher aus Sicht der Verwaltung nicht abwägungsfehlerhaft.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ging eine Stellungnahme des BUND vom 11. Mai 2010 ein. Dazu ist im folgenden thematisch gegliedert Stellung genommen, die Original-Stellungnahme ist in der Anlage 5 beigefügt:

Anregungen des BUND zum Verkehr

Die geplanten Verkaufsflächen würden zu erheblichen zusätzlichem LKW- und PKW-Verkehr führen, wodurch angrenzende Wohngebiete durch Verkehrsimmissionen zusätzlich belastet würden. Die getroffenen Annahmen über vorhabensbedingte zu erwartende Zusatzverkehre würden angesichts der Gesamtfläche aller Fachmärkte, Parkplatz und Erfahrungen vergleichbarer Märkte für viel zu niedrig gehalten. Die Zahlen seien zu verdreifachen. Aufgrund der hohen Vorbelastungen würden die angrenzenden Wohngebiete keine zusätzlichen verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffimmissionen vertragen. Die Darstellung im Umweltbericht seien aus Gründen des Immissionsschutzes unzureichend und fehlerhaft. Der Zusatzverkehr würde tlw. einfach ausgeblendet. Die dargestellte Verkehrskonzeption sei nicht geeignet und ausreichend um die zu erwartenden Zusatzverkehre zu bewältigen. Der Verkehr werde sich wie bisher von Westen überwiegend durch die engen Straßen der Wohngebiete quälen müssen. Der unsignalisierte Knotenpunkt Jordanstraße/ An der Weide /Heinrich-Heine-Straße sei bereits kritisch einzustufen. Es sei fragwürdig diesen durch den

Bau eines Minikreisels für die zu erwartenden Zusatzverkehre ausreichend leistungsfähig zu machen. Immissionsträchtige Stausituationen in Einmündungsbereichen der angrenzenden Straßen seien ebenso zu befürchten wie ein behinderter Verkehrsabfluss bei wichtigen Hauptstraßen.

Die Anbindung an das ÖPNV-Netz (mit fußläufig 600 bis 800 m Entfernung) sei unattraktiv und der Standort für große Fachmärkte daher wenig geeignet. Der motorisierte Verkehr würde vorhabensbedingt stärker zunehmen als in den Planungen angenommen.

Stellungnahme der Verwaltung zum Thema Verkehr:

Zu den überwiegenden Inhalten ist bereits unter (1) und (2) Stellung genommen. Der Bebauungsplan hat die Revitalisierung einer brachgefallenen Fläche bzw. die Schaffung der Voraussetzungen für eine städtebauliche Neuordnung zum Inhalt. Insofern bestehen keine Standortalternativen, die einen günstigeren Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr bieten.

Anregungen des BUND zum Einzelhandel

Der BUND bezweifle, dass die im vorliegenden Entwurf geplante Ansiedlung städtebaulich raumverträglich sei. Das zugrunde liegende städtebauliche Ziel, die Versorgungsfunktion für die Südstadt zu verbessern, sei angesichts der Ansiedlung von Märkten in den letzten Jahren nicht mehr nachvollziehbar. Bei der geplanten Ansiedlung von großen Fachmärkten bestehe die große Gefahr, dass bestehende kleinere Fachmärkte und Einzelhandelsgeschäfte insbesondere in fußläufiger Entfernung durch deutliche Umsatzeinbußen schließen müssten. Auch Fachmärkte in weiter entfernten Wohngebieten werden durch die Entwicklung im Bestand bedroht. Eine unterdurchschnittliche Versorgung könne erst unter weitläufiger Zugrundelegung der Südstadt, der Bult und des Zooviertels aufgezeigt werden. Diese Gebiete seien jedoch für Einkäufe fußläufig zu weit entfernt. Eine Verstärkung des problematischen Ladensterbens auch in angrenzenden Stadtteilen sei nicht auszuschließen. Das Nahversorgungskonzept 2002 sei von der Entwicklung, die zu einem Verdrängungswettbewerb mit zunehmenden Ladenleerständen geführt habe, zwischenzeitlich überholt. Aufgrund des mehr als ausreichenden Angebots an Nahversorgern würde es infolge weiterer Ansiedlungen zur Verdrängung bestehender Versorger umliegender Stadtteile kommen. Dies würde dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden widersprechen. Die behauptete Nahversorgungsfunktion für die bisher unterversorgten Wohngebiete in der Bult könne durch die Planung nicht hergestellt werden, da eine fußläufige Erreichbarkeit durch den trennenden Bahndamm nicht gegeben sei.

