

## **Einladung**

zur 15. Sitzung des Ausschusses für Umweltschutz und Grünflächen  
am Montag, 5. Februar 2018, 14.00 Uhr, Rathaus, Gobelinsaal

---

### Tagesordnung:

- I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L
  1. EINWOHNER- und EINWOHNERINNENFRAGESTUNDE
    2. Genehmigung von Protokollen
      - 2.1. Genehmigung des Protokolls über die 13. Sitzung am 11.12.2017  
- öffentlicher Teil -
      - 2.2. Genehmigung des Protokolls über die 14. Sitzung am 08.01.2018
  3. ALLGEMEINE VERWALTUNGSVORLAGEN
    - 3.1. Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover  
(Drucks. Nr. 3172/2017 mit 1 Anlage)
    - 3.2. Petition: Keine neue Verbrennungsanlage im Altwarmbüchener Moor  
(Drucks. Nr. 3161/2017)
  4. A N T R Ä G E
    - 4.1. Antrag der Fraktion Die FRAKTION zum Thema "Grüner als grün - Freie Fahrt für FahrradfahrerInnen"  
(Drucks. Nr. 3112/2017)
    - 4.2. Antrag der CDU-Fraktion zur Entsorgung von Weihnachtsbäumen  
(Drucks. Nr. 2525/2017)
    - 4.3. Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu Fahrzeugbeschaffung - Elektrofahrzeuge  
(Drucks. Nr. 2921/2017)
      - 4.3.1. Änderungsantrag der CDU-Fraktion zu Drucks. Nr. 2921/2017:  
Fahrzeugbeschaffung - Elektrofahrzeuge  
(Drucks. Nr. 3160/2017)
    - 4.4. Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zur Friedhofssatzung  
(Drucks. Nr. 3157/2017)
    - 4.5. Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu

"Saubere Luft für Hannover"  
(Drucks. Nr. 3158/2017)

4.5.1. Änderungsantrag der Fraktion Die FRAKTION zu Drucks. Nr. 3158/2017:  
Saubere Luft für Hannover  
(Drucks. Nr. 0114/2018)

5. FLÄCHENNUTZUNGSPLANANGELEGENHEITEN

6. BEBAUUNGSPLANANGELEGENHEITEN

6.1. Bebauungsplan Nr. 1714 - Hauptgüterbahnhof/südlicher Abschnitt,  
erneuter Aufstellungsbeschluss, Auslegungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0155/2018 mit 3 Anlagen) - bereits übersandt

Zu diesem Punkt ist eingeladen:

*Bezirksbürgermeisterin Geschke, Stadtbezirksrat 13*

6.2. Bebauungsplan Nr. 1840 - ehemaliger Hauptgüterbahnhof/nördlicher  
Abschnitt -  
Aufstellungsbeschluss, Auslegungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 3171/2017 mit 3 Anlagen) - bereits übersandt

Zu diesem Punkt ist eingeladen:

*Bezirksbürgermeisterin Geschke, Stadtbezirksrat 13*

6.3. Einfacher Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1864,  
Hildesheimer Straße 9 - 15 (ungerade)  
Aufstellungsbeschluss  
(Drucks. Nr. 0001/2018 mit 2 Anlagen)

7. BERICHT DER DEZERNENTIN

8. MITTEILUNGEN UND ANFRAGEN

II. NICHTÖFFENTLICHER TEIL

Schostok

Oberbürgermeister

---

**PROTOKOLL - 2. Fassung (Hinweis: Der Text unter TOP 7. fehlte in der 1. Fassung des Protokolls. Die 2. Fassung ersetzt die 1.!)**

15. Sitzung des Ausschusses für Umweltschutz und Grünflächen  
am Montag, 5. Februar 2018, Rathaus, Gobelinsaal

Beginn 14.00 Uhr  
Ende 15.50 Uhr

---

**Anwesend:**

(verhindert waren)

Ratsherr Bindert	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Oppelt	(CDU)
Ratsherr Bingemer	(FDP)
Ratsherr Blaschzyk	(CDU)
Ratsherr Drenske	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Hellmann	(CDU)
Ratsherr Hirche	(AfD)
Ratsherr Hofmann	(SPD)
Ratsherr Kreis	(SPD)
Ratsfrau Pluskota	(SPD)
Ratsherr Wolf	(LINKE & PIRATEN)

**Beratende Mitglieder:**

Herr Dirscherl		
(Frau Heitmüller-Schulze)		
Herr Keller		
(Herr Kratzke)	(SPD)	
(Herr Kruse)		
Herr Mittelstädt	(parteilos)	14.00 - 15.45 Uhr
(Frau Sandkühler)		
Frau Thome-Bode	(parteilos)	14.00 - 15.30 Uhr

**Grundmandat:**

(Ratsherr Böning)	(DIE HANNOVERANER)
Ratsherr Förste	(Die FRAKTION)

**Verwaltung:**

Frau Tegmeyer-Dette	(Wirtschafts- und Umweltdezernat)
Herr Hartmann	(Wirtschafts- und Umweltdezernat)
Herr Dix	(Büro Oberbürgermeister)
Frau Malkus-Wittenberg	(Fachbereich Planen und Stadtentwicklung)
Herr Deitermann	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)
Frau Koebe	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)
Frau Hoffmann-Kallen	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)
Herr Konerding	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)
Herr Schmidt	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)
Frau Otte	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)

Frau Herzog-D'Agostino  
Frau Bach

(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)  
(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)

Tagesordnung:

- I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L
1. EINWOHNER- und EINWOHNERINNENFRAGESTUNDE
2. Genehmigung von Protokollen
- 2.1. Genehmigung des Protokolls über die 13. Sitzung am 11.12.2017 -  
öffentlicher Teil -
- 2.2. Genehmigung des Protokolls über die 14. Sitzung am 08.01.2018
3. A L L G E M E I N E V E R W A L T U N G S V O R L A G E N
- 3.1. Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in  
Hannover  
(Drucks. Nr. 3172/2017 mit 1 Anlage)
- 3.1.1. Änderungsantrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der  
FDP zu Drucksache Nr. 3172/2017: Konzession für die öffentliche  
Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover  
(Drucks. Nr. 0298/2018)
- 3.2. Petition: Keine neue Verbrennungsanlage im Altwarmbüchener Moor  
(Drucks. Nr. 3161/2017)
4. A N T R Ä G E
- 4.1. Antrag der Fraktion Die FRAKTION zum Thema "Grüner als grün - Freie  
Fahrt für FahrradfahrerInnen"  
(Drucks. Nr. 3112/2017)
- 4.2. Antrag der CDU-Fraktion zur Entsorgung von Weihnachtsbäumen  
(Drucks. Nr. 2525/2017)
- 4.2.1. Änderungsantrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der  
FDP zu Drucks. Nr. 2525/2017: Antrag der CDU-Fraktion zur Entsorgung von  
Weihnachtsbäumen  
(Drucks. Nr. 0278/2018)
- 4.3. Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu  
Fahrzeugbeschaffung - Elektrofahrzeuge  
(Drucks. Nr. 2921/2017)
- 4.3.1. Änderungsantrag der CDU-Fraktion zu Drucks. Nr. 2921/2017:  
Fahrzeugbeschaffung - Elektrofahrzeuge  
(Drucks. Nr. 3160/2017)

- 4.4. Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zur Friedhofssatzung (Drucks. Nr. 3157/2017)
- 4.4.1. Zusatzantrag der CDU-Fraktion zu Drucks. Nr. 3157/2017: Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zur Friedhofssatzung (Drucks. Nr. 0281/2018)
- 4.5. Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu "Saubere Luft für Hannover" (Drucks. Nr. 3158/2017)
- 4.5.1. Änderungsantrag der Fraktion Die FRAKTION zu Drucks. Nr. 3158/2017: Saubere Luft für Hannover (Drucks. Nr. 0114/2018)
- 4.5.2. Änderungsantrag der CDU-Fraktion zu Drucks. Nr. 3158/2017: Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu "Saubere Luft in Hannover" (Drucks. Nr. 0260/2018)
- 5. F L Ä C H E N N U T Z U N G S P L A N A N G E L E G E N H E I T E N
- 6. B E B A U U N G S P L A N A N G E L E G E N H E I T E N
- 6.1. Bebauungsplan Nr. 1714 - Hauptgüterbahnhof/südlicher Abschnitt, erneuter Aufstellungsbeschluss, Auslegungsbeschluss (Drucks. Nr. 0155/2018 mit 3 Anlagen)
- 6.2. Bebauungsplan Nr. 1840 - ehemaliger Hauptgüterbahnhof/nördlicher Abschnitt - Aufstellungsbeschluss, Auslegungsbeschluss (Drucks. Nr. 3171/2017 mit 3 Anlagen)
- 6.3. Einfacher Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1864, Hildesheimer Straße 9 - 15 (ungerade) Aufstellungsbeschluss (Drucks. Nr. 0001/2018 mit 2 Anlagen)
- 7. B E R I C H T D E R D E Z E R N E N T I N
- 8. M I T T E I L U N G E N U N D A N F R A G E N
- II. N I C H T Ö F F E N T L I C H E R T E I L
- 9. Genehmigung des Protokolls über die 13. Sitzung am 11.12.2017 - nichtöffentlicher Teil -
- 10. Bericht der Dezernentin - nichtöffentlicher Teil -
- 11. Anfragen und Mitteilungen - nichtöffentlicher Teil -

Die Tagesordnung wurde mit folgenden Änderungen beschlossen:

- Für TOP 2.1. wurde der öffentliche Teil vertagt.
- Die TOPs 3.1.1. (DS Nr. 0298/2018), 4.2.1. (DS Nr. 0278/2018) und 4.4.1. (DS Nr. 0281/2018) wurden als Tischvorlage vorgelegt.
- Für die TOPs 4.1. (DS Nr. 3112/2017) sowie 4.5. (DS Nr. 3158/2018) und 4.5.1. (DS Nr. 0114/2018) wurde von der AFD beantragt, diese nochmals in die Fraktion zu ziehen. Der Antrag wurde für TOP 4.1. einstimmig, für die TOPs 4.5. und 4.5.1. bei 9 Stimmen dagegen und 1 Enthaltung abgelehnt.
- TOP 6.1. wurde abgesetzt.

**I. ÖFFENTLICHER TEIL**

**1. EINWOHNER- und EINWOHNERINNENFRAGESTUNDE**

**Keine Wortmeldungen**

**2. Genehmigung von Protokollen**

**2.1. Genehmigung des Protokolls über die 13. Sitzung am 11.12.2017  
- öffentlicher Teil –**

**Ratsherr Wolf** machte darauf aufmerksam, dass im Übergang von Seite 18 auf Seite 19 ein Teil des Textes fehle. Er schlug daher vor, das Protokoll für die verwaltungsinterne Prüfung dazu bis zur nächsten Sitzung zu vertagen.

**Öffentlicher Teil: vertagt**

**2.2. Genehmigung des Protokolls über die 14. Sitzung am 08.01.2018**

**Herr Dirscherl** gab an, er habe in einer der letzten Sitzungen vorgetragen, dass auf einer Fläche eine ganze Reihe von Bäumen entfernt worden sei. Auf seine Frage an die Arbeiter vor Ort danach, warum dies so sei, habe man ihm zur Auskunft gegeben, dass für die Fläche eine Bebauung durch den Bebauungsplan genehmigt sei und man deswegen die Fällungen nicht verhindern könne. Er habe daraufhin gefragt, ob es nicht ein besseres Vorgehen sei, zuerst das Vorhandensein von Bäumen zu prüfen und dann erst Baugenehmigungen zu erteilen. Er fordere daher zur nachträglichen Überprüfung ein Wortprotokoll seines damaligen Wortbeitrages.

**Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette** wies darauf hin, dass generell keine Wortprotokolle der Sitzungen angefertigt würden. Zum erwähnten Wortbeitrag von Herrn Dirscherl könne die Verwaltung ihm jedoch an seine private Adresse ein Wortprotokoll zukommen lassen.

**Einstimmig**

### 3. ALLGEMEINE VERWALTUNGSVORLAGEN

#### 3.1. Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover (Drucks. Nr. 3172/2017 mit 1 Anlage)

**Ratsherr Wolf** erinnerte daran, dass man das Thema „Ladeinfrastruktur“ bereits seit einiger Zeit in den Ratsgremien berate. Er wolle daher nochmals darauf hinweisen, dass es eine ganze Anzahl an Alternativtechnologien im Ladebereich gebe, die hier noch nicht berücksichtigt worden seien. Auch wenn diese neueren Technologien vielleicht teilweise noch einen leicht experimentellen Charakter hätten und deren Zukunftsfähigkeit noch nicht ganz geklärt sei, halte er es nach wie vor richtig, auf sie zu setzen. Der Beschluss aus dem Vorjahr schließe seiner Meinung nach nicht aus, sich zukünftig solchen Technologien zuzuwenden und diese ggf. nachträglich zu beschließen.

**Ratsherr Drenske** gab an, es werde aus der Sicht der Grünen Ratsfraktion als außerordentlich erfreulich gesehen, dass die Verwaltung nun ein Konzept vorlege, mit dem die Ladeinfrastruktur in Hannover in jedes Viertel kommen könne. Seine Fraktion habe sich Gedanken zu weiteren Verbesserungen des Antrags gemacht und daher den Änderungsantrag zur Drucksache vorgelegt. Dieser solle u. a. für eine bessere Verteilung der Struktur in die Stadtteile und die Nutzung von Ökostrom sorgen. Damit diese Antriebsart wirklich CO<sub>2</sub>-einsparend ausfalle, müsse die Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen Standard sein. Damit lege man in Hannover bereits gute, ökologische Grundlagen für die Nutzung von E-Fahrzeugen. Man hoffe, dass auch die Bundesregierung und die Automobilindustrie zukünftig diese Möglichkeiten aufgreifen würden.

**Ratsherr Hellmann** fragte, wie man in Fällen verfahren werde, in denen einige private E-Auto-NutzerInnen die vorhandenen, öffentlichen Parkplätze mit Ladestationen als Dauerparkplätze belegen würden, um damit ihre Autos aufladen zu können. Da die Nutzung kostenlos sei, biete dies ein sehr verlockendes Angebot für entsprechende Nutznießer.

**Herr Konerding** erläuterte dazu, derzeit gebe es vier solcher Parkplätze mit angeschlossenen Ladestationen. Tatsächlich bestehe an einer Stelle bereits massiv das angesprochene Problem des Dauerparkens. Daher sei für die öffentliche Ladeinfrastruktur vorgesehen, zukünftig die Parkzeit auf den betreffenden Parkplätzen auf 2,5 Stunden zu begrenzen, was auch der Höchstparkzeit in der Innenstadt entspreche. Ansonsten könne man mit den normalen Maßnahmen gegen Ordnungswidrigkeiten reagieren.

**Ratsherr Hellmann** fragte nach, ob dafür noch Regelungen geändert werden müssten, da man bisher für das Parken auf den E-Auto-Parkplätzen keine Parkuhren habe bedienen müssen.

**Herr Konerding** stimmte zu, dass hierfür tatsächlich die bestehenden Regelungen angepasst werden müssten, zusätzlich werde man die erlaubten Parkzeiten zukünftig durch eine entsprechende Beschilderung kenntlich machen.

**Ratsherr Hirche** gab zu bedenken, dass es in anderen Ländern wie Japan

bereits weitere technologische Möglichkeiten gebe, daher habe er noch Zweifel an der Ausschließlichkeit der E-Mobilität. Dennoch werde seine Fraktion der Drucksache zustimmen.

### **Einstimmig**

- 3.1.1. Änderungsantrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu Drucksache Nr. 3172/2017: Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover (Drucks. Nr. 0298/2018)

### **Einstimmig**

- 3.2. Petition: Keine neue Verbrennungsanlage im Altwarmbüchener Moor (Drucks. Nr. 3161/2017)

**9 Stimmen dafür, 1 Stimme dagegen, 1 Enthaltung**

## **4. A N T R Ä G E**

- 4.1. Antrag der Fraktion Die FRAKTION zum Thema "Grüner als grün - Freie Fahrt für FahrradfahrerInnen" (Drucks. Nr. 3112/2017)

**Ratsherr Förste** erläuterte zum Antrag, dass sich seine Fraktion für die Förderung des Fahrradverkehrs nach neuen Möglichkeiten umgeschaut habe. Entsprechend der „Idaho-Regelung“ gebe es bspw. für RadfahrerInnen die Möglichkeit, an speziell ausgeschilderten Ampelkreuzungen trotz roter Ampel rechts abzubiegen oder geradeaus zu fahren. In der StVO gebe es dazu die sogenannte Experimentierklausel.

**Ratsherr Drenske** gab an, er halte eine grüne Welle für RadfahrerInnen für eine sehr sinnvolle Idee, allerdings werde dies in der Stadt bereits umgesetzt. Hier sei bspw. der Pastor-Jaeckel-Weg zu nennen, bei dem in den Boden integrierte Sensoren registrierten, wenn man auf die Ampel zufahre und die diese dann zum Umschalten auf Grün veranlassen würden. Somit sei dort die grüne Welle in einer sogar noch viel besseren Form vorhanden. Die Ampelschaltung passe sich an die Geschwindigkeit des jeweiligen Radfahrers an. Aus eigener Erfahrung könne er bestätigen, dass dies deutlich besser funktioniere als die dort vorher vorhandene Ampelschaltung. Die „Idaho-Regelung“ müsse man evtl. zunächst noch ausführlicher diskutieren.

**Ratsherr Förste** erklärte, dass es bei der „Idaho-Regelung“ nicht nur um die grüne Welle gehe, sondern um eine analoge Funktion zu den bekannten grünen Rechtsabbiegerpfeilen an Ampeln.

**Ratsherr Wolf** gab an, er halte die Idee dieser Regelung im Grundsatz für gut, den vorhandenen Antrag jedoch formell für noch nicht ganz durchdrungen. Seiner Recherche entsprechend könne es sein, dass die „Idaho-Regelung“ noch grundsätzlich freigegeben werden müsse. Entgegen seiner Erwartung sei bisher noch kein Änderungsantrag zum vorliegenden Antrag erfolgt, obwohl dieser bereits in eine Fraktion gezogen worden war. Daher schlage er einen gemeinsamen und interfraktionellen

Änderungsantrag vor, der alle rechtlichen Bedenken berücksichtige.

**Ratsherr Kreis** gab an, dass seine Fraktion den Antrag ablehnen werde, da er thematisch nicht für zielführend gehalten werde und man eine Erlaubnis für RadfahrerInnen, nach deren eigenem Gutdünken bei roter Ampel eine Straße bzw. Kreuzung zu überqueren, zudem als gefährlich einstufe. Er sehe hierfür keine Verkehrssicherheit gegeben.

**Ratsherr Bingemer** bestätigte, dass auch seine Fraktion die mit dem Antrag vorgeschlagene Maßnahme für gefährlich und unpraktikabel für Hannover halte. Der Verkehrsfluss in Idaho sei um ca. 10% niedriger und über eine größere Fläche verteilt als in Hannover. Zudem bestünde bei Anwendung der Regelung die Gefahr, dass ortsfremde Fahrzeugführer zu einer erhöhten Verkehrsgefährdung beitragen könnten, wenn ihnen die Anwendung der Idaho-Regelung in Hannover nicht bekannt sei.

**Ratsherr Blaschzyk** erläuterte, aus seiner Sicht ziele der Antrag auf eine Legalisierung der Missachtung von Verkehrsregeln ab. Niemand würde beim PKW-Verkehr auf die Idee kommen, solche Regelungen zuzulassen. Sie sei nicht praktikabel und werde daher von seiner Fraktion abgelehnt.

**Ratsherr Förste** stellte klar, dass natürlich niemand an roten Ampeln „durchrauschen“ werde, die Radfahrer seien nicht dumm. Bei der „Idaho-Regelung“ werde die rote Ampel quasi als Stoppschild gesehen, daher müssten die RadfahrerInnen dort zunächst normal halten und vor einer Weiterfahrt die Verkehrslage einschätzen. Dies könne man den Menschen durchaus zutrauen.

**Ratsherr Hirche** schätzte die Gefährdung besonders für Kinder als zu hoch ein, die jährlichen Unfallzahlen mit Fahrrädern könnten sich seiner Einschätzung nach mit Anwendung dieser Regelung eher noch erhöhen. Seine Fraktion lehne den Antrag daher ebenfalls ab.

**0 Stimmen dafür, 10 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung**

**4.2.** Antrag der CDU-Fraktion zur Entsorgung von Weihnachtsbäumen  
(Drucks. Nr. 2525/2017)

**Ratsherr Oppelt** erläuterte, dass man auch Wochen nach dem Weihnachtsfest noch immer entsorgte Weihnachtsbäume an Straßen und auf Plätzen herumliegen sehen könne. Dies beträfe überwiegend Freiflächen und Stellen, die nicht von *aha* als Ablageplätze ausgewiesen worden seien. Dieses Ärgernis trete jedes Jahr erneut auf.

Vielen Menschen seien tatsächlich die eigentlichen Ablagestellen für abzuholende Bäume nicht bekannt, so dass man ihnen nicht unbedingt Vorsatz unterstellen könne. Um hier eine Verbesserung zu erreichen, sei die Idee einer temporären Beschilderung durch *aha* in den Antrag eingeflossen. Per Presseberichterstattung habe eine Sprecherin von *aha* ausgesagt, es gebe - im Gegensatz zu den etwa 200 legalen - ca. 20 bis 30 „wilde“ Ablagerungsplätze in der Stadt. Diese Zahlen betrachte er eher kritisch, da seiner persönlichen Erfahrung nach noch mehr solcher wilden Plätze bestünden, die *aha* gar nicht bekannt seien.

Mit verbesserten Informationen an die EinwohnerInnen könne man dieses Verhalten sicherlich einschränken. Seine Fraktion werde auch dem

Änderungsantrag zustimmen, da eine zusätzliche Information per App über legale Abladeplätze für sehr sinnvoll gehalten werde.

**Ratsherr Kreisz** erinnerte daran, dass es von *aha* bereits eine App gebe, daher sei eine Integration von Hinweisen auf Lagerplätze für die ausgedienten Bäume in diese App sehr wünschenswert.

**Ratsherr Wolf** fragte an die Verwaltung, ob dieser auch Beschwerden über die „wilden“ Ablageplätze von alten Weihnachtsbäumen vorlägen, abgesehen von den bisherigen Beschwerden aus politischen Reihen.

**Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette** gab an, dass die Frage für eine Beantwortung an *aha* weitergeleitet werde.

Protokollantwort:

*In der Tannenbaum- Sammelperiode (08. - 26.01.2018) sind im gesamten Zeitraum erstmalig drei Sperrmüllfahrzeuge eingesetzt worden. Daher ist die Anzahl der Hinweise und Beschwerden im Vergleich zu den Vorjahren stark zurückgegangen. Pro Tag wurden im aha-Service ca. 3 - 4 Hinweise (insgesamt ca. 60 Stück) auf illegal abgelegte Tannenbäume aufgenommen. Diese Hinweise konnten aufgrund der vorhandenen Kapazitäten zeitnah abgefahren werden. Dadurch ist es gar nicht erst zu Beschwerden gekommen. Die Auswertung des Beschwerdemanagements hat für den Zeitraum vom 01.01. bis 02.02.2018 nur 5 Beschwerden ergeben. Zum Vergleich: Im Vorjahr lagen 22 Beschwerden vor. Dieses Ergebnis ist als sehr positiv zu betrachten. Es ist im Übrigen nicht davon auszugehen, dass eine Beschilderung der Tannenbaumplätze eine Verbesserung bringen kann. So wird es höchstwahrscheinlich trotz aller Hinweise an die EinwohnerInnen immer wieder direkt und falsch abgelagerte Weihnachtsbäume geben. Die Veröffentlichungen über die Tagespresse und die Hinweise im Internet listen bereits alle verfügbaren Tannenbaumsammelplätze auf. Diese Angaben beziehen sich auf das Stadtgebiet von Hannover.*

**Ratsherr Förste** fragte, was genau mit den von *aha* eingesammelten alten Bäume geschehe: Ob diese einer Kompostverwertung zugeführt würden, ob bspw. das Abladen auf einer Müllhalde stattfinde oder ähnliches.

**Ratsherr Hellmann** antwortete, dass man die Bäume schreddere und kompostiere.

**Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette** ergänzte, dass es dazu kürzlich in der Presse einen Bericht gegeben habe. Einige Bäume würden sogar den Elefanten im Zoo zum Spielen gegeben. Hier werde jedoch darauf geachtet, dass diese Bäume frei von Dekorationsresten seien, um die Tiere nicht zu gefährden. Daher würden dafür nur die beim Baumverkauf übriggebliebenen Bäume verwendet.

**Ratsherr Oppelt** sprach die Problematik der Verkehrssicherung an. Insbesondere nach Stürmen würden die abgelagerten Bäume oft auf Straßen, Fuß- und Radwege geweht, was den Verkehr dort gefährde. Daher sei es wichtig, dass bald gehandelt würde.

**Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette** verwies auf die regelmäßigen Veröffentlichungen in der Presse bezüglich der legalen Weihnachtsbaum-Sammelstellen. Dies sei auch über das Internet abrufbar. Es werde also hinreichend informiert.

**Herr Dirscherl** gab an, es habe vor einigen Jahrzehnten ein Weihnachtsbaum-Entsorgungskonzept in Hannover gegeben. Dies habe beinhaltet, dass ein Teil der ausgedienten Weihnachtsbäume in Teichen und Seen für die Verbesserung der Lebensbedingungen von Fischen eingesetzt worden sei, z. B. für bessere Eiablage-Bedingungen. Allerdings sei dieses Verfahren wieder eingestellt worden, da sich in den Bäumen Reste von Lametta befunden hätten, welches damals noch aus Blei gewesen sei. Aber vielleicht sei es eine Anregung für die Verwaltung, bspw. für den Maschsee erneut wieder eine solche Maßnahme einzuführen.

**Ratsherr Bindert** wies darauf hin, dass die App von *aha* darüber informiere, dass an den Abholtagen von Biotonnen die alten Weihnachtsbäume auch an die Tonnen gestellt werden könnten. So müsse ein Baum nicht mal zu einer der Sammelstellen gebracht werden.

**Ratsherr Wolf** fragte, ob *aha* oder die Verwaltung es für zielführend hielten, der wilden Ablagerung von Weihnachtsbäumen mit Verbotsschildern beikommen zu wollen.

**Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette** erläuterte, dass der bestehende Vorschlag sei, Orte zu kennzeichnen, an denen die Bäume abgestellt werden dürften. Allerdings müsse man Bedenken dahingehend einräumen, ob die Menschen, die ihre Bäume regelmäßig an „wilden“ Plätzen ablagern würden, sich zukünftig über neue Hinweisschilder oder umfangreichere Informationsmöglichkeiten dazu bringen lassen würden, die Bäume zu legalen Sammelplätzen zu bringen.

**Ratsherr Oppelt** ergänzte, er habe die Vermutung, dass viele Menschen ihren Baum nicht böswillig auf wilden Plätzen ablagern würden, sondern dies eher aus Unwissenheit und Gewohnheit täten. Er glaube jedoch an eine positive Wirkung von Hinweisschildern, so dass hier Bedenken zurückgewiesen werden könnten.

**10 Stimmen dafür, 1 Stimme dagegen, 0 Enthaltungen**

- 4.2.1.** Änderungsantrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu Drucks. Nr. 2525/2017: Antrag der CDU-Fraktion zur Entsorgung von Weihnachtsbäumen (Drucks. Nr. 0278/2018)

**10 Stimmen dafür, 1 Stimme dagegen, 0 Enthaltungen**

- 4.3.** Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu Fahrzeugbeschaffung - Elektrofahrzeuge (Drucks. Nr. 2921/2017)

**Ratsherr Kreis** gab an, die Ampelkoalition schlage eine schnellere bzw. umfangreichere Ausstattung der städtischen Fahrzeugflotte mit

E-Fahrzeugen vor. Eine Anschaffung sei wünschenswert, sowie geeignete Fahrzeuge auf dem Markt verfügbar seien. Auch die städtischen Töchterunternehmen und Betriebe seien hier mit eingeschlossen. Gerade für Elektroantriebe seien die in der Stadt üblichen, eher kleinen Fahr-Radien der Autohalter gut geeignet. Die Technologie sei inzwischen ausgereifter.

**Ratsherr Oppelt** wies auf die Vorbildfunktion der städtischen Fahrzeuge hin, die auch aus diesem Grund mit alternativen Antrieben ausgestattet werden sollten. Seine Fraktion sei schon lange der Auffassung, dass hier mehr passieren müsse. Daher werde der Ursprungsantrag begrüßt und durch den Änderungsantrag ergänzt, der sich für Technologieoffenheit einsetze. Hier seien u. a. auch Fahrzeuge mit Erdgasantrieb, mit Brennstoffzellen und Hybridfahrzeuge zu nennen, die man neben den E-Fahrzeugen mit einbeziehen könne. Die CDU sei mit der bisherigen Umrüstungsstärke von Fahrzeugen noch nicht zufrieden, hier könne deutlich aufgestockt werden. Der Änderungsantrag sei zudem noch deutlicher formuliert in dem Bereich, dass man die jeweils aktuell auf dem Markt vorhandenen Technologien beobachten und für sinnvolle Einsatzzwecke im Städtischen Fuhrpark prüfen solle. Natürlich müsse man hier, wie bspw. bei Rettungsfahrzeugen, die Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge beachten.

**Ratsherr Wolf** ergänzte, er sehe einen guten Ansatz in der Einbeziehung von mehreren alternativen Technologien, statt sich nur auf eine davon zu fokussieren.

**Ratsherr Drenke** wies darauf hin, dass der Status quo ein Beschluss gemäß dem „Konzept für eine klimaneutrale Stadtverwaltung 2050“ sei, der besage, dass man bei Erneuerungen im Fuhrpark der Stadt die auf dem Markt verfügbaren Fahrzeuge mit Elektroantrieb kaufen solle. Eine Anschaffung von Hybridfahrzeugen, wie es der Änderungsantrag vorschlage, sehe er allerdings als Rückschritt. Die Stadtverwaltung sei hier bereits so weit, dass sie keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr anschaffen wolle. Daher werde seine Fraktion den Änderungsantrag ablehnen.

#### **7 Stimmen dafür, 4 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen**

- 4.3.1.** Änderungsantrag der CDU-Fraktion zu Drucks. Nr. 2921/2017:  
Fahrzeugbeschaffung - Elektrofahrzeuge  
(Drucks. Nr. 3160/2017)

#### **5 Stimmen dafür, 6 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen**

- 4.4.** Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zur Friedhofssatzung  
(Drucks. Nr. 3157/2017)

**Ratsherr Kreis** erläuterte, mit dem Antrag wolle man der Lücke zwischen den vorhandenen Sterbezahlen und den tatsächlichen Begräbnissen in Hannover entgegenwirken. Um die Wettbewerbsfähigkeit der städtischen Friedhöfe zu erhöhen, schlage das Ampelbündnis hier einige Maßnahmen vor. Nach Möglichkeit solle die beantragte Änderung der Friedhofssatzung zu den nächsten Haushaltsplanberatungen vorgelegt werden, soweit die Änderungen der Musterfriedhofssatzung bis dahin fertiggestellt werden könnten.

**Ratsherr Oppelt** informierte, seine Fraktion wolle den Antrag, der in die richtige Richtung gehe, mit dem Änderungsantrag noch um zwei sinnvolle Punkte ergänzen. Einer davon betreffe die Regelung, dass die Nutzungszeit der Gräber bei einer Verlängerung für mindestens 5 Jahre festgelegt werden müsse.

Seine Fraktion sei dagegen gewesen und habe stattdessen die Möglichkeit eines Nachkaufs von Gräbern auch für einzelne Jahre bevorzugt, was eine höhere Flexibilität garantiere. Bei einer vergangenen Diskussion darüber sei dieser Vorschlag leider abgelehnt worden. Diese Regelung betreffe jedoch auch eine soziale Fragestellung, denn viele Angehörige Verstorbener besäßen nicht die Mittel, Gräber für ganze 5 Jahre verlängern zu lassen. Dass diese Menschen somit dazu gezwungen würden, ein Grab nicht weiter zu verlängern, halte seine Fraktion aus Pietätsgründen für unangebracht. Um die Attraktivität der städtischen Friedhöfe zu verbessern, sei diese Regelung daher zu überdenken.

Der zweite Vorschlag betreffe die zeitliche Verlängerung der Zugangsmöglichkeiten für Gewerbetreibende auf die Friedhöfe. Dies könne zu deren Wirtschaftlichkeit und Attraktivitätssteigerung beitragen.

**Ratsherr Drenske** erläuterte, der Ursprungsantrag solle dazu beitragen, dass die Nutzung der Friedhöfe vom Kostenfaktor her gerechter ausfiele. Der Änderungsantrag der CDU würde seiner Auffassung nach zur Entstehung zusätzlicher Kosten führen. Der darin enthaltene Punkt zur Nutzungsdauer sei hinfällig, da bereits in der vergangenen Diskussion zur Friedhofssatzung von der Verwaltung angegeben worden sei, dass Gräber - auf Antrag hin - auch um nur ein Jahr verlängert werden könnten.

**Ratsherr Oppelt** fragte dazu, warum die Verwaltung diesen Punkt dann in der Satzung geändert habe.

**Ratsherr Drenske** erläuterte, dass ständige Anträge auf einjährige Verlängerungen zu einem höheren Verwaltungsaufwand und damit zu erhöhten Kosten führen würden. Daher habe man die Standardzeit für Verlängerungen generell auf 5 Jahre angehoben, allerdings mit der Sonderregelung für Ausnahmefälle, welche dann auch einjährig verlängern könnten.

Der zweite, vorgeschlagene Punkt beantrage verlängerte Arbeitszeiten der Friedhofs-MitarbeiterInnen ohne Gehaltserhöhung.

Für eine solche Maßnahme müsse zuerst das Personalbudget im Haushalt der Stadt erhöht werden.

**Ratsherr Bingemer** gab an, der Wunsch der EinwohnerInnen nach der Möglichkeit einer einjährigen Verlängerung von Gräbern sei durchaus verständlich. Im bislang einzigen Kolumbarium Hannovers - in Anderten - sei die einjährige Mietdauer für eine Urne möglich. Aus diesem Grund habe man die Einrichtung eines weiteren Kolumbariums in Hannover für den Seelhorster Friedhof beantragt.

**Ratsherr Oppelt** wies darauf hin, dass es seiner Fraktion hier um die Frage der Verlängerung von bestehenden Gräbern gehe, nicht um eine Erstbestattung. Vor der Änderung der Friedhofssatzung habe für Angehörige die Möglichkeit bestanden, ein Grab für einzelne Jahre nachzukaufen. Nun bestehe grundsätzlich der Zwang zu einer 5-jährigen Verlängerung - mit nur

vereinzelt Ausnahmen. Die CDU sei der Auffassung, dass man Angehörige nicht als Bittsteller behandeln dürfe und sehe die Regelung als unsozial und pietätlos. Man sehe in der 5-Jahresregelung keinen sachlichen Grund.

**Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette** gab zum Ursprungsantrag die Information, dass dieser sich auf die Musterfriedhofssatzung beziehe. Falls diese tatsächlich zur Prüfung der per Antrag geforderten Punkte herangezogen werden müsse, könne eine rechtzeitige Fertigstellung bis zu den Haushaltsplanberatungen nicht garantiert werden. Für die Punkte des Antrages, die unterschiedliche Voraussetzungen hätten, sei aber eine von der Musterfriedhofssatzung unabhängige und teilweise Prüfung möglich, welche dann in einzelnen Aspekten bis zu den Haushaltsplanberatungen fertig sein könne.

### **7 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung**

- 4.4.1.** Zusatzantrag der CDU-Fraktion zu Drucks. Nr. 3157/2017: Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zur Friedhofssatzung (Drucks. Nr. 0281/2018)

### **3 Stimmen dafür, 7 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung**

- 4.5.** Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu "Saubere Luft für Hannover" (Drucks. Nr. 3158/2017)

**Ratsherr Drenke** gab an, dass der vorliegende Antrag aufgrund der vorhandenen Expertisen, Diskussionen und Hinweise zum Thema erstellt worden und dringend notwendig sei. Die Atemluft in Hannover sei erst durch Feinstäube und dann durch Stickoxide derart verdreckt worden, dass ein Gesundheitsrisiko bestehe. Der vorliegende Antrag beziehe sich hauptsächlich auf den ÖPNV und den Radverkehr in Hannover und sei bspw. in Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft, einigen Verbraucherschutzorganisationen, interessierten Verbänden und Unternehmen erstellt worden. Er sei zielführend für die Verbesserung der Luftreinhaltung.

Drei wichtige Punkte des Antrags seien zu nennen: Die Stärkung des Carsharings mit der Schaffung mindestens 400 weiterer Car-Sharing-Plätze im öffentlichen Raum, die Durchführung dreier Modellprojekte für fahrradfreundliche Quartiere bei Neubauten sowie eine Verringerung der Kosten bzw. Preise für die Nutzung des ÖPNVs, damit dieser für alle Menschen erschwinglich werde.

**Ratsherr Kreis** unterstrich, dass man sich im Rat einig sei über die Notwendigkeit einer verbesserten Luft in Hannover. Man müsse erreichen, dass der Stickstoffdioxid-Grenzwert von 40 Mikrogramm im Jahr nicht mehr überschritten werde, hierfür sei aus Sicht seiner Fraktion jedoch nicht nur der AUG zuständig. Das Problem der erhöhten, gesundheitsgefährdenden Werte sei auch auf anderen Ebenen bislang nicht behoben worden.

Bisher sei es der Automobilindustrie noch möglich, mit Hilfe von Teilen der Bundes- und Landespolitik solche Autos zu bauen, die schädliche Abgase produzierten.