Stellungnahme der Verwaltung zum Thema Einzelhandel:

Zu diesen Inhalten ist bereits unter (7) Stellung genommen.

Anregungen des BUND zum Verfahren

Die Planung sei nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt da dieser noch geändert bzw. Angepasst werden soll. Das laufende B-Planverfahren sei daher auszusetzen und eine erneute Beteiligung TÖB auf Basis eines rechtsverbindlichen F-Planes durchzuführen.

Der BUND hätte bereits 2006 eine umfangreiche Stellungnahme zur geplanten F-Planänderung vorgelegt. Diese würde vollinhaltlich auch zum Gegenstand dieses Verfahrens gemacht.

In den vorliegenden Unterlagen fehle eine Betrachtung möglicher Planungsalternativen z.B. mit einer Teilentwicklung als Grünzone.

Insgesamt seien die Unterlagen weder als ausreichende Fachgrundlage zur Beurteilung der umweltbezogenen Auswirkungen geeignet, noch würde der Nachweis der Einhaltung der hier maßgeblichen Rechtsvorgaben gerecht (weder Worst-case Betrachtungen noch Vorkehrungen zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation der zusätzlichen Immissionsbelastungen). Eine Gesamtbetrachtung der Lärmemissionen sei versäumt doch im Rahmen

der Bauleitplanung erforderlich. Die vorliegenden Unterlagen würden den Anforderungen der Europäischen Vorgaben zum Umgebungslärm in wesentlichen Punkten nicht gerecht. Das Interesse des Vorhabenträgers nach lukrativer Vermarktung der Ruderalflächen durch Bebauung stände den Interessen der Anwohner entgegen.

Stellungnahme der Verwaltung zum Thema Verfahren:

Für das 159. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover ist am 20.05.2010 der Feststellungsbeschluss durch den Rat gefasst worden. Da keine entgegenstehenden Erkenntnisse entgegenstehen, kann davon ausgegangen werden, dass die Änderung bis zum Ratsbeschluss über die öffentliche Auslage des Bebauungsplanes in Kraft getreten ist. Für das Beschlussverfahren zur öffentlichen Auslage des Bebauungsplanentwurfes liegen die Verfahrensvoraussetzungen vor.

Über die umfangreiche Stellungnahme des BUND aus dem Jahre 2006 wurde im Zusammenhang mit dem Feststellungsbeschluss (DS 0864/2010 am 20.05.2010) entschieden; es bedarf daher keiner erneuten Stellungnahme.

Die Ausführungen zur Betrachtung von Planungsalternativen wurden in der Begründung ergänzt.

Im Umweltbericht ist die Einschätzung der angefertigten Fachgutachten wiedergegeben. Diese sind auf der Grundlage aktueller Vorschriften und Richtlinien angefertigt worden.