Um Menschen zur Nutzung anderer Verkehrsmittel zu bewegen, brauche es attraktive Angebote und Paradigmenwechsel im Denken der Menschen, keine Verbote. Die Mobilität der Zukunft müsse weg von veralteten und schädlichen Technologien sowie von dem Mantra „jede/r müsse mit Auto jederzeit an jeden Ort kommen“. Sie müsse hin zu mehr Demokratie, Nachhaltigkeit und Vernetzung.

Jede/r müsse Zugang zu einer bezahlbaren und nicht gesundheitsschädlichen Mobilität haben, die viel Freiheit garantiere.

Die Stadt Hannover habe sich hier bereits vor Jahren auf den richtigen Weg gemacht. Der ÖPNV werde schrittweise barrierefrei ausgebaut und mit Streckenverlängerungen und moderneren Fahrzeugen ausgerüstet, wie etwa mit den Elektrobussen der Linie 100 und 200. Mit über 600 Einzelmaßnahmen steigere die Landeshauptstadt die Attraktivität des Radverkehrs, der Car-Sharing-Bereich werde immer besser. Diese wirkungsvollen Maßnahmen wolle die Fraktion mit ihrem Antrag unterstützen.

Die Region sei mit dem Vorschlag für die Einführung eines stadtweiten 365-Euro-Jahrestickets dazu aufgefordert, entsprechende Preisgestaltungen zu entwerfen.

Die regionsweite Einführung der GVH-Sparcard im Wert von 15 Euro habe hier für junge Menschen einen wichtigen Schritt dargestellt. Der Vorschlag des vergünstigten Jahrestickets habe bereits viel Widerhall erzeugt, was auch aus der Resonanz der BürgerInnen an die Fraktion per Email, Anruf oder Post anschaulich geworden sei.

Diese Forderung ginge daher in die richtige Richtung und sei ein starker Anreiz für einen Umstieg vom Auto auf den ÖPNV. Dies erfordere natürlich viele weitere Mittel, jedoch führe es bei Nutzung des GVH-Jahrestickets durch mehr Menschen wahrscheinlich auch zu einer Umsatzsteigerung der *Üstra*. Die Mehrausgaben für den qualitativen und quantitativen Ausbau des ÖPNV seien nicht nur von den Kommunen zu leisten, sondern auch von Bund und Land.

**Ratsherr Oppelt** verwies auf den Änderungsantrag der CDU zum Thema.

Das Ziel sei saubere Luft für Hannover und die Vermeidung von Fahrverboten. Die Herangehensweise sei hier entscheidend.

Die Stadt hätte der Klage der Deutschen Umwelthilfe gelassener entgegensehen können, wenn rechtzeitig gehandelt worden wäre. Das Befürworten der Blauen Plakette durch den Oberbürgermeister in Berlin bedeute letztendlich die Forderung von Fahrverboten.

Der neue Euro-6-Diesel, der mit der Blauen Plakette in die Stadt fahren dürfe, sei im Gegensatz zum Euro-5- und Euro-4-Diesel noch nicht sehr verbreitet, letztere müsse man nach Einführung der Plakette jedoch aus der Stadt ausschließen, was als unsozial zu betrachten sei. Es handele sich hierbei um eine „kalte Enteignung“ vieler Diesel-Fahrer. Der vorliegende Ursprungsantrag liefe letztendlich auch darauf hinaus.

Seine Fraktion habe einen 16-Punkte-Plan vorgelegt, welcher verschiedene Aspekte umfasse. Zum einen fordere man eine kluge Verkehrssteuerung für die Stadt, um den Verkehr zu verflüssigen und Parkplatzsucher zu reduzieren. Für letzteren Punkt schlage die CDU eine Modernisierung des städtischen Parkleitsystems vor, welches veraltet sei und dazu führe, dass bei einer verlängerten Parkplatzsuche mehr Emissionen ausgestoßen würden.

Eine langjährige Forderung der CDU-Fraktion sei auch die „Grüne Welle“. Ebenfalls im Plan enthalten seien das Park-and-Ride-System zur Entlastung des Innenstadt-Verkehrs und die Stadtteil-Parkhäuser.

Zudem seien die Grenzwerte ohne eine Einbeziehung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV nicht in den Griff zu bekommen. So spiele hier bspw. auch das Thema Sicherheit in den Bahnen am Abend eine Rolle. Dies könne durch mehr Sicherheitspersonal gelöst werden. Auch kostenloses W-LAN in den öffentlichen Verkehrsmitteln könne angeboten werden. Das Angebot temporär vergünstigter Tickets für den ÖPNV sei in Absprache mit der Region zu prüfen. Es könne bspw. auch ein „Umweltticket“ für Tage mit besonders belasteten Luftwerten eingeführt werden, damit für die Reduzierung des Jahresmittelwerts insgesamt mehr Menschen auf Busse und Bahnen umsteigen würden.

Das Kapitel „Förderung der alternativen Antriebe“ umfasse Themen wie Mooswände oder den besseren Luftaustausch in der Stadt durch begünstigende Bauplanung.

Dem im Ursprungsantrag geforderten, hundertfachen Wegfall von Parkplätzen in den Stadtteilen stimme seine Fraktion nicht zu. Dies führe zu einem Verkehrsinfarkt in den Stadtteilen. Unter dem Deckmantel der vermeintlichen Luftreinhaltung solle hier Stück für Stück das Privat-PKW aus dem städtischen Raum vertrieben werden. Dies sei für die Umwelt absolut schädlich, da mehr Parksuchverkehr und damit entsprechend mehr Emissionen entstünden.

**Ratsherr Förste** wies darauf hin, dass die Stadtteil-Parkhäuser nicht ausgelastet seien, stattdessen parke man allgemein lieber auf dem Fußweg. Bereits vor zwei Jahren sei die Rede von einem Luftreinhalteplan gewesen, jedoch sei bisher nichts in dieser Richtung geschehen. Aktuell berichte die Presse davon, dass endlich auch die EU mit Klagen gegen Deutschland drohe, weil nichts passiere. Die EU verlange keine langwierigen Lösungen, sondern Sofortmaßnahmen. Die Grüne Umweltdezernentin Hannovers würde seiner Meinung nach nicht aktiv.

Die Form des Antrags erscheine ihm unausgereift und viele Vorschläge darin lächerlich. Die Einbeziehung von VW halte er beispielsweise für ungünstig, da der Konzern derzeit mangelnde Kompetenz beweise, z. B. durch die bekannt gewordenen Abgastests mit Affen und auch mit Menschen. Der Vorschlag eines durchgängigen Radweges sei unbrauchbar, da dies nicht wesentlich zur Verbesserung der Luft beitrage.

Er sei selbst Radfahrer und wünsche sich abschließbare Verkehrshäuschen, jedoch bezweifle er, dass sich dadurch die Luftqualität verbessern ließe.

**Ratsherr Bingemer** gab zu bedenken, dass es bezüglich der Car-Sharing-Plätze auch die Möglichkeit der privaten Anmietung von Parkplätzen gebe, wie es bspw. in der Tiefgarage am Raschplatz bereits praktiziert werde. So müssten keine Parkplätze im öffentlichen Raum wegfallen. Es sei auch möglich, auf Stellplätzen von Verbrauchermärkten Parkplätze für Car-Sharing-Modelle anzumieten.

Bezüglich der Blauen Plakette sei zu sagen, dass VW als Niedersachsens größter Arbeitgeber diese befürworte und dass die Industrie für ältere Diesel-Fahrzeuge bereits Abwrackprämien in Aussicht gestellt und am Markt implementiert habe. Daher werde es diesbezüglich einen technischen Wandel geben.

Er unterstütze die Argumentation des Ampel-Bündnisses. Die FDP-Fraktion habe, damit sich der Verkehr in Hannover verflüssigen könne, zunächst eine Hardware-Lösung etatisiert, indem man Rechner angeschafft habe, auf denen eine intelligente Software arbeiten könne. Man setze darauf, dass eine entsprechende Luftentlastung stattfinden werde, wenn der Verkehr in

Hannover zukünftig besser fließe.

**Ratsherr Hirche** gab an, er sei mit dem Inhalt der meisten, bisher erfolgten Wortbeiträge einverstanden. Jedoch frage er sich, warum nicht die Autokonzerne als Verantwortliche für die Luftverschmutzung genannt würden und warum nicht umgerüstet werde.

Von den „kleinen Leuten“ werde immer wieder gefordert, ihre Fahrzeuge umzurüsten, aber für die „Großen“ gelte eine Einzahlung von 250 Millionen Euro in eine Stiftung als ausreichend. Es wundere ihn, das die Fraktion der Grünen nicht zudem noch Neupflanzungen fordere. Außerdem sei das Kraftwerk in Herrenhausen zu erwähnen, von dem bisher noch niemand dargelegt habe, wie viel Luftverschmutzung es verursache.

**Herr Keller** ergänzte zum Thema Kraftwerke, jenes in Mehrum erzeuge 2,5 Millionen Liter Rauchgas und 24 Tonnen Flusssäure pro Stunde. Auch in Stöcken und Linden würden fossile Kraftstoffe verbrannt. Er wolle anregen, nach europäischen Richtlinien Messungen durchzuführen. Bezüglich des Luftreinhalteplanes hätte die erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette bereits in der letzten Sitzung angesprochen, dass nach dessen Einreichung beim Land den AUG-Mitgliedern eine Kenntnisnahme darüber zustünde. Der Plan sei dem Land mit Einsendeschluss zum 31.01.2018 zugesandt worden, also würde der Ausschuss das Papier vermutlich demnächst zur Kenntnisnahme bekommen.

**Ratsherr Kreis** wies darauf hin, dass es bereits einen gültigen Luftqualitätsplan gebe, auch wenn dieser erneuert werden müsse. Die Stadt führe mehrere Maßnahmen durch, was auch in den letzten Sitzungen immer wieder dargestellt worden sei. Es gäbe inzwischen auch kein Feinstaub-Problem mehr, sondern ein Stickoxid-Problem, um das man sich zunächst kümmern müsse.

Zum Änderungsantrag der CDU-Fraktion bemerkte er, dass diese einen eigenen Forderungskatalog mit 16 Punkten erstellt habe, der Dingen enthalte, die zumindest teilweise längst beschlossen worden seien.

Darunter fiele bspw. die Anschaffung schadstoffarmer Fahrzeuge für den städtischen Fuhrpark, ebenso die Entwicklung eines Anreizmodells zur Umstellung von Taxifloten. Der Forderungskatalog enthielte daher nichts Neues. Es sei z. B. auch selbstverständlich, dass die Verwaltung, wie bei der Bebauung am Steintorplatz, vor dem Bau prüfe, ob der Luftaustausch gewährleistet sei. Er hoffe daher auf eine breite Zustimmung zum Ursprungsantrag.

**Ratsherr Drenke** gab an, dass im Änderungsantrag der CDU-Fraktion gute Vorschläge enthalten seien, jedoch viele dieser Vorschläge bereits von seiner Fraktion beantragt worden seien bzw. bereits von der Verwaltung umgesetzt würden.

Bspw. sei die intelligente Ampelschaltung bereits etabliert, ebenso ein Fahrradverleihsystem und schadstoffarme Fahrzeuge für die Flotte der LHH. Er nahm Bezug auf den von der CDU-Fraktion angesprochenen Punkt, dass Menschen durch das Car-Sharing ihre Autos weggenommen würden.

Würde man einen einzelnen Parkplatz betrachten, so hätte man nun die Wahl, diesen einem Parker zu überlassen oder ihn an ein Car-Sharing-Unternehmen zu vermieten, dessen PKW dann durch 10 Menschen genutzt werden könne.

Die Nutzung der gleichen Fläche durch 10 Menschen sei daher nicht unsozialer als die Nutzung durch nur eine Person.

Die CDU versuche damit seiner Auffassung nach, wenige Bessergestellte

gegen die Gesellschaft insgesamt aufzubringen und soziale, ökologische Maßnahmen als unsozial darzustellen.

Beim Thema „Unternehmen“ sehe seine Fraktion die Notwendigkeit, politisch einzugreifen. Die Bundesregierung habe bei dem Versuch versagt, die Unternehmen zur Produktion von schadstoffärmeren Autos zu bewegen. Eine Kommune könne alle möglichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung ergreifen, jedoch benötige man zusätzlich die Unterstützung der Bundespolitik, um Einfluss auf die Unternehmen auszuüben.

**Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette** bedankte sich über die erfolgten Vorschläge und Anregungen der Fraktionen. Die bisher durchgeführten und in den Luftreinhalteplänen vorgesehenen Maßnahmen der Stadtverwaltung seien in den letzten Sitzungen vorgestellt worden. Den Entwurf für den aktuellen Luftreinhalteplan habe man zwar noch nicht vorgelegt, jedoch die darin enthaltenen Maßnahmen.

Die Problematik bestünde weiterhin darin, dass im Luftreinhalteplan Maßnahmen enthalten sein müssten, welche kurzfristig die Einhaltung der Grenzwerte ermöglichen könnten. Dies sei jedoch leider mit den im bestehenden rechtlichen Rahmen umsetzbaren Maßnahmen nicht möglich. Daher könne die Verwaltung eine Aktualisierung des Luftreinhalteplanes erst vorlegen, wenn die rechtlichen Möglichkeiten dazu bestünden, eine oder mehrere geeignete Maßnahmen vorzuschlagen, mit denen man die Werte kurzfristig senken könne.

Zu den Anmerkungen von Herrn Keller zum Protokoll der AUG-Sitzung am 08.01.2018 merkte sie an, dass sich das Thema in jener Sitzung zu den Testversuchen zu Tempo 30 bezogen habe. An jener Stelle habe Herr Keller darum gebeten, den AUG-Mitgliedern die von der LHH beim Land eingereichten Unterlagen zur Testteilnahme zur Einsicht zur Verfügung zu stellen. Dies beziehe sich jedoch nicht auf den gesamten Luftreinhalteplan, sondern stelle nur eine der Maßnahmen zur Luftreinhaltung dar.

**Herr Keller** fragte zu den erfolgten Luftmessungen nach, ob in diesem Rahmen auch die Emissionen der Kraftwerke in Hannover berücksichtigt worden seien oder ob sich die Messungen nur auf den Autoverkehr bezogen hätten. Eine entsprechende Messung der Kraftwerke mit einer prozentualen Umrechnung von deren Emissionen auf die der gesamten Stadt sei sicherlich erkenntnisreich.

**Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette** wies darauf hin, dass das Kraftwerk in Linden ein Gasturbinenkraftwerk sei. Es gebe immer zwei verschiedene Messungen. Eine davon sei eine Hintergrundmessung, die die Luftbelastung durch alle emittierten Erzeuger erfasse. Die andere bestehe aus einzelnen Messpunkten, die die Emissionen des Autoverkehrs gesondert erfassen würden. So könne man beide Arten der genannten Emissionen differenzieren.

**Herr Schmidt** ergänzte dazu, es werde im Hintergrund auf dem Lindener Berg gemessen. Diese Messung beinhalte alle Belastungen der Umgebung, die auf diese einwirkten, also auch Industrieausstöße und PKW-Verkehr. Das Kraftwerk sei als ein kleiner Teil darin mit enthalten.

**Ratsherr Wolf** gab zu bedenken, dass alle bisher genannten Maßnahmen zwar weitgehend gut und vernünftig klingen, letztendlich jedoch nur Tropfen auf dem heißen Stein seien. Wie Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette bereits

angemerkt habe, seien diese Maßnahmen wahrscheinlich nicht zur kurzfristigen Senkung der Luftwerte bzw. der Luftbelastungen geeignet. Sollten die Luftwerte in einem Jahr noch nicht besser geworden sein, müsse man wohl leider doch über Fahrverbote nachdenken und ggf. die Innenstadt komplett für Verbrennungsmotoren sperren, dann würden sich die Luftwerte sicherlich schnell bessern. Über Subventionen und andere Hilfen könne man evtl. auch der Entwicklung schlechterer Werte entgegen steuern und mehr Menschen zu einem Umstieg auf Elektrofahrzeuge bewegen. Außer dem bereits angesprochenen Jahresticket für 365,- Euro gebe es auch andere Möglichkeiten, wie bspw. die Aufteilung in Zehnerkarten für zehn Euro, in Monatskarten oder 7 Tageskarten für jeweils einen Euro etc. Nach wie vor bestehe die Forderung der Piraten-Partei nach einem ticketlosen ÖPNV, obwohl die bisherigen Prüfungen für Hannover ergeben hätten, dass dann angeblich zu viel in neue Infrastruktur, neue Fahrzeuge etc. investiert werden müsse und die Strecken aufgrund der Mehrnutzung teilweise blockiert oder verstopft werden könnten. Diese Bedenken teile seine Partei nicht, im Gegenteil sehe man in dieser Maßnahme eine realistische Möglichkeit, die Luftwerte kurzfristig zu senken. Zusätzlich würden derzeit neue High-Tech-Methoden erprobt, wie bspw. in Nürnberg. Dort laufe ein Ticket-Sharing-System, wo auf ein gekauftes ÖPNV-Ticket bis zu 5 Leute mitgenommen werden könnten. Dazu gebe es eine App, bei der man sich einloggen und nachschauen könne, wer wo kurzfristig eine Mitnahme auf ein solches Ticket anbiete. So könne man sich entsprechend einklinken, sich zu der betreffenden Haltestelle begeben und mitfahren. Dies klappe überraschend gut, es seien seit der Einführung viele Leute auf den ÖPNV umgestiegen. In Hannover gebe es zusätzlich das Projekt *MOIA*, für dessen Dieselsebusse jetzt kurz- bis mittelfristig eine Umrüstung auf E-Fahrzeuge geplant sei. In Hamburg seien dafür bereits 500 Autos und auch größere Fahrzeuge für bis zu 8 Leute vorgestellt worden. Auch *MOIA* sei eine Möglichkeit zur Verbesserung der Luftwerte, allerdings nicht kurzfristig.

**Ratsherr Oppelt** wies darauf hin, dass seit einiger Zeit unterschiedliche Impulse zur Verbesserung der Luftwerte aus der Ratspolitik erfolgt seien, jedoch von der Stadtführung dazu relativ wenig komme. Der Oberbürgermeister fordere in erster Linie Fahrverbote. Die Ratspolitik sei sich einig darüber, dass Handlungsbedarf bestehe, auch wenn die Ansätze verschieden seien und einige Meinungen noch auseinandergingen. Zum Änderungsantrag der CDU sei angemerkt worden, dass einige der darin geforderten Maßnahmen bereits umgesetzt würden. Hier müsse er gegenhalten, denn so sei bspw. das Konzept eines stadtweiten Fahrradverleihsystems bisher nicht umgesetzt worden. Ein bereits von der CDU eingereicherter Antrag zur Förderung von gefahrenen Kilometern von E-Taxis sei von der Ampel-Koalition abgelehnt worden. Zum Thema Sanierung der Radwege seien bisher von der Ampel nur Utopien für neue Radwege erfolgt, für die Sanierung der bestehenden Wege würde jedoch kein Geld aus dem Haushalt freigegeben. Bei den vorgeschlagenen Mooswänden habe die Ampel nur eine kleine wissenschaftliche Erhebung der Ergebnisse aus anderen Kommunen vornehmen wollen, ein von der CDU dazu beantragtes Pilotprojekt sei abgelehnt worden. Auch den Punkt Park & Ride habe man in den Änderungsantrag aufgenommen, da erst kürzlich ein Park & Ride-Platz in Ricklingen abgebaut worden sei. Zu dem Wegfall von 400 Parkplätzen in den Stadtteilen merkte er an, dass dazu ein Riss durch die Ampelkoalition zu gehen scheine. Einerseits würde

die FDP davon sprechen, dass nur Privatparkplätze betroffen seien, andererseits sei von den Grünen die Rede davon, dass auch öffentliche Parkplätze durch Carsharing-Plätze ersetzt würden. Hier sei mehr Klarheit wünschenswert.

**Ratsherr Drenke** bemerkte, dass die CDU einen Carsharingplatz offensichtlich als weggefallenen Parkplatz bewerte und Carsharing-Nutzer nicht als gleichwertige Verkehrsteilnehmer sehe. Die Ampel wolle den Menschen mehr Mobilität ermöglichen und die Luft sauberer machen. Der dazu vorliegende Antrag könne dafür einen sehr guten Beitrag leisten. Den Vorschlag, die Innenstadt für Verbrennungsmotoren zu sperren, bewerte er als unsinnig, da die Menschen damit noch erschwerter vorankämen. Man wolle doch eher eine Stadt, in der Räume besser genutzt würden, eine gute Aufenthaltsqualität vorhanden sei und in der die Leute nicht immer dasselbe Fahrzeug benutzten, sondern intelligent Ausschau hielten nach den optimalsten, situationsbezogenen Möglichkeiten zur Verkehrsteilnahme. Diese Entscheidungsfreiheit solle den Menschen ermöglicht werden, statt sie in nur eine Mobilitätsform zu pressen.

**Ratsherr Blaschzyk** gab zum Thema Carsharing an, er halte dieses für sehr brisant und wenig praktikabel. Es würde sicherlich kaum funktionieren, wenn Menschen bspw. aus Vahrenwald mit der Bahn erst in die Innenstadt fahren müssten, um dort in ein Carsharing-Fahrzeug umzusteigen. Bei einer Streichung von 400 Parkplätzen entstünden zukünftig 390 verwaiste Stellplätze.

Bisherige, feste Carsharing-Plätze seien nur unzureichend angenommen worden und somit gescheitert, wie z. B. *Quicar* von VW, welches sich inzwischen aus dem Carsharing komplett zurückgezogen habe. In Städten wie München, Berlin und Hamburg funktioniere das System „Car-to-go“, bei dem man die Carsharing-Fahrzeuge am beliebigen Plätzen in der Stadt abstellen könne. Bei festen Stellplätzen würde das System oft versagen. Zwei Drittel der Deutschen würden statistisch gesehen auf dem Weg zur Arbeit ihr eigenes Auto nutzen, daher könne man nicht davon ausgehen, dass ein Carsharing-Fahrzeug zehn Privatwagen ersetze. Der Punkt Fahrradverleihsystem sei ebenfalls sehr wichtig, dieser setze ganz klar die Axt an die Infrastruktur der Stadtteile, daher sehe er dort Handlungsbedarf.

**Ratsherr Kreis** führte aus, er sehe in der Zukunft eine andere Art von Mobilität als heute. Dort sei auch ganz klar das Carsharing enthalten, da dies bezahlbarer sei als Wohnung und eigenes Auto. Viele Leute müssten aus finanziellen Gründen inzwischen eine Wahl zwischen Auto und Wohnung treffen. Daher sei es richtig, sich auf die Zukunft einzustellen und öffentliche und wohnortnahe Plätze für Carsharing zu schaffen. Wie das jeweilige Carsharing-Unternehmen sein Angebot dann gestalte - z. B. als Car-to-go - sei diesem freigestellt. Es würden keine Parkplätze abgebaut, sondern nur einige der öffentlichen Parkplätze in Hannover anders genutzt als bisher. Eine Ausweitung anwohnerbezogener Parkmöglichkeiten halte er für sinnvoll, da man dann bspw. den abendlichen Parkplatzsuchverkehr der Leute eindämmen könne, denen ein Anrecht auf das Parken in der Nähe ihres Wohnortes eingerichtet würde. Vorteilhaft sei dies auch für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Familien mit Kindern. Natürlich sei es schwierig, die Situation der Mobilität in 20 Jahren einzuschätzen, dennoch gehe er davon aus, dass der Ursprungsantrag bereits in die richtige Richtung ziele.

**Ratsherr Drenske** bedauerte, keine ExpertInnen aus der Carsharing-Branche vor Ort zu haben, die aus der Praxis zum Thema berichten könnten. Die Behauptung, dass Carsharing nicht parkplatzgebunden funktioniere und auch kein Bedarf danach vorhanden sei, halte er für realitätsfern. Für die Erstellung des Antrags habe man sich im Vorfeld mit betroffenen Unternehmen zusammengesetzt. Dort sei man massiv auf den Bedarf an weiteren Stellplätzen für Carsharing hingewiesen worden. Die Nachfrage sei so hoch, dass sie kaum bedient werden könne. Die Unternehmen würden händeringend nach geeigneten Stellplätzen in Hannover suchen. Diese seien für eine gute Sicht- und Wahrnehmbarkeit im öffentlichen Raum erforderlich. Einkaufsläden platziere man generell auch nicht in Hinterhöfe, sondern an gut begehbaren Ladenzeilen in der Innenstadt.

Die Behauptung, es würden öffentliche Parkplätze wegfallen, sei eine gewagte Sichtweise auf öffentliches Gemeingut. Die Ampel-Koalition wolle, dass der öffentliche Raum mehr Menschen zur Verfügung stehe, die CDU hingegen ziele darauf ab, dass dieser Raum den Menschen mit mehr Geld zur Verfügung stehen solle.

**Ratsherr Bingemer** gab an, dass niemand die Axt an die Infrastruktur der Stadt lege. Die Orientierung finde immer an Realitäten statt. Zurzeit seien etwa 60 Carsharing-Stellplätze im Raschplatz-Parkhaus vorhanden, im öffentlichen Raum hingegen nur 4. Zwei davon befänden sich in der Annastraße der Oststadt. Wenn man bspw. an der Endhaltestelle der Linie 5 zwei weitere Carsharing-Parkplätze einrichte, schädige man damit nicht die Infrastruktur der Stadt. Die Aufteilung der Plätze müsse auf intelligente Weise vorgenommen werden, die für Nutzer und Stadt von Vorteil seien.

Das von Ratsherrn Wolf angesprochene Nürnberger Modell halte er in Hannover für schwierig umzusetzen. Allein bei den Taxi-Unternehmen, der *Üstra* und *RegioBus* werde es auf wenig Freude stoßen, da es diesen Unternehmen potentielle Kunden abwerben könne. Mit einer entsprechenden Regelung zwischen diesen Teilnehmern könne man aber vielleicht zu einer guten Lösung finden. Das Modell könne man sich daher in der Ampel durchaus vorstellen.

**Ratsherr Wolf** erläuterte, dass das Nürnberger Modell im Rahmen des ÖPNVs in Nürnberg eingesetzt werde, nicht in Projekten wie MOIA. Die Mitnahme-Tickets des Modells gehörten daher zum ÖPNV und erlebten zurzeit dort einen Boom.

**Ratsherr Blaschzyk** machte darauf aufmerksam, dass *Quicar* von VW ca. 2011 mit großer Presse ins Carsharing-Geschäft mit etwa 100 Stationen eingestiegen sei. Nach 4 Jahren habe man sich mit der Begründung aus diesem Geschäft wieder zurückgezogen, dass es nicht angenommen worden sei. Die Fahrzeuge seien nur 11% der Zeit über genutzt worden. Einige wenige *Quicar* -Stationen seien dann von dem holländischen Anbieter *Greenwheels* übernommen worden, der Großteil jedoch nicht – auch nicht von den angeblich händeringend nach Stellplätzen suchenden hannoverschen Anbietern. Da das Car-to-go-Modell in den genannten Großstädten guten Absatz finde, halte man dies für zukunftsweisender als ein Modell mit festen Stellplätzen.

**Herr Dirscherl** erinnerte daran, dass es bereits selbstfahrende PKW und

öffentliche Busse gebe, die auf Anruf hin zum Haus der Leute führen und diese dort abholen. Damit wäre das Parkplatzproblem weitestgehend gelöst. Für die Zukunft könne dies laut Presse ein gängiges Modell werden. Dann sei es obsolet, noch eigene Fahrzeuge zu halten oder Carsharing-Plätze zu nutzen. Gerade für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen, die oft private PKW nutzten, seien die selbstfahrenden PKW vorteilhaft, allerdings zulasten des Taxigewerbes.

**Ratsherr Drenske** sah die Einstellung des *Quicar* -Projekts nicht als Beweis dafür, dass das stellplatzgebundene Carsharing allgemein nicht funktioniert. Der große Vorteil am Carsharing sei die freie Wahl eines zur jeweiligen Situation passenden Fahrzeugs. Es komme immer auf das einzelne Angebot jedes Unternehmens an. Die letzten Gespräche mit Carsharing-Anbietern hätten den großen Bedarf an Stellplätzen eindeutig bestätigt.

#### **7 Stimmen dafür, 3 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung**

- 4.5.1.** Änderungsantrag der Fraktion Die FRAKTION zu Drucks. Nr. 3158/2017: Saubere Luft für Hannover (Drucks. Nr. 0114/2018)

#### **0 Stimmen dafür, 10 Stimmen dagegen, 1 Enthaltung**

- 4.5.2.** Änderungsantrag der CDU-Fraktion zu Drucks. Nr. 3158/2017: Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu "Saubere Luft in Hannover" (Drucks. Nr. 0260/2018)

#### **4 Stimmen dafür, 7 Stimmen dagegen, 0 Enthaltungen**

### **5. FLÄCHENNUTZUNGSPLANANGELEGENHEITEN**

### **6. BEBAUUNGSPLANANGELEGENHEITEN**

- 6.1.** Bebauungsplan Nr. 1714 - Hauptgüterbahnhof/südlicher Abschnitt, erneuter Aufstellungsbeschluss, Auslegungsbeschluss (Drucks. Nr. 0155/2018 mit 3 Anlagen)

#### **Abgesetzt**

- 6.2.** Bebauungsplan Nr. 1840 - ehemaliger Hauptgüterbahnhof/nördlicher Abschnitt - Aufstellungsbeschluss, Auslegungsbeschluss (Drucks. Nr. 3171/2017 mit 3 Anlagen)

#### **Einstimmig**

- 6.3.** Einfacher Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1864, Hildesheimer Straße 9 - 15 (ungerade) Aufstellungsbeschluss (Drucks. Nr. 0001/2018 mit 2 Anlagen)

#### **Einstimmig**

7. BERICHT DER DEZERNENTIN

**Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette berichtete, die Verwaltung habe aus der Projektförderung zur Elektromobilität einen Antrag auf Fördermittel für 50 Elektrofahrzeuge und 32 Ladeeinrichtungen beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingereicht. Das Programm beinhalte die Förderung von 75% der Investitionsmehrkosten eines E-Fahrzeuges gegenüber einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Die beantragten Fahrzeuge seien - in jeweils unterschiedlichen Anteilen - für 12 Fachbereiche und Betriebe vorgesehen, so u. a. für die Fachbereiche Tiefbau, Öffentliche Ordnung, Feuerwehr, Umwelt und Stadtgrün, Stadtentwässerung und die Herrenhäuser Gärten. Die Fahrzeuge seien wie folgt beantragt worden:**

**19 Fahrzeuge aus dem Bereich "Mini", 10 aus der "Kompaktklasse", 18 aus dem Bereich "Nutzfahrzeuge leicht" und 3 aus dem Bereich "Mittel". Die beantragte Gesamtfördersumme betrage 830.000 Euro.**

**Weiterhin habe die Verwaltung auch Fördermittel zur Erstellung eines Masterplans für nachhaltige Mobilität beantragt. Dieser Antrag sei inzwischen genehmigt und die Erstellung des Masterplans bereits in Auftrag gegeben worden.**

**Berichtet**

8. MITTEILUNGEN UND ANFRAGEN

**Keine Wortmeldungen**

II. NICHTÖFFENTLICHER TEIL

Der Ausschussvorsitzende **Ratsherr Bindert** beendete die Sitzung um 15:50 Uhr.

Tegtmeyer-Dette  
Erste Stadträtin

Bach / Herzog-D´Agostino  
Für das Protokoll

Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

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

Nr. 3172/2017  
Anzahl der Anlagen 1  
Zu TOP

---

## **Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover**

### **Antrag,**

die Verwaltung zu beauftragen,  
eine Konzession für die Errichtung und den Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover auszuschreiben und die geeignetste Konzessionärin bzw. den geeignetsten Konzessionär nach vorgegebenen Kriterien auszuwählen.

Die Vergabe einer Konzession hat das Ziel, dass bis Ende 2020 mindestens 240 öffentlich zugängliche Ladestationen (z. B. Ladesäulen) mit je zwei gleichzeitig nutzbaren Ladepunkten auf dem Gebiet der Stadt betrieben werden. Mindestens 20 % der Ladestationen sollen Schnellladesäulen mit mehr als 22 kW Leistung sein. Soweit die Ladeinfrastruktur nicht auf privatem Grund errichtet werden kann, wird die Stadt der Konzessionärin bzw. dem Konzessionär eine entsprechende Sondernutzung für die Ladesäule mit zwei Stellplätzen gestatten. Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur muss in allen Stadtbezirken errichtet werden.

Für die räumliche Verteilung der Ladestationen werden die Bieterinnen und Bieter im Vergabeverfahren aufgefordert, ein Konzept zu erstellen. Die Qualität des Konzepts fließt in die Vergabeentscheidung ein.

Die endgültige Vergabeentscheidung mit den wesentlichen Eckdaten wird in einer gesonderten Drucksache zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur betrifft alle Geschlechter gleichermaßen.

### **Kostentabelle**

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

### **Begründung des Antrages**

Mit dem Beschluss zur Drucksache Nr. 0607/2016 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Grundkonzept für ein flächendeckendes Netz von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu erarbeiten und dem Rat vorzulegen. Diese Aufgabe war Bestandteil der Erstellung des Umsetzungskonzepts zur Elektromobilität in Hannover.

Darin hat die Verwaltung zur Deckung des Bedarfs an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur bis zum Jahr 2020 die Zahl von 240 erforderlichen Ladestationen erarbeitet (s. Anlage). Eine Ladestation ist eine Ladesäule, Wallbox oder sonstige Ladeeinrichtung mit mindestens zwei gleichzeitig nutzbaren Ladepunkten („Steckdosen“).

Der Aufbau und Betrieb der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur muss durch eine professionelle Betreiberin bzw. einen professionellen Betreiber erfolgen.

Die Schaffung dieser Ladeinfrastruktur kann entweder der freien Marktentwicklung überlassen bleiben oder in einer Konzession mit vorgegebenem städtischen Ordnungsrahmen vergeben werden.

Im ersten Fall würden unterschiedliche Betreiberinnen und Betreiber von Ladeinfrastruktur auf die Stadt zukommen, um nach eigenem Wunsch die Sondernutzung von öffentlich gewidmetem Verkehrsraum zu beantragen. Eine Bedarfsdeckung wäre so nicht sicher zu erreichen, auch könnte die Stadt die Verteilung innerhalb des Stadtgebiets nicht steuern. Die Gestattung wäre auf Aspekte und Regelungen des Straßenverkehrsrechts beschränkt, nicht alle gewünschten technischen Merkmale sowie Gestaltungsvorgaben für die Ladeeinrichtungen könnten festgesetzt werden.

Die Ausschreibung und Vergabe einer Konzession schafft die Voraussetzungen, um die Bedarfsdeckung an Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum zu regeln. Die Konzessionärin bzw. der Konzessionär erhält für die Laufzeit der Konzession das ausschließliche Recht, neue Ladestationen im öffentlichen Verkehrsraum einschließlich der zugehörigen Stellplätze als Sondernutzung einzurichten und betreiben zu dürfen. Im Gegenzug ist sie bzw. er verpflichtet, für die Erfüllung des von der Stadt geforderten Bedarfs an Ladeinfrastruktur zu sorgen. Die Bedarfsdeckung erfolgt unter Anrechnung von öffentlich zugänglichen Ladestationen auf privaten, aber öffentlich zugänglichen Flächen.

Für die Durchführung der Ausschreibung einschl. der Erstellung der Leistungsbeschreibung und der Bewertungsmatrix wird externe juristische Unterstützung in Anspruch genommen, u.a. um sachgerechte Eignungsmerkmale für potenzielle Konzessionäre zu definieren.

Im Konzessionsvertrag und in den nachfolgenden Sondernutzungserlaubnissen werden Kriterien hinsichtlich

- der technischen Ausstattung der Ladesäulen und ihrer Leistung sowie
- der Gestaltung, Beschilderung und Markierung von Ladesäule und Stellplätzen festgelegt.

Obwohl gezielt auch öffentlicher Verkehrsraum - und damit besonders Parkplätze an Straßen und Plätzen – zur Verfügung gestellt werden soll, soll die Konzession die Verpflichtung enthalten, vorrangig öffentlich zugängliche Privatflächen (auch solche von öffentlichen Einrichtungen) zur Errichtung von Ladeinfrastruktur zu nutzen. Die

Nutzungszeit für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum soll zeitlich begrenzt werden, um möglichst viele Ladewillige zum Zug kommen zu lassen. Die Sondernutzung wird der Konzessionärin bzw. dem Konzessionär zunächst bis Ende 2020 kostenfrei gestattet (analog der Parkgebührenbefreiung aus DS -Nr. 2380/2015). Für die Zeit danach wird die Stadt rechtzeitig entscheiden, ob nach der Marktlage eine Gebühr erhoben werden kann.

Eine Konzessionsabgabe wird nicht erhoben. Gleichzeitig ist – anders als z. B. in Berlin oder Hamburg - eine finanzielle Beteiligung der Stadt nicht vorgesehen. Die Konzessionärin bzw. der Konzessionär ist bei der Auswahl der Standorte auf eine vorausschauende Auswahl angewiesen, die mittelfristig einen wirtschaftlichen Betrieb der Ladeinfrastruktur ermöglicht.

Die Konzession wird für das gesamte Stadtgebiet vergeben, nicht für einzelne Lose. Die Wirtschaftlichkeit von Aufstellung und Betrieb der Ladeinfrastruktur kann sich nur aus einer Mischung von attraktiven und weniger ertragreichen Standorten ergeben. Mit einer Aufteilung in Lose bestünde die Gefahr, dass für einzelne Gebiete keine Angebote abgegeben würden.

Die Konzession bezieht sich ausschließlich auf die öffentliche Ladeinfrastruktur für elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge (batterieelektrische Kraftfahrzeuge und Plug-In-Hybride gem. Elektromobilitätsgesetz – EmoG). Die Verteilung der Ladestationen über das Stadtgebiet soll insoweit geregelt werden, als in jedem Stadtbezirk Ladeinfrastruktur aufgebaut und betrieben werden muss. Zur Verteilung selbst sollen die Bieterinnen und Bieter Konzepte vorlegen, deren Qualität Bestandteil der Auswahlkriterien sein soll.