Planungsziel ist es, die vorhandene Industrie- und Gewerbebrache zu revitalisieren und auf Dauer dort wohnergänzende Nutzungen anzusiedeln. Der derzeitige Nutzungsumfang von großen Teilen des Geländes ist nicht der Maßstab für die mögliche Verkehrs- und Lärmerzeugung. Würden die mittlerweile abgewanderten Betriebe auf den derzeitigen Flächen florieren, wäre ein Vielfaches der derzeitigen Belastungen anzunehmen. In diesem Sinne sind die möglichen Belastungen auf die umliegenden Wohnbereiche relevant, die durch den Planvollzug erwartet werden können. So war der Nachweis zu erbringen, dass unvertretbare zusätzliche Belastungen nicht entstehen. Diese Nachweise wurden mit entsprechenden Gutachten erbracht. Darüber hinaus gehende, bestehende aber nicht planbedingte Belastungen sind dagegen einer Betrachtung und Bewertung im Rahmen dieses Planverfahrens nicht zugänglich. Die mit dem Betrieb der Bahnstrecke verbundenen Lärmimmissionen finden dagegen insofern Berücksichtigung, dass vor dem Hintergrund der fehlenden Rechtsverpflichtung für weiteren Lärmschutz eine Ausweisung für sensiblere Nutzungen, wie z.B. Wohnen nicht vertretbar ist und deshalb nicht vorgenommen wird.

Anregungen des BUND zum Naturschutz

Es solle eine Ruderalfläche, die inmitten der Südstadt eine positive Freiraumfunktion mit zunehmendem ökologischem Wert hätte, mit nicht notwendigen Versorgern bebaut werden. Das Areal beherberge eine Reihe bestandsbedrohter Arten und besitze zumindest für die Vogelwelt eine allgemeine Bedeutung. Der Erhalt der randlich im Bahndambereich vorkommenden Nachtigall sei nicht bereits durch Aussparung des Gebüschbereichs des Bahndamms von Bau- und Lagertätigkeit erreichbar. Der störempfindliche Vogel würde bei angrenzender Bautätigkeit wahrscheinlich verscheucht.

Die Bedeutung des Areals für Fledermäuse würde unsachgemäß kleingeredet. Freiflächen mit Abbruchhäusern inmitten der Stadt hätten eine hohe Bedeutung für Fledermäuse.

Stellungnahme der Verwaltung zum Thema Naturschutz:

Beim Plangebiet handelt es sich um ein Gewerbegebiet, dessen Gebäude vor einiger Zeit beseitigt wurden. Lediglich im südlichsten Bereich sind noch einige leerstehende Hallen vorhanden. Der größte Teil des Gebietes ist aufgrund einer Bodensanierung nahezu vollflächig versiegelt. Spontanvegetation hat sich durch Fugen und Ritzen entwickelt. Insofern kann hier nicht von einer Ruderalfläche noch von zusätzlicher Versiegelung gesprochen werden.

Geschützte Biotoptypen kommen im Plangebiet nicht vor.

Es wurden aktuelle Kartierungen (Abia, 2009) in Ergänzung zu Kartierungen von 2005 für Brutvögel, Fledermäuse, Zauneidechse, Heuschrecken und Tagfalter durchgeführt. Die in Niedersachsen gefährdete Nachtigall wurde wie bereits im Jahr 2005 mit einem Randrevier beobachtet, wobei der Brutplatz nach wie vor außerhalb der Vorhabengebiete weit nördlich vom Plangebiet im Gebüsch an der Bahndammböschung liegt. Andere gefährdete Arten kommen nicht vor.

Im Mittelteil des Südbahnhofgeländes wurden die Zwergfledermaus und der Große Abendsegler nachgewiesen, die diese Teile des Geländes regelmäßig als Nahrungshabitat nutzen. Bei einer Neubepflanzung mit Gehölzen ist eine Wiederherstellung der Funktion als Nahrungshabitat der Zwergfledermaus möglich, zumal das Gebiet auch aktuell nur eine vergleichsweise geringe Bedeutung in dieser Beziehung besitzt. Die auf dem Grundstück des Einkaufs- und Fachmarktzentrums derzeit noch befindlichen, ungenutzten Gebäude werden vor Abriss durch eine Begehung auf Fledermausquartiere geprüft, auch wenn diese aufgrund der Kartierungen nicht zu erwarten sind.