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung innerhalb des Stadtgebiets sollen keine Vorgaben erfolgen. Das schlüssigste Konzept, das sowohl die Belange der Bevölkerung berücksichtigt als auch der Bedeutung der Landeshauptstadt Hannover gerecht wird, wird Einfluss auf die Auswahl der Bieterin oder des Bieters haben.

Gemeinsam mit der externen Kanzlei werden folgende Details zu klären sein:

- Verpflichtung der Erfüllung des o. g. Bedarfs an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur,
- Laufzeit und Umfang der Konzession,
- Erfüllung weiteren Bedarfs an Ladeinfrastruktur nach dem Jahr 2020,
- Folgen bei Nichterfüllung des Bedarfs.

Die Verwaltung wird die endgültige Vergabeentscheidung mit den wesentlichen Eckdaten (u.a. Laufzeit und Umfang der Konzession) in einer gesonderten Drucksache zur Beschlussfassung vorlegen.

Die Vergabe der Konzession zur elektrischen Ladeinfrastruktur in Hannover ist eine wesentliche Maßnahme aus dem „Umsetzungskonzept zur Elektromobilität in Hannover“, das den Gremien ebenfalls Anfang 2018 vorgelegt wird.

67.11  
Hannover / 28.12.2017

Erläuterung zum Umsetzungskonzept zur Elektromobilität in Hannover

## **BEDARF AN ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHER LADEINFRASTRUKTUR**

---

Die nachfolgenden Texte und Grafiken sind Präsentationen zum Thema entnommen

### **I. Motivation und Ziele der Landeshauptstadt Hannover**

- Lebensqualität in Hannover steigern
- CO<sub>2</sub>-Emissionen verringern
- Beitrag zur Luftreinhaltung
- Lärm- und Schadstoffemissionen minimieren
- fossile durch regenerative Kraftstoffe substituieren
- Elektromobilität in Hannover voranbringen
- bedarfsgerechte und anwenderfreundliche Ladeinfrastruktur aufbauen
- EinwohnerInnen mit E-Lademöglichkeit versorgen
- Stadt für E-MobilistInnen attraktiv machen

### **II. Bedarfsanalyse für die Ladeinfrastruktur**

Eine allgemein gültige Methode zur Berechnung des Bedarfs für die elektrische Ladeinfrastruktur existiert nicht.

Vorgehen für Hannover:

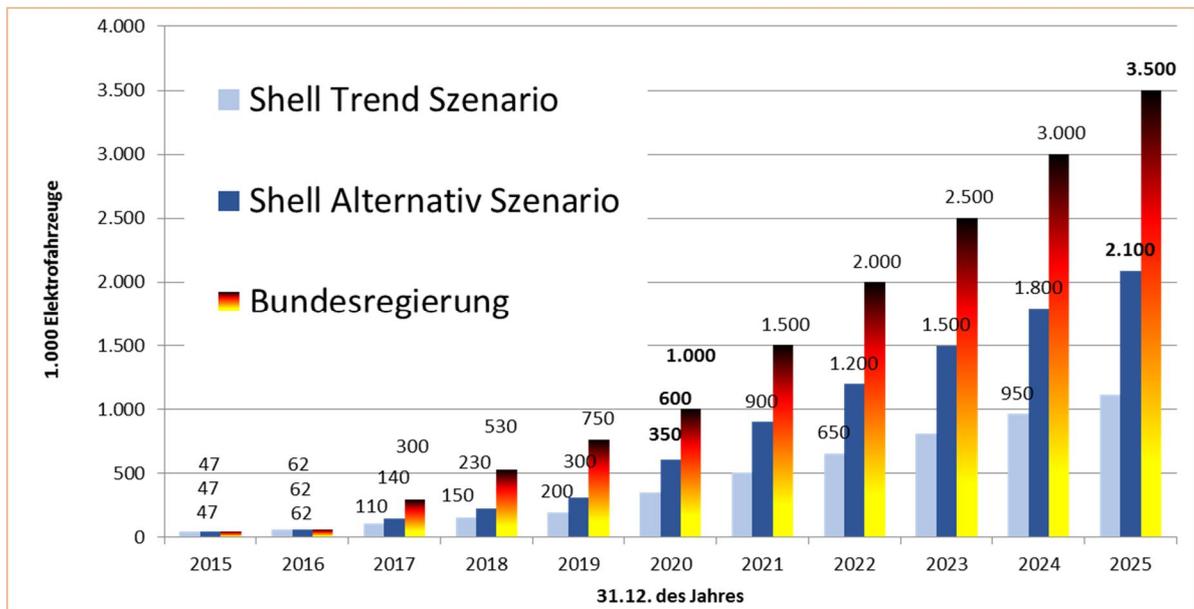
1. Auswahl eines Szenarios für die Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland
2. Prognose der Anzahl von Elektrofahrzeugen für Hannover 2020 und 2025
3. Bedarf für die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Hannover 2020
4. Konzession für den Aufbau der Ladeinfrastruktur (dieser Punkt ist Gegenstand der Drucksache und wird in dieser Anlage nicht behandelt)

#### **1. Szenario für Deutschland**

Verfügbar waren drei Marktentwicklungs-Szenarien für Elektrofahrzeuge in Deutschland (s. Abb. 1). Das bekannte Ziel der Bundesregierung von 2009 (1 Million E-Fahrzeuge 2020) ist das ambitionierteste Szenario. Zurzeit liegt die tatsächliche Entwicklung (ca. 85.000 Elektrofahrzeuge im Februar 2017) deutlich hinter dem Ziel für 2017 (300.000 Elektrofahrzeuge). Dennoch halten Fachleute einen Durchbruch bis hin zur Zielerreichung 2020 noch für möglich, wenn günstige Konditionen hinsichtlich Batterie- und Fahrzeugkosten, Reichweite und Ladeinfrastruktur aufeinandertreffen.

Somit wird für die Bedarfsermittlung das Ziel von einer Million Elektrofahrzeuge bundesweit zum Ende des Jahres 2020 zugrunde gelegt.

Die Zielzahl von 3,5 Millionen Elektrofahrzeugen im Jahr 2025 wird beobachtet, wird sich aber an der Entwicklung bis 2020 messen lassen müssen.



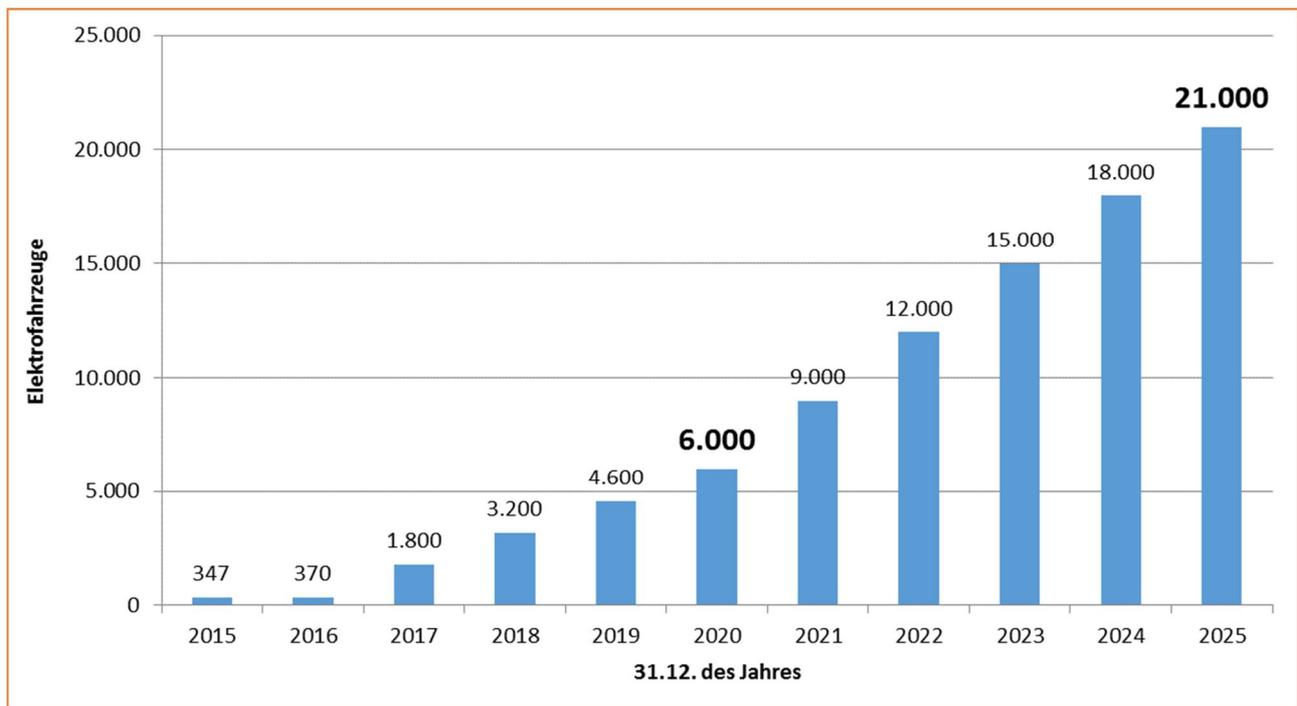
**Abb. 1: Drei Szenarien zum Markthochlauf von Elektrofahrzeugen**

Quellen: a) <http://www.shell.de/medien/shell-publikationen/shell-pkw-szenarien-bis-2040.html>, Stand: 12.05.2017

b) Regierungsprogramm Elektromobilität 2011: [https://www.bmbf.de/files/programm\\_elektromobilitaet.pdf](https://www.bmbf.de/files/programm_elektromobilitaet.pdf), Stand 05.07.2017

## 2. Prognose für Elektrofahrzeuge in Hannover

- Ziel der Bundesregierung: 2020: 1 Mio. E-Fahrzeuge
- Aufgrund des jetzigen Verhältnisses der Elektrofahrzeuge in Hannover zu den Elektrofahrzeugen im Bundesgebiet wurden die Zielzahlen für 2020 und 2025 in Hannover hochgerechnet (s. Abb. 2).
- Für die Bedarfsermittlung an Ladeinfrastruktur wird zunächst die Zahl von 6.000 Elektrofahrzeuge Ende 2020 weiterverfolgt.



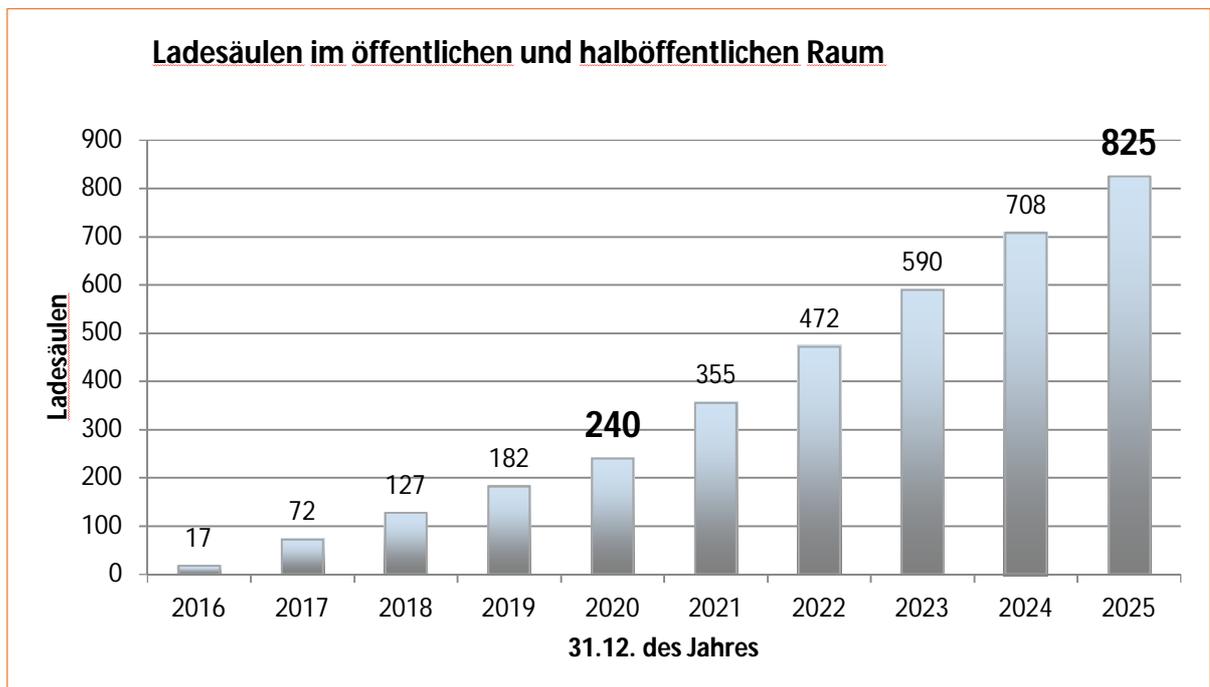
**Abb. 2: Prognose angemeldeter Elektrofahrzeuge in Hannover für 2020 und 2025**

Darstellung: ARGE eCG und Kommunen in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg e. V., Stand 05.07.2017

### 3. Bedarf an öffentlichen Ladesäulen

#### 3.1 Prognose

- Prognose für Hannover: 2020: 6.000 Elektrofahrzeuge, zusätzlich wird das Pendlersaldo an Elektrofahrzeugen berücksichtigt.
- Annahmen: die Ladevorgänge finden statt zu 20 % im öffentlich zugänglichen Raum und zu je 40 % zu Hause und am Arbeitsplatz.
- Ladesäulen im öffentlich zugänglichen Raum sollen über zwei gleichzeitig nutzbare Ladepunkte verfügen.
- Sie werden täglich genutzt.
- 80 % der öffentlich zugängliche Ladestationen sind für das Normalladen (bis 22 kW), 20 % für das Schnellladen ausgelegt.



**Abb. 2: Prognose der für den prognostizierten Bestand angemeldeter Elektrofahrzeuge in Hannover für 2020 und 2025 benötigten Ladestationen**

Darstellung: ARGE eCG und Kommunen in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg e. V., Stand 05.07.2017

- **Fazit: 2020 werden in Hannover 240 Ladestationen im öffentlichen und halböffentlichen Raum benötigt**

#### 3.2 Bestand an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Hannover

- Es gibt in Hannover 4 Ladestationen im öffentlichen Raum und 18 Ladestationen und -stationen im halböffentlichen Raum, die zu allen Zeiten diskriminierungsfrei zugänglich sind (Zugangsoptionen wie bei öffentlichen Ladestationen)
- Zusätzlich gibt es 31 halböffentliche Ladestationen, die eingeschränkt zugänglich sind und die nicht auf den Bestand des öffentlich zugänglichen Ladebedarfs angerechnet werden.
- Insgesamt in Hannover: 45 Standorte in Hannover mit insgesamt 53 Ladestationen und -stationen und 180 Ladepunkten

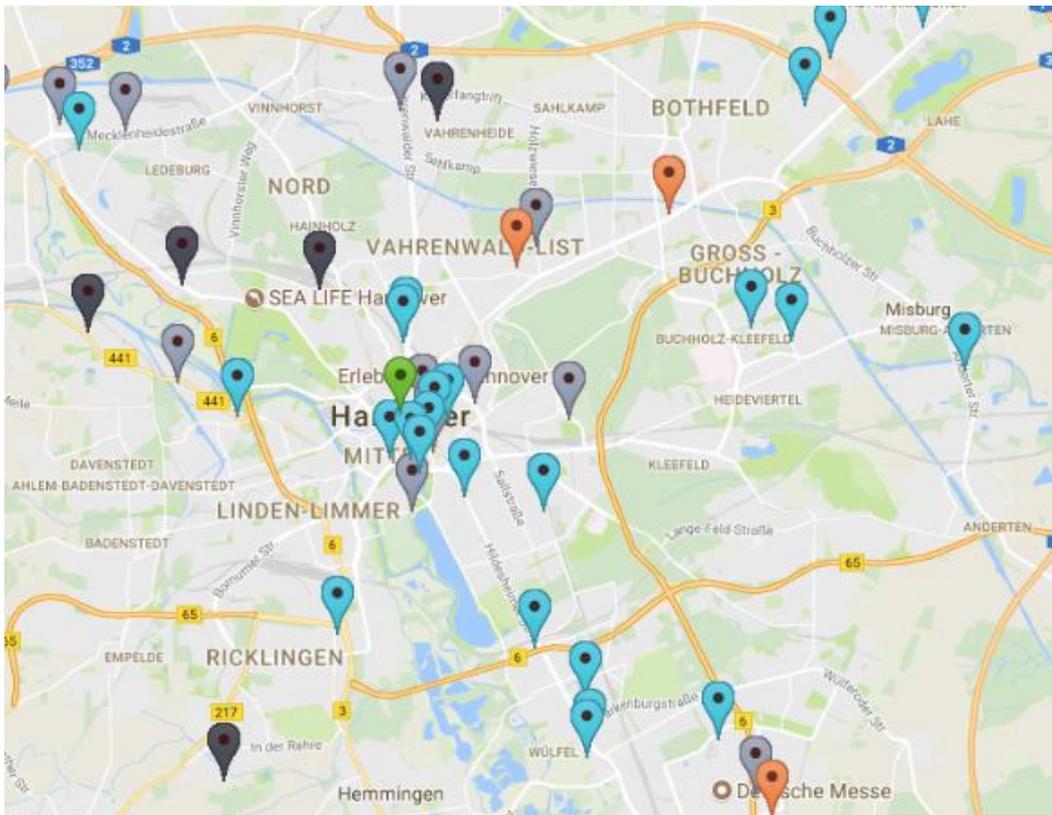


Abb. 3: Auszug aus [www.goingelectric.de](http://www.goingelectric.de), Stromtankstellen  
Stand: Juli 2017

### 3.3 Verteilung des Bestandes im Stadtgebiet

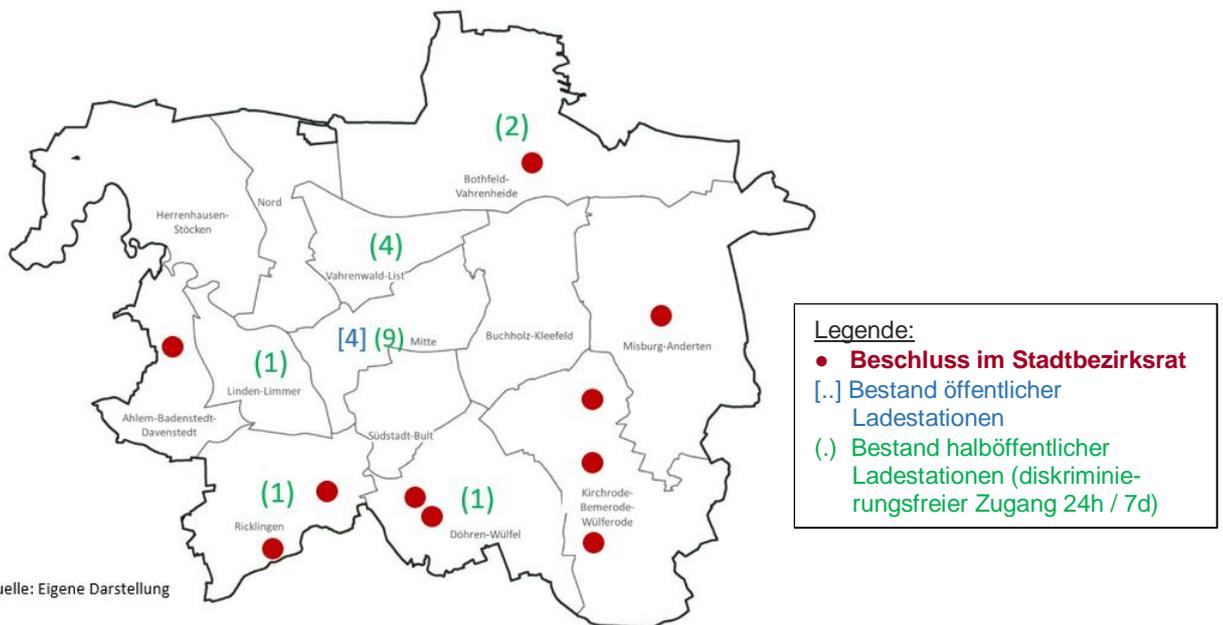


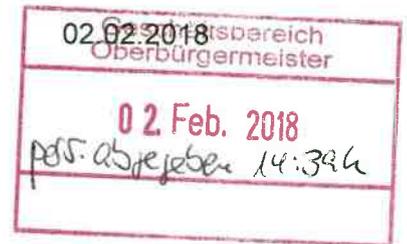
Abb. 4: Öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen in den Stadtbezirken und Bezirksratsbeschlüsse zur Ladeinfrastruktur  
Stand: Juli 2017

SPD-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover

Bündnis 90/Die Grünen Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover

FDP-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover

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



**Änderungsantrag**

gemäß § 34 der Geschäftsordnung des Rates der  
Landeshauptstadt Hannover  
zur Drucksache Nr. 3172/2017

**Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur  
für Elektrofahrzeuge in Hannover**

**zu beschließen:**

Der Antragstext der Drucksache Nr. 3172/2017 wird wie folgt ergänzt:

die Verwaltung zu beauftragen,  
...

Die Vergabe einer Konzession hat das Ziel, dass bis Ende 2020 mindestens 240 öffentlich zugängliche Ladestationen (z. B. Ladesäulen) mit je zwei gleichzeitig nutzbaren Ladepunkten auf dem Gebiet der Stadt betrieben werden. Mindestens 20 % der Ladestationen sollen Schnellladesäulen mit mehr als 22 kW Leistung sein. Soweit die Ladeinfrastruktur nicht auf privatem Grund errichtet werden kann, wird die Stadt der Konzessionärin bzw. dem Konzessionär eine entsprechende Sondernutzung für die Ladesäule mit zwei Stellplätzen gestatten, **außerdem soll eine Energiebereitstellung aus erneuerbaren Energiequellen vereinbart werden.** Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur muss **möglichst in allen Stadtteilen zumindest aber** in allen Stadtbezirken errichtet werden.

**Begründung:**

Damit der Ausbau der Elektromobilität in Hannover neben der Minimierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen auch zur deutlichen Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beiträgt, muss ein wichtiges Kriterium bei der Vergabe der Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover der Betrieb aller Ladestationen mit 100 % zertifiziertem Ökostrom sein.

Um eine flächendeckende Verteilung der Ladestationen über das gesamte Stadtgebiet sicherzustellen, sollten die 240 öffentlich zugänglichen Ladestationen nicht nur in allen Stadtbezirken errichtet werden, sondern so weit wie möglich auch in allen Stadtteilen.

Christine Kastning  
Fraktionsvorsitzende

Silvia Klingenburg-Pülm  
Stellv. Fraktionsvorsitzende

Wilfried H. Engelke  
Fraktionsvorsitzender

Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

In den Betriebsausschuss für Stadtentwässerung  
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
In den Ausschuss für Haushalt Finanzen und  
Rechnungsprüfung  
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 3161/2017  
Anzahl der Anlagen 0  
Zu TOP

---

### **Petition: Keine neue Verbrennungsanlage im Altwarmbüchener Moor**

#### **Antrag,**

zu beschließen, der Petition des Dr. Ing. Wilfried Zietz, an der Riehe 8, 30916 Isernhagen-Altwarmbüchen nicht zu folgen.

#### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Aussagen zur Geschlechterdifferenzierung gemäß Beschluss des Rates vom 03.07.2003 (s. DS 1278/2003) sind im Falle dieser Drucksache nicht relevant, da geschlechterspezifische Auswirkungen nicht ersichtlich sind.

#### **Kostentabelle**

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

#### **Begründung des Antrages**

1.

Der Petent hat auf der Internetplattform „openPetition“ eine Unterschriftensammlung unter dem Titel „Keine neue Verbrennungsanlage im Altwarmbüchener Moor“ initiiert. Dabei wurden bis zum Abschluss der Sammlung im November dieses Jahres 168 Unterschriften gesammelt.

Die Petition nebst den Unterschriftenlisten wurden nach Abschluss der Sammlung an die Region Hannover, die Gemeinde Isernhagen sowie die Landeshauptstadt Hannover gesandt:

*„Sehr geehrter Herr Regionspräsident Hauke Jagau,  
sehr geehrter Oberbürgermeister Stefan Schostok  
sehr geehrter Bürgermeister Arpad Bogya,*

*im Auftrag des Petitionsverfassers übersenden wir Ihnen nach Abschluss der Sammlungsphase die Unterschriftenlisten und 5 Sammelbögen. Im Namen der 168 Unterstützer bitten wir Sie um Beachtung und um Beteiligung der politischen Gremien. Die Unterzeichner stammen überwiegend aus dem der geplanten Anlage angrenzenden Raum. Einige haben auch Ihre Unterzeichnung speziell begründet. Die Aktion wurde aber auch international beachtet.*

*Wir sind froh, dass die Isernhägener Grünen unser Anliegen aufgegriffen haben und den international tätigen Chemiker + Stoffstromexperten Prof. Dr. Michael Braungart zu einem Themenabend eingeladen haben. Daher würden wir uns freuen, wenn an Sie dieser Veranstaltung persönlich teilnehmen oder Ihr Fachleute entsenden würden. Eine Weiterleitung an die politischen Gremien, die mit der Planung befasst sind, würde den Informationsaustausch erleichtern. ...*

*Mit freundlichem Gruß*

*Siegfried Lemke“*

Die Petition hat folgenden Inhalt:

*„Der Energieversorger Enercity plant den Bau einer Klärschlammverbrennungsanlage auf dem Gelände des Abfallentsorgers aha. Damit würden neben der vorhandenen Müllverbrennungsanlage und den Autobahnen neue Belastungen für die umliegende Bevölkerung entstehen. Wir setzen uns dafür ein, dass Alternativen zur diesem Projekt von neutralen Gutachtern vorgestellt werden. Das Ziel muss eine zukunftsfähige Planung im Hinblick auf die Verwertung von seltener werdenden Nährstoffen sein.*

*Nach den vorgestellten Daten sollen folgende Jahresfrachten entstehen: Gesamtstaub 600 kg (Feinstaub??)*

*HCl - Chlorwasserstoff 60 kg (gasförmige organische Chlorverbindungen)  
HF – Fluorwasserstoff 30 kg (gasförmige anorganische Fluorverbindungen)  
SO<sub>2</sub> - Schwefeldioxid 3000 kg (Schwefeldioxid und –trioxid)  
NO<sub>x</sub> - Stickstoffdioxid 10.500 kg (Stickstoffmonoxid und –dioxid)  
Hg - Quecksilber 9 kg und seine Verbindungen  
CO – Kohlenmonoxid 1500 kg  
NH<sub>3</sub> - Ammoniak 1500 kg (2,5-facher Wert gegenüber einem Kohlekraftwerk) [1]  
(bei SCR- oder NSCR-Verfahren)*

*Dioxine und Furane 1,2 mg (4-facher Wert gegenüber einem Kohlekraftwerk) [1] [1]  
bei der Präsentation wurden die Werte mit der 17. BImSchV verglichen, die fast durchweg unterschritten wurden. Außerdem wurde mit einem Kohlekraftwerk verglichen, weil man aus der Kohle aussteigen will. Diese als irrelevant bezeichneten Schadstofffrachten kommen aber zu Emissionen aus der vorhandenen Müllverbrennung und anderen Quellen (z.B. Autobahnen) noch hinzu!“*

2.

Die Landeshauptstadt Hannover betreibt als abwasserbeseitigungspflichtige Körperschaft zwei Großkläranlagen in einer Größenordnung von rund 1,25 Mio. Einwohnerwerten (EW), in denen das Abwasser der Landeshauptstadt und aus sechs Umlandstädten der Region Hannover gereinigt wird. Durch den Reinigungsprozess auf den Klärwerken Hannover Herrenhausen und Gümmerwald fallen im Klärwerksverbund jährlich ca. 56.000 Tonnen maschinell entwässerter Klärschlamm an, für den die Landeshauptstadt Hannover entsorgungspflichtig ist.

Die Klärschlammverwertung vollzog sich bisher in der Weise, dass der überwiegende Teil in der Landwirtschaft als Dünger ausgebracht wurde. Ein Teil wurde kompostiert und anschließend im Landschaftsbau zur Flächenrekultivierung verwendet. Der Rest wurde durch Mitverbrennung z.B. in Kohlekraftwerken oder Zementwerken entsorgt.

Die jetzige (noch) Bundesregierung hatte in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt, aus der stofflichen Verwertung des Klärschlammes in der Landwirtschaft auszustiegen und den im Klärschlamm enthaltenen Phosphor zu recyceln. Dieses Ziel hat sie mit der Neufassung der Klärschlammverordnung umgesetzt, die im Oktober 2017 in Kraft getreten ist.

Danach müssen Abwasserbehandlungsanlagen mit einer Ausbaugröße von mehr als 100.000 Einwohnerwerten (EW) in spätestens 12 Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung aus der bodenbezogenen Verwertung von Klärschlamm aussteigen und Maßnahmen zur Phosphorrückgewinnung aus Klärschlamm oder aus Klärschlammverbrennungssaschen vornehmen. Das bedeutet, die landwirtschaftliche Ausbringung von Klärschlamm oder von Kompost, der Klärschlamm enthält, ist ab 2029 nicht mehr zulässig.

Aufgrund der Festlegung des Verordnungsgebers, den im Klärschlamm enthaltenen Phosphor zu recyceln, scheidet die Mitverbrennung von Klärschlamm in Kohlekraftwerken, Zementwerken o.ä. aus, da die Rückgewinnung des Phosphors aus der Asche dieser Anlagen nicht möglich ist. Die Mitverbrennung wäre nur dann zulässig, wenn der Phosphorgehalt des Klärschlammes zu gering ist, weil der Phosphor z.B. zu einem früheren Zeitpunkt im Klärprozess aus dem Klärschlamm zurückgewonnen worden ist. Dafür gibt es aber (bisher) kein im Großmaßstab funktionierendes Verfahren.

Durch die Vorgaben des Gesetzgebers kann die Stadtentwässerung Hannover die Entsorgungssicherheit nur dauerhaft gewährleisten, indem sie sich frühzeitig entsprechende Kapazitäten in einer noch zu errichtenden Klärschlammmonoverbrennungsanlage sichert. Sie kann nicht einfach warten, bis sich der Markt gefunden hat und allein darauf vertrauen, ausreichende Kapazitäten für ihren Klärschlamm zu einem späteren Zeitpunkt in irgendeiner Klärschlammmonoverbrennungsanlage zu finden. Diese Handlungsoption wäre grob fahrlässig und würde die Entsorgungssicherheit gefährden, weil die regelmäßig anfallende Klärschlammmenge dafür zu groß ist.

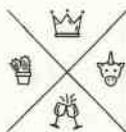
Die Stadtentwässerung Hannover bereitet aus den genannten Gründen eine europaweite Ausschreibung vor, um einen Vertragspartner zu finden, der den anfallenden Klärschlamm zukünftig verordnungskonform in einer Klärschlammmonoverbrennungsanlage verwertet. Diesem Vorschlag zur zukünftigen Klärschlamm Entsorgung ist der Rat mit einer positiven Entscheidung zur Beschlussdrucksache 1452/2017 gefolgt.

Das Vergabeverfahren wird frühestens Mitte 2018 durchgeführt werden. Die Stadtentwässerung Hannover hat weder Einfluss darauf, wer sich alles an dem anstehenden Vergabeverfahren mit welchem Standort bewerben wird noch auf dessen Ausgang. Es lässt sich nicht vorhersehen, ob Enercity überhaupt den Zuschlag für den Standort Lahe erhalten wird.

Dazu müsste sich Enercity zunächst einmal an dem Vergabeverfahren beteiligen, man müsste seitens Enercity über das Grundstück in Hannover Lahe verfügen können, Enercity müsste tatsächlich das wirtschaftlichste Angebot abgeben und den Zuschlag für den Standort Hannover Lahe erhalten haben. Dieser Standort müsste nicht nur genehmigungsfähig für die Errichtung einer Klärschlammmonoverbrennungsanlage sein, sondern die entsprechende Genehmigung müsste auch tatsächlich erteilt werden.

68.A  
Hannover / 21.12.2017

ESTD



2016

# Die FRAKTION

## HANNOVER

Geschäftsbereich  
Oberbürgermeister

11. Dez. 2017

18.60

per. abgeben 14.03.17

Hannover, den 11. Dezember 2017

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

Antrag gemäß § 34 der Geschäftsordnung des Rates der Landeshauptstadt Hannover

## Grüner als grün – Freie Fahrt für FahrradfahrerInnen

### Antrag zu beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt die Durchführbarkeit eines Pilotprojekts im Sinne der „Idaho-Regelung“ in Hannover zu prüfen und dabei folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Inwieweit es möglich ist, die „grüne Welle“ für Radfahrer in Hannover nach der „Experimentierklausel“ des StVO (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6) zu erproben.
2. Mit welchen Kosten die Durchführung eines solchen Projekts verbunden wäre.
3. Welche Routen, Bezirke, oder regionalen Bereiche ggf. für das Pilotprojekt geeignet sind und wie groß der Bereich für die Erprobung sein muss, um aussagekräftige Ergebnisse zu liefern.

### Begründung:

Die „Idaho-Regelung“ soll es FahrradfahrerInnen ermöglichen, an entsprechend ausgeschilderten Ampelkreuzungen trotz roter Ampel nach rechts abzubiegen oder geradeaus zu fahren – sofern es die Verkehrssituation zulässt. Die rote Ampel wäre dann ähnlich einem Stoppschild zu betrachten und die neue Regelung folgt in etwa der Idee eines beschilderten Grünpfeils, den es für Autos zum Beispiel an der Ausfahrt des Parkhauses der Ernst-August-Galerie gibt.

Diese Maßnahme macht Hannover nicht nur zu einer fahrradfreundlicheren Stadt, sondern sorgt gleichzeitig für mehr Umsicht im Verkehr. Bisher zeigen nämlich alle Städte, in denen diese Verfahren bereits fest im Straßenverkehr integriert ist, dass sich dadurch das Unfallrisiko keineswegs erhöht. FahrradfahrerInnen sind durch diese Regelung nämlich automatisch aufmerksamer, da sie sich nicht nur auf die Ampelschaltung und die Beachtung dieser von anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere Autofahrern, verlassen.

In Idaho findet diese Verkehrsregel bereits seit 1982 Anwendung und mittlerweile ist sie auch in anderen Ländern, wie z.B. in den Niederlanden, Belgien und Frankreich erprobt.

Julian Klippert (Fraktionsvorsitzender)

Die FRAKTION  
 Wagenerstr. 9 A  
 30169 Hannover

0511 168-318 32  
 die.fraktion@hannover-rat.de  
 www.diefraktion-hannover.de

CDU-Fraktion Christlich-Demokratische Union	
25. Okt. 2017	18.60
14:05h	



In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
In den Verwaltungsausschuss

24. Oktober 2017

**Antrag** gem. der Geschäftsordnung des  
Rates der Landeshauptstadt Hannover

### Entsorgung von Weihnachtsbäumen

#### Antrag zu beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit aha Verhandlungen bezüglich eines Tests in einem oder mehreren Stadtteilen mit dem Ziel aufzunehmen, die Entsorgung von Weihnachtsbäumen, bspw. durch temporäre Beschilderung, zu optimieren.

#### Begründung:

Allen Informationsbemühungen von aha zum Trotz werden viele Weihnachtsbäume nach den Feiertagen auf beliebigen Freiflächen abgelegt. Liegt dort der erste Weihnachtsbaum, folgen in der Regel schnell weitere. Auf diese Weise bilden sich überall im Stadtgebiet „wilde“ Ablagerungen, die unschön aussehen und aha die Einsammlung erschweren. Um hier Klarheit für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen, wäre es z.B. hilfreich, die Stellen, an denen Bäume tatsächlich abgelagert werden dürfen, durch eine temporäre Beschilderung zu kennzeichnen.

*Kerstin Seitz*  
Kerstin Seitz  
stellv. Vorsitzende

SPD-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Landeshauptstadt Hannover

FDP-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover



In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
In den Verwaltungsausschuss

30.01.2018

**Änderungsantrag** gemäß § 34 der Geschäftsordnung des Rates  
der Landeshauptstadt Hannover  
zur Drucksache Nr. 2525/2017  
**Antrag der CDU: Entsorgung von Weihnachtsbäumen**

**zu beschließen:**

Die Verwaltung wird beauftragt, ~~mit aha Verhandlungen bezüglich eines Tests in einem oder mehreren Stadtteilen mit dem Ziel aufzunehmen~~ zusammen mit aha zu prüfen, ob und wie die **Abholung der** von Weihnachtsbäumen **optimiert werden kann**, bspw. durch temporäre Beschilderung **der Abholplätze und/oder die Integrierung der Standorte (und die Push-Information) in die aha-App, zu optimieren und in das städtische Geoinformationssystem (GIS).**

**Begründung:**

In Zeiten der Digitalisierung und immer häufigeren Informationsbeschaffung über das Internet ist es sinnvoll, nicht nur über Schilder, sondern auch über die aha-App und über das städtische Geoinformationssystem (GIS) über die Standorte und den Beginn der Weihnachtsbaumabholung zu informieren.

  
Christine Kastning  
Fraktionsvorsitzende

  
Silvia Klingenburg-Pülm  
Stellv. Fraktionsvorsitzende

  
Wilfried H. Engelke  
Fraktionsvorsitzender

**SPD-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover**

**Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Landeshauptstadt Hannover**

**FDP-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover**

Geschäftsbereich Oberbürgermeister
24. Nov. 2017
11:25h

18.60

In den

- Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
- Organisations- und Personalausschuss
- Ausschuss für Haushalt, Finanzen und Rechnungsprüfung
- Verwaltungsausschuss

23.11.2017

**Änderungsantrag** gemäß § 34 der Geschäftsordnung des Rates  
der Landeshauptstadt Hannover  
**Fahrzeugbeschaffung - Elektrofahrzeuge**

**zu beschließen:**

Es werden in der städtischen Fahrzeugflotte im Rahmen der Neu- und Ersatzbeschaffung nur noch Fahrzeuge mit einem Elektro-Antrieb angeschafft, sobald entsprechende Fahrzeuge auf dem Markt erhältlich sind. Gleichzeitig setzt sich die Verwaltung dafür ein, dass auch alle städtischen Töchter bzw. städtischen Beteiligungen nur noch Fahrzeuge mit Elektroantrieb beschaffen.