Anregungen des BUND zu Klima / Luft

Die Freiflächenfunktion des Areals für das Stadtklima würde nicht angemessen gewürdigt. Eine klimatische Verschlechterung der heutigen Bedingungen sei zu befürchten. Obwohl im Umweltbericht für die Bereiche Bischofsholer Damm, Marienstraße und Altenbekener Damm die lufthygienische Situation hinsichtlich NO₂ als hoch belastet bezeichnet wird, fände dies in der Planung keine Berücksichtigung. Dass planbedingt keine zusätzlichen Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub geschaffen würden gelte nicht für die umliegenden Zufahrtstraßen. Dies kollidiere mit den Zielen des Luftreinhalteplans. Um den Vorgaben des Luftreinhalteplanes gerecht zu werden, wäre eine erhebliche Reduktion der geplanten Verkaufsflächen erforderlich. Die Bewertung, dass die immissionsökologischen „Hot-Spots“ durch projektbedingte Zusatzbelastungen nicht wesentlich beeinflusst seien, sei reine Spekulation.

Die Planung solle erst fortgesetzt werden, wenn –wie im Umweltbericht hingewiesen-, die Frage ob die Immissionsgrenzwerte für Ruß und Benzol eingehalten werden geklärt sei.

Stellungnahme der Verwaltung zum Thema Klima / Luft:

Zu den überwiegenden Inhalten ist bereits unter (5) Stellung genommen.

Die Immissionskonzentrationen für NO₂ erreichen in den Gehwegbereichen der Marienstraße z.T. über 50 µg/m³. Die projektbedingten Zusatzbelastungen liegen unter 1 µg/m³ gegenüber der P0-Situation. Unabhängig davon, ob das Projekt realisiert wird oder nicht, können hier - auf Grundlage der im Gutachten erläuterten Randbedingungen - im Jahre 2012 aller Wahrscheinlichkeit nach die Grenzwerte für NO₂ nicht eingehalten werden. Daher ist die projektbedingte Zusatzbelastung für die Grenzwertüberschreitungen unerheblich. Die zusätzliche Belastung von bereits hoch belasteten Bereichen wird durch diese Aussage nicht in Abrede gestellt

Der Grenzwert für Benzol von 5 µg/m³ wird in Deutschland (bis auf sehr wenige Ausnahmen an höchstfrequentierten Straßen mit zusätzlichem Schluchtcharakter) überall eingehalten. Da hier kein "Verdachtsmoment" besteht, wurde diese Luftschadstoffkomponente nicht untersucht.

Für Ruß war in der 23. BImSchV ein Grenzwert von 8 µg/m³ im Jahresmittel angesetzt. Die 23. BImSchV wurde aber im Jahre 2004 mit der Novellierung der 22. BImSchV außer Kraft gesetzt. Ein eigener Grenz- oder Richtwert für Ruß existiert seitdem nicht mehr. Die Staubkomponente Ruß ist in den Grenzwerten für PM₁₀ (Feinstaub) enthalten.

Anregungen des BUND zum Lärm

Statt der erforderlichen Entlastung der Verkehrslärmimmissionen angrenzender Wohngebiete führen die zu erwartenden Zusatzverkehre zu einer Erhöhung. Angesichts der bedenklichen Vorbelastung sei eine Verschlechterung unzulässig. Der BUND hält die projektbedingten Lärm- und Luftimmissionen nicht nur für bedenklich sondern für rechtlich unzulässig.

In den Schallgutachten würden lediglich sektorale verursacherbezogene Untersuchungen durchgeführt; der erwähnte Schienenverkehrslärm bliebe bei der Gesamtbewertung unberücksichtigt. In dem vorliegenden Fall sei eine umfassende und gesamthafte Umweltprüfung erforderlich, bei der die Vor- und Zusatzbelastung einer Gesamtbewertung zugeführt werden müsse und die zu klären habe, ob dies zu einer erheblichen Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung der Anwohner führen kann.

Die rechtlichen Vorgaben des BauGB ließen sich aufgrund der zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsimmissionen nur durch zusätzliche Schallschutzmaßnahmen für die angrenzenden Wohngebiete erfüllen; dazu mache der Planentwurf jedoch keine Angaben. Die vorgesehenen Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltwirkungen seien völlig unzureichend und müssten z.B. durch eine Lärmschutzwand an der Bahn nachgebessert werden.