Die Verwaltung berichtet den zuständigen Ausschüssen regelmäßig über den Stand der Beschaffung von Elektrofahrzeugen.

Die Verwaltung prüft interkommunale Beschaffungen von Elektro-Dienstfahrzeugen (PKW, Nutzfahrzeuge, Elektro-Dienstfahräder, Elektro-Lastenräder), insbesondere regional, also gemeinsam mit der Region Hannover, den Regionskommunen und eventuell mit anderen Großstädten mit Umweltzonen und Interesse an E-Mobilität, nach Möglichkeit auch gemeinsam mit den Landesministerien und Landesdienststellen.

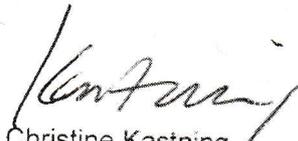
Die Verwaltung prüft Verfügbarkeit sowie einsatztaktische Verwendungsmöglichkeiten von rein elektrisch betriebenen Feuerwehrfahrzeugen und nimmt erste E-Rettungs- und Einsatz-Fahrzeuge bis zur Weltleitmesse Interschutz 2020 in Hannover in Betrieb.

**Begründung:**

Die Pläne zur Luftreinhaltung bzw. der Umstieg auf die Elektromobilität erfordern ein vorbildhaftes Verhalten der Städte und Gemeinden.

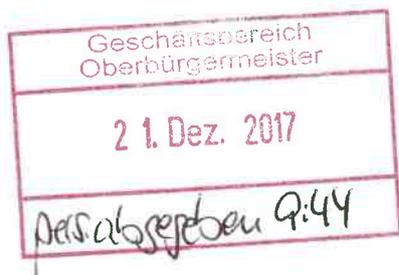
Auf der Feuerwehrleitmesse Interschutz 2015 in Hannover wurde das erste, rein elektrisch betriebene Feuerwehrauto Deutschlands vorgestellt, der BMW i3E. Geeignet ist es als Einsatzfahrzeug für Polizei, Feuerwehr oder im Notärztlichen Bereich. Londons Feuerwehr nutzt 52 BMW i3E, das Los Angeles Police Department 100 Stück. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, auch im Feuerwehrbereich, wo hohe Zuverlässigkeit sowie Ausfallsicherheit wichtig sind, neue elektrische Antriebsmöglichkeiten zu testen, auch bezüglich ihrer Bewährungsmöglichkeiten im harten Einsatzalltag.

Die Feuerwehr Hannover hat bereits im Jahr 1902 als erste Feuerwehr weltweit einen sog. Automobilen Löschzug (ohne Pferde) mit Elektroantrieb in Dienst genommen. Denkbar ist, dass die Feuerwehr Hannover auch in heutiger Zeit in Sachen Elektromobilität eine bundesweite Vorreiterrolle einnimmt. Gerade im Bereich der leichten LKW in der Tonnageklasse bis 5,5 t, die als Rettungswagen genutzt werden, ist ein elektroangetriebenes Fahrzeug sehr gut vorstellbar (im Bereich der schweren LKW mit einer Gesamtmasse von 18 t ist dies durchaus so zurzeit noch nicht möglich).  
Bislang werden bei der Feuerwehr zwei VW-E-Up für städtische Dienstfahrten genutzt.

  
Christine Kastning  
Fraktionsvorsitzende

  
D<sup>r</sup> Freya Markowis  
Fraktionsvorsitzende

  
Wilfried H. Engelke  
Fraktionsvorsitzender



In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
In den Organisations- und Personalausschuss  
In den Ausschuss für Haushalt, Finanzen und Rechnungsprüfung  
In den Verwaltungsausschuss

19. Dezember 2017

### Änderungsantrag

gemäß der Geschäftsordnung des Rates der Landeshauptstadt Hannover zu Drucks. Nr. 2921/2017  
(Fahrzeugbeschaffung - Elektrofahrzeuge)

Der Antragstext wird wie folgt geändert:

#### Antrag zu beschließen:

Es werden in der städtischen Fahrzeugflotte im Rahmen der Neu- und Ersatzbeschaffung nur noch Fahrzeuge mit einem **alternativen** Elektro-Antrieb angeschafft, sobald entsprechende Fahrzeuge auf dem Markt erhältlich sind. Gleichzeitig setzt sich die Verwaltung dafür ein, dass auch alle städtischen Töchter bzw. städtischen Beteiligungen nur noch Fahrzeuge mit ~~Elektroantrieb~~ **alternativem Antrieb** beschaffen.

Die Verwaltung berichtet den zuständigen Ausschüssen regelmäßig über den Stand der Beschaffung von ~~Elektrofahrzeugen~~ **Fahrzeugen mit alternativem Antrieb**.

Die Verwaltung prüft interkommunale Beschaffungen von ~~Elektro-~~Dienstfahrzeugen mit **alternativem Antrieb** (PKW, Nutzfahrzeuge, ~~Elektro-~~Dienstfahräder, ~~Elektro-~~Lastenräder), insbesondere regional, also gemeinsam mit der Region Hannover, den Regionalkommunen und eventuell mit anderen Großstädten mit Umweltzonen und Interesse an **alternativer** E-Mobilität, nach Möglichkeit auch gemeinsam mit den Landesministerien und Landesdienststellen.

Die Verwaltung prüft die Verfügbarkeit sowie einsatztaktische Verwendungsmöglichkeiten von ~~rein elektrisch betriebenen~~ Feuerwehrfahrzeugen **mit alternativem Antrieb** und nimmt erste E-Rettungs- und Einsatz-Fahrzeuge **mit alternativem Antrieb** bis zur Weltleitmesse Interschutz 2020 in Hannover in Betrieb, **wenn diese dem Einsatzzweck gerecht werden. Die Prüfergebnisse sind den zuständigen Ratsgremien mitzuteilen.**

#### Begründung:

Die CDU-Ratsfraktion fordert schon lange den verstärkten Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken im städtischen Fuhrpark. Die Stadtverwaltung ist hier bis-

lang nur sehr zögerlich vorgegangen. Grundsätzlich ist die Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf emissionsarme Antriebe daher zu begrüßen. Hierbei sollte der Fokus jedoch nicht ausschließlich auf Elektromobilität liegen. Vielmehr sollten technologieoffen alternative Antriebstechniken genutzt werden. Die Verwaltung soll in ihre Überlegungen für ihr Anforderungsprofil an Fahrzeuge neben den reinen E-Fahrzeugen insbesondere auch mit Erdgas betriebene Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellen sowie Hybridantriebe einbeziehen.

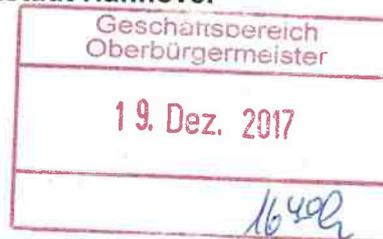


Jens Seidel  
Vorsitzender

SPD-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Landeshauptstadt Hannover

FDP-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover



In den

- Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
- Verwaltungsausschuss

18.12.2017

**Antrag** gemäß § 34 der Geschäftsordnung des Rates  
der Landeshauptstadt Hannover  
**Friedhofssatzung**

**zu beschließen:**

Die Verwaltung wird beauftragt, rechtzeitig zu den nächsten Haushaltsplanberatungen im Herbst 2018, dem Rat und seinen Gremien eine neue aktualisierte Friedhofssatzung vorzulegen, sofern bis dahin eine Änderung der Musterfriedhofssatzung des Städtetages vorliegt. Dabei ist zu prüfen, ob die folgenden Maßnahmen dem Ziel dienen können, die Wettbewerbsfähigkeit der Städt. Friedhöfe zu erhöhen. Folgende Maßnahmen sollen geprüft werden:

- Neuberechnung des Grünwertes,
- Ausweitung einer kostengünstigen ggf. auch anonymen Begräbnisform,
- Einrichtung eines Kolumbariums auf dem Seelhorster Friedhof,
- Ausweitung der Beratungsleistungen und -zeiten mit qualifiziertem Personal,
- Einführung eines Budgets für Öffentlichkeitsarbeit mit qualifiziertem Personal.

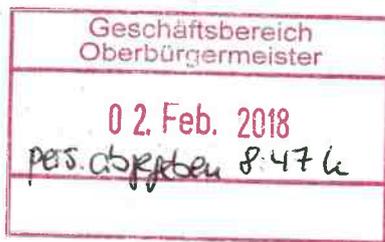
**Begründung:**

Obwohl die Anzahl der Sterbefälle in der Stadt steigen, werden die Städt. Friedhöfe nicht im gleichen Maß in Anspruch genommen. Durch die Prüfung und Umsetzung der oben genannten Maßnahmen kann den Bedürfnissen stärker entsprochen werden, so dass die Städt. Friedhöfe noch wirtschaftlicher betrieben werden können. Außerdem sind gesellschaftliche Trends zu berücksichtigen und in die Überlegungen aufzunehmen.

  
Christine Kastning  
Fraktionsvorsitzende

  
Dr. Freya Markowis  
Fraktionsvorsitzende

  
Wilfried H. Engelke  
Fraktionsvorsitzender



In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
In den Verwaltungsausschuss



**CDU** RATSFRAKTION  
HANNOVER

02. Februar 2018

### Zusatzantrag

gemäß der Geschäftsordnung des Rates der Landeshauptstadt Hannover zu Drucks. Nr. 3157/2017  
(Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zur Friedhofssatzung)

Der Antragstext wird wie folgt **ergänzt**:

**Antrag,**  
zu beschließen,

Die Verwaltung wird beauftragt, rechtzeitig zu den nächsten Haushaltsplanberatungen im Herbst 2018, dem Rat und seinen Gremien eine neue aktualisierte Friedhofssatzung vorzulegen, sofern bis dahin eine Änderung der Musterfriedhofssatzung des Städtetages vorliegt. Dabei ist zu prüfen, ob die folgenden Maßnahmen dem Ziel dienen können, die Wettbewerbsfähigkeit der Städt. Friedhöfe zu erhöhen. Folgende Maßnahmen sollen geprüft werden:

(...)

- **Die Nutzungszeit der Gräber kann zukünftig wieder für einzelne Jahre ergänzend gekauft werden, statt nur mindestens für fünf Jahre.**
- **Die Zeiten, in denen Gewerbetreibende und ihre Angestellten Zugang zu den Friedhöfen haben, werden dahingehend verändert, dass die Arbeiten montags bis freitags von 7 bis 16 Uhr auf den Friedhöfen durchgeführt werden können.**

### Begründung:

Auch die beiden genannten Maßnahmen tragen zur Steigerung der Attraktivität aus Sicht der Angehörigen und zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit der städtischen Friedhöfe bei.

Angehörige wünschen Flexibilität und sollten die Nutzungsdauer der Gräber zukünftig auch wieder um einzelne Jahre verlängern können. Diese langjährige Regelung wurde be-  
dauerlicherweise Mitte letzten Jahres bei einer Änderung der Friedhofssatzung abge-  
schafft. Die Neuregelung stellt für viele Angehörige ein Ärgernis dar und geht zulasten der  
Attraktivität der städtischen Friedhöfe. Sie sollte daher rückgängig gemacht werden.

Des Weiteren müssen sich die nichtstädtischen Friedhofsgärtner bisher an die von der  
Stadtverwaltung vorgegebenen Zeiten anpassen und können freitags nur bis 12.10 Uhr auf

Fraktion der Christlich-Demokratischen Union im Rat der Landeshauptstadt Hannover

Vorsitzender: Jens Seidel

Osterstraße 60 Telefon (0511) 168-4 55 28

e-mail: [cdu@hannover-stadt.de](mailto:cdu@hannover-stadt.de)

30159 Hannover Telefax (0511) 168-4 50 51

internet: [www.cdu-hannover.de](http://www.cdu-hannover.de)

den Friedhöfen arbeiten. Aufgrund der großen Anzahl an Gräbern, die versorgt werden müssen, würde eine Verlängerung der Arbeitszeiten zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der städtischen Friedhöfe beitragen.



Jens Seidel  
Vorsitzender

**SPD-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover**

**Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Landeshauptstadt Hannover**

**FDP-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover**

Geschäftsbereich Oberbürgermeister
19. Dez. 2017
1640h

In den

- Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
- Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
- Verwaltungsausschuss

18.12.2017

**Antrag** gemäß § 34 der Geschäftsordnung des Rates  
der Landeshauptstadt Hannover  
**Saubere Luft für Hannover**

**zu beschließen:**

Die Verwaltung wird beauftragt, die nachfolgenden Maßnahmen in die Neufassung des Luftqualitätsplans aufzunehmen:

- Geeignete Information und Aufklärung über die aktuelle Belastung durch Luftschadstoffe im hannoverschen Straßennetz.
- Aufforderung an die Region, einen günstigeren Tarif für den ÖPNV zu entwickeln, u.a. durch die Einführung eines günstigen, einfachen Stadttarifes von 1 Euro/Tag für Jahreskarten und attraktiveren Pendlertarifen in der Region.
- Die Verwaltung legt einen Vorschlag für eine durchgängige Radverkehrsverbindung nach Laatzen vor.
- Im Stadtgebiet werden 10 Fahrradparkhäuschen gebaut, um kurzfristig Umsetzbarkeit, Akzeptanz und Interesse zu evaluieren.
- Durchführung von drei Modellprojekten für fahrradfreundliche Quartiere im Neubau.
- Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs im Rahmen einer stadtweiten Qualitätsoffensive Fußverkehr.
- Schaffung von mindestens 400 Carsharing-Parkplätzen im öffentlichen Raum, insbesondere in stark verdichteten Quartieren mit hohem Parkdruck (List, Oststadt, Südstadt, Nordstadt, Linden), wenn möglich mit Elektro-Ladepunkten.
- Falls Fahrverbote für eine kurzfristige Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Werte in Hannover unumgänglich sein sollten, Einführung der „Blauen Plakette“ für besonders schadstoffarme Fahrzeuge, sobald dafür die bundesrechtlichen Voraussetzungen vorliegen.
- Weiterer Ausbau der E-Ladestationen auf Bike+Ride- sowie Park+Ride-Anlagen insbesondere zur Verknüpfung von ÖPNV und E-Mobilität.
- Ausweitung des AnwohnerInnenparkens in der hannoverschen Innenstadt.
- Der neue Verkehrsrechner soll genutzt werden um die Verkehrsabwicklung auf den Hauptausfallstraßen zu verflüssigen.

**Begründung:**

Verkehrsbedingte Luftbelastungen beeinflussen die Lebensqualität und die Gesundheit der Menschen, insbesondere in dicht bebauten Städten wie Hannover. Aus diesem Grund trat im Mai 2008 eine EU-Luftqualitätsrichtlinie in Kraft, die für Stickstoffdioxid-Immissionen einen Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Jahresmittelwert festlegt, der ab dem 1.1.2010 einzuhalten ist. Da dieser Grenzwert trotz vielfältiger Maßnahmen auf einigen Hauptverkehrsstraßen in Hannover nach wie vor nicht eingehalten werden kann, müssen mit der Fortschreibung des Luftqualitätsplans weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffdioxid-Immissionen in Hannover festgelegt werden.



Christine Kastning  
Fraktionsvorsitzende

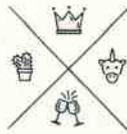


Dr. Freya Markowis  
Fraktionsvorsitzende



Wilfried H. Engelke  
Fraktionsvorsitzender

ESTD



2016

# Die FRAKTION

---

 HANNOVER
 

---

 Geschäftsbereich  
 Oberbürgermeister

Hannover, den 18. Januar 2018

In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
 In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
 In den Verwaltungsausschuss

18. Jan. 2018

16:58h

18.60

Änderungsantrag gemäß § 34 der Geschäftsordnung des Rates der LHH zur Drucksache Nr. 3158/2017:

## „Sauberere Luft für Hannover“

### Antrag zu beschließen:

1. Die einzelnen Spiegelstriche des Antrags erhalten fortlaufend die Nummer eins bis 11.
2. Diese Aufgabe der Kommunikation dieser Richtwerte an die Bevölkerung wird der Volkswagen AG übertragen. Gegen eine großzügige Spende an die Stadt oder einzelne Politiker können auch andere Vertreter der Autolobby berücksichtigt werden.
3. In Punkt zwei der Drucksache wird der ursprüngliche Text gestrichen und durch folgenden ersetzt: „Die Region wird aufgefordert, die Strafe für das Schwarzfahren im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf die Höhe von einem Euro abzusenken.“
4. Punkt drei der Drucksache wird folgendermaßen geändert: „Die Verwaltung legt jeweils einen Vorschlag für durchgängige Radverkehrsverbindungen nach Laatzen, Langenhagen, Garbsen und Linden vor.“
5. Punkt vier der Drucksache wird ersatzlos gestrichen.
6. Punkt sieben wird ergänzt durch: „Mittelmäßig schadstoffarme Fahrzeuge bekommen eine Plakette in Form eines traurigen Emojis. Grenzwertig schadstoffproduzierende Fahrzeuge bekommen eine Plakette in Form eines erhobeneren Zeigefingers. Fahrzeuge, für die das Verbot gilt, bekommen keine Plakette (damit die Nachbarn nicht anfangen zu tuscheln).  
Desweiteren ist die Einführung einer 'Grauen Plakette' für besonders umweltfreundliche Eselskarren anzustreben.“
7. Punkt 10 der Drucksache wird folgendermaßen ergänzt: „Ausweitung des AnwohnerInnenparkens in der hannoverschen Innenstadt bei gleichzeitiger Strafe für Strecken unter 3 km, die von Anwohnern innerhalb der Innenstadt mit dem Auto zurückgelegt werden.“
8. Die Drucksache wird um folgenden neuen Punkt 11 ergänzt: „Analog zum neuen Sicherheitskonzept der Stadt wird die Überwachung der Schadstoffe emittierenden Autofahrer durch einen neuen Ordnungsdienst gewährleistet. Die einzurichtende „Luftreinhalte-Scharia-Polizei (LRSP)“ wird mit bio-zertifizierten Bambusschlagstöcken aus Nordkorea ausgerüstet (Marke „Kim Jong Bum“).“
9. Die Drucksache wird um folgenden neuen Punkt 12 ergänzt: „Zur Entfernung von Fein- und anderem Staub auf öffentlichen Gebäuden und Plätzen stellt die Stadt ein extra Putzkommando auf. Die einzurichtende „Luftreinhalte-Putztruppe (LRPT)“ kann sofort ausrücken, wenn bei ruhiger Wetterlage sich irgendwo der böse Feinstaub abgesetzt hat. Bei gleicher Qualifikation sind Männer und Nichtmigranten dafür bevorzugt einzustellen.“
10. Die Drucksache wird um folgenden neuen 13. Punkt ergänzt: „Aus Gründen der Gesundheitsvorsorge werden an alle Schülerinnen und Schüler sowie alle Kita-Kinder praktische Atemschutzmasken ausgegeben.“

### Begründung:

Die FRAKTION  
 Wagenerstr. 9 A  
 30169 Hannover

0511 168-318 32  
 die.fraktion@hannover-rat.de  
 www.diefraktion-hannover.de

Zu 1.: „Ordnung ist das halbe Leben“, sagt ein altes deutsches Sprichwort unserer deutschen Leitkultur. Deshalb kann die Luftreinhaltung in Hannover auch nur mit einer nach deutschen Gründlichkeitsprinzipien wohlgeordneten Drucksache erfolgreich sein.

Zu 2.: Die heimische Autoindustrie besitzt nachgewiesenermaßen allerbeste Expertise bei der objektiven Information der Verbraucher sowie technische Mittel, um die Abgaswerte ganz einfach herunter zu schrauben - nichts ist unmöglich. Außerdem: Arbeitsplätze müssen und werden weiterhin Priorität haben! Arbeitsplätze, Arbeitsplätze, Arbeitsplätze!

Zu 3.: Damit erfüllt die Partei Die PARTEI eines ihrer zentralen Wahlversprechen.

Zu 4.: Der Vorschlag nur einer einzigen durchgängigen Radverkehrsanbindung zur Verbesserung der Luftqualität erscheint geradezu als Realsatire. Um die Politik vor diesem Verdacht zu bewahren, braucht es mindestens drei weitere Strecken. Langenhagen und Garbsen sind mindestens ebenso öde Vorstädte Hannovers wie Laatzen, und die Lindener protestieren sonst wieder.

Zu 5.: Auch in solchen Fahrradparkhäusern sind die Fahrräder nicht wirklich vor Feinstaub und Stickstoffdioxid geschützt, weil die Schadstoffe durch die Ritzen und durch die geöffnete Tür eindringen können.

Zu 6.: Es reicht nicht nur, besonders schadstoffarme Fahrzeuge zu kennzeichnen. Außerdem zeigt die LHH durch ansprechende, hippe Plaketten, dass sie richtig swag hat und Umweltschutz lit ist 🍀.

Der Hausesel (Equus asinus asinus) war schon im Mittelalter ein beliebtes heimisches Tier in unserer schönen deutschen Landschaft (siehe Bremer Stadtmusikanten). Der Esel ist nicht nur genügsam und pflegeleicht, sondern auch nahezu emissionsfrei - abgesehen von den akustischen Signalen, die er bei Erregung von sich gibt und dem, was er ab und zu fallen lässt. Er ist nicht nur biologisch abbaubar, sondern kann nach seiner Außerbetriebsetzung sogar weiter verwertet werden (Spenden von der Fleischindustrie werden auch gerne angenommen.). Außerdem ernährt sich der Esel streng vegan.

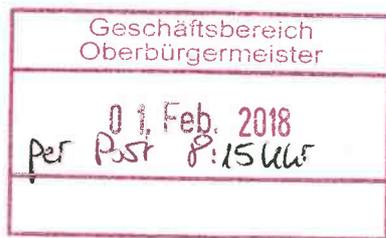
Zu 7.: Alle müssen ihren Beitrag leisten, daher dürfen die Anwohner der Innenstadt ihr Auto weiterhin gerne dort parken, sollten aber zukünftig per Gesetz dazu angehalten werden, kurze Strecken nicht mit ihrem SUV zurückzulegen. Das hilft u.a. auch gegen Herzverfettung und Diabetes (win/win).

Zu 8.: Wer mit seiner womöglich noch ausländischen Dreckschleuder in unsere schöne saubere Landeshauptstadt fährt, soll sich gefälligst auch an unsere Regeln halten!

Zu 9.: Unter dem Oberkommando der aus historischen Werbefilmen bekannten „Clementine“ wird Hannovers Luft mit der Luftreinhaltungs-Putztruppe nicht nur sauber, sondern rein.

Zu 10.: Bei Überschreitung der Grenzwerte in unserer schönen deutschen Atemluft können unsere lieben Kleinen ihre zarten Lungen sofort zeitnah vor den bösen Autoabgasen schützen. Zudem müssen die nervigen Schreihälse dann endlich Mal die Klappe halten.

  
Julian Klippert (Fraktionsvorsitzender)



In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

30. Januar 2018

### **Änderungsantrag**

gem. der Geschäftsordnung des Rates der  
Landeshauptstadt Hannover zu Drucks. Nr. 3158/2017  
(Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen  
und der FDP zu "Saubere Luft für Hannover")

Der Antragstext wird wie folgt **ersetzt**:

### **Antrag zu beschließen:**

**Die Verwaltung wird aufgefordert, einen detailliert ausgearbeiteten Luftqualitätsplan vorzulegen. Darin enthalten sind folgende Punkte:**

1. **Modernisierung des städtischen Parkleitsystems zur Verflüssigung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt und in den innenstadtnahen Stadtteilen.**
2. **Entwicklung einer intelligenten Ampelschaltung und stadtweite Umsetzung zur Verflüssigung des Verkehrs durch die Schaffung von „grünen Wellen“.**
3. **Ausbau des Park & Ride-Systems zur Entlastung des Innenstadtverkehrs.**
4. **Einrichtung von Stadtteilparkhäusern zur Vermeidung von Parksuchverkehr.**
5. **Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch Maßnahmen wie die Bereitstellung von mehr Sicherheitspersonal und kostenlosem Wi-Fi sowie die Errichtung von Haltestellenhäuschen an sämtlichen Haltestellen des ÖPNV.**
6. **Gesprächsaufnahme mit der Region zur Prüfung der Einführung von temporär vergünstigten ÖPNV-Tickets („NO2-Tickets“) an besonders belasteten Tagen (NO2-Alarm).**
7. **Förderung des Carsharing-Angebotes.**
8. **Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs**
9. **Entwicklung eines Konzepts für ein stadtweites Fahrradverleihsystem.**
10. **Sanierung bestehender Radwege und Einrichtung von Fahrrad-Parkhäusern und Servicestationen zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs.**
11. **Entwicklung eines Konzepts zum Ausbau und zur Förderung alternativer Antriebstechnologien, wie z. B. Elektromobilität, Erdgas-Antriebe und Brennstoffzellen.**
12. **Entwicklung eines Anreizmodells für die Umstellung der Taxiflotten auf E-Taxis oder Taxis mit Brennstoffzellen.**

13. Anschaffung schadstoffarmer Fahrzeuge für den städtischen Fuhrpark.
14. Förderung der Dach- und Fassadenbegrünung.
15. Aufstellung von Mooswänden an vielbefahrenen Straßen bzw. Aufrüstung bestehender Lärmschutzwände durch Mooselemente im Rahmen eines Pilotprojektes.
16. Begünstigung des Luftaustauschs im Stadtgebiet durch eine entsprechende Bauplanung (z. B. keine Bebauung des Steintorplatzes).

**Begründung:**

Der Luftreinhalteplan wurde der Öffentlichkeit und der Ratspolitik anfänglich für den Beginn des Frühjahrs 2017 versprochen und dann immer wieder vertagt. Es wäre die Pflicht der Stadtführung gewesen, schon vor Jahren intelligente Maßnahmen auf den Weg zu bringen, um für saubere Luft zu sorgen und gleichzeitig die Bürger vor Fahrverboten zu schützen. Wir lehnen ideologische Maßnahmen wie Fahrverbote oder Fahrbahnverengungen ab und setzen uns für eine Vielzahl von intelligenten Maßnahmen für saubere Luft in Hannover ein, die oben skizziert sind und im Luftreinhalteplan enthalten sein müssen. Diese Konzepte sind auch deshalb nötig, um den mit einer Milliarde Euro ausgestatteten Mobilitätsfonds der Bundesregierung für die Kommunen nutzen zu können.

  
Jens Seidel  
Vorsitzender

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-  
drucksache

b

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

Nr. 0155/2018

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

## **BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt**

### **Bebauungsplan Nr. 1714 - Hauptgüterbahnhof/südlicher Abschnitt, erneuter Aufstellungsbeschluss, Auslegungsbeschluss**

#### **Antrag,**

1. die erneute Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1714 zu beschließen,
2. dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 1714 mit Begründung zuzustimmen und
3. die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zu beschließen.

#### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Die Gender-Aspekte wurden eingehend geprüft. Geschlechtsspezifische Besonderheiten sind mit dem Bebauungsplan nicht verbunden.

#### **Kostentabelle**

Der Landeshauptstadt Hannover entstehen keine Kosten. Die Erschließungskosten wurden in einem Erschließungsvertrag geregelt, alle weiteren Kosten wurden im Rahmen einer Entwicklungsvereinbarung geregelt (DS-Nr. 0883/2014 N1).

#### **Begründung des Antrages**

Die ehemaligen Betriebsflächen des Hauptgüterbahnhofes (HGBF) sind laut Bescheid des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Hannover, vom 30.05.2007 von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) freigestellt. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, diese Flächen neuen Nutzungen zuzuführen und in den Stadtteil Nordstadt zu integrieren. Das Gesamtareal umfasst rund 8,5 ha und stellt das größte zusammenhängende Entwicklungspotenzial in Innenstadtnähe dar.

Die Grundstückseigentümerin Aurelis Real Estate GmbH Co.KG – Region Nord (nachfolgend aurelis genannt) hatte im April 2006 durch das Büro Albert Speer & Partner (Frankfurt a.M.) einen Masterplan für die Nachnutzung der Fläche vorgelegt. Angedacht war, die Entwicklung von kulturellen Nutzungen sowie Sport- und Freizeitaktivitäten, aber auch gewerblichen Nutzungen (Sondergebiet Kultur, Sport, Freizeit, Gewerbe) am Standort

zu etablieren - alle Nutzungen immer unter der Voraussetzung des Erhalts der bestehenden Halle des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes. Die innere räumliche Organisation der Halle beruhte dabei auf einem „Haus-in-Haus“-Konzept, das eine flexible Aufteilung in vermietbare Teilabschnitte ermöglichen sollte.

Dieser Masterplan bildete mit Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 08.06.2006 die Grundlage für den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 1714 (DS Nr. 1156/2006). Der entsprechende Aufstellungsbeschluss hierzu wurde am 08.05.2008 vom Verwaltungsausschuss gefasst (DS Nr. 0842/2008). Auf dieser Plangrundlage und mit dem Nutzungskonzept des Masterplanes wurden die "Ziele und Zwecke" für den Bebauungsplan Nr. 1714 erarbeitet und auch die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt (29.05.2008 bis 30.06.2008).

In den darauffolgenden Jahren hat aurelis intensiv versucht, auf Grundlage dieses Nutzungskonzeptes und mit der Prämisse des Erhalts der Halle die Fläche zu vermarkten. Dies ist jedoch nicht gelungen. Insbesondere der Erhalt der Halle stellte sich für konkrete Nutzungskonzepte von Interessenten und Investoren immer wieder als wirtschaftliches Hemmnis dar. Auch die Bemühungen der Landeshauptstadt Hannover in 2009/2010, hier über das Einwerben von Drittmitteln den Erhalt der Halle zu stützen, blieben ohne Ergebnis. Einem entsprechenden Antrag zur Aufnahme der Fläche des HGBF in das Förderprogramm "Stadtumbau West" des Bundes und des Landes wurde nicht entsprochen. Vor diesem Hintergrund war es städtebaulich notwendig, dass bisherige Nutzungskonzept neu zu überdenken und dabei auch den Erhalt der gesamten Halle in Frage zu stellen, um neue Möglichkeiten der Nach- und Umnutzung der Flächen zu eröffnen.

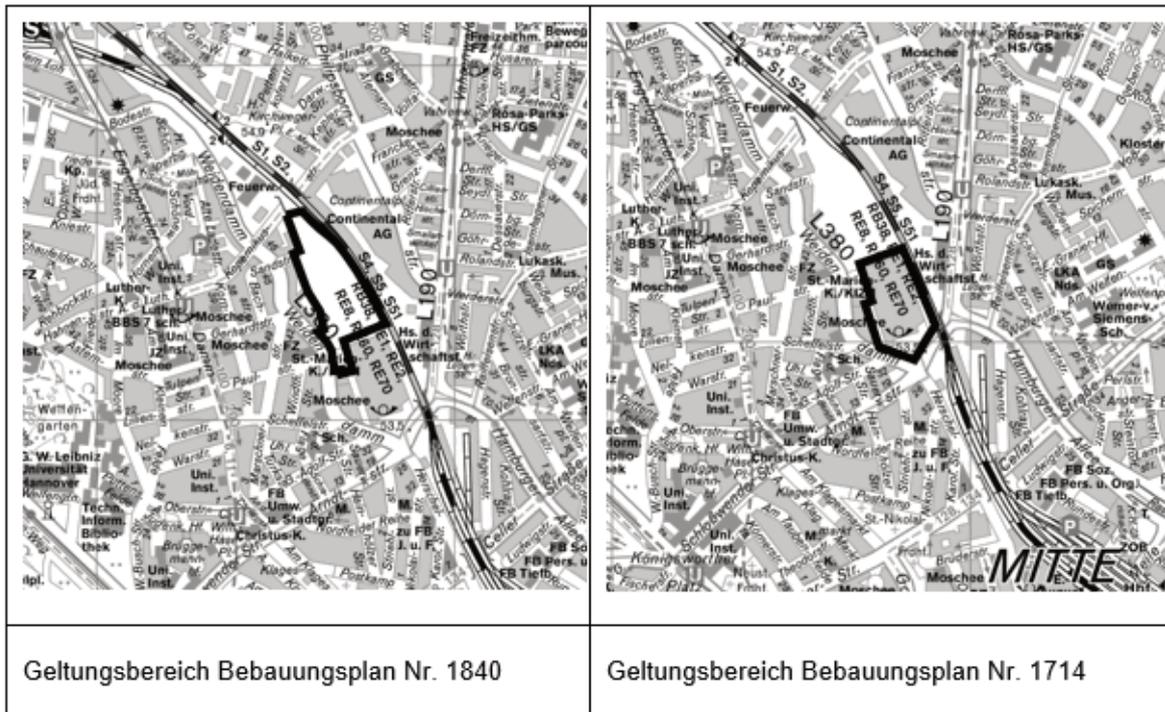
Erste Möglichkeiten zur Umsetzung zeichneten sich ab, als aurelis für die Deutsche Post AG zusätzlich zu der bereits im Südteil der Halle realisierten Postzustellbasis für Briefe noch eine weitere Fläche für eine mechanisierte Postzustellbasis (MechZB) für Pakete auf dem Gelände des ehemaligen HGBF zur Verfügung stellen und langfristig an die Deutsche Post AG vermieten sollte. Da eine Unterbringung dieser Nutzung innerhalb der Halle aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen (u.a. Stützenstellung und Baugrundbeschaffenheit) nicht umsetzbar war, sollte auf der Basis einer neuen Flächenaufteilung für das Gesamtareal ein Teilabriss der Halle erfolgen. Dieser Abriss sollte sich aber nur auf den nördlichen Abschnitt der Halle beschränken, während der verbleibende Teil bis zum Südkopf in jedem Fall erhalten und im Bestand gesichert werden sollte. Die MechZB wurde zwischenzeitlich errichtet und ist seit Mitte 2016 bereits in Betrieb. Die Baugenehmigung wurde gemäß § 34 BauGB erteilt. Da die Halle auch aus Sicht der aurelis ein wichtiges und besonderes Alleinstellungsmerkmal für die Gesamtfläche darstellt, wird hier neben der bereits bestehenden Postzustellbasis (Briefe) eine Nutzung der Hallenflächen durch weitere Unternehmen unterschiedlicher Sparten angestrebt.

Gleichzeitig ist die Aufwertung des Vorplatzes auf der Südseite der Halle vorgesehen. Mit einem attraktiven Stadtplatz und der Sanierung der Hauptfassade der Halle des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes soll hier am Südkopf des Geländes ein neues, stadträumlich ansprechendes Entree als Eingang in die Nordstadt geschaffen werden.

Darüber hinaus wurde die nördliche Teilfläche des Grundstückes an den Abfallwirtschaftsbetrieb AHA veräußert. Auf der Trasse der alten Ladestraße entsteht die neue Haupteinfahrt des Gebietes. Die wesentlichen Inhalte des Nutzungskonzeptes wurden in einer Entwicklungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Hannover und aurelis zusammengefasst und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Sie wurde am 24.07.2014 vom Verwaltungsausschuss einstimmig beschlossen (DS-Nr. 0883/2014 N1). Auf der Basis dieser Entwicklungsvereinbarung hat der Verwaltungsausschuss für die Flächen des ehemaligen HGBF am 16.10.2014 einen neuen Aufstellungsbeschluss gefasst (DS 2006/2014) und der Stadtbezirksrat Nord die erneute

frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (DS 15 – 1873/2014). Das Verfahren zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 30.10.2014 bis 01.12.2014 durchgeführt, Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeit wurden gegenüber der Landeshauptstadt Hannover jedoch nicht vorgetragen.

Für die weiteren städtebaulichen Planungen soll der bisher unter der Nummer 1714 geführte Bebauungsplan - der das Gesamtareal des ehemaligen HGBF umfasste - jedoch geteilt werden und zwar in den "Bebauungsplan Nr. 1840 - ehemaliger HGBF/nördlicher Abschnitt" und in den "Bebauungsplan Nr. 1714 - ehemaliger HGBF/südlicher Abschnitt".



Der Bebauungsplan Nr. 1840, dessen Geltungsbereich sich auf den nördlichen Bereich des ehemaligen HGBF erstreckt, wird als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 (3) BauGB aufgestellt. Für das Verfahren des Bebauungsplanes Nr. 1840 wurde eine gesonderte Drucksache erstellt (DS-Nr. 3171/2017).

Dagegen soll der vorliegende Bebauungsplan Nr. 1714 als qualifizierter Bebauungsplan weitergeführt werden. Insoweit enthält dieser Bebauungsplanentwurf konkrete Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung. Der noch zu erhaltende Teil der Halle soll gewerblich entwickelt werden. Vergnügungsstätten im Sinne von Spielhallen, Wettbüros und bordellartigen Betrieben und ähnlichen Einrichtungen sollen ausgeschlossen bleiben. Auch Einzelhandelsnutzungen werden ausgeschlossen. Hiervon soll jedoch eine nach Lage und Umfang klar definierte Fläche ausgenommen werden (Festsetzung als "Sondergebiet für Einzelhandel und Gewerbe") in der ein Lebensmitteleinzelhandel mit gastronomischem Angebot ermöglicht werden soll. Hier plant das Unternehmen Andronaco eine Ansiedlung. Mit dieser Nutzung soll eine Belebung und Stärkung der geplanten Nutzungen in der Halle erreicht werden. Insbesondere ein gastronomisches Angebot kann die Attraktivität der Halle insgesamt erhöhen. Wichtiges Ziel bleibt dabei, mit der geplanten Neuansiedlung keine nennenswerte Konkurrenz zu den Angeboten am Engelbosteler Damm zu schaffen, um das dort vorhandene Zentrum nicht zu schwächen. Diese Verträglichkeit wurde gutachterlich nachgewiesen. Darüber hinaus werden zum Schutz der angrenzenden Nachbarschaften flächenbezogene Schalleistungspegel festgesetzt. Über ein entsprechendes Lärmgutachten wurde nachgewiesen, dass mit dieser Festsetzung die

Verträglichkeit mit den angrenzenden Nutzungen ausreichend gesichert werden kann.

Ebenfalls ausgeschlossen werden weitere kirchliche Einrichtungen, die bereits zahlreich im Stadtbezirk vorhanden sind.

Mit den Vorgaben der beiden vorgenannten Bebauungspläne soll einerseits die Verträglichkeit mit dem Nutzungsspektrum in der Nordstadt gewährleistet und andererseits eine Verzahnung der bisher dem Stadtteil entzogenen Flächen mit der Nachbarschaft erreicht werden. Es ist vorgesehen, die beiden Bebauungsplanverfahren Nr. 1840 und Nr. 1714 parallel in den politischen Gremien beraten zu lassen.

Eine ursprünglich für das Gesamtareal diskutierte Wohnnutzung lässt sich aufgrund der vorhandenen Lärmbelastungen nicht realisieren. Hierüber wurde der Rat der Landeshauptstadt Hannover bereits informiert (DS-Nr. 0599/2015).

Um die Voraussetzungen für die vorab beschriebene Entwicklung zu erreichen, ist die Durchführung der vorgenannten Bebauungsplanverfahren erforderlich. Über einen städtebaulichen Vertrag werden ergänzende Regelungen zum Thema Werbeanlagen getroffen.

Die vorgestellte Aufteilung des Gesamtareals in zwei getrennte Bebauungsplanverfahren macht einen erneuten Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 1714 erforderlich.

Mit Bezug auf die aktuelle Novellierung des Baugesetzbuches (Artikel 1 des Gesetzes vom 04.05.2017, BGBl. 2017, Seite 1057) können Verfahren nach diesem Gesetz, die förmlich vor dem 13. Mai 2017 eingeleitet worden sind, nur dann nach den vor dem 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden, wenn die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Absatz 1 Satz 1 vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet worden ist (vgl. Überleitungsvorschriften des § 245 c Abs.1 BauGB). Dies ist im vorliegenden Verfahren der Fall.

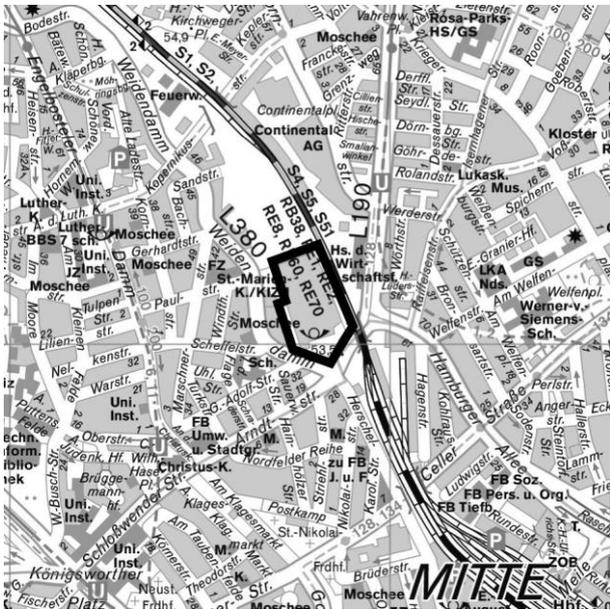
Gemäß der oben genannten Ziele soll der Bebauungsplan Nr. 1714 nunmehr weitergeführt und öffentlich ausgelegt werden.

Die Stellungnahme des Bereiches Forsten, Landschaftsräume und Naturschutz im Fachbereich Umwelt und Stadtgrün ist als Anlage 3 beigefügt.

61.11  
Hannover / 22.01.2018

## Bebauungsplan Nr.1714 – ehemaliger Hauptgüterbahnhof/südlicher Bereich

### Bisheriges Verfahren und Geltungsbereich



#### Stadtplanung Nord

Stadtteil: Nordstadt

#### Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

Im Norden: In einem Abstand von ca. 40 m zur Verlängerung der Nordgrenze der Paulstraße (Fahrbahn) in östlicher Richtung

Im Osten: Durch die Trasse der Deutschen Bahn AG

Im Süden: Durch die Verkehrsflächen (Nebenanlagen) der Straßen Weidendammsüdstraße und Arndtstraße

Im Westen: Im oberen Bereich durch die Ostseite der neuen Planstraße (Nebenanlage), im unteren Bereich durch die rückseitigen Grundstücksgrenzen (Ostseite) der Bebauung am Weidendammsüdstraße (Hausnummer 6 bis 18).

### Bisherige Drucksachen-Beschlüsse

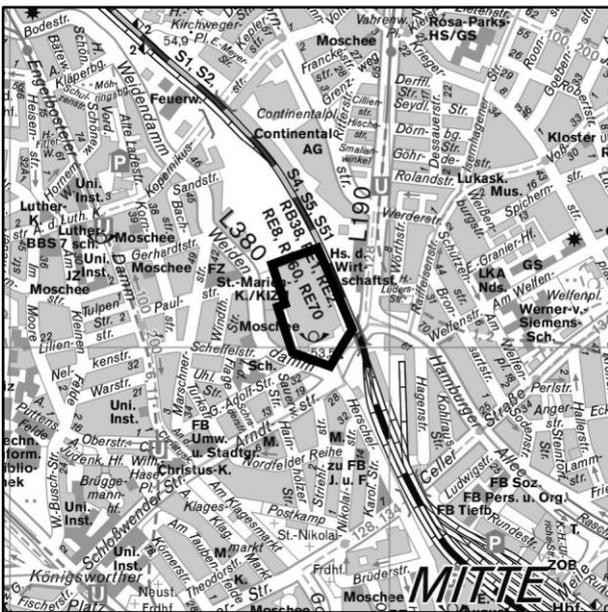
- |              |   |
|--------------|---|
| 1156/2006    | Hauptgüterbahnhof und Postzustellpunkt – Vorbereitung der Bauleitplanverfahren  |
| 0842/2008    | Aufstellungsbeschluss   |
| 15-0934/2008 | Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit   |
| 0401/2009    | Güterbahnhof Weidendammsüdstraße, Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“, Anmeldung zur Aufnahme in das Programmjahr 2010 des Landes Niedersachsen |
| 0883/2014 N1 | Entwicklungsvereinbarung ehemaliger Hauptgüterbahnhof   |
| 15-1873/2014 | Beschluss zur erneuten frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit  |
| 2006/2014    | erneuter Aufstellungsbeschluss  |

## Bebauungsplan Nr. 1714 „ehemaliger Hauptgüterbahnhof / südlicher Abschnitt“

(qualifizierter Bebauungsplan nach § 30 Abs. 1 BauGB)

### Begründung mit Umweltbericht

*Fassung zur öffentlichen Auslage des Entwurfes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB*



**Stadtteil:** Nordstadt

#### **Geltungsbereich:**

Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

Im Norden: In einem Abstand von ca. 40 m zur Verlängerung der Nordgrenze der Paulstraße (Fahrbahn) in östlicher Richtung.

Im Osten: Durch die Trasse der Deutschen Bahn AG.

Im Süden: Durch die Verkehrsflächen (Nebenanlagen) der Straßen Weidendamm und Arndtstraße.

Im Westen: Im oberen Bereich durch die Ostseite der neuen Planstraße (Nebenanlage), im unteren Bereich durch die rückseitigen Grundstücksgrenzen (Ostseite) der Bebauung am Weidendamm (Hausnummer 6 bis 18).

<b>TEIL I: BEGRÜNDUNG</b>	<b>4</b>
1.0 Ziele und Zwecke der Planung	4
2.0 Städtebauliche Situation	6
3.0 Planungsvorgaben	8
3.1 Regionales Raumordnungsprogramm .....	8
3.2 Flächennutzungsplan .....	8
3.3 Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Hannover .....	9
3.4 Angrenzende Bebauungspläne / bestehendes Planungsrecht.....	9
3.5 Landschaftsplanung / Naturschutzrecht .....	9
3.6 Ausgleich / Eingriff in Natur und Landschaft .....	9
4.0 Städtebauliche Zielsetzungen für das Gesamtareal des ehem. HGBF (Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1714 und Nr. 1840)	10
4.1 Verträglichkeitsuntersuchung für die geplante Errichtung eines großflächigen Einzel- und Großhandelsbetriebs mit dem Sortiment Nahrungs- und Genussmittel .....	13
5.0 Zeichnerische und textliche Festsetzungen / Hinweise	14
5.1 Art der baulichen Nutzung .....	15
5.1.1 Gewerbegebiet GE .....	15
5.1.2 Sonstiges Sondergebiet - SO „Einzelhandels- und Gewerbebetriebe“ .....	15
5.1.3 Werbeanlagen.....	16
5.1.4 Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen .....	16
5.1.5 Straßenverkehrsfläche .....	17
5.2 Maß der baulichen Nutzung .....	17
5.3 Bauweise / Baugrenze .....	19
5.4 Flächenbezogener Schalleistungspegel .....	19
5.5 Dachflächenbegrünung .....	20
5.6 Anzupflanzende Bäume / zu erhaltende Bäume.....	20
5.7 Nutzungsbeschränkungen / Textliche Festsetzungen.....	20
6.0 Erschließung des Plangebietes	22
7.0 Ver- und Entsorgung	24
8.0 Umweltbelange	25
8.1 Eingriffe in Natur und Landschaft .....	25
8.2 Artenschutz .....	25
8.3 Lärmschutz .....	25
8.4.1 Gewerbe .....	26
8.4.2 Verkehr (Schiene / Straße Bestand / Straße Planung) .....	28
8.4.3 Fazit .....	30
8.5 Altlasten .....	31
8.6 Kampfmittel .....	31
8.7 Auswirkungen von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU .....	31
9.0 Hinweise .....	32
9.1 Denkmalschutz.....	32
9.2 Baumschutzsatzung .....	32
9.3 Grundwasserflurabstand .....	32
9.4 Deutsche Bahn AG .....	32
10 Durchführung des Bebauungsplanes / Kosten	33
11 Fachgutachten	33
<b>TEIL II: UMWELTBERICHT</b>	<b>34</b>
1. Einleitung	34
2. Ziele des Natur- und Umweltschutzes	35
2.1 Natura 2000 .....	35

2.2	Relevante Fachgesetze und Fachplanungen .....	35
3.	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	35
3.1	Schutzgüter Tiere und Pflanzen / Artenschutz.....	36
3.2	Schutzgut Boden.....	36
3.3	Schutzgut Wasser .....	36
3.4	Schutzgüter Luft und Klima .....	37
3.5	Schutzgut Mensch.....	37
3.5.2	Lufthygiene .....	38
3.5.3	Erholungsfunktion der Landschaft .....	38
3.6	Orts- und Landschaftsbild .....	38
3.7	Kultur- und sonstige Sachgüter .....	39
4.0	Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes.....	39
4.1	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes	39
4.2	Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	39
5.	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	39
6.	Verfahren der Umweltprüfung / Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Ermittlung	40
7.	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umweltüberwachung	40
8.	Zusammenfassung	40

**Abbildungs- / Tabellenverzeichnis:**

Abbildung 1:	Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1840	6
Abbildung 2:	Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1714	6
Abbildung 3:	Städtebauliches Entwicklungspotenzial für die Gesamtfläche im Bereich des ehem. HGBF (Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 1840 und Nr. 1714)	11
Abbildung 4:	Entwurf für die innere Grundrissgestaltung der ehem. Güterabfertigungshalle mit Lage der SO Fläche (Einzelhandel max. 960 qm) und Lage des geplanten neuen Parkdecks (schematische Darstellung ohne Maßstab)	13
Abbildung 5:	Tagesverkehr Bestand September 2013 / ermittelten Querschnittswerte pro 24 Stunden (Auszug aus Verkehrsgutachten ARGUS)	23
Abbildung 6:	Lageplan Teilflächen Gewerbe (GE 1 bis GE 5) / Auszug aus Lärmgutachten Büro Lärmkontor	28

## TEIL I: BEGRÜNDUNG

---

### 1.0 Ziele und Zwecke der Planung

---

Die ehem. Betriebsflächen des Hauptgüterbahnhofes (HGBF) sind laut Bescheid des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Hannover, vom 30.05.2007 von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) freigestellt. Damit sind die Voraussetzungen gegeben diese Flächen neuen Nutzungen zuzuführen und in den Stadtteil Nordstadt zu integrieren. Das Gesamtareal umfasst rund 8,5 ha und stellt das größte zusammenhängende Entwicklungspotenzial in Innenstadtnähe dar.

Die Grundstückseigentümerin Aurelis Real Estate GmbH Co.KG – Region Nord (nachfolgend aurelis genannt) hatte im April 2006 durch das Büro Albert Speer & Partner (Frankfurt a.M.) einen Masterplan für die Nachnutzung der Fläche vorgelegt. Angedacht war, die Entwicklung von kulturellen Nutzungen sowie Sport- und Freizeitaktivitäten aber auch gewerblichen Nutzungen (Sondergebiet Kultur, Sport, Freizeit, Gewerbe) am Standort zu etablieren - alle Nutzungen immer unter der Voraussetzung des Erhalts der ehem. Güterabfertigungshalle. Dieser Masterplan bildete mit Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 08.06.2006 die Grundlage für den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 1714 (DS Nr. 1156/2006)<sup>1</sup>. Der entsprechende Aufstellungsbeschluss hierzu wurde am 08.05.2008 vom Verwaltungsausschuss gefasst (DS Nr. 0842/2008). Auf dieser Plangrundlage und mit dem Nutzungskonzept des Masterplanes wurden die "Ziele und Zwecke" erarbeitet und auch die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt (29.05.2008 bis 30.06.2008).

In den darauffolgenden Jahren hat aurelis intensiv versucht, auf Grundlage dieses Nutzungskonzeptes und mit der Prämisse des Erhalts der Halle, die Fläche zu vermarkten. Dies ist jedoch nicht gelungen. Insbesondere der Erhalt der Halle stellte sich für konkrete Nutzungskonzepte von Interessenten und Investoren immer wieder als wirtschaftliches Hemmnis dar. Auch die Bemühungen der Landeshauptstadt Hannover in 2009/2010, hier über das Einwerben von Drittmitteln den Erhalt der Halle zu stützen, blieben ohne Ergebnis. Einem entsprechenden Antrag zur Aufnahme der Fläche in das Förderprogramm "Stadtumbau West" des Bundes und des Landes wurde nicht entsprochen.

Vor diesem Hintergrund war es städtebaulich notwendig, das bisherige Nutzungskonzept neu zu überdenken und dabei auch den Erhalt der gesamten Halle in Frage zu stellen, um neue Möglichkeiten der Nach- und Umnutzung der Flächen zu eröffnen.

Erste Möglichkeiten zur Umsetzung zeichneten sich ab, als aurelis für die Deutsche Post AG zusätzlich zu der bereits im Südteil der Halle realisierten Postzustellbasis für Briefe noch eine weitere Fläche für eine mechanisierte Postzustellbasis (MechZB) für Pakete auf dem Gelände zur Verfügung stellen und langfristig an die Deutsche Post AG vermieten sollte. Da eine Unterbringung dieser Nutzung innerhalb der Halle aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen (u.a. Stützenstellung und Baugrundbeschaffenheit) nicht umsetzbar war, sollte auf der Basis einer neuen Flächenaufteilung für das Gesamtareal ein Teilabriss der Halle erfolgen. Dieser Abriss sollte sich aber nur auf den nördlichen Abschnitt der Halle beschränken, während der verbleibende Teil bis zum Südkopf in jedem Fall erhalten und im Bestand gesichert werden sollte.

Die MechZB wurde zwischenzeitlich errichtet und ist seit Mitte 2016 in Betrieb. Da die Halle auch aus Sicht der aurelis ein wichtiges und besonderes Alleinstellungsmerkmal für die Gesamtfläche darstellt, wird hier neben der bereits bestehenden Postzustellbasis (Briefe) eine Nutzung der verbliebenen Hallenflächen durch weitere Unternehmen unterschiedlicher Sparten angestrebt. Wobei der technische Zustand der Anlage eine Komplettsanierung erfordert, die auf dem ursprünglichen

---

<sup>1</sup> Diese Drucksache und alle nachfolgend genannten Drucksachen können im Sitzungsmanagement unter der Internetseite [www.hannover.de](http://www.hannover.de) unter der Rubrik „Leben in der Region Hannover“ – „Politik“ online oder in der Bauverwaltung der Landeshauptstadt Hannover eingesehen werden (Rudolf-Hillebrecht-Platz 1, 30165 Hannover / Stand 2017).

Tragwerk der Halle aufbaut. Mit den erforderlichen umfangreichen Sanierungsmaßnahmen wurde in 2017 bereits begonnen.

Darüber hinaus wurde zwischenzeitlich die nördliche Teilfläche des Grundstückes an den Abfallwirtschaftsbetrieb AHA veräußert. Die AHA beabsichtigt am Standort eine neue Betriebsstätte zu errichten. Der in unmittelbarer Nähe an der Sandstraße vorhandene Wertstoffhof der AHA bleibt weiterhin erhalten. Auf der Trasse der alten Ladestraße entsteht die neue Haupteinfahrt des Gebietes. Damit ergeben sich zugleich auch neue gut erschlossene Grundstücke auf der Westseite dieser Erschließungsstraße (Planstraße A), die für verlagerungswillige Betriebe aus der Nordstadt oder für andere Gewerbebetriebe eine interessante Entwicklungsperspektive bieten können.

Gleichzeitig ist die Aufwertung des Vorplatzes auf der Südseite der Halle vorgesehen. Mit einem attraktiven Stadtplatz und der Sanierung der Hauptfassade der Halle soll hier am Südkopf des Geländes ein neues stadträumlich ansprechendes Entree als Eingang in die Nordstadt geschaffen werden. Hierfür wird auch der Umbau von städtischen Grundstücksflächen (südlichste Seite des Geltungsbereiches) notwendig. Diese Flächen waren bisher über den Bebauungsplan Nr. 1165 noch als „Straßenverkehrsfläche“ festgesetzt, werden und wurden in dieser Funktion jedoch nicht (mehr) benötigt.

Die wesentlichen Inhalte des vorgenannten Nutzungskonzeptes wurden in einer Entwicklungsvereinbarung zwischen der LHH Hannover und aurelis zusammengefasst und den politischen Gremien zur Beschlussfassung in einer gesonderten Drucksache vorgelegt. Auf der Basis dieser Entwicklungsvereinbarung hat der Verwaltungsausschuss für das Gesamtareal am 16.10.2014 einen neuen Aufstellungsbeschluss gefasst (DS 2006/2014) und der Stadtbezirksrat Nord die erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (DS 15 – 1873/2014). Das Verfahren zur erneuten frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 30.10.2014 bis 01.12.2014 durchgeführt, Einwände wurden dabei nicht vorgebracht.

Für die weiteren städtebaulichen Planungen soll der vorgenannte, bisher unter der Nr. 1714 geführte Bebauungsplan geteilt werden. Er wird

- im Norden als einfacher Bebauungsplan Nr. 1840 „ehem. HGBF / nördlicher Abschnitt“ nach § 30 Abs. 3 BauGB und
- im Süden als qualifizierter Bebauungsplan Nr. 1714 „ehem. HGBF / südlicher Abschnitt“ nach § 30 Abs. 1 BauGB

fortgeführt.

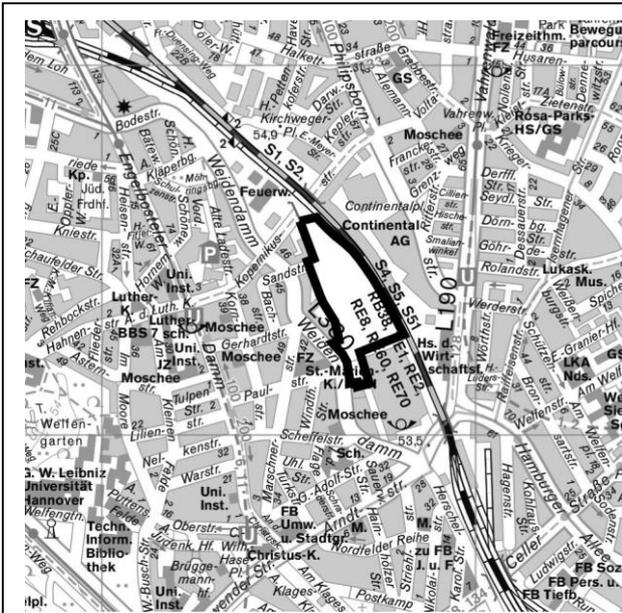
Diese Teilung ist unter folgenden Aspekten städtebaulich sinnvoll: Der Bebauungsplan Nr. 1840 wird als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt.

Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 1714 wird als qualifizierter Bebauungsplan weitergeführt. Insofern enthält dieser Bebauungsplan konkrete Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung. Der zu erhaltende Teil der Halle soll ausschließlich gewerblich entwickelt werden. Spielhallen, Wettbüros u.a. Einrichtungen sowie Bordelle und bordellartige Betriebe sind ausgeschlossen.

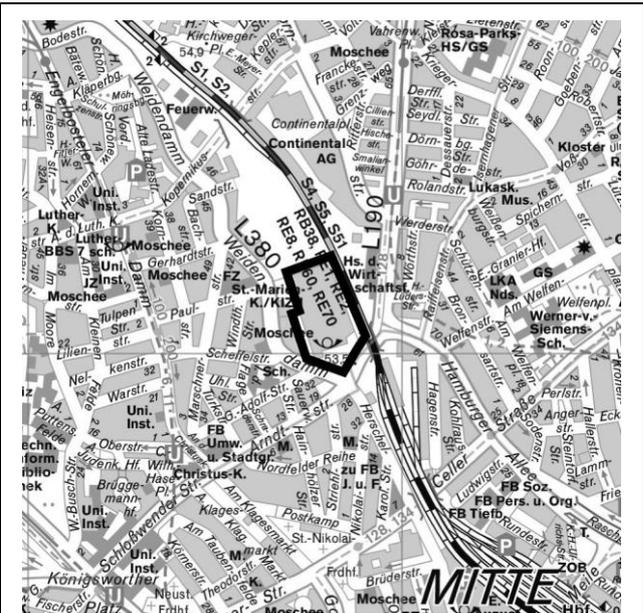
Auch Einzelhandelsnutzungen sind im Prinzip ausgeschlossen. Ausnahmsweise kann jedoch das sogenannte Handwerkerprivileg zur Anwendung gebracht werden, d.h. Verkauf von Waren im begrenzten Umfang sofern ein direkter Bezug zur Produktion derselben an der Stelle der Leistung besteht.

Zudem soll eine nach Lage und Umfang klar definierte Fläche für eine großflächige Einzelhandelsnutzung festgesetzt werden in der ein Einzelhandelsbetrieb aus dem Bereich Genuss- und Lebensmittel und ein gastronomisches Angebot ermöglicht werden soll. Mit dieser Nutzung soll eine Belebung und Stärkung der geplanten Hallenumnutzung erreicht werden. Insb. ein gastronomisches Angebot kann die Attraktivität der Halle insgesamt erhöhen. Wichtiges Ziel bleibt dabei, mit der geplanten Einzelhandelsnutzung keine nennenswerte Konkurrenz zu den Angeboten am Engelbosteler Damm zu schaffen, um das dort vorhandene Zentrum nicht zu schwächen. Die Verträglichkeit des

vorgenannten SO - Gebietes wurde deshalb auch fachgutachterlich nachgewiesen; vgl. Kapitel 4.1, Teil I der Begründung.



**Abbildung 1:**  
Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1840



**Abbildung 2:**  
Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1714

Ebenfalls ausgeschlossen werden sollen kirchliche Einrichtungen, da diese bereits in einer Vielzahl im Stadtbezirk vorhanden sind und eine weitere Konzentration vermieden werden soll. Darüber hinaus werden zum Schutz der angrenzenden Nachbarschaften vor zusätzlichen Lärmimmissionen flächenbezogene Schalleistungspegel festgesetzt. Über ein entsprechendes Lärmgutachten wurde nachgewiesen, dass für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes Nr. 1714 mit dieser Festsetzungsart die Verträglichkeit mit den angrenzenden Nutzungen ausreichend gesichert werden kann. Denn anders als im nördlich angrenzenden Bebauungsplan bietet die vorhandene kompakte Hallenbebauung hier andere Voraussetzungen in Bezug auf die Schallentwicklung.

Mit den Vorgaben der beiden vorgenannten Bebauungspläne soll einerseits die Verträglichkeit mit dem Nutzungsspektrum in der Nordstadt gewährleistet werden, andererseits aber auch eine Verzahnung der bisher dem Stadtteil entzogenen Flächen mit der Nachbarschaft erreicht werden.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die vorab beschriebene Entwicklung des Geländes zu erreichen, ist die Durchführung des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens Nr.1714 erforderlich.

## 2.0 Städtebauliche Situation

### Lage im Stadtgebiet

Das Plangebiet befindet sich am östlichen Rand des Stadtteiles Nordstadt östlich des Weidendamms und nördlich der Gustav-Adolf-Straße. Die Entfernung zum Hauptbahnhof beträgt vom südlichsten Punkt fußläufig rd. 1000 m. Aufgrund seiner früheren Nutzung als Fläche für Bahnanlagen war das Areal bisher einer städtebaulichen Einbindung in die Nordstadt entzogen.

### Verkehrliche Anbindung Bestand (Straße und öffentlicher Personennahverkehr)

Im Osten wird das Gebiet durch die Bahnstrecke Hannover - Köln / Hamburg der Deutschen Bahn AG begrenzt. Das Gebiet ist über die Arndtstraße (L 190) im Süden, den Weidendamm (L380) im Westen und die Kopernikusstraße im Norden gut an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden.

Der Cityring ist über die großen Ausfallstraßen Vahrenwalder Straße (L 190) und Westschnellweg auf kurzem Weg erreichbar. Hierüber ist der Anschluss an das überregionale Straßennetz sichergestellt.

Die Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs sind:

- die **Station Kopernikusstraße** in ca. 400 m bis 600 m Entfernung (Stadtbahnlinien 6 und 11 / Bus Linie 100 und 200),
- die **Station Werderstraße** in rund 700 m bis 1000 m Entfernung (Stadtbahnlinien 1 und 2 / Buslinie 128)
- die **Haltestelle Lilienstraße** in rd. 500 m bis 700 m Entfernung (Buslinie 200)
- die **Haltestelle Am Klagesmarkt** in rd. 600 m bis 800 m Entfernung (Buslinien 128 und 134)

Der Hauptbahnhof und der Zentrale Omnibusbahnhof in der Rundestraße sind über die vorgenannten ÖPNV-Haltestellen gut und schnell erreichbar. Damit ist der Anschluss der Fläche an den überregionalen ÖPNV Verkehr gegeben.

#### Bau- und Nutzungsstruktur im Geltungsbereich und in der Nachbarschaft

Auf dem nördlichen Teil des Areals außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist nach dem Teilabriss der Halle keine alte Bausubstanz mehr vorhanden. Die Gleiskörper wurden bereits vor längerer Zeit zurückgebaut. Auf diesen freigeräumten Flächen wurde in 2016 östlich der neuen Erschließungsstraße eine mechanische Postzustellbasis für Pakete (MechZB) der Deutschen Post AG errichtet.

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes soll die ehem. Güterabfertigungshalle in ihren Grundstrukturen erhalten bleiben. Aufgrund des baulichen Zustandes ist jedoch eine Komplett-sanierung erforderlich, die einen Rückbau bis auf das Stahlskelett erfordert, dieser ist zwischenzeitlich durchgeführt worden. Nur so können die gesetzlich geforderten energetischen Standards und brandschutztechnischen Voraussetzungen zur angestrebten Nachnutzung erfüllt werden. Ein Teil der Halle wird durch die Deutsche Post AG als Postzustellbasis für Briefe genutzt (ca. 6.500 m<sup>2</sup>). Die Halle strahlt aufgrund ihrer enormen Gebäudeabmessungen weit in die angrenzenden Bereiche hinein.

Während bei den Grundstücken entlang des Weidendamms und an der Sandstraße der Gebietscharakter noch überwiegend durch Kleingewerbe geprägt ist (Druckereien, Tischlereien, Softwareunternehmen, Planenfabrik, Automobilwerkstätten, Wirtschaftshof der **aha** Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover), wird diese Gemengelage in westlicher Richtung bis zum Engelbosteler Damm zunehmend durch Wohnnutzung bestimmt. Am Engelbosteler Damm selber sind vielfältige Einkaufsmöglichkeiten und Einzelhandelsangebote vorhanden. Die Gebäudestrukturen westlich des Plangebietes weisen keine einheitlichen Merkmale auf. So variiert die Geschossigkeit bis zum Weidendamm von ein bis drei Vollgeschossen. Bei den Dächern der gewerblich genutzten Bauten herrschen Flachdächer oder sehr flach geneigte Dächer vor. Die Wohnbebauung weist überwiegend bis zu vier Vollgeschossen auf und markiert in vielen Bereichen als Blockrandbebauung den Straßenraum. Südlich der Gustav-Adolf-Straße prägt ebenfalls eine stark gemischte Struktur die Nutzungsart.

Der Weidendamm westlich des Plangebietes mündet im Süden in die Arndtstraße. Dieser Verkehrsknotenpunkt wird durch die Südfront der ehem. Güterabfertigungshalle geprägt und markiert gleichzeitig mit den beiden Hochpunkten, dem neungeschossigen ehem. Wohnheim der Deutschen Bahn AG am Südwestende der Halle und dem sieben- bzw. achtgeschossigen Hochhaus auf der Südseite des Weidendamms mit der Zentralverwaltung der DANA Senioreneinrichtungen GmbH, sozusagen das „Eingangstor“ zur Nordstadt. Auf der gegenüberliegenden westlichen Straßenseite des Weidendammes befinden sich vereinzelt verschiedene Wohngebäude.

Im Osten grenzt das Plangebiet unmittelbar an die mehrgleisige Trasse der Deutschen Bahn. Die Gebäude- und Nutzungsstruktur östlich des Plangebietes wird parallel zur Bahntrasse bis zur Vahrenwalder Straße von den Backsteingebäuden auf dem Gelände des Stammwerkes der Continental AG dominiert. In den Gebäuden befinden sich auch Büros der hannoverimpuls GmbH. Diese

Gebäude stehen unter Denkmalschutz. Ein Großteil der Fläche der Continental AG wird intensiv gewerblich genutzt. Darüber hinaus schließt östlich der Vahrenwalder Straße Wohnbebauung an.

### Historische Entwicklung

Die ersten Anlagen des HGBF führen zurück auf das Jahr 1874. Erste Empfangs-, Versand- und Lagerschuppen (Überdachung von 6 Gleisen) entstanden im Bereich der heutigen Güterhalle seit etwa 1930. Die Anbindung erfolgte über zwei Ladestraßen. 1939 wurde die Güterhalle auf 12 überdachte Gleise erweitert. Die anliegenden Lagerschuppen und Werkstätten, das Stellwerk Hgu sowie das Zollamt entstammen ebenfalls aus dieser Zeit. Im Jahr 1998 erfolgte dann die Stilllegung der Güterhalle und der Zufahrtsgleise. In diesem Zusammenhang wurden auch das Zollamt und das Stellwerk außer Betrieb gesetzt. Auf Teilen des Geländes befanden sich seit den 1960er Jahren bahnfremde Nutzungen (KFZ-Verkauf, Tankstelle), die im Laufe der Jahre jedoch alle wieder aufgegeben wurden. Lediglich ein Teil der südlichen Güterhalle wird seit 2008 noch von der Deutschen Post AG als Postzustellbasis für Briefe genutzt und soll an diesem Standort auch weiterhin verbleiben.

Die Flächen wurden 2007 bzw. 2017 von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Aufgrund der historischen Entwicklung waren das Areal und insbesondere der nördliche Abschnitt mit den Gleisanlagen als Altlastenverdachtsfläche einzustufen. Für die Sanierung wurde in Abstimmung mit der Region Hannover – Fachbereich Umwelt ein Sanierungskonzept erarbeitet, dass sich aber auf die nördlichen Flächen - außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes beschränkt (siehe Bebauungsplan Nr. 1840)<sup>2</sup>.

Ein Verdacht auf Altlasten im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1714 konnte nicht bestätigt werden.

Seit 2008 ist die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG – Region Hamburg Eigentümerin der Fläche.

## **3.0 Planungsvorgaben**

---

### **3.1 Regionales Raumordnungsprogramm**

Das geltende Regionale Raumordnungsprogramm 2005 für die Region Hannover enthält keine besonderen raumordnerischen Festlegungen für das Gelände. Nach dem im RROP 2005 integrierten Regionalen Einzelhandelskonzept liegt das Plangebiet im Versorgungskern des oberzentralen Standortbereichs (siehe auch Kapitel 3.3 Einzelhandels- und Zentrenkonzept). Der Weidendamm ist als Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung festgelegt (Landstraße L 380). Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 1714 ist demnach mit den Zielen des RROP vereinbar.

### **3.2 Flächennutzungsplan**

Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Landeshauptstadt Hannover für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1714 sind:

- gewerbliche Baufläche,
- Versorgungsleitungen - Gas

Für die Umgebung stellt der Flächennutzungsplan folgendes dar: westlich der Straße Weidendamm gewerbliche Bauflächen, südlich der Kopernikusstraße und in Höhe der Sandstraße Wohnbauflächen und Fläche für Gemeinbedarf in den mittleren Abschnitten sowie gemischte Bauflächen im Süden an der Arndtstraße, als Hauptverkehrsstraßen die Kopernikusstraße im Norden sowie den Weidendamm im Westen und die Arndtstraße im Süden. Im Osten sind Flächen für die Eisenbahn dargestellt. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 1714 entsprechen dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB.

---

<sup>2</sup> M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, Endbericht zum Sanierungsplan gemäß Anhang 3 BBodSchV für den Bereich des ehem. HGBFs Hannover (IBB-Nr.: 19000075), Januar 2015

### 3.3 Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Hannover

Das kommunale Einzelhandelskonzept soll die Landeshauptstadt Hannover mit seinen Steuerungselementen in die Lage versetzen, die räumliche Einzelhandelssteuerung in der Stadt entsprechend der stadtentwicklungsplanerischen Zielsetzungen zu betreiben (Dr. Donato Acocella – Stadt und Regionalplanung, 2010). Es stellt dar, an welchen Standorten grundsätzlich Einzelhandel zulässig sein soll bzw. wo welche planungsrechtlichen Beschränkungen angestrebt werden sollen. Dabei werden neben der Zentrenhierarchisierung und- struktur auch die unterschiedlichen Versorgungsfunktionen der jeweiligen Zentren berücksichtigt.

Danach ist das Plangebiet als „nicht integriert“ einzustufen, weil es nicht in einem dieser festgelegten Versorgungsbereiche liegt und durch gewerbliche Nutzungen im Umfeld sowie durch verkehrsinfrastrukturelle Barrieren nach Süden (Arndtstraße) und Osten (Bahntrasse) geprägt ist. Es befindet sich zudem in der Nähe zum zentralen Versorgungsbereich (ZVB) C-Zentrum Engelbosteler Damm mit seinen vielfältigen Einzelhandelsangeboten. Aufgrund dieser Faktoren sollen deshalb im Plangebiet Betriebe mit ausschließlicher Ausrichtung auf den Verkauf an Endverbraucher unzulässig sein.

Ausnahmen vom vorgenannten Einzelhandels- und Zentrenkonzept sind jedoch denkbar, wenn gutachterlich die Verträglichkeit der angestrebten Nutzung mit den angrenzenden Einzelhandelseinrichtungen nachgewiesen werden kann. Dies ist für den vorliegenden Bebauungsplan vorgesehen; siehe auch Kapitel 5.1, Teil I, Art der baulichen Nutzung.

### 3.4 Angrenzende Bebauungspläne / bestehendes Planungsrecht

Der Geltungsbereich war als planfestgestelltes Bahngelände bisher dem städtebaulichen Planungsrecht entzogen. Für die nördliche Teilfläche wurde zwischenzeitlich das Verfahren für den Bebauungsplan Nr. 1840 - ehem. HGBF / nördlicher Abschnitt“ eingeleitet.

Die westlich anschließenden Bereiche sind von gewerblichen Nutzungen geprägt. Entsprechend sind auch die Inhalte der hier aus der Vergangenheit vorhandenen Durchführungsplanung normiert. Hierzu findet gegenwärtig eine Wirksamkeitsprüfung statt. Für die südlich angrenzenden Flächen setzt der Bebauungsplan Nr. 1165 Fläche für Bahnanlagen und Straßenverkehrsflächen fest. Im Osten grenzen die Flächen der vorhandenen DB Anlage unmittelbar an das Plangebiet.

Vor dem Hintergrund der tatsächlich vorhandenen Gebäude- und Nutzungsstrukturen auf dem Gelände und im Umfeld und der seit 2007 gültigen Freistellung der Fläche nach § 23 AEG ist das gesamte Areal bauplanungsrechtlich gemäß § 34 BauGB zu bewerten.

### 3.5 Landschaftsplanung / Naturschutzrecht

**Landschaftsrahmenplan:** Die Region Hannover hat den Landschaftsrahmenplan 2013 als gutachterlichen Fachplan erstellt. Das gesamte Plangebiet ist danach als Siedlungsfläche eingestuft und von landschaftsplanerischen Zielsetzungen ausgenommen.

**Landschaftsplan:** Ein Landschaftsplan besteht für das Plangebiet nicht.

**Schutzgebiete nach Naturschutzrecht:** Naturschutzrechtliche Ausweisungen (Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Geschützter Landschaftsbestandteil) sind für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes nicht erfolgt. Besonders geschützte Biotop nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und § 24 Nds. Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) wurden nicht festgestellt.

**Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung / Europäische Vogelschutzgebiete:** Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete (Natura 2000-Gebiete) sind nicht betroffen.

### 3.6 Ausgleich / Eingriff in Natur und Landschaft

Der Geltungsbereich ist planungsrechtlich gemäß § 34 BauGB einzustufen. Im Sinne der Eingriffsregelung gehen die neuen Baurechte nicht über die vorhandenen Baurechte hinaus. Ein zu bilanzierender Eingriff in Natur und Landschaft findet somit nicht statt und die Eingriffsregelung kommt nicht zum Tragen. Ausgleichsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

#### **4.0 Städtebauliche Zielsetzungen für das Gesamtareal des ehem. HGBF (Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1714 und Nr. 1840)**

---

Das Entwicklungskonzept für das Gesamtareal zeigt auf, in welcher Art und Weise die Flächen künftig genutzt und beispielhaft bebaut werden können (vgl. Abbildung 3).

Zur inneren Erschließung des Plangebietes wird die Anlage einer Straße erforderlich, die im Wesentlichen auf der Trasse der ehemaligen Ladestraße verläuft. Diese wird im Süden in Höhe der Gustav-Adolf-Straße, im Westen in Höhe der Paulstraße und im Norden in Höhe der Sandstraße über den Weidendamm (L 380) an das Verkehrsnetz der Nordstadt angebunden. Über diese Anbindungspunkte erfolgt insoweit auch die „Verknüpfung“ der bestehenden Nutzungsstrukturen mit den neu zu entwickelnden Flächen im Geltungsbereich. Das Straßenprofil wurde so ausgelegt, dass im öffentlichen Straßenraum zusätzliche Parkplätze sowohl für Pkw als auch Lkw angeboten werden können. Diese öffentlichen Parkplätze sind über eine beidseitige Baumreihe gegliedert. Die Nebenanlage führen getrennte Fuß- und Radwege. Die Planstraße stellt insbesondere für RadfahrerInnen eine echte alternative Nord-Süd-Verbindung zum Weidendamm dar, hier ist eine komfortable und sichere Verbindung auf separaten Radwegen, auch im Einbahnstraßenbereich, möglich.

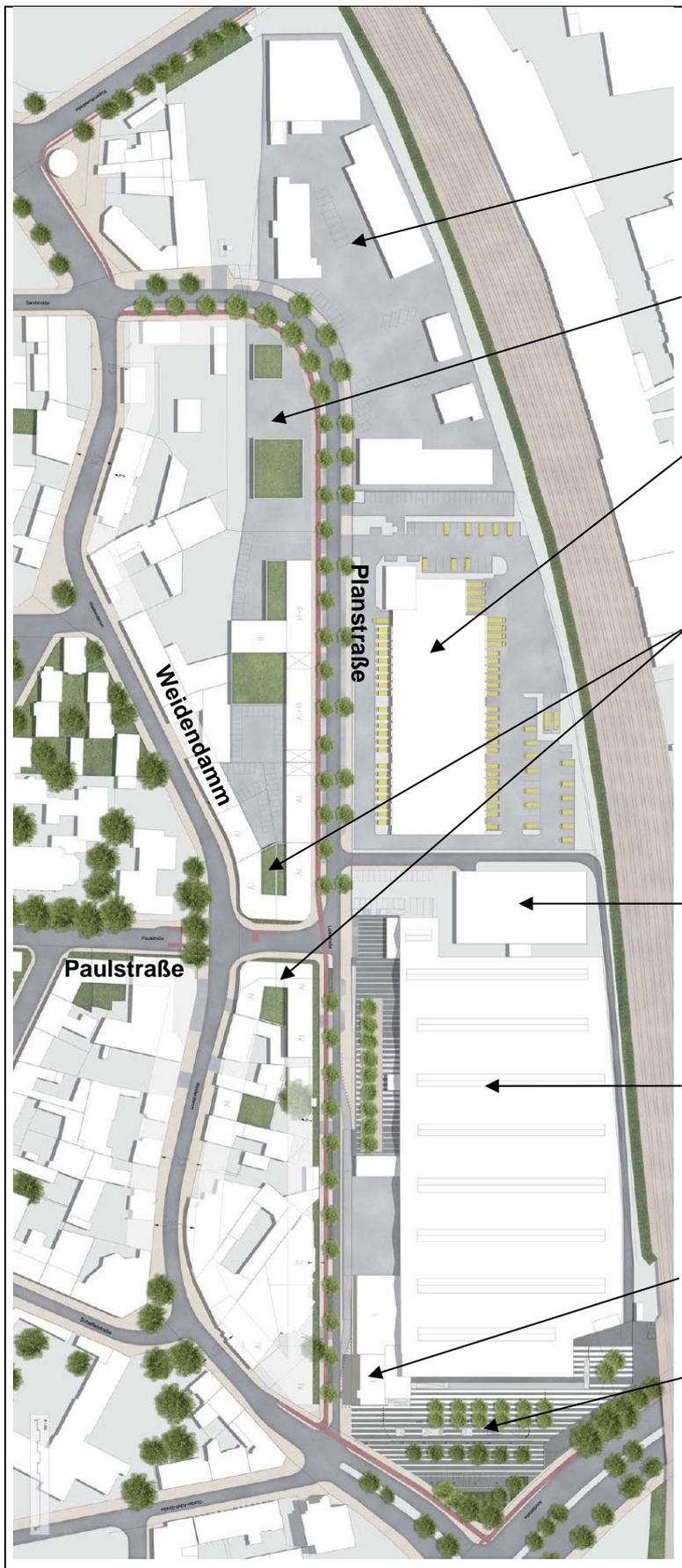
Für das Gesamtareal ist im Wesentlichen eine eingeschränkte Gewerbliche Nutzung vorgesehen. Dies entspricht der Lagegunst und dem Charakter des Gebietes und berücksichtigt die heute auf das Gelände einwirkenden Lärmbelastungen durch den Schienengebundenen Verkehr und die östlich angrenzende gewerbliche Nutzung. Diese Lärmbelastungen schließen auch eine Wohnnutzung am Standort aus. Im gesamten Plangebiet sollen zudem zur Sicherung der funktionsgerechten Einbindung in den Stadtteil Spielhallen, Spielcasinos, sowie Wettbüros u.a. Einrichtungen ausgeschlossen werden. Für den südlichen Bereich des Geländes werden zudem Bordelle und bordellartige Betriebe und ähnliche Einrichtungen ausgeschlossen. Planungsrechtlich ist dies nur über einen qualifizierten Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 1 BauGB zulässig. Für den nördlichen Bereich des einfachen Bebauungsplanes gemäß § 30 Abs. 3 BauGB ist dies planungsrechtlich nicht möglich. Das Gebiet soll sich zu einem stabilen und attraktiven Gewerbegebiet entwickeln, das auf Dienstleistung, Freizeit, Sportnutzungen und sonstige gewerbliche Nutzungen ausgerichtet ist. Die vorgenannten Nutzungen aus dem Bereich der Vergnügungsstätten widersprechen dieser städtischen Zielsetzung. Sie können zudem zu einem Trading-down-Effekt am Standort führen, dem hier bereits im Vorfeld entgegengewirkt werden soll.

Des Weiteren sind Anlagen für kirchliche Zwecke nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes. Da die Nordstadt bereits durch zahlreiche kirchliche Einrichtungen vorgeprägt ist, soll hier die Ansiedlung weiterer kirchlicher Einrichtungen unterbunden werden, um einer zu starken Konzentration dieser Nutzungsart im Stadtbezirk entgegenzuwirken.

Durch den in 2016 erfolgten nördlichen Teilabriss der ehem. Güterabfertigungshalle entstand für den Bereich bis zur Kopernikusstraße eine umfangreiche, neu zu ordnende und zu entwickelnde Fläche. Hiervon sind östlich der neuen Erschließungsstraße rd. 17.000 m<sup>2</sup> durch die 2016 in Betrieb gegangene Postzustellbasis MechZB der Deutschen Post AG belegt. Die nördlich daran angrenzenden Flächen sollen dem Abfallwirtschaft Region Hannover (AHA) als neuer Betriebshof dienen (ca. 12.000 m<sup>2</sup>). Baubeginn ist hier für 2018 avisiert. Für die Flächen westlich der neuen Erschließungsstraße sind kleinteilige Gewerbeeinheiten denkbar, die sich hier in die bestehende Gemengelage der Nordstadt einfügen und keinen besonderen Lärmschutzanspruch hervorrufen können.

Erklärtes Ziel des Grundstückseigentümers aurelis ist der Erhalt und die Nachnutzung des verbliebenen Hallengebäudes, das maßgeblich den Standort prägt und als Alleinstellungsmerkmal eine besondere Strahlkraft entfaltet.

Die vorhandene Postzustellbasis für Briefe bleibt im Gebäude bestehen. Die zusätzlichen geplanten Nutzungen in der Halle aus den Bereichen Sport, Freizeit und Gewerbe erfordern eine Totalsanierung des Gebäudes, um die energetischen Anforderungen und die heutigen technischen Anforderungen an den Brandschutz erfüllen zu können.



Neuer Betriebsstandort der Abfallwirtschaft Region Hannover – aha (Gebäudestellung nur beispielhaft) / Bauantrag liegt vor (Stand 10/2017)

Potential:  
Flächen für Kleingewerbe  
(Gebäudestellung nur beispielhaft)

Bestand:  
Standort der MechZB der Deutschen Post AG (Pakete)

Potential:  
gewerbliche Nutzungen in Verlängerung der Paulstraße (straßenbegleitende Bebauung wird angestrebt, Bebauungskonzept beispielhaft)

Anlage einer neuen Parkpalette für den Bedarf aus der Hallennachnutzung erforderlich (Bauantrag in Bearbeitung / Stand 10/2017)

In Umsetzung:  
Komplettsanierung der ehemaligen Güterabfertigungshalle mit neuem Nutzungskonzept und neuer Außenterrassen in Sichtachse der Paulstraße (Bauantrag in Bearbeitung / Stand 10/2017)

ehemaliges DB Wohnheim (Bestand)

Noch neu zu gestaltender Vorplatz mit max. 25 Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Entwurf beispielhaft)

*repartners GmbH, Berlin  
(Abbildung ohne Maßstab)*

**Abbildung 3: Städtebauliches Entwicklungspotenzial für die Gesamtfläche des ehem. HGBF (Bebauungsplan Nr. 1840 und Nr. 1714)**

In diesem Zusammenhang wurden in 2017 bereits umfangreiche Abrissmaßnahmen am Gebäude vorgenommen. Das neue Plankonzept für die Halle sieht neben dem bestehenden Haupteingang auf der Südseite des Gebäudes die Anlage eines zweiten Haupteingangs auf der Westseite, in etwa in Höhe der Paulstraße, vor. Diese beiden Eingänge werden durch eine interne Erschließungsachse verbunden, an der sich die neuen Mieteinheiten aufreihen. Der Westausgang wird zudem durch eine Außenterrasse aufgewertet, an der sich ein gastronomischer Betrieb ansiedeln soll. Über dieses Nutzungsangebot kann eine besondere Verzahnung mit den bestehenden Nutzungen westlich des Weidendamms erzeugt werden. An dieser Stelle soll deshalb auch als Ausnahme ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb aus dem Bereich Lebensmittel / Genussmittel / Getränke zugelassen werden (flächenmäßig genau begrenzte Fläche), der den Gastronomiebetrieb ergänzt. Hierzu wird im vorliegenden Bebauungsplan die Festsetzung eines entsprechenden Sondergebietes „Einzelhandels- und Gewerbebetriebe“ erforderlich. Darüber hinaus sollen mit Rücksicht auf das Versorgungszentrum Engelbosteler Damm im gesamten weiteren Plangebiet Einzelhandelsnutzungen jedoch ausgeschlossen werden. Hiervon ausgenommen bleibt das sogenannte Handwerkerprivileg. Für das Nutzungskonzept der Halle hat die aurelis durch ein externes Architekturbüro ein Sanierungskonzept erarbeiten lassen, das im Detail die erforderlichen technischen Rahmendaten, aber auch die konkrete Aufteilung der inneren Flächen zur weiteren Vermietung aufzeigt. Vorgesehen ist eine ausschließlich auf das Erdgeschoss begrenzte Nutzung die die alte Stahlkonstruktion sichtbar und erlebbar macht.

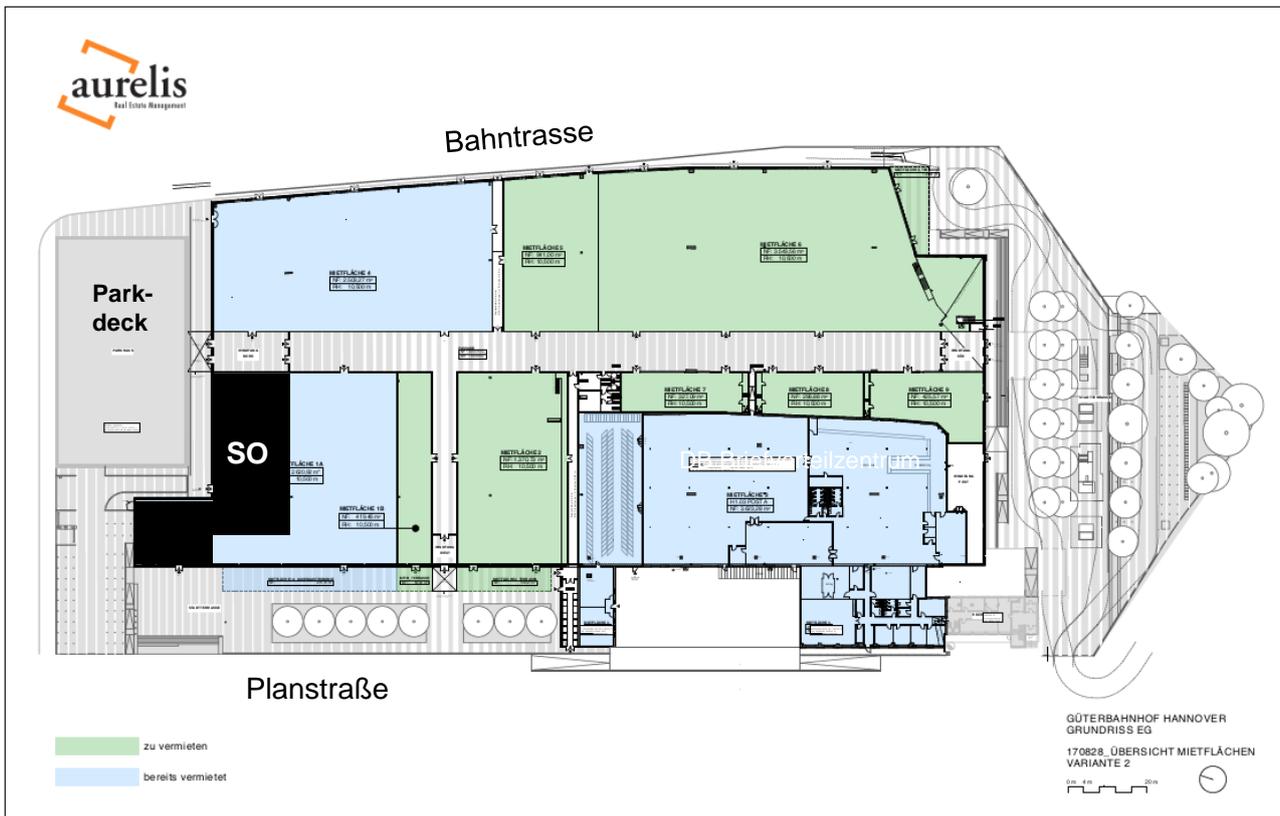
Die Position des SO-Gebietes „Einzelhandels- und Gewerbebetriebe“ innerhalb des Bebauungsgebietes orientiert sich an dieser geplanten inneren Neuordnung der Halle. Die Abbildung 4 zeigt schematisch, wie sich der neue Gebäudegrundriss darstellen wird und wo darin genau der geplante großflächige Einzelhandelsbetrieb verortet werden soll. Neben der Einzelhandelsnutzung soll innerhalb des SO-Gebietes auch eine gewerbliche Nutzung zulässig sein. Mit dieser Festsetzung soll sichergestellt werden, dass eine Nachnutzung der Fläche im gewerblichen Sinne möglich bleibt, sofern sich die avisierte Einzelhandelsnutzung am Standort nicht etabliert.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze für die neuen Nutzungen in der Halle will die aurelis nach aktuellem Planstand über eine Stellplatzanlage sicherstellen, die an der neuen Nordfassade errichtet werden kann (mehrgeschossige Parkpalette / Parkdeck).

Das vorhandene Hochhaus im Süden des Plangebietes wurde in der Vergangenheit als Wohnheim für MitarbeiterInnen der DB genutzt. Für dieses Gebäude sind ebenso andere Nutzungen denkbar, sofern diese die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. 1714 berücksichtigen. Der Erhalt dieses Hochpunkts ist städtebaulich sinnvoll, das Gebäude bildet zusammen mit dem achtgeschossigen Hochpunkt auf der Südseite des Weidendamms sozusagen das „Eingangstor“ zur Nordstadt.

In Abstimmung und auf Kosten der aurelis soll zudem der Vorplatz der Halle, der heute ausschließlich als Stellplatzanlage genutzt wird, deutlich aufgewertet werden. Hierzu soll auch die südlich angrenzende städtische Grundstücksfläche einbezogen werden, die heute im Wesentlichen als Abstandsgrün zwischen der Halle und der Straßenverkehrsfläche fungiert. Angedacht ist derzeit die Anlage eines neuen urbanen Stadtplatzes, der zum Teil auch für Freizeitnutzungen zur Verfügung steht (z.B. Skaten) und die Neuausrichtung und Umnutzung der Halle unterstreicht und stützt. Deshalb soll hier zukünftig die Anzahl der zulässigen PKW-Stellplätze auch begrenzt werden.

Die vorgenannten städtebaulichen Zielsetzungen für das Gesamtareal werden über die beiden Bebauungspläne Nr. 1714 und Nr. 1840 soweit nötig und möglich weiter qualifiziert und definiert und finden ihren Niederschlag in den entsprechenden gemäß BauGB bzw. BauNVO zulässigen Festsetzungen. Die textlichen Erläuterungen dieser beiden Bebauungspläne stellen die einzelnen Festsetzungen in den jeweiligen Geltungsbereichen ausführlich dar und begründen diese.



**Abbildung 4:** Entwurf für die innere Grundrissgestaltung der ehem. Güterabfertigungshalle mit Lage der SO Fläche (Einzelhandel max. 960 qm) und Lage des geplanten neuen Parkdecks (schematische Darstellung ohne Maßstab)

Mit den vorgesehenen geplanten Nutzungen ist ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zu erwarten. Hierzu wurde im Vorfeld eine entsprechende Verkehrsprognose erarbeitet<sup>3</sup>.

Darauf aufbauend wurden das Straßenprofil der Planstraße entwickelt sowie die vorhandenen Kreuzungsbereiche auf ihre Leistungsfähigkeit hin überprüft. Im Bereich der neuen Planstraße wurden ausreichend Flächen für separate Fuß- und Radwege bei der Trassenführung vorgesehen. Während in dem nördlichen Abschnitt in Höhe der Paulstraße die Planstraße für den Zweirichtungsverkehr ausgelegt ist, sind in dem südlichen Abschnitt durch die Gebäudekubatur der Halle die Ausbaumöglichkeiten für das Profil eingeschränkt, so dass hier für den Autoverkehr eine Einbahnstraßenregelung von Süden nach Norden erfolgt. Der Radverkehr bleibt jedoch in beiden Fahrtrichtungen möglich. Auch für Fußgänger sind komfortable, separate Nebenanlagen vorgesehen. Die konkrete Aufteilung des Straßenprofils ist bereits im Unterdruck der Planzeichnung aus der Stadtkarte ersichtlich.

#### 4.1 Verträglichkeitsuntersuchung für die geplante Errichtung eines großflächigen Einzel- und Großhandelsbetriebs mit dem Sortiment Nahrungs- und Genussmittel

In der Entwicklungsvereinbarung zwischen aurelis und der Stadt Hannover wurde entsprechend einem Beschluss des Stadtbezirksrates Nord festgelegt, dass Verkaufsflächen an Endverbraucher im Plangebiet nur dann zugelassen werden sollen, wenn nachgewiesen wird, dass nur geringe Umverteilungswirkungen von weniger als 1,5% des Umverteilungsvolumens zu Ungunsten des Zentralen Versorgungsbereiches (ZVB) Typ C Engelbosteler Damm zu erwarten sind. Die Größenordnung dieser möglichen Verkaufsflächen an Endverbraucher sollte unter Berücksichtigung dieser Vorgabe in einem gesonderten Fachgutachten ermittelt werden.

<sup>3</sup> ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, B-Plan 1714 HGBF Hannover - Verkehrstechnische Stellungnahme, 20.04.2015, aktualisiert 07.05.2015

Das Büro Dr. Donato Acocella – Stadt- und Regionalentwicklung wurde mit einer „Verträglichkeitsuntersuchung für die geplante Errichtung eines Einzel- und Großhandelsbetriebs mit dem Sortiment Nahrungs- und Genussmittel auf dem Areal des ehem. HGBF“ beauftragt.<sup>4</sup> Untersucht wurden unter Berücksichtigung eines „worst-case-Ansatzes“ die Lage des Standortes im Vergleich zu den ZVB's sowie die Kaufkraftströme und Umsatzverteilungen im Untersuchungsraum (Stadtteile Nordstadt, Mitte, Oststadt, List und Vahrenwald der Landeshauptstadt Hannover), sortimentsbezogen

- auf die vorhandene Kaufkraft,
- auf das vorhandene Angebot im Untersuchungsraum und
- die ermittelten Fahrzeiten zwischen den Wohn- und Einzelhandelsstandorten.

Danach widerspricht das Vorhaben dem Grunde nach mehreren Zielen des Zielsystems sowie den Grundsätzen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Landeshauptstadt Hannover zur räumlichen Einzelhandelsentwicklung im Umgang mit zentrenrelevantem Einzelhandel, weil

- es sich bei Kernsortiment Nahrungs-/ Genussmittel nach der Sortimentsliste der Landeshauptstadt Hannover um ein nahversorgungs-/ zentrenrelevantes Sortiment handelt und
- der Planstandort als nicht integriert einzustufen ist.

Es wird jedoch auch festgestellt, dass bei einer reduzierten Verkaufsfläche an Endverbraucher von maximal 960 m<sup>2</sup> die in der Entwicklungsvereinbarung enthaltene Bedingung mit hoher Wahrscheinlichkeit erfüllt wird und deshalb nachteilige Auswirkungen auf die festgelegten Versorgungsbereiche, insbesondere auf das C-Zentrum Engelbosteler Damm, nicht zu erwarten sind. Zum Schutz des ZVB Engelbosteler Damm einerseits und zur planungsrechtlichen Absicherung des Vorhabens andererseits wird deshalb in dem Gutachten die Festsetzung eines „sonstigen Sondergebietes“ empfohlen, in dem die Verkaufsflächen an Endverbraucher auf maximal 960 m<sup>2</sup> begrenzt und das zulässige Sortiment auf Genuss- und Lebensmittel (inkl. Getränke) festgelegt werden. Als ergänzendes Angebot wären laut Gutachten auch Verkaufsflächen mit zentrenrelevanten Randsortimenten denkbar, wenn sie in der Summe 10% der vorgenannten Verkaufsfläche - also maximal 96 m<sup>2</sup> - nicht überschreiten. Weiterhin ist unter Berücksichtigung der Randlage zu dem ZVB Engelbosteler Damm auch ein gastronomischer Betrieb vertretbar, wenn er dem Sondergebiet zugeordnet und gegenüber der Verkaufsfläche an Endverbraucher untergeordnet ist.

Den Empfehlungen des Gutachters wird mit der auf räumlich 960 qm begrenzten Festsetzung des SO-Gebietes „Einzelhandels- und Gewerbebetriebe“ in Verbindung mit einer entspr. textlichen Festsetzung gefolgt (§ 11 Abs. 1 - 3 BauNVO). Die Verortung der Fläche innerhalb des Plangebiets orientiert sich dabei an der Neuaufteilung des Hallengrundrisses und ist zur geplanten neuen Stadtterrasse in Richtung Paulstraße orientiert (vgl. Abb. 4).

Damit wird sowohl der Entwicklungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Hannover und aurelis entsprochen, als auch die Vereinbarkeit mit den Zielen und Grundsätzen des Einzelhandels- und Zentrumkonzeptes der Landeshauptstadt Hannover hergestellt.

## **5.0 Zeichnerische und textliche Festsetzungen / Hinweise**

---

Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ausgangslage wird dieser Bebauungsplan als qualifizierter Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 1 BauGB aufgestellt. Mit den getroffenen Festsetzungen soll der Rahmen für die künftige Entwicklung abgesteckt werden. Zur Sicherung der unter Punkt 4.0 dargestellten städtebaulichen Zielsetzungen wird zudem von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, besondere Nutzungsregelungen zu treffen.

---

<sup>4</sup> Dr. D. Acocella, Teichstraße 14, 79539 Lörrach, Verträglichkeitsuntersuchung für die geplante Errichtung eines Einzelhandel- und Großhandelsbetriebes auf dem Grundstück des ehem. HGBF in Hannover, Nordstadt, 16.10.2014

## **5.1 Art der baulichen Nutzung**

### **5.1.1 Gewerbegebiet GE**

Für den überwiegenden Teil des Plangebietes wird ein Gewerbegebiet im Sinne des § 8 BauNVO festgesetzt, dies umfasst auch die Fläche, auf der sich das 9-geschossige ehemalige Wohnheim der DB befindet. Zusätzlich wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, besondere Nutzungsregelungen zu treffen.

Da mit dem festgesetzten Anteil an großflächigen Einzelhandelsflächen in dem SO-Gebiet (vgl. Kapitel 5.1.2) die gutachterlich nachgewiesene Grenze der Verträglichkeit für das im kommunalen Einzelhandelskonzept definierte C-Zentrum Engelbosteler Damm vollständig ausgeschöpft wird, sollen darüber hinaus keine weiteren Einzelhandelsflächen ermöglicht werden. Deshalb werden für das Gewerbegebiet Einzelhandelsbetriebe jeglicher Art grundsätzlich ausgeschlossen. Hiervon kann jedoch ausnahmsweise der Verkauf an Endverbraucher zugelassen werden, wenn er nach Art und Umfang in eindeutigen Zusammenhang mit der Produktion, der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur- und Serviceleistungen der Betriebsstätte steht und dieser in Grundfläche und Baumasse untergeordnet ist (sog. Handwerkerprivileg). Die Nordstadt ist stark geprägt durch eine Vielzahl von kirchlichen Einrichtungen der unterschiedlichsten Religionen. Eine Ansiedlung weiterer Einrichtungen kirchlicher Art wird deshalb für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ausgeschlossen, um eine weitere Häufung am Standort zu verhindern. Flächen für alternative Standorte zur Unterbringung dieser Nutzungsart sind zudem innerhalb des Stadtgebietes in ausreichendem Umfang vorhanden.

Im Weiteren sind folgende Nutzungsarten ausgeschlossen: Spielhallen und Spielcasinos sowie ähnliche Einrichtungen, Anlagen zur Vorführung von Sex- und Pornofilmen, Sexshops, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie ähnliche Einrichtungen und Wettbüros. Damit sollen für das Plangebiet und seine unmittelbare Umgebung die nachteiligen Auswirkungen vermieden werden, die sich durch eine Häufung derartiger Einrichtungen ergeben können (Traiding-down-Effekt), um die angestrebte städtebauliche Funktion und die sich daraus ergebenden Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale für die Nordstadt nicht zu beeinträchtigen.

Zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. Zielwerte in den westlich an das Plangebiet angrenzenden Baugebieten wird die Ausweisung von Bauflächen mit reduzierten flächenbezogenen Schalleistungspegeln erforderlich. Demnach sind im Gewerbegebiet nur solche Betriebe und Nutzungen zulässig, die einen flächenbezogenen Schalleistungspegel von 60 dB (A) tags (06 – 22 Uhr) und 45 dB (A) nachts (22.00 bis 6.00 Uhr) nicht überschreiten (vgl. auch Kapitel 8.3, Teil I der Begründung).

### **5.1.2 Sonstiges Sondergebiet - SO „Einzelhandels- und Gewerbebetriebe“**

Als wichtige Ankernutzung der ehem. Güterhalle ist ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit dem Sortiment Lebens- und Genussmittel einschließlich Getränke vorgesehen, wobei auf einem Teil dieser Fläche auch die Ansiedlung eines gastronomischen Angebotes vorgesehen ist. Die Verträglichkeit dieser Nutzung wurde gutachterlich nachgewiesen. Der Einzelhandelsbetrieb in der vorgesehenen Größe erfordert die Festsetzung eines Sondergebietes im Sinne des § 11 BauNVO.

Die flächenmäßig reduzierten Einzelhandelsflächen sollen an markanter Stelle in Sichtachse der Paulstraße angeordnet werden. Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung war noch angedacht, die geplante Einzelhandelsnutzung zum südlichen Vorplatz hin zu orientieren. Hiervon wurde inzwischen jedoch Abstand genommen. Die Anordnung der Fläche im Westen (Höhe Paulstraße), so wie jetzt vorgesehen, hat verschiedene Vorteile:

- a) die Lage im Westen ist deutlich ruhiger als am Verkehrsknotenpunkt Arndt-Straße / Weidendamm / DB-Strecke (Außengastronomie)
- b) die Süd-West-Ausrichtung ist mit Blick auf die Sommermonate deutlich attraktiver,
- c) die Nutzung stellt einen interessanten Gegenpol zum Vorplatz / Südeingang dar und kann so die Kunden „in die Halle ziehen“,
- d) die Stellplätze in der geplanten Parkpalette sind auf kurzem Wege erreichbar.

Über eine textliche Festsetzung wird das innerhalb des SO-Gebietes zulässige Warensortiment entsprechend den Gutachtervorgaben auf Lebensmittel, Genussmittel und Getränke beschränkt. Schank- und Speisewirtschaften sollen untergeordnet bleiben und sind deshalb auch nur ausnahmsweise zulässig. Die Zulässigkeit von zentrenrelevanten Randsortimenten wird auf die gutachterliche Empfehlung von max. 10 % der hergerichteten Verkaufsfläche begrenzt.

Ergänzend wird die Einzelhandelsnutzung auf das Erdgeschoss beschränkt. So wird sichergestellt, dass angesichts der zulässigen Gebäudehöhe die Verkaufsfläche z.B. durch das Einziehen zusätzlicher Ebenen nicht vergrößert werden kann. Diese Einschränkung ist auch mit Blick auf einen möglichen Hallenabriss unter genau diesem Gesichtspunkt notwendig. Gewerbebetriebe sind in allen Geschossen innerhalb des SO-Gebietes uneingeschränkt zulässig, ausgenommen von weiteren Einzelhandelsbetrieben. Zusätzlich wird der Nutzungskatalog ausnahmsweise um Anlagen für soziale, kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke erweitert, die das Nutzungsspektrum sinnvoll ergänzen können und Alternativen aufzeigen, sofern sich der avisierte Einzelhandelsbetrieb am Standort nicht etablieren sollte.

Die Abgrenzung der SO-Fläche entspricht dabei der Vorgabe des Gutachters und umfasst 960 m<sup>2</sup>, die Lage im Plangebiet orientiert sich an der geplanten inneren Aufteilung der Halle.

Sollten sich aufgrund bautechnischer oder sonstiger Vorgaben leichte Verschiebungen der Lage des SO-Gebietes innerhalb des Hallengrundrisses ergeben, so wäre dies aus städtebaulicher Sicht unproblematisch, sofern in der Summe die vorgegebene maximale Fläche von rd. 960 m<sup>2</sup> nicht überschritten wird.

Zum Schutz der angrenzenden Bereiche sind auch im SO-Gebiet nur solche Betriebe und Nutzungen zulässig, die einen flächenbezogenen Schalleistungspegel von 60 dB (A) tags (06 – 22 Uhr) und 45 dB (A) nachts (22.00 bis 6.00 Uhr) nicht überschreiten.

### **5.1.3 Werbeanlagen**

Im gesamten Plangebiet (SO und GE) sind Werbeanlagen i.S. des § 14 Abs. 1 BauNVO (z.B. Werbepylone) oder selbstständige Werbeanlagen, die nicht unter § 14 Abs. 1 BauNVO fallen, nicht zulässig. Werbeanlagen an Gebäuden dürfen die jeweilige Traufhöhe nicht überschreiten. Damit soll dem besonderen Charakter des Plangebiets Rechnung getragen werden, dass insb. durch das Alleinstellungsmerkmal der ehem. Güterhalle geprägt wird und sich deshalb von anderen Gewerbegebieten deutlich unterscheidet und auch nach der Revitalisierung unterscheiden soll. Aus städtebaulichen Gründen ist hier die Errichtung von Werbepylonen oder selbstständigen Werbeanlagen deshalb ausdrücklich nicht erwünscht. Werbung an der Stätte der Leistung bleibt zulässig, darf dabei aber auch die jeweilige Traufhöhe des Gebäudes nicht überschreiten, so dass die Werbung damit dem Gebäude untergeordnet bleibt und dieses nicht dominiert. Auch für den Fall das die Güterhalle zu einem späteren Zeitpunkt ggf. einer Neubebauung weicht ist diese Festsetzung städtebaulich vertretbar, denn das Gebiet soll Teil des Nordstadtgefüges bleiben und sich entsprechend auch in Bezug auf Werbeelemente zurückhaltend darstellen.

### **5.1.4 Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen**

Im gesamten Plangebiet ist auf den nicht überbaubaren Flächen die Errichtung von Nebenanlagen im Sinne von § 14 Abs.1 BauNVO sowie die Anlage von Garagen nicht zulässig. Hiervon ausgenommen ist die große zusammenhängende nicht überbaubare Fläche im Süden des Plangebietes, also südlich der südlichen Baugrenze (Vorplatz). Auf dieser Fläche des Vorplatzes können ebenerdige Stellplätze angelegt werden, sofern der Flächenanteil in der Summe (incl. Zu- und Abfahrtsbereiche) nicht mehr als 50 % der Fläche des gesamten Vorplatzes überschreitet. Über diese Festsetzungen soll sichergestellt werden, dass der Vorplatz des Plangebietes als Entree in den Stadtteil langfristig auch von kleineren Baukörpern oder Anlagen freigehalten wird und auch nicht als reine Stellplatzanlage den stadträumlichen Eindruck dominiert. Erklärtes städtebauliches Ziel – in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer - ist hier die Errichtung eines gestalteten, urbanen Vorplatzes mit deutlich aufgewerteter Aufenthaltsqualität als Ergänzung für die geplanten Nachnutzungen in der ehem. Güterhalle.

### 5.1.5 Straßenverkehrsfläche

Die Planstraße wird als „Straßenverkehrsfläche“ festgesetzt und entspricht in der Profilbildung den Vorgaben des Verkehrsgutachtens und dem bereits erfolgten Ausbau. Um langfristig auch auf der Ostseite der Planstraße in Höhe des Zulieferhofes des DB-Postbriefverteilzentrums die Anlage eines durchgehenden Fußweges zu ermöglichen wird die Straßenbegrenzungslinie gradlinig durchgezogen. Teile der Straßenverkehrsfläche überlagern insoweit den heutigen Zulieferbereich zum DB-Postbriefverteilzentrum zur Halle. Die geplante Sanierung der Bestandshalle bleibt hiervon jedoch unberührt und behindert diese nicht. Diese Festsetzung erfolgt mit Blick auf eine mögliche Nachnutzung der Fläche.

## 5.2 Maß der baulichen Nutzung

### Grundflächenzahl / Gebäudehöhe

Die Vorgaben zum Maß der baulichen Nutzung beschränken sich auf die Grundflächenzahl sowie die minimal / maximal zulässige Höhe der baulichen Anlagen und die überbaubaren Grundstücksflächen. Sie orientieren sich dabei im Wesentlichen an der vorhandenen Hallenanlage mit Hochpunkt und ergänzen diese Baumasse sinnvoll.

Die maximal zulässige Höhe von 72,5 m ü. N.N. für den Großteil des Plangebietes entspricht einer maximalen Gebäudehöhe über Gelände von ca. 18 m (Bezugspunkt: Geländehöhe von ca. 54,5 m ü. N.N.). Damit sind die Firstlinien der Oberlichterbänder der ehem. Güterhalle als Bezugspunkt aufgenommen und als oberster Gebäudeabschluss berücksichtigt. Eine Überschreitung dieser Höhe durch technische Aufbauten bis zu 1,5 m ist zulässig. Mit dieser Festsetzung sollen ggf. in der Zukunft noch notwendige technische Anlagen bereits Berücksichtigung finden.

Für das 9-geschossige Gebäude (Hochhaus) wird die maximal zulässige Gebäudehöhe auf 84,0 m ü. N.N. begrenzt. Diese Höhe orientiert sich ebenfalls am Bestand (rd. 29,5 m hoch). Auch hier ist, aus vorgenannten Gründen, eine Überschreitung durch technische Aufbauten bis zu 1,5 m zulässig.