In den Gutachten würde versucht, die vorhabensbedingten Erhöhungen für irrelevant zu erklären. Das wird aus folgenden Gründen in Frage gestellt:

- Die physikalische Lärmverdoppelung von 3 dB(A) entspreche nicht einer Irrelevanzschwelle,
- Die vorgegebene Verkehrsannahme zur Ermittlung des Straßenverkehrslärms sei viel zu gering.
- Die Annahmen der Gutachten seien beim Straßenverkehrslärm geschönt.
- Die dargestellte Lärmkontingentierung des bestehenden und zukünftigen Gewerbelärms sei nicht nachvollziehbar.
- Die Annahmen der Gutachter zu den Spitzenpegeln der LKW seien unglaubwürdig.
- Die Annahmen der Gutachter zum Schienenverkehr seien nicht nachvollziehbar. Aufgrund von Streckenumleitungen der Güterbahn gäbe es häufiger worst-case-Phasen, die betrachtet werden müssten.
- Die behauptete geringfügige Erhöhung der heutigen Belastung aus Schienenverkehr in der Rimpaustraße sei aufgrund der falschen Annahme, dass es eine Lärmschutzwand gebe, zu hinterfragen.
- Die Annahme des Gutachters, dass eine Erhöhung der Straßenverkehrslärmbelastung um 8 bzw. 6 Dezibel im Bereich der Brehmstraße irrelevant sei, beziehe sich nur auf eine sektorale Beurteilung. Die hohe Lärmvorbelastung durch Schienenverkehr würde einfach ausgeklammert.
- Verschiedene geschönte Annahmen der Verkehrsgutachter würden die Gutachten zu Gefälligkeitsgutachten machen.

Die Bewertungen zum vorhabensbedingten Verkehrslärm seien von beschönigenden Aussagen geprägt. So sei die in der Brehmstraße ermittelte drastische Erhöhung des Straßenverkehrslärms um bis zu 8 dB(A) als merkbar zunehmender Geräuschpegel relativiert. Der Umweltbericht beschönige die Planung indem er ausführe dass eine „Verringerung der Lärmemissionen und Schadstoffemissionen durch den Neubau einer Straße“ erfolge. Das Gesamtprojekt führe dagegen zu einer mancherorts unzulässigen Erhöhung von Lärm- und Schadstoffemissionen.

Da der Vorhabenträger seine Flächen von der Deutschen Bahn AG erhalten habe, und diese Hauptverursacher der gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen in diesem Bereich sei, solle der Verursacher zunächst für geeignete Lärmvermeidungsmaßnahmen sorgen. Ohne Maßnahmen zum Schutz vor den gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen der Bahn sei die Vorbelastung so hoch, dass die Vermarktung gemäß vorliegender Planung an rechtlichen Vorgaben scheitern würde. Die heutigen Zug-Pausen würden durch den

vorhabensbedingt zunehmenden Straßenverkehrslärm in Mitleidenschaft gezogen.

Bei den Umweltauswirkungen sei nicht die Bauphase untersucht und in die Gesamtbeurteilung mit einbezogen, obwohl dies bei benachbarten Bauvorhaben zu erheblichen Belästigungen der Anwohner geführt habe.

Stellungnahme der Verwaltung zum Thema Lärm:

Für die planungsrechtliche Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter ist der Vergleich zwischen dem bereits zulässigen und dem aufgrund künftigen Planungsrechts zu erwartenden Baurechten maßgebend. Der derzeitige desolate Zustand des Geländes ist nicht der Maßstab für die mögliche Verkehrs- und Lärmerzeugung; würden die mittlerweile abgewanderten Betriebe auf den derzeitigen Flächen florieren, wäre ein Vielfaches der derzeitigen Belastungen zu erwarten. In diesem Sinne ist relevant die möglichen Belastungen auf die umliegenden Wohnbereiche, die durch den Planvollzug erwartet werden können zu ermitteln und zu bewerten, in diesem Fall die Planung eines zusätzlichen Standortes für großflächige Einzelhandelsnutzung. Demzufolge war der Nachweis zu erbringen, dass unvermeidbare zusätzliche Belastungen nicht entstehen. Diese Nachweise wurden mit entsprechenden Gutachten erbracht. Darüber hinaus gehende etwa bestehende, nicht planbedingte Belastungen sind dagegen einer Betrachtung und Bewertung im Rahmen dieses Planverfahrens nicht zugänglich.