Die maximal zulässige Gebäudehöhe für den Hallenbereich entspricht zudem in etwa einer V-geschossigen Bebauung (Konstruktionshöhe pro Geschoss rd. 3,5 m zuzüglich Attika) und orientiert sich damit auch an der auf der Ostseite der Bahngleise vorhandenen Bebauung der Continental AG. Im Zusammenspiel mit dieser Bebauung soll die Baumasse für diesen Standort auch langfristig eine Art „Torwirkung“ für die DB Bahngleise erzeugen, diese Torwirkung wird täglich für tausende BahnutzerInnen erlebbar, wenn sie mit dem Zug von Westen in die Stadt einfahren. Zudem ist es aus planerischer Sicht zweckmäßig, das zentral gelegene, gut erschlossene aber lärmbelastete Grundstück langfristig optimal für gewerbliche Zwecke ausnutzen zu können, um so möglichst sparsam mit Grund und Boden umzugehen. Dies gilt auch für den Fall, das zu einem späteren Zeitpunkt ggf. die Halle durch einen Neubau ersetzt werden muss. Deshalb wird neben dem Höchstmaß für die Gebäude zusätzlich auch ein Mindestmaß von 68,5 m ü. N.N. für die Fläche festgesetzt (entspricht rd. 14 m und damit in etwa einer IV-geschossigen Bebauung). Die kompakte Bebauung dieses zentrumsnahen Standortes ist stadträumlich verträglich und stadtentwicklungspolitisch sinnvoll. Über die Vorgaben der Niedersächsischen Bauordnung (Abstandsregeln) bleibt sichergestellt, dass auch bei einem Abriss der Halle zwischen potentiellen neuen Gebäuden ausreichend Abstand für Belichtungs- und Belüftungserfordernisse gegeben ist.

Der Vorplatz im Süden des Plangebietes soll als städtischer Vorplatz ausgebildet werden. Vorhandene Baumbestände sollen weitgehend erhalten bleiben. Die Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover ist anzuwenden. Mit Rücksicht auf die vorhandene DB Poststation im Süden der Halle sollen rd. 25 Stellplätze auf dieser Vorplatzfläche verbleiben, die weiteren bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze sind in der gepl. Parkpalette am nördlichen Ende der Halle vorzuhalten. Darüber hinaus ist vorgesehen, auf dem Vorplatz auch Freizeitangebote für Jugendliche anzubieten (z.B. Skater Flächen), hierzu wird der Vorplatz zu einem Großteil versiegelt. Begrünte Ruhezone zum Verweilen bieten sich auf der Fläche aufgrund der vorhandenen Lärmbelastungen durch Schiene, Straßenverkehr und Gewerbe nicht an. Die Entwicklung des Vorplatzes zu einem urbanen, überwiegend versiegelten Stadtplatz mit Freizeitnutzungscharakter ist insoweit erklärte städtebauliche Zielsetzung. Hierfür ist auch die Inanspruchnahme städtischer Flächen erforderlich (Südspitze des Geltungsbereichs).

In diesem Zusammenhang ist innerhalb des GE -Gebietes deshalb eine Überschreitung der Höchstgrenze der Grundflächenzahl von 0,8 (GRZ) gemäß BauNVO erforderlich, da die Flächen für Stellplätze und Zufahrten auf die Berechnung der GRZ anzurechnen sind (§ 19 Abs. 4 BauNVO). Für das GE wird deshalb eine GRZ von 0,9 festgesetzt. Für das SO-Gebiet wird die GRZ auf 1,0 erhöht, da aufgrund der Lage in der Halle keine weiteren Freiflächen angrenzen, dieser Wert orientiert sich insoweit am Bestand.

Aus vorgenannten Gründen ist die Überschreitung der Obergrenze der GRZ gem. § 17 Abs. 1 BauNVO deshalb zu rechtfertigen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse sind hierdurch nicht beeinträchtigt und müssen auf Bauantragsebene im Einzelfall nachgewiesen werden. Auch nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten, da die Festsetzungen im Wesentlichen dem Bestand entsprechen. Die vorhandenen privaten Freiflächen sind bereits heute vollständig versiegelt, der Boden kann hier insoweit keine natürliche Funktion mehr ausüben.

### Geschossfläche

Auf die Festsetzung einer zusätzlichen Geschossflächenzahl (GFZ) kann angesichts der festgesetzten Höhenbegrenzung verzichtet werden. Gleichwohl wird die gem. § 17 (1) BauNVO vorgesehene Obergrenze der Geschossflächenzahl von 2,4 für ein Gewerbegebiet/Sondergebiet rein rechnerisch durch die minimale/maximale Höhenfestsetzung überschritten. Das theoretische Rechenmodell stellt sich wie folgt dar:

Bei einer vollflächigen Bebauung des gesamten Baufeldes und einer insg. V-geschossigen Bebauung würde die GFZ rein theoretisch 4,5 betragen (5 Geschosse x GRZ 0,9 = 4,5 GFZ). Dieses Rechenmodell ist jedoch nur theoretisch und sehr unrealistisch, denn es geht von einer Konstruktionshöhe pro Geschoss von 3,5 m aus, d.h. der Großteil der Gebäudeflächen in allen 5 Geschossen müsste sowohl künstlich belichtet als auch künstlich belüftet werden. Eine Nutzung der Flächen wäre damit erheblich eingeschränkt. Auch die Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse könnten so wohl kaum erfüllt werden. Diese theoretische Bebauungsmöglichkeit der Fläche wird seitens der Landeshauptstadt Hannover insoweit als unwahrscheinlich eingestuft.

Ein moderner Hallenneubau, der in seiner Ausdehnung der bestehenden Güterhalle entsprechen wollte, müsste von einer deutlich anderen Geschosshöhe ausgehen, um damit eine bessere Nutzbarkeit der Flächen gewährleisten zu können, die auch den Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnissen gerecht werden könnte. Deshalb wird für die Berechnung der theoretisch möglichen Überschreitung der rechnerischen GRZ eine Konstruktionshöhe pro Geschoss von 5 m bis 6 m angenommen. Dies entspricht folglich einer maximal dreigeschossigen Bebauung der gesamten Fläche. Damit ist im Plangebiet eine theoretische GRZ von 2,7 denkbar (3 Geschosse x GRZ 0,9 = 2,7 GFZ). Die max. Obergrenze von 2,4 gemäß § 17 (1) BauNVO würde demnach nur geringfügig um 0,3 überschritten.

Die Überschreitung der Obergrenze der GFZ ist gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO jedoch zulässig, wenn städtebauliche Gründe vorliegen und die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Hierzu sind folgende Aspekte anzuführen:

- Wesentliches Planungsziel der vorliegenden Bebauungsplanänderung ist die urbane Verdichtung der zentral gelegenen Fläche, dies soll die Innenentwicklung stärken und einer weiteren Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich entgegenwirken.
- Auf Bauantragsebene wäre in Abhängigkeit zum jeweiligen Nutzungskonzept nachzuweisen, dass die Voraussetzungen für gesunde Arbeitsverhältnisse (Belichtung / Belüftung) erfüllt werden können.
- Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten, da die Fläche aktuell keine Bedeutung für den Naturhaushalt und die Umwelt aufweist. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird als nicht erheblich und damit verträglich bewertet und stellt insoweit keine zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen für die vorhandenen Nutzungen oder die Umwelt dar.
- Auch Öffentliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

Aus vorgenannten Gründen ist die Überschreitung der Obergrenze der GRZ gem. § 17 Abs. 1 BauNVO deshalb aus städtischer Sicht zu rechtfertigen.

### 5.3 Bauweise / Baugrenze

Hinsichtlich der Bauweise werden keine besonderen planungsrechtlichen Festlegungen getroffen, da mit der Umsetzung des städtebaulichen und hochbaulichen Konzeptes die verbleibende Bestandshalle in ihren Außenabmessungen gesichert, aber auch notwendige funktionale bauliche Ergänzungen ermöglicht werden sollen. Über die große zusammenhängende Baufläche kann das Plangebiet auch zukünftig optimal ausgenutzt werden, was an dieser Stelle städtebaulich unbedingt zu begrüßen ist. Die überbaubare Fläche wird als zusammenhängendes Baufeld festgesetzt, das auf der West- und Ostseite zur Grundstücksgrenze einen Abstand von 3,0 m aufweist. Dies entspricht dem bauordnungsrechtlichen Mindestabstand und orientiert sich im Wesentlichen auch am Hallenbestand. Sofern die Hallenabgrenzungen die Baugrenze überschreiten, ist dies für die Sanierung des Bestandsgebäudes unproblematisch.

Nach Norden wird die Baugrenze in einem Abstand von 5,0 m festgesetzt. Hierüber soll sichergestellt werden, dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt die Anlage einer Fußwegverbindung nach Osten, in Richtung Vahrenwalder Straße ermöglicht wird. Dies ist aus städtebaulicher Sicht wünschenswert, aber nur im Zusammenhang mit einer damit einhergehenden Untertunnelung der DB-Strecke zur Vernetzung der Stadtquartiere sinnvoll. Auf die Festsetzung eines Gehrechtes zu Gunsten der Allgemeinheit wird jedoch verzichtet, da derzeit nicht absehbar ist, ob eine DB-Untertunnelung langfristig tatsächlich umsetzbar ist. Über die Festsetzung der nicht überbaubaren Grundstücksfläche bleibt diese städtebauliche Vision aber für die Zukunft umsetzbar. Südlich der Bestandshalle wird der bestehende bzw. geplante Vorplatz als große zusammenhängende „nicht überbaubare Fläche“ festgesetzt. Hier soll der Platz langfristig von einer Bebauung freigehalten werden.

### 5.4 Flächenbezogener Schalleistungspegel

Mit diesem Bebauungsplan werden neue gewerbliche Nutzungen ermöglicht, die im angrenzenden Umfeld der bestehenden Nachbarschaften zu schalltechnischen Belastungen führen können. Hierbei ist davon auszugehen, dass aufgrund des östlich des Plangebietes gelegenen Industrie- und Gewerbebetriebes die zulässigen Richtwerte an der westlich angrenzenden Wohnbebauung am Weidendamm bereits ausgeschöpft werden.

Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche ist dann sichergestellt, wenn die Schallbelastung durch Gewerbeanlagen am maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm nicht überschreitet (Gesamtbelastung aus Vorbelastung und Zusatzbelastung).

Zur Überprüfung und Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurde deshalb das Büro Lärmkontor aus Hamburg mit einer entsprechenden schalltechnischen Untersuchung beauftragt<sup>5</sup>. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es sich bei der zu beurteilenden vorhandenen Wohnbebauung beidseitig des Weidendamms aufgrund der Durchmischung von Wohn- und Gewerbenutzung um eine sogenannte „Gemengelage“ handelt. Diese städtebauliche Einschätzung teilt auch die Landeshauptstadt Hannover.

Zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. Zielwerte wird deshalb die Ausweisung von Bauflächen mit reduzierten flächenbezogenen Schalleistungspegeln innerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes empfohlen. Deshalb sind in dem festgesetzten Gewerbegebiet GE und in dem Sondergebiet SO „Einzelhandels- und Großhandelsbetrieb“ nur Betriebe und Nutzungen zulässig, die einen flächenbezogenen Schalleistungspegel von 60 dB(A) tags (06.00 – 22.00 Uhr) und 45 dB(A) nachts (22.00 – 06.00 Uhr) nicht überschreiten. Weitere Ausführungen sind dem Kapitel 8.3 Lärmschutz (Teil I der Begründung) zu entnehmen.

---

<sup>5</sup> Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Schalltechnische Untersuchung zum Untersuchungsgebiet - HGBF in Hannover, 02.02.2016

## 5.5 Dachflächenbegrünung

Im gesamten Plangebiet sind Dachflächen von neuen Gebäuden und Gebäudeteilen mit weniger als 20 Grad Dachneigung entsprechend den ökologischen Standards der Stadt Hannover dauerhaft und flächendeckend zu begrünen. Damit kann das örtliche Kleinklima verbessert werden. Ausnahmen von dieser Dachbegrünungspflicht können zugelassen werden, wenn dies im Widerspruch zum Nutzungszweck steht, z.B. bei Dachflächen für Belichtungszwecke, zur Installation technischer Anlagen, Terrassen oder bei stützenlosen, weit spannenden Hallen in Leichtbauweise. Mit letzterer Aufzählung soll insbesondere sichergestellt werden, dass die noch vorhandenen Teile der Halle einer wirtschaftlichen Nachnutzung zugeführt werden und in ihrer äußeren Erscheinung erhalten bleiben können.

Sollten zukünftig jedoch weitere Teile der Halle abgerissen werden müssen, so greift die Pflicht zur Dachflächenbegrünung für mögliche Neubauten entsprechend. Dies gilt z.B. auch für Parkpaletten, sofern das Dach solcher Gebäude selber nicht als Parkdeck genutzt werden soll.

## 5.6 Anzupflanzende Bäume / zu erhaltende Bäume

Nennenswerte Baumbestände im Plangebiet befinden sich nur auf dem südlichen Vorplatz. Für diesen Vorplatz wird derzeit im Auftrag der aurelis durch das Büro Topotek1 (Berlin) ein Freiflächenkonzept erarbeitet. Als wesentliche Vorgabe steht hierbei der Erhalt der wichtigen, den Raum prägende Bäume auf der Agenda, gleichzeitig gilt es, die weiteren Ansprüche an die Fläche bei der Gestaltung mit einzubeziehen (Feuerwehrezufahrten, Stellplätze, Fahrradabstellflächen, Freizeitnutzung, etc.) und weitere Baumpflanzungen sicherzustellen. Unter dieser Prämisse werden auf dem Vorplatz drei erhaltenswerte Bäume definiert, die über eine entsprechende Kennzeichnung als „zu erhaltender Baumbestand“ festgesetzt werden.

Über eine entsprechende textliche Festsetzung wird geregelt, dass bei der Anlage von privaten, ebenerdigen Stellplätzen pro 5 Stellplätze ein standortheimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von mind. 18 cm anzupflanzen, dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen ist. Diese Vorgabe entspricht den ökologischen Standards der Landeshauptstadt Hannover. Bei der aktuell geplanten Sanierung der Halle kommt diese Festsetzung zwar nicht zum Tragen, da der Stellplatzbedarf nicht ebenerdig geregelt werden kann, hier ist durch den Vorhabenträger die Errichtung einer Parkpalette vorgesehen. Gleichwohl soll diese Festsetzung mit Blick auf mögliche in der Zukunft liegende Konzepte Bestandteil dieses Bebauungsplanes sein für den Fall, das zu einem späteren Zeitpunkt die Anlage ebenerdiger Stellplätze vorgesehen wird.

Die das Plangebiet erschließende Planstraße, die bereits fertiggestellt wurde, ist mit einer beidseitig angelegten durchgehenden Baumreihe ausgestattet (unterbrochen von öffentlichen Stellplätzen in Längsparkrichtung). Hierdurch wurden auf der gesamten Länge der neuen Erschließungsstraße ca. 45 neue, standortgerechte Laubbäume gepflanzt (Geltungsbereich Bebauungspläne Nr. 1714 und Nr. 1840). Der Erhalt und die Pflege dieser Bäume ist sichergestellt, da die Erschließungsstraße zu ggb. Zeit öffentlich gewidmet wird und in das Eigentum der Landeshauptstadt Hannover übergeht. Die Erschließungsstraße wurde auf Kosten der aurelis hergestellt. Zwischen der Landeshauptstadt Hannover und der aurelis wurde vereinbart, dass die genannten Straßenbäume dieser Erschließungsstraße auf die Vorgabe/Forderung der entsprechenden textlichen Festsetzung angerechnet werden können.

## 5.7 Nutzungsbeschränkungen / Textliche Festsetzungen

Zur besseren Übersicht werden nachfolgend alle textlichen Festsetzungen aufgeführt, die in diesem Bebauungsplan Art und Maß der baulichen Nutzungen einschränken bzw. weiter definieren:

### § 1

Für das Gewerbegebiet (GE) gelten folgende Festsetzungen:

(1) Nicht zulässig sind

- Einzelhandelsbetriebe jeglicher Art.
- kirchliche Einrichtungen,
- Spielhallen, Spielcasinos und ähnliche Einrichtungen,

- Anlagen zur Vorführung von Sex- und Pornofilmen, Sexshops, Bordelle, bordellartige Betriebe und ähnliche Einrichtungen,
- Wettbüros.

(2) Ausnahmsweise kann der Verkauf an Endverbraucher, wenn er nach Art und Umfang in eindeutigen Zusammenhang mit der Produktion, der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur- und Serviceleistungen der Betriebsstätte steht und dieser in Grundfläche und Bauweise untergeordnet ist, zugelassen werden.

(§ 1 Abs. 5 und 9 BauNVO).

## **§ 2**

Das Sondergebiet SO – „Einzelhandels- und Gewerbebetriebe“ dient der Unterbringung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben aus dem Lebensmittelbereich und nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben.

1. Zulässig sind:

- im Erdgeschoss großflächige Einzelhandelsbetriebe mit folgendem Warensortiment:
  - Lebensmittel,
  - Genussmittel,
  - Getränke,
  - einschließlich Randsortimente mit zentrenrelevantem Warensortiment auf bis zu 10 % der hergerichteten Verkaufsfläche,
- in allen Geschossen nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe mit Ausnahme von weiteren Einzelhandelsbetrieben.

2. Nicht zulässig sind:

- kirchliche Einrichtungen,
- Spielhallen, Spielcasinos und ähnliche Einrichtungen,
- Anlagen zur Vorführung von Sex- und Pornofilmen, Sexshops, Bordelle, bordellartige Betriebe und ähnliche Einrichtungen,
- Wettbüros.

3. Ausnahmsweise können zugelassen werden (in allen Geschossen):

- Schank- und Speisewirtschaften,
- Anlagen für soziale, kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

(§ 11 Abs. 1 bis 3 BauNVO)

## **§ 3**

Im Plangebiet kann die Höchstgrenze (Oberkante) der baulichen Anlage ausnahmsweise durch technische Aufbauten, wie z.B. Oberlichter für Treppenhäuser, Entrauchungen für Aufzugsanlagen und Treppenhäuser, um bis zu 1,50 m Höhe überschritten werden.

(§ 16 Abs. 6 BauNVO)

## **§ 4**

Im Plangebiet sind nur solche Betriebe und Nutzungen zulässig, die einen flächenbezogenen Schallleistungspegel von 60 dB (A) tags (06.00 – 22.00 Uhr) und 45 dB (A) nachts (22.00 – 6.00 Uhr) nicht überschreiten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB).

## **§ 5**

Im Plangebiet sind auf den nicht überbaubaren Flächen Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO nicht zulässig.

(§ 14 Abs. 1 und § 23 Abs. 5 BauNVO).

## § 6

Bei der Anlage von privaten ebenerdigen Stellplatzflächen ist pro 5 Stellplätzen ein standortheimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von mind. 18 cm anzupflanzen, dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen.  
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

## § 7

Im Plangebiet ist auf den nicht überbaubaren Flächen die Anlage von Stellplätzen und Garagen nicht zulässig. Ausgenommen hiervon ist die nicht überbaubare Fläche südlich der südlichen Baugrenze (Vorplatz). Hier ist die Anlage von Stellplätzen (auf dem Vorplatz) zulässig, sofern der Flächenanteil der Stellplätze einschließlich der erforderlichen Zu- und Abfahrtsflächen nicht mehr als 50% der Gesamtfläche der nicht überbaubaren Fläche (des Vorplatzes) beträgt.  
(§ 12 Abs. 6 und § 23 Abs. 5 BauNVO)

## § 8

Im Plangebiet sind die Dachflächen von neuen Gebäuden und Gebäudeteilen mit einer Dachneigung von weniger als 20 ° dauerhaft und flächendeckend zu begrünen. Ausnahmen von dieser Dachbegrünungspflicht können zugelassen werden, wenn diese im Widerspruch zum Nutzungszweck steht, (z.B. bei Dachflächen für Belichtungszwecke oder zur Installation technischer Anlagen oder Terrassen) oder bei stützenlosen, weit spannenden Hallen in leichter Bauweise.  
(§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 BauGB)

## § 9

Im Gewerbegebiet sowie im Sondergebiet SO – „Einzelhandels- und Gewerbebetriebe“ sind Werbeträger i.S. des § 14 Abs. 1 BauNVO (z. B. Werbepylone) oder selbstständige Werbeanlagen, die nicht unter § 14 Abs. 1 BauNVO fallen, nicht zulässig. Werbeanlagen an Gebäuden dürfen die jeweilige Gebäudetraufe nicht überschreiten  
(§ 11 Abs. 1 bis 3 BauNVO und § 14 Abs. 1, § 1 Abs. 9 und § 16, Abs. 5 BauNVO).

## 6.0 Erschließung des Plangebietes

---

Im Rahmen der Stadtteilsanierung in der Nordstadt erfolgte der Ausbau des Weidendammes zur Hauptverkehrsstraße (L 380). Er verbindet die nördlichen Stadtteile mit der Innenstadt und nimmt eine wichtige verkehrliche Entlastungsfunktion für den Haupteinkaufs- und Flanierbereich Englebosteler Damm wahr.

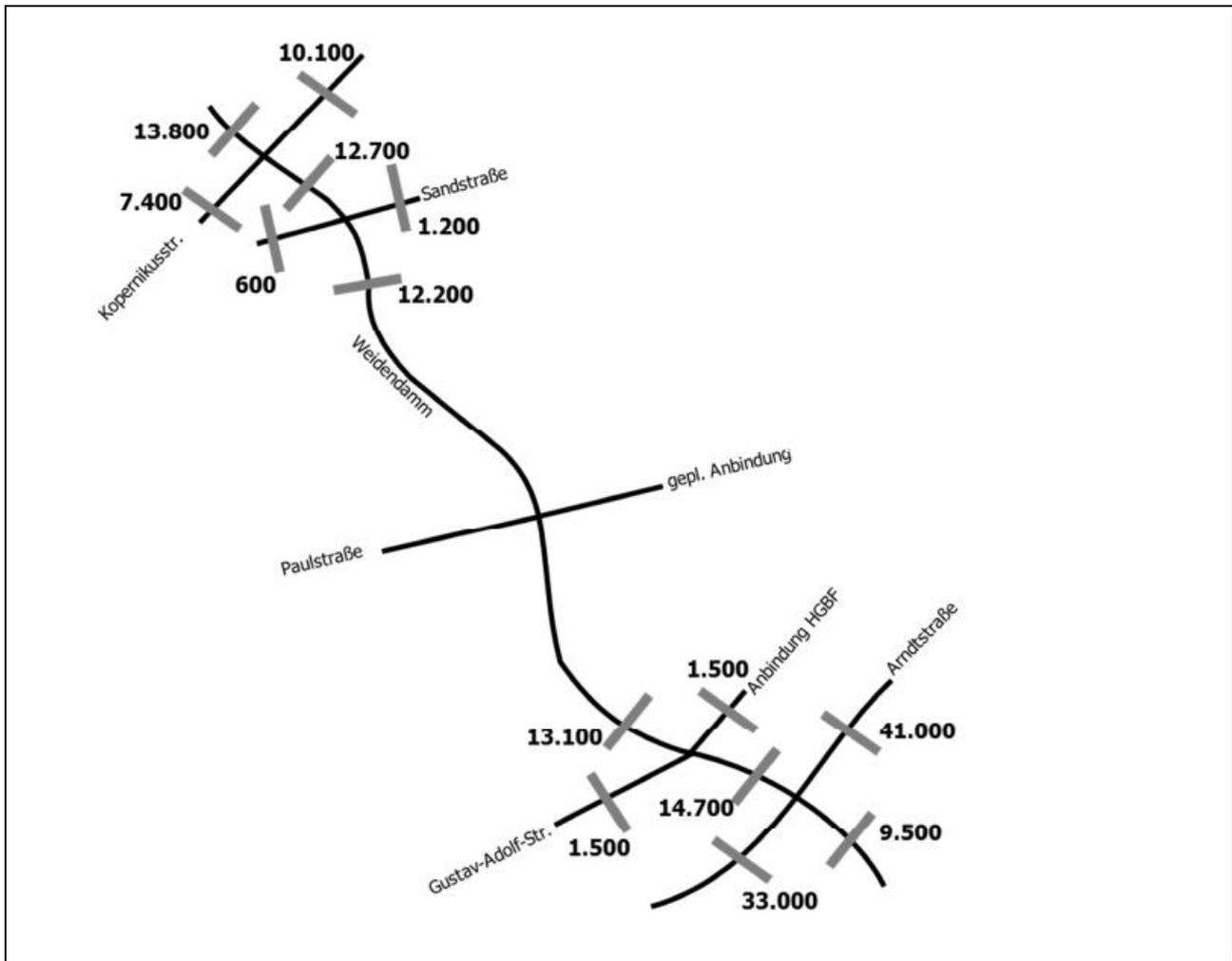
Die interne neue Erschließung des Gesamtareals erfolgt über eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Erschließungsstraße (Planstraße), die im Wesentlichen auf der Trasse der alten Ladestraße liegt. Diese neue Erschließungsstraße ist über drei Anbindungspunkte an den Weidendamm angeschlossen. So ist im Süden die heute bereits bestehende Anbindung in Höhe der Gustav-Adolf-Straße nur noch als Einfahrt in das Gebiet vorgesehen (Einbahnstraßenregelung). Als mittlere Anbindung ist in Höhe der Paulstraße ein neuer dreiarmer Knoten vorgesehen. Der dritte Anschluss wird im Norden des Gebietes über die Sandstraße sichergestellt (beide außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes). Mit dieser Zielvorgabe wurden zunächst im Rahmen einer verkehrstechnischen Stellungnahme des Büros ARGUS zur Einschätzung der vorhandenen Verkehrssituation im September 2013 Verkehrsmengendaten an folgenden Knotenpunkten erhoben<sup>6</sup>:

- Arndtstraße / Weidendamm / Herschelstraße
- Weidendamm / Anbindung HGBF / Gustav-Adolf-Straße
- Weidendamm / Sandstraße
- Kopernikusstraße / Weidendamm

---

<sup>6</sup> ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, Bebauungsplan Nr. 1714 HGBF Hannover - Verkehrstechnische Stellungnahme, 20.04.2015 - aktualisiert 07.05.2015 und 07.04.2017

Nachfolgende Abbildung zeigt in einer Übersicht die ermittelten Querschnittswerte / 24 Stunden für die vorgenannten Bereiche:



**Abbildung 5: Tagesverkehr Bestand September 2013 / ermittelten Querschnittswerte pro 24 Stunden (Auszug Verkehrsgutachten ARGUS vom 07.05.2015)**

Mit den für das Gesamtareal (Bebauungspläne Nr. 1714 und Nr. 1840) vorgesehenen Nutzungen (Gewerbegebiet / Sondergebiet großflächiger Einzelhandel) wurden dann die zu erwartenden Verkehrsaufkommen rechnerisch ermittelt.

Diese Prognose zeigt eine Erhöhung des Fahrtenaufkommens um **insgesamt rd. 1.450 Fahrten / Tag**. Für die **Spitzenstunde am Nachmittag werden rund 100 Kfz-Fahrten pro Stunde** prognostiziert. Für den Weidendam entspricht dies einer Verkehrszunahme im Mittel von rund 10 Prozent.

Das Gutachten stellt klar, dass grundsätzlich mit den ermittelten Kapazitätsnachweisen eine leistungsgerechte Erschließung dieser zusätzlichen Verkehre über das vorhandene Straßennetz bzw. über die neuen Knotenpunkte gegeben ist. Auch die leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre an den Knotenpunkten Kopernikusstraße / Weidendam im Norden und Arndtstraße / Weidendam / Herschelstraße im Süden ist weiterhin gewährleistet.

Für die Anbindung in Höhe der Paulstraße (Geltungsbereich des angrenzenden Bebauungsplanes Nr. 1840) ist ein gemeinsamer Rechts- / Linksabbiegerstreifen mit Aufstellflächen für 2 bzw. 3 KFZ berücksichtigt. Zudem ist hier ein Schutzstreifen mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen vorgesehen. Von Norden nach Süden sieht der Weidendam eine neue separate Linksabbiegerspur in das Plangebiet vor, von Süden nach Norden ist der Rechtsabbieger in das Plangebiet in die Geradeausspur integriert (außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes).

Die Landeshauptstadt Hannover schließt sich den Ergebnissen dieses Gutachtens an.

Für den südlichen Abschnitt der neuen Erschließungsstraße wurde neben der verkehrsgerechten Ausbildung der Anbindung an den Weidendamm folgendes berücksichtigt:

- Die Straße wird aufgrund der räumlichen Situation bis zur Paulstraße als Einbahnstraße von Süden nach Norden mit einer Fahrbahnbreite von 3,5 m ausgebaut, dies führt u.a. zu einer Entlastung des bereits im Bestand hoch belasteten Knotenpunktes Weidendamm / Gustav-Adolf-Straße. Somit kann eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden.
- Es sind separate Fußwege vorgesehen.
- Der Radweg wird im Zweirichtungsverkehr auf der Westseite der Straße geführt.
- Zwischen Fahrbahn und Radweg ist ein ca. 2 m breiter Grünstreifen mit Einzelbäumen (Neuanpflanzungen) angeordnet. In diesem Streifen sind auch öffentliche Fahrradbügel vorgesehen.

Die erforderlichen Flächen für die Erschließungsstraße wurden zwischenzeitlich als eigenes Grundstück aus der Gesamtfläche herausgebildet und sind in der aktuellen Kartengrundlage der Planzeichnung dargestellt, im Unterdruck ist auch die Profilaufteilung der Straße ablesbar. Die Erschließungsstraße (Planstraße) wird über diesen Bebauungsplan als (öffentliche) „Straßenverkehrsfläche“ festgesetzt.

Der Straßenbau ist seit Sommer 2017 als Privatstraße fertiggestellt, das Profil fußt auf den Ergebnissen der verkehrstechnischen Stellungnahme und entspricht den Vorgaben der Landeshauptstadt Hannover. Die „Widmung“ der Straße als öffentliche Verkehrsfläche wird zeitnah angestrebt.

## 7.0 Ver- und Entsorgung

---

Die Rahmenbedingungen für die Ver- und Entsorgung des Plangebietes stellen sich wie folgt dar:

**Trink- und Löschwasserversorgung:** Das Trinkwasser- und Löschwassersystem wurde getrennt hergestellt. Für den Löschwasserbedarf wird durch enercity netz ein Grundschutz von 96 m<sup>3</sup> über 2 Stunden sichergestellt. Zusätzlich kann für den Objektschutz eine maximale Anschlussleistung von 48m<sup>3</sup> / h pro Hausanschluss zur Verfügung gestellt werden.

**Schmutzwasser:** Der vorhandene Hauptsammler der Mischwasserkanalisation in Höhe der Sandstraße wurde durch einen neuen Mischwasserkanal in der Erschließungsstraße erweitert. Ein Anschluss für alle Grundstücke ist möglich.

**Niederschlagswasser:** Bei Einleitung des Niederschlagswassers in den Mischwasserkanal ist eine Abflussbeschränkung von 60 l / (s\*ha) zu beachten. Darüber hinaus gehende Mengen sind auf dem jeweiligen Grundstück zurück zu halten und gedrosselt abzuführen.

**Gas:** Eine Gasversorgung wird für das gesamte Plangebiet bereitgestellt.

**Strom:** Eine Stromversorgung wird für das gesamte Plangebiet bereitgestellt.

**Telekommunikation:** Eine Leerrohrtrasse für die Telekom ist im Südteil der Erschließungsstraße (Planstraße) in den westlichen Nebenanlagen vorgesehen. Derzeit sind hier keine Leitungen der Telekom vorhanden.

**Fernwärme:** Ein Fernwärmeanschluss für das 9-geschossige vorhandene Gebäude ist gegeben. Für eine mögliche zukünftige Fernwärmeversorgung der Halle ist ein Netzanschluss bzw. eine Erweiterung des vorhandenen Anschlusses vorgesehen. Über den Vorplatz verläuft von West nach Ost eine bestehende Fernwärmeleitung. Diese ist zum Schutz vor Wurzelbeschädigungen zwingend von Baumstandorten freizuhalten. In diesem Zusammenhang sind voraussichtlich auch die vorhandenen Bäume innerhalb des Schutzstreifens dieser Leitung zu fällen.

**Abfallentsorgung:** Der Anschluss des Plangebietes an die Abfallentsorgung durch den Abfallzweckverband Region Hannover (aha) ist sichergestellt. Für die Abfall- und Wertstoffabfuhr sind die Vorgaben der jeweils gültigen Abfallsatzung zu beachten.

## 8.0 Umweltbelange

---

Die erforderliche Umweltprüfung liegt mit dem „Teil II - Umweltbericht“ als eigenständiger Teil der Begründung vor.

### 8.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist dann anzuwenden, wenn die neu geplanten baulichen und verkehrlichen Nutzungen Eingriffe zulassen, die über das derzeit bereits planungsrechtlich zulässige Maß hinausgehen.

Dies ist hier jedoch nicht der Fall, weil durch die Planung keine zusätzlichen Eingriffe gegenüber dem bestehenden Planungsrecht begründet werden. Das Gelände war als frühere Fläche für Bahnanlagen dem allgemeinen Planungsrecht entzogen. Aufgrund der Geländenutzung zu Bahnbetriebszwecken war eine fast vollständige Versiegelung oder Überbauung der Flächen möglich. Vorgaben zur Einhaltung einer Obergrenze gab es nicht.

Die Reaktivierung und Nachnutzung dieser innenstadtnahen und verkehrlich gut erschlossenen Flächen stellt bereits einen Vermeidungstatbestand dar, weil die Maßnahme im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung einschließlich des Prinzips "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" entspricht. Damit wird auch der Anforderung des § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB, mit Grund und Boden sparsam umzugehen, in besonderem Maße Rechnung getragen.

Insgesamt wird mit der angestrebten gewerblichen Neubebauung und der neuen Erschließung auch eine bessere Einbindung dieser Flächen in den Stadtteil erreicht.

### 8.2 Artenschutz

In 2008 wurde für das Gesamtareal des ehem. HGBF eine Kartierung der örtlichen Flora und Fauna durchgeführt und 2014 aktualisiert<sup>7</sup>. Die Untersuchungen umfassten die Artengruppen Flora, Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien und Heuschrecken. Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplan Nr. 1714 wurden keine signifikanten Vorkommen festgestellt, auch besonders geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und § 24 NAGBNatSchG wurden nicht festgestellt.

### 8.3 Lärmschutz

Mit der Konversion des Areals soll eine innenstadtnahe, gewerbliche Entwicklung gestärkt und planungsrechtlich qualifiziert werden. Von einer zunächst zusätzlich angedachten Wohnnutzung auf Teilflächen musste jedoch Abstand genommen werden. Mit schalltechnischen Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass eine Wohnnutzung am Standort mit den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse nicht zu vereinbaren ist<sup>8</sup>.

Die schalltechnischen Untersuchungen umfassen dabei das gesamte Areal des ehem. Hauptgüterbahnhofes, also den Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 1714 und Nr. 1840. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

#### Maßgebliche Immissionsorte

---

<sup>7</sup> Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Hans-Scharoun-Weg 1, 31535 Neustadt, Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF, Juli 2008 und Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF, Aktualisierung Oktober 2014 und Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Nachuntersuchung Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF Hannover, Vorabbericht Fledermäuse, Stand 30.06.2014

<sup>8</sup> Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Schalltechnische Untersuchung zum Untersuchungsgebiet - HGBF in Hannover, 02.02.2016 und Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV zur Erschließung im Untersuchungsgebiet – HGBF Hannover, 03.03.2016, aktualisiert 30.03.2017

Die zu berücksichtigenden maßgeblichen Immissionsorte liegen westlich der Flächen des Areals und sind als allgemeines Wohngebiet sowie als Gewerbegebiet in einem älteren, vorhandenen Durchführungsplan normiert. Hierzu findet derzeit eine Wirksamkeitsprüfung statt.

Da östlich des Untersuchungsgebietes umfangreiche industrielle Vorbelastungen vorhanden sind (Continental AG), die die Richtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten bereits ausschöpfen, wird der Nachweis der Einhaltung der Richtwerte nach dem „Nicht-Relevanz-Kriterium“ erbracht. Wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung vergleichbar genutzte Gebiete und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen, spricht die TA Lärm (Abschnitt 6.7) von Gemengelagen. Für derartige aneinandergrenzende Gebietskategorien lässt die TA Lärm für die zum Wohnen dienenden Gebiete die Erhöhung der Immissionsrichtwerte auf geeignete Zwischenwerte bis hin zu den Mischgebietswerten zu. Diese Voraussetzungen treffen auf die westlich an den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes angrenzenden Flächen zu, so dass hier bei den als allgemeine Wohngebiete zu beurteilenden Flächen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete für die Beurteilung herangezogen werden können. Die besondere Berücksichtigung der Ruhezeiten in Wohngebieten ist allerdings im Rechenergebnis enthalten.

Das Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau) enthält schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Es handelt sich dabei nicht um Grenzwerte. Sie sind vielmehr als sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen.

Für die Beurteilung ist Tags der Zeitraum von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und nachts von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr zugrunde zu legen.

<b>Schalltechnische Orientierungswerte für Verkehrslärm nach DIN 18005, Beiblatt 1</b>	<b>Tag</b>	<b>Nacht</b>
Allgemeines Wohngebiet (WA)	55	45
Mischgebiet (MI)	60	50
Gewerbegebiet (GE)	65	55

Für die als allgemeines Wohngebiet einzustufenden Immissionsorte ergibt sich unter Berücksichtigung des „Nicht-Relevanz-Kriteriums“ und der angesetzten Gemengelage für den Tagzeitraum ein Zielwert von 54 dB(A) (Tagrichtwert für Mischgebiete minus 6 dB(A)) und für die lauteste Nachtstunde von 39 dB(A) (Nachtrichtwert für Mischgebiete minus 6 dB(A)). Für die als Gewerbegebiet einzustufenden Immissionsorte außerhalb des Geltungsbereiches ergibt sich unter Berücksichtigung des „Nicht-Relevanz-Kriteriums“ für den Tagzeitraum ein Zielwert von 59 dB(A) (Tagrichtwert für Gewerbegebiete minus 6 dB(A)) und für die lauteste Nachtstunde von 44 dB(A) (Nachtrichtwert für Gewerbegebiete minus 6 dB(A)). Die Immissionsorte wurden 0,5 m vor den Fenstern der Wohngebäude platziert, an denen besonders hohe Schallimmissionen zu erwarten sind. Die Berechnung erfolgte über die vorhandenen Geschosse. Die Eigenreflexion der Gebäude blieb dabei gemäß der TA Lärm unberücksichtigt.