Die Betrachtung eines Summenpegels könnte geboten sein, wenn die ändernde Nutzung in Zusammenwirkung mit vorhandenen Vorbelastungen insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Auf der Ostseite der Bahnstrecke ist im Rahmen einer Lärmsanierung bereits eine Lärmschutzwand für die unmittelbar benachbarte Wohnnutzung errichtet worden, auf der Westseite hingegen liegen die Wohngebiete der Südstadt so weit von der Bahn entfernt, dass dort die relevanten Lärmsanierungswerte nicht überschritten werden. Daher ist nicht zu erwarten, dass Gesundheitsgefahren oder ein Eingriff in die Substanz des Eigentums nicht gegeben ist.

Im Baugesetzbuch (BauGB) sind die insbesondere zu berücksichtigenden Belange aufgeführt. Die öffentlichen und privaten Belange sind wiederum gegeneinander und untereinander abzuwägen.

Die Annahmen der Gutachten basieren auf Berechnungen nach den einschlägigen und in den Gutachten nachvollziehbar angegebenen Verfahren. Diese Verfahren haben sich in sehr vielen anderen Projekten als zuverlässig und in der Sache richtig erwiesen. Es besteht keinerlei Veranlassung daran zu zweifeln. Die Unterstellung geschönte“ Annahmen getroffen zu haben und insgesamt „Gefälligkeitsgutachten“ gefertigt zu haben wird mit Nachdruck zurückgewiesen.

Die Erhöhung des in der Brehmstraße ermittelten Straßenverkehrslärms wird überwiegend vom Schienenverkehrslärm überdeckt, ist aber in den Zugpausen wahrnehmbar. Die Geräuschkulisse in den Zugpausen wird sich verändern, jedoch nicht in dem Umfang, dass sie an Grenzwerte heran reicht.

Die vorgetragene Forderung, von der Grundstückseigentümerin als Nachfolgerin der DB die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen auf der Ostseite der Bahnstrecke zu verlangen, entbehrt einer rechtlichen Anspruchsgrundlage. Schutzbedürftig im Sinne des Lärmsanierungsanspruchs ist nur eine sensible Nutzung. Dementsprechend besteht auf der Ostseite der Bahnstrecke bereits Lärmschutz für die unmittelbar benachbarte Wohnnutzung. Auf der Westseite hingegen liegen die Wohngebiete der Südstadt so weit von der Lärmquelle entfernt, dass dort die relevanten Lärmsanierungswerte nicht überschritten werden.

In Bezug auf die erforderliche Abwägung ist festzustellen, dass der Bahnlärm nicht

planungsbedingt ist und auch keine Konfliktsituation hinsichtlich dieses Aspekts durch die Bauleitplanung erzeugt wird, mit der sie sich in ordnungsgemäßer Weise auseinandersetzen hätte.

Durch Baumaßnahmen bedingte Belastungen sind zeitweiliger Natur und führen nicht zu den im Rahmen der Abwägung zu betrachtenden dauerhaften Auswirkungen eines Planungsziels.

Die Stellungnahme des Bereiches Forsten, Landschaftsräume und Naturschutz im Fachbereich Umwelt und Stadtgrün, der auch die Belange des Naturschutzes wahrnimmt, ist der Drucksache in Anlage 5 beigelegt.

Die beantragten Beschlüsse sind erforderlich, um das Bebauungsplanverfahren weiterführen zu können.

61.12
Hannover / 07.06.2010