Für die Verkehrslärberechnungen werden die entsprechenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse werden in den vorliegenden Gutachten im Wesentlichen wie folgt zusammengefasst:

#### **8.4.1 Gewerbe**

Die Gewerbeflächen innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden in 5 Teilflächen (GE 1 bis GE 5) gegliedert und in zwei Varianten berechnet; vgl. Abb. 5. Mit Hilfe dieser Variantenberechnung sollte ermittelt werden, welche Nutzungen im Plangebiet zugelassen werden können, ohne dass nennenswerte zusätzliche Lärmbelastungen für die bestehenden angrenzenden Nutzungen entstehen.

##### Variante 1 (hauptsächlich uneingeschränkte Gewerbenutzung im Plangebiet)

Hier wurde das Hauptaugenmerk auf die Ausweisung von uneingeschränkten Gewerbeflächen gelegt. In Variante 1 wurden die beiden westlich zur Wohnbebauung gelegenen Flächen (GE 1 und

GE 2) aufgrund der räumlichen Nähe zur schutzwürdigen Nutzung als eingeschränkte Gewerbeflächen mit 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts berücksichtigt. Die östlichen Teilflächen (GE 3 bis GE 5) wurden dagegen als uneingeschränkte Gewerbeflächen mit einem flächenbezogenen Schalleistungspegel von 65 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts belegt. Im Tagzeitraum wird bei uneingeschränkter Gewerbenutzung östlich der Planstraße der angestrebte Zielwert in den Bereichen der Gemengelage vielfach bis zu 6 dB(A) überschritten. In den Bereichen, die als Gewerbegebiet berücksichtigt wurden, übersteigen die Immissionen den Zielwert bis zu 2 dB(A). Im Nachtzeitraum wird der angestrebte Zielwert in den Gemengelagen mehrfach bis zu 4 dB(A) überschritten und in den als Gewerbegebiet berücksichtigten Bereichen vereinzelt um bis zu 2 dB(A).

Bei der Variantenentwicklung ist aufgrund der ermittelten Überschreitungen deshalb mit einer weiteren Einschränkung der flächenbezogenen Schalleistungspegel für die Gewerbeflächen zu reagieren. Vor diesem Hintergrund sind die Berechnungen zu Variante 2 erfolgt.

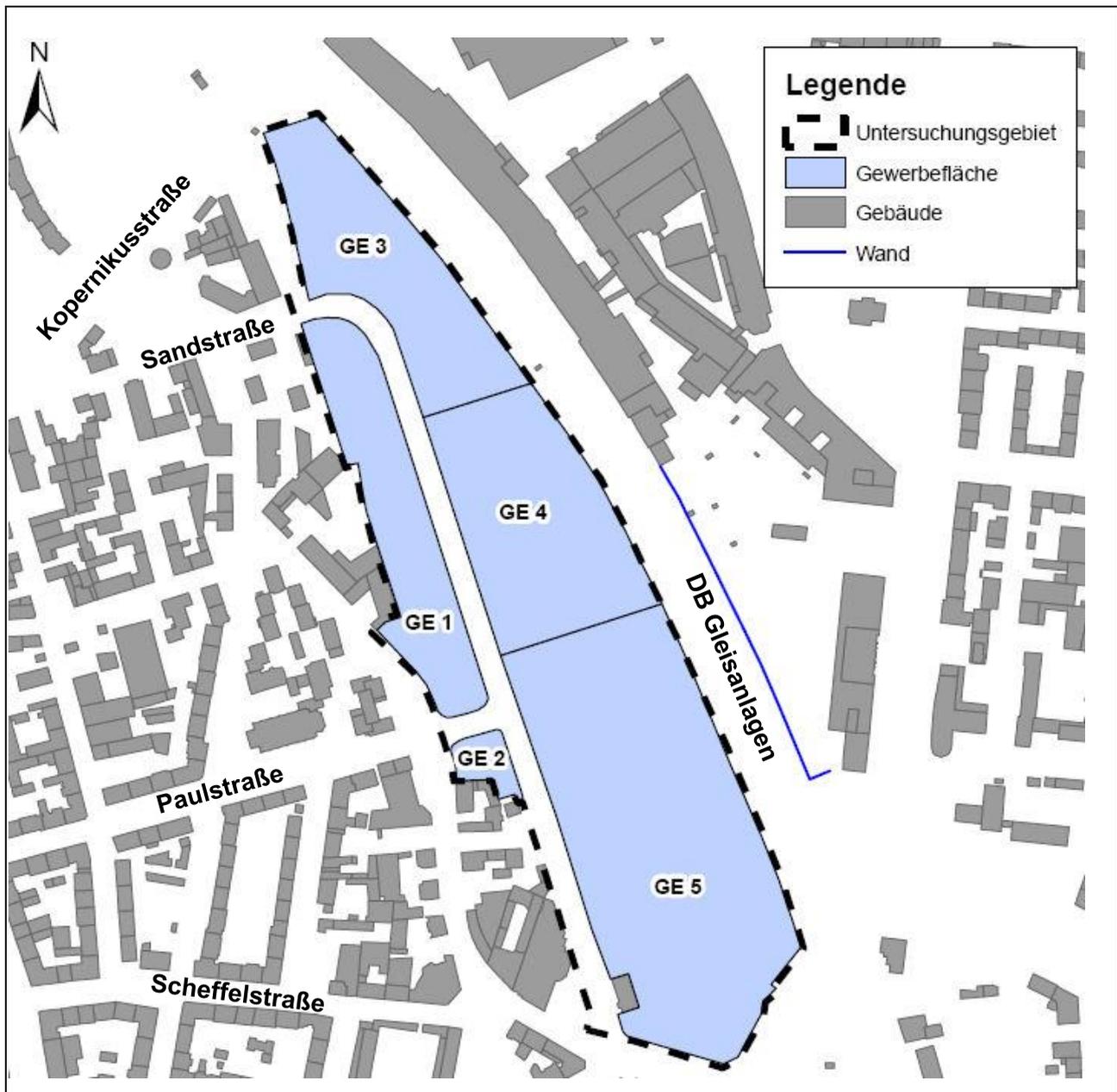
#### Variante 2 (eingeschränkte Gewerbenutzung im gesamten Plangebiet)

In dieser Variante wurden alle 5 Teilflächen (GE 1 bis GE 5) als eingeschränkte Gewerbeflächen mit 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts berücksichtigt. Der Nachweis zur Einhaltung der Richtwerte erfolgt dabei nach dem „Nicht-Relevanz-Kriterium“ (vgl. oben). Im Tagzeitraum wird bei eingeschränkter Gewerbenutzung der angestrebte Zielwert in den Gemengelagen größtenteils eingehalten. Nur vereinzelt wurden Beurteilungspegel mit bis zu 2 dB(A) Überschreitung in den oberen Geschosslagen ermittelt. Auch in den als Gewerbegebiet berücksichtigten Bereichen wird der Zielwert eingehalten. Innerhalb des Nachtzeitraums wurden für die Bereiche der Gemengelagen keine Überschreitungen ermittelt. In den Bereichen, die als Gewerbegebiet berücksichtigt wurden, wird der Zielwert eingehalten.

#### **Fazit zur schalltechnischen Untersuchung zu Gewerbe:**

Eine Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. der Zielwerte in der Nachbarschaft kann nur sichergestellt werden, wenn die Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes vollumfänglich als eingeschränkte Gewerbeflächen genutzt werden. Dies betrifft sowohl die Emissionen in der Nacht, als auch die am Tag.

Diese Vorgabe wird über eine entsprechende textliche Festsetzung im vorliegenden Bebauungsplan berücksichtigt (Festsetzung von flächenbezogenen Schalleistungspegeln).



**Abbildung 6: Lageplan Teilflächen Gewerbe (GE 1 bis GE 5)**

Quelle: Schalltechnischen Untersuchungen zum Untersuchungsgebiet – HGBF Hannover – Anlage 1 - Stand 02.02.2016) / (GE 1 bis GE 5 = Gewerbefläche)

#### 8.4.2 Verkehr (Schiene / Straße Bestand / Straße Planung)

##### Auswirkungen auf das Plangebiet durch bestehende Anlagen - Straße und Schiene -

Die Berechnung der Auswirkungen des Verkehrslärms (Straße und Schiene) wurde in Form von Schallimmissionsrastern in Höhe von 4 m für den Tag- und den Nachtzeitraum durchgeführt.

Die Berechnungsergebnisse im Tagzeitraum zeigen, dass in einem Korridor von ca. 28 m ausgehend von der an der Schiene gelegenen östlichen Untersuchungsgebietsgrenze der als Abwägungsgrenze heranzuziehende Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags für Wohnungsausweisungen (auch Betriebsleiterwohnungen) überschritten wird. Im Einwirkungsbereich der Kreuzung Weidendamm / Arndtstraße weitet sich dieser Korridor auf ca. 41 m auf.

Im gesamten übrigen Untersuchungsgebiet wird der Grenzwert der 16. BImSchV für gewerbliche Nutzungen mit empfindlichen Nutzungen wie z.B. Betriebswohnungen eingehalten. Lediglich im

schienenabgewandten Schallschatten von Gebäudekörpern wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete eingehalten.

Im Nachtzeitraum wird nahezu im gesamten Untersuchungsgebiet der als Abwägungsgrenze heranzuziehende Beurteilungspegel von 60 dB(A) nachts für Wohnungsausweisungen (auch Betriebsleiterwohnungen) überschritten. Lediglich im schienenabgewandten Schallschatten von Gebäudekörpern wird der Grenzwert der 16. BImSchV für gewerbliche Nutzungen mit empfindlichen Nutzungen wie z.B. Betriebswohnungen eingehalten. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete wird flächendeckend überschritten.

Durch die schalloptimierte Anordnung von Plangebäuden (z.B. als riegelhafte Bebauung, die möglichst nahe an den Schienenwegen errichtet wird) kann die schalltechnische Qualität des Untersuchungsgebietes aufgewertet werden.

Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet sicherzustellen, empfiehlt das Gutachten folgende Festsetzungen:

- Keine Wohnnutzung in den Bereichen >70 dB(A) tags,
- Ausnahmsweise Wohnnutzung durch Nachweis bei geeigneter Bauweise und Grundrissanordnung (keine Schlafräume an Fassaden > 60 dB(A) nachts),
- Gewerbliche Aufenthaltsräume sind gemäß DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau, Anforderungen und Nachweise - auszuführen.

#### Auswirkungen auf die westlich angrenzende Bestandsbebauung

Für die Ermittlung der schalltechnischen Auswirkungen des durch das Vorhaben entstehenden Mehrverkehrs auf die Bestandsbebauung wurden an repräsentativen Wohngebäuden sowohl für den Prognose-Null Fall als auch für den Prognose-Plan Fall Immissionsorte an den Fassaden berechnet. Um die Auswirkungen des aus dem Vorhaben resultierenden Mehrverkehrs genauer beziffern zu können, wurden die Berechnungen ohne den Einfluss der Schienenverkehrswege durchgeführt. Insgesamt wurden für die Flächen des ehem. Areals des HGBF (Geltungsbereich BP Nr. 1714 und Nr. 1840) zusätzlich 1.450 Fahrten pro Tag prognostiziert (Spitzenstunde am Nachmittag: 100 Kfz/Stunde).

Die ermittelten Beurteilungspegel überschreiten mehrfach sowohl im Tag - als auch im Nachtzeitraum - die Schwelle der Gesundheitsgefährdung laut Rechtsprechung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Durch den Mehrverkehr des Planvorhabens werden die Beurteilungspegel durchweg um bis zu maximal 0,5 dB(A) erhöht. An den Immissionsorten, an denen bereits im Prognose-Null Fall Überschreitungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts berechnet wurden, beträgt die Erhöhung durch den planbedingten Mehrverkehr maximal 0,2 dB(A) tags und 0,1 dB(A) nachts.

Pegelschwankungen im Bereich unterhalb der von der Rechtsprechung definierten Gesundheitsgefährdungsschwelle unterliegen zwar der planerischen Abwägung. Der Abwägungsspielraum endet jedoch mit Erreichen dieser kritischen Schwelle. Somit sind auch die vorliegenden, geringfügigen Pegelschwankungen zu beurteilen, soweit sie relevant sind. Aufgrund von verfahrensimmanenten Toleranzen (Prognoseungenauigkeiten) wird eine Pegeldifferenz unter 0,5 dB(A) ohne Veränderung im Straßenraum aus Sicht des Gutachters als nicht relevant eingeschätzt.

Ergänzend zu der schalltechnischen Untersuchung wurde für Bereiche, in denen erhebliche bauliche Eingriffe in den Straßenraum geplant sind, eine gesonderte Untersuchung zum „Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach“ erforderlich. Hier ist das Erreichen der kritischen Schwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bereits bei Pegelerhöhungen von 0,1 dB(A) relevant.

Die schalltechnische Untersuchung nach der 16. BImSchV zur Erschließung im Untersuchungsgebiet liegt vor. Die Untersuchungen erstreckten sich dabei auf den Umbau der Kreuzungsbereiche Weidendamm / Paulstraße / Neubau Anbindung Höhe Paulstraße sowie Weidendamm / Gustav-Adolf-Straße / Neubau Anbindung HGBF, da hier eine wesentliche Änderung bzw. ein erheblicher baulicher Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges vorliegt (z.B. eine Fahrbahnachsenverschiebung). Anschließend wurde ermittelt, ob ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“ gemäß der 16. BImSchV für die angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen besteht.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass sich die Beurteilungspegel durch den Umbau der beiden Kreuzungsbereiche an mehreren Immissionsorten - bei gleichzeitiger Grenzwertüberschreitung der

16. BImSchV - um 3 dB erhöhen. Beurteilungspegel von 70 dB(A) im Tagzeitraum und 60 dB(A) im Nachtzeitraum ergeben sich vereinzelt bereits im Prognose-Null Fall. Diese werden im Prognose-Plan Fall zum Teil weiter erhöht.

Durch den geplanten Umbau der genannten Kreuzungsbereiche ergibt sich an sechs Gebäuden eine wesentliche Änderung und an drei dieser Gebäude somit Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“. Diese sind:

- Paulstraße Nr. 13,
- Weidendamm Nr. 19 und
- Weidendamm Nr. 20.

Die Anspruchssituation resultiert im Wesentlichen aus dem höheren Verkehrsaufkommen in der Planung sowie aus der Errichtung der Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Weidendamm / Paulstraße und dem Neubau Anbindung Höhe Paulstraße.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgerausche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz).

Im vorliegenden Fall ist ein Schutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten schwerlich umsetzbar, weil keine ausreichenden Freiflächen vorhanden sind und weil sich bauliche Vorkehrungen (z.B. Lärmschutzwand / -wall) hinsichtlich ihrer Dimensionierung nicht in den städtebaulichen Kontext einfügen würden. Allerdings kann hier baulicher Schallschutz durch entsprechende Anordnung von Neubauten auf dem Grundstück nahe der Lärmquelle und durch Ausrichtung schutzbedürftiger Nutzungen auf den lärmabgewandten Gebäudeseiten erzielt werden.

Maßnahmen an der Fahrbahn als Lärmquelle, wie beispielsweise Lärm arme Straßenbeläge sind nach derzeitiger Vorschriftenlage (RLS-90) bei innerstädtischen Straßen nicht anwendbar. Aus diesem Grund sind die festgestellten Ansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ passiv gemäß der 24. BImSchV. Für die vorgenannten Grundstücke besteht insoweit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Das bedeutet, für die betroffenen Grundstücke muss der Straßenbaulastträger den tatsächlichen Zustand / die Nutzungen in den Gebäuden / Räumen durch entsprechende Bestandsaufnahmen ermitteln und auch ermitteln, welche Lärmschutzklasse z.B. die vorhandenen Fenster in den Gebäuden bereits heute aufweisen. Aufbauend auf diese Bestandsaufnahmen wird dann das konkrete Erfordernis weiterer passiver Lärmschutzmaßnahmen ermittelt. Die Kosten für dieses Verfahren und die ggf. notwendigen baulichen Maßnahmen sind durch den Straßenbaulastträger zu tragen (die Kostenübernahme hierfür durch die auresis ist durch die Entwicklungsvereinbarung geregelt). Außenwohnbereiche sind von dieser Thematik nicht betroffen.

Darüber hinaus wurden die schalltechnischen Auswirkungen des geplanten Straßenneubaus innerhalb des Untersuchungsgebietes auf die nächstgelegene schutzbedürftige Nutzung berechnet und beurteilt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass aus dem Straßenneubau keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV resultieren. Die Grenzwerte werden ausnahmslos und sicher eingehalten. Ansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ im Sinne der 16. BImSchV sind somit im Hinblick auf den Straßenneubau nicht gegeben.

### **8.4.3 Fazit**

Die Landeshauptstadt Hannover schließt sich nach Überprüfung den Ergebnissen und Empfehlungen der Gutachten zum Schallschutz grundsätzlich an. Zu einzelnen Punkten werden die Ausführungen wie folgt ergänzt:

### Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Wohnnutzungen sind in dem festgesetzten Gewerbegebiet sowie im festgesetzten Sondergebiet nicht zulässig. Ausgenommen hiervon bleiben Betriebsleiterwohnungen, diese sind gem. § 8 Abs. 3 Satz 1 BauNVO in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässig. Sofern die Errichtung von Betriebsleiterwohnungen erforderlich wird, wäre die Einhaltung der entsprechenden Lärmgrenzwerte zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse im Rahmen des Bauantragsverfahrens nachzuweisen (Lage der Betriebswohnung im Plangebiet, Grundrissgestaltung u. ä.).

### Maßgebliche Immissionsrichtwerte

Zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. der Zielwerte in der Nachbarschaft erfolgt die Ausweisung eines Gewerbegebietes bzw. eines Sondergebietes. Mit der ergänzenden Festsetzung von reduzierten flächenbezogenen Schalleistungspegeln im gesamten Plangebiet wird der Empfehlung des Gutachters gefolgt.

## **8.5 Altlasten**

In Zusammenhang mit dem Sanierungsplan gemäß 13 Abs. 6 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) ist das Areal des ehem. HGBF Hannover umfänglich untersucht worden<sup>9</sup>. Das Untersuchungsgebiet umfasst die räumlichen Geltungsbereiche der beiden aneinandergrenzenden Bebauungspläne Nr. 1840 und Nr. 1714. Diesen Untersuchungen ist zu entnehmen, dass die Flächen des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 1714 nicht von Bodenkontaminationen betroffen sind.

## **8.6 Kampfmittel**

Wegen des vorliegenden Kampfmittelverdachts wird eine Gefahrenforschung erforderlich, um die Kampfmittelfreigabe zu erhalten. Erdarbeiten im Plangebiet sind von einer zugelassenen Fachfirma sicherheitstechnisch zu begleiten.

## **8.7 Auswirkungen von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU**

Das Plangebiet befindet sich in einem Abstand von etwa 1600 m bis 1900 m Luftlinie von den „Vereinigte Schmirgel- und Maschinen-Fabriken AG“ (VSM). Die VSM unterliegt aufgrund der dort gelagerten, verarbeiteten bzw. produzierten Stoffe der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der s.g. Störfall-Verordnung.

Störfallbetriebe arbeiten mit Stoffen, die beim Auftreten plötzlicher Störfälle von technischen Anlagen o.ä. zum Austritt gefährlicher Stoffe für Mensch und Umwelt führen können. Gemäß § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind bei raumbedeutsamen Planungen deshalb Flächen für sensible Nutzungen so anzuordnen, dass Auswirkungen von schweren Unfällen in Betrieben nach der Störfallverordnung so weit wie möglich vermieden werden.

Die Niedersächsische Bauordnung sieht seit ihrer Änderung am 25.09.2017 einen von Menge und Art der gefährlichen Stoffe unabhängigen, pauschalen Achtungsabstand von 2000 m zu solchen Betrieben bzw. Betriebsbereichen vor. Das Plangebiet befindet sich innerhalb dieses Achtungsabstandes. In Bereichen außerhalb dieses Achtungsabstandes ist davon auszugehen, dass es zu keinen negativen Auswirkungen durch schwere Unfälle kommt.

---

<sup>9</sup> IMS Ingenieurgesellschaft mbH, Stadtdeich 5, 20097 Hamburg, Auszug für IBB 19000074 und 19000075 Hannover-Zentrum „HGBF“ aus: Orientierende Untersuchung – Standort 5294 Hauptbahnhof sowie Dr. Köhler & Dr. Pommerening, Ing.-Büro für Geotechnik, Hydrologie und Umwelt, Flächenrisikodetailuntersuchung DB- Standort 5294 (H-Hbf), 2009 sowie M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. HGBF Hannover, 2014 sowie M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, Endbericht zum Sanierungsplan gemäß Anhang 3 BBodSchV für den Bereich des ehem. HGBF Hannover (IBB-Nr.: 19000075), 2015

Aus der Vergangenheit sind keine schweren Unfälle mit Auswirkungen auf die Umgebung im Bereich der VSM bekannt.

Innerhalb des Achtungsabstandes erfolgt im Rahmen der Bauleitplanung eine dezidierte Auseinandersetzung mit der Thematik mit dem Ziel, den tatsächlichen angemessenen Sicherheitsabstand zu den Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung zu ermitteln.

Zu diesem Zweck hat die Landeshauptstadt Hannover in Abstimmung mit dem Gewerbeaufsichtsamt Hannover ein entsprechendes Gutachten beauftragt. Das Ergebnis dieses Gutachtens zeigt, dass das Plangebiet deutlich außerhalb eines möglichen Gefahrenbereiches durch die VSM liegt. Der zu berücksichtigende Achtungsabstand für die VSM wird laut Gutachten auf max. 80 m von der Grundstücksgrenze des Betriebes aus festgelegt. Konsequenzen für die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes ergeben sich insoweit nicht.<sup>10</sup>

## **9.0 Hinweise**

### **9.1 Denkmalschutz**

In der näheren Umgebung des Plangebietes befinden sich zwei Baudenkmale: a) Vahrenwalder Str. 7, Verwaltungsbau (Behrens) und b) Phillipsbornstr. 7, Fabrikgebäude (Continental). Beide Baudenkmale liegen östlich der Bahntrasse der Deutschen Bahn AG. Die Gebäude der Continental AG wirken dabei maßstabgebend in den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes hinein. Notwendige Festsetzungen für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ergeben sich dadurch jedoch nicht.

### **9.2 Baumschutzsatzung**

Für diesen Bebauungsplan gilt die Satzung zum Schutz von Bäumen, Sträuchern und Hecken im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover als geschützte Landschaftsbestandteile (Baumschutzsatzung) vom 28. Januar 2016 (Gemeinsames Amtsblatt für die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover 2016 / Nr. 7 vom 18. Februar 2016).

### **9.3 Grundwasserflurabstand**

Die Grundwasserfließrichtung im Bereich dieses Bebauungsplanes ist auf die GW-Absenkung auf dem Continental Werk Vahrenwald ausgerichtet. Die Grundwasserabsenkung ist auf Dauer ausgelegt, wird jedoch nur so lange aufrecht gehalten, wie es die betriebliche Notwendigkeit erfordert. Eine komplette Einstellung der Wasserförderung ist nicht auszuschließen. Die Fachgutachter schätzen den Wiederanstieg nach einer eventuellen Einstellung der Wasserhaltung auf 1,0 bis 1,5 m. Es ist dann davon auszugehen, dass es zumindest zeitweilig in feuchten Monaten (meistens Februar bis April) zu einem Grundwasserflurabstand von weniger als 2,5 m kommen kann. Dieses ist bei der Planung von unterkellerten Gebäuden zu beachten. Hier sind konstruktive Maßnahmen gegen Kellervernässung vorzusehen. Ein Ableiten des eventuell hoch anstehenden Grundwassers mittels Drainagen in das öffentliche Entwässerungssystem ist nicht zulässig.

### **9.4 Deutsche Bahn AG**

Es wird von Seiten der Deutsche Bahn AG darauf hingewiesen, dass

- durch den Betrieb und die Erhaltung der Eisenbahnstrecken Hannover - Hamm, Hannover - Seelze und Hannover - Celle Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) entstehen,

---

<sup>10</sup> Inherent Solutions Consult GmbH & Co. KG, Bemeroder Straße 71, 30559 Hannover, Gutachten zur Ermittlung von angemessenen Sicherheitsabständen für den Betriebsbereich der VSM – Vereinigte Schmirgel- und Maschinen-Fabriken AG, Dezember 2017

- in unmittelbarer Nähe elektrifizierter Bahnstrecken oder Bahnstromleitungen mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen ist. Erforderlichenfalls sind von dem Planungsträger oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

## **10 Durchführung des Bebauungsplanes / Kosten**

---

Mit diesem Bebauungsplan soll das bestehende Baurecht für die im Geltungsbereich befindlichen Grundstücke weiter qualifiziert werden.

Der Landeshauptstadt Hannover entstehen hierdurch keine Kosten.

Die zur Baureifmachung der Grundstücke anfallenden Kosten sowie Kosten für die Herstellung der notwendigen Erschließungsanlagen werden durch die Grundstückseigentümerin aurelis Real Estate GmbH & Co. KG – Region Nord, Hamburg und deren Rechtsnachfolger getragen. Dies betrifft auch alle Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen, die sich aufgrund der neuen Erschließungssituation „dem Grunde nach“ ergeben können (Einzelfallprüfung für die Grundstücke Paulstraße Nr. 13 und Weidendamm Nr. 19 und Nr. 20). Im Rahmen einer Entwicklungsvereinbarung hat sich die Grundstückseigentümerin im Vorfeld gegenüber der Landeshauptstadt Hannover zu einer Kostenübernahme verpflichtet. Die Entwicklungsvereinbarung war Grundlage für einen Erschließungsvertrag, dieser wurde zwischenzeitlich notariell beurkundet und ist somit für beide Vertragsparteien verbindlich.

## **11 Fachgutachten**

---

Die nachfolgend aufgelisteten Gutachten waren Grundlage und Abwägungsmaterial für die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes. Die genannten Gutachten wurden geprüft. Die Stadt schließt sich den Ergebnissen der Fachgutachten und der gutachterlichen Stellungnahmen an. Diese Gutachten wurden zusammen mit dem Bebauungsplanentwurf sowie der Begründung öffentlich ausgelegt.

- Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Hans-Scharoun-Weg 1, 31535 Neustadt, Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF, Juli 2008
- Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF, Aktualisierung Oktober 2014
- Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Nachuntersuchung Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF Hannover, Vorabbericht Fledermäuse, Stand 30.06.2014
- abia - Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Neustadt, Protokoll vom 09.10.2015 zur Umsiedlung der beiden sehr seltenen, hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflüglige Sandschrecke (RL Nds.: 1) und Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2)
- Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Schalltechnische Untersuchung zum Untersuchungsgebiet - HGBF in Hannover, 02.02.2016
- Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV zur Erschließung im Untersuchungsgebiet – HGBF Hannover, 03.03.2016, aktualisiert 30.03.2017
- ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, B-Plan 1714 HGBF Hannover - Verkehrstechnische Stellungnahme, 20.04.2015, aktualisiert 07.05.2015

und 07.04.2017

- ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, Ansätze zu Verkehrsaufkommen und Verteilung Neuverkehr, HGBF Hannover, Weidendamm, 31.10.2013
- IMS Ingenieurgesellschaft mbH, Stadtdeich 5, 20097 Hamburg, Auszug für IBB 19000074 und 19000075 Hannover-Zentrum „HGBF“ aus: Orientierende Untersuchung – Standort 5294 Hauptbahnhof, März 2001
- Dr. Köhler & Dr. Pommerening, Ing.-Büro für Geotechnik, Hydrologie und Umwelt, Flächenrisikodetailuntersuchung DB- Standort 5294 (H-Hbf), 2009
- M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. HGBF Hannover, 2014
- M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, Endbericht zum Sanierungsplan gemäß Anhang 3 BBodSchV für den Bereich des ehem. HGBFs Hannover (IBB-Nr.: 19000075) / Januar 2015
- Dr. D. Acocella, Teichstraße 14, 79539 Lörrach, Verträglichkeitsuntersuchung für die geplante Errichtung eines Einzelhandel- und Großhandelsbetriebes auf dem Grundstück des ehem. HGBF in Hannover, Nordstadt, 16.10.2014
- Inherent Solutions Consult GmbH & Co. KG, Bemroder Str. 71, 30559 Hannover, Gutachten zu Ermittlung von angemessenen Sicherheitsabständen für den Betriebsbereich der VSM – Vereinigte Schmirgel- und Maschinenfabriken AG, Dezember 2017.

---

## TEIL II: UMWELTBERICHT

---

Im nachfolgenden Umweltbericht werden die bis zum Dezember 2017 vorliegenden Informationen über die Umweltsituation im Plangebiet zusammengestellt (§ 2 Abs. 4 und § 2 a Satz 2 Nr. 2 BauGB). Der Bericht basiert auf den Ergebnissen der unter Kapitel 11 der Begründung (Teil I) genannten Fachgutachten.

### 1. Einleitung

---

Mit den Bebauungsplänen Nr. 1714 und Nr.1840 wird die Konversion des bisher durch die Deutsche Bahn AG genutzten Areals im Stadtteil Nordstadt als künftiger innenstadtnaher Gewerbestandort abschließend geregelt und die verkehrliche Anbindung der Flächen an das vorhandene Straßennetz durch eine neue Erschließungsstraße planungsrechtlich gesichert.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1714 soll der noch erhaltene Teil der Güterhalle aufgrund seines besonderen Alleinstellungsmerkmals saniert und anschließend für eine Nachnutzung durch gewerbliche Unternehmen neu untergliedert werden. Die bereits ansässige Postzustellbasis (Briefe) der Deutsche Post AG soll erhalten bleiben. Darüber hinaus soll das ehemalige Wohnheim der DB saniert werden. Kirchliche Einrichtungen sind im Plangebiet ausgeschlossen. Im Weiteren besteht das planerische Ziel darin, auf einer begrenzten Teilfläche von 960 m<sup>2</sup> einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb aus dem Bereich Genuss- und Lebensmittel sowie Getränke und ggf. einem gastronomischen Angebot zu etablieren. Ansonsten bleiben Einzelhandelsnutzungen grundsätzlich ausgeschlossen. Letzteres umfasst auch den Ausschluss von Spielhallen, Sexshops, bordellartigen Betrieben u. ä. Einrichtungen sowie Wettbüros.

Mit diesem Konversionskonzept wird gleichzeitig die Aufwertung des Vorplatzes auf der Südseite der Halle angestrebt. Ein attraktiver Stadtplatz soll hier ein neues stadträumlich ansprechendes Entree als Eingang in die Nordstadt bilden.

Die Planungsziele und -inhalte des Bebauungsplanes Nr. 1714 „ehem. HGBF - südlicher Abschnitt“ sind in Teil I - Begründung detailliert beschrieben und begründet.

## **2. Ziele des Natur- und Umweltschutzes**

---

### **2.1 Natura 2000**

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

### **2.2 Relevante Fachgesetze und Fachplanungen**

Nachfolgend werden die für die vorliegende Planung relevanten Ziele des Umweltschutzes, die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegt sind, zusammengefasst:

**Baugesetzbuch:** § 1a BauGB: Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

**Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG):** § 1 BImSchG: Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

**Regionales Raumordnungsprogramm:** Siehe Kap. 3.1 in Teil I – Begründung.

**Flächennutzungsplan:** Siehe Kap. 3.2 in Teil I – Begründung.

**Fachplanungen:** Landschaftsrahmenplan der Region Hannover, Siehe Kap. 3.5 in Teil I – Begründung.

## **3. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

---

Gemäß der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB sind im Umweltbericht die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB ermittelten Umweltauswirkungen zu beschreiben und zu bewerten. Bei der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen sind die geltenden Darstellungen mit den geplanten zu vergleichen. Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter und sonstigen Umweltbelange werden im Folgenden beschrieben.

Für das Gelände besteht bereits heute Planungsrecht gemäß § 34 BauGB. Damit wäre bereits heute eine Bebauung der Flächen möglich. Dieses Planungsrecht wird über den vorliegenden Bebauungsplan Nr. 1714 weiter qualifiziert und gefestigt. Darüber hinaus wird eine öffentliche Erschließungsstraße festgesetzt, über die die Grundstücke neu erschlossen werden. Einzelhandelsbetriebe, Spielhallen, Spielcasinos und Wettbüros u.a. werden explizit ausgeschlossen. Nur für eine kleine Teilfläche soll die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes ermöglicht werden, um damit die Attraktivität der neuen gewerblichen Ansiedlungen in der ehem. Güterhalle zu stützen. Kirchliche Einrichtungen sind ebenfalls ausgeschlossen.

Die Beschreibung der Umweltauswirkungen bezieht sich im Folgenden auf die tatsächlich im Plangebiet vorhandenen Nutzungen und nicht nur auf die Fragestellung, welche „zusätzlichen“ Umweltauswirkungen sich im Vergleich zur Anwendung des § 34 BauGB und den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 1714 „theoretisch“ ergeben würden.

Hiermit soll verdeutlicht werden, welche „tatsächlichen“ Umweltauswirkungen bei Umsetzung der neuen Planungsziele in Bezug auf die heute vorhandene Ist-Situation zu erwarten sind. Denn das sind die Auswirkungen, wie sie die Bürgerinnen und Bürger vor Ort auch tatsächlich wahrnehmen und erleben werden. Dies möchte die Landeshauptstadt Hannover transparent und nachvollziehbar darstellen, auch wenn dies hier über das gesetzliche Erfordernis hinausgeht.

### **3.1 Schutzgüter Tiere und Pflanzen / Artenschutz**

Bestand und Bewertung: Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wurden in dem artenschutzrechtlichen Fachgutachten zu Flora, Fledermäusen und Avifauna keine signifikanten Vorkommen festgestellt, die die Durchführung besonderer Vorkehrungen und Maßnahmen zum Artenschutz erforderlich machen würden.

Auswirkungen der Planung: Es sind keine Beeinträchtigungen oder nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

### **3.2 Schutzgut Boden**

#### **3.2.1 Natürliche Bodenfunktion**

Bestand und Bewertung: Die Flächen im Plangebiet sind heute zum überwiegenden Teil versiegelt oder überbaut. Der Vorplatz im Süden ist ebenfalls zu einem großen Teil versiegelt. Er wird als Stellplatzfläche bzw. als Zufahrt genutzt. Dagegen ist die südliche Spitze des Vorplatzes heute noch als Grünfläche mit Einzelbaumbeständen angelegt und wird von einem Radweg durchquert (Abstandsgrün ohne Aufenthaltsqualitäten).

Auswirkungen der Planung: Die ehem. Güterhalle wird zu einem großen Teil erhalten und saniert. Zusammen mit der geplanten Umgestaltung des Vorplatzes, der Anlage von Stellplätzen auf dem Vorplatz und dem Neubau einer Parkpalette im Norden führt dies im Vergleich zur bisherigen Geländedenutzung zu einer geringfügigen Zunahme an bebauter bzw. versiegelter Fläche, insb. auf dem Vorplatz. Der Vorplatz erhält eine neue Funktion als „privater Stadtplatz“, auf dem insb. für Jugendliche entsprechende Freizeitangebote vorgehalten werden sollen (Stichwort Skateranlage). Mit der geplanten Überbauung und Versiegelung der Flächen wird das Plangebiet im Vergleich zu der bisher ausgeübten Geländedenutzung weiter bebaut und versiegelt. Diese zusätzliche Versiegelung wird jedoch bewusst in Kauf genommen, zu Gunsten der Entwicklung eines neuen attraktiven Platzkonzeptes, das positiv auf den Stadtteil ausstrahlen kann. Die neue Erschließungsstraße erhält eine durchgehende Baumreihe, über die dazugehörigen Baumscheiben werden offene Bodenzonen gesichert. Insgesamt sind bezogen auf das Schutzgut Boden keine wesentlichen nachteiligen Veränderungen hinsichtlich der natürlichen Bodenfunktion zu erwarten.

#### **3.2.2 Bodenbelastungen durch Altlasten/ Kampfmittel**

Bestand und Bewertung: Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches gelten als nicht belastet. Eine Kampfmittelfreigabe liegt vor.

Auswirkungen der Planung: Es sind keine Beeinträchtigungen oder nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

### **3.3 Schutzgut Wasser**

Bestand und Bewertung Grundwasser: Der Landschaftsrahmenplan der Landeshauptstadt Hannover von 1990 ist zwar durch den Landschaftsrahmenplan der Region Hannover abgelöst worden, die seinerzeitigen Feststellungen zur Grundwasserneubildung und zum Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung werden jedoch weiterhin zur Information herangezogen. Danach liegt gemäß den zur Aufstellung des Landschaftsrahmenplanes vorgenommenen Ermittlungen der Planungsbereich in einem Gebiet mit einer potentiellen und realen Grundwasserneubildungsrate von 0 - 75 mm / na (Einstufung: "gering"). Das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung ist als "gering" bewertet. Daher ist bei künftigen Nutzungen darauf zu achten, dass Schadstoffeinträge in den Boden möglichst vermieden werden. Das Grundwasser im nördlich angrenzenden Bebauungsplan Nr. 1840

ist diffus mit Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmitteln belastet. Der Grundwasserschaden wird von den Brunnen der Conti abgefangen. Durch ein Grundwassermonitoring wird die weitere Ausdehnung der im Boden verbleibenden Schadstoffe verhindert.

Auswirkungen der Planung zum Grundwasser: Da die Flächen nahezu vollständig versiegelt sind, bzw. versiegelt werden sind nachteilige Auswirkungen für das Schutzgut Grundwasser nicht zu erwarten. Allerdings ist eben wegen dieser Versiegelung auch keine Grundwasserneubildung innerhalb des Geltungsbereiches zu erwarten. Mit Blick auf die Altlastenproblematik im nördlich angrenzenden Bebauungsplan wird dies jedoch als vertretbar erachtet.

Oberflächengewässer: Natürliche oder künstliche Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

### **3.4 Schutzgüter Luft und Klima**

Bestand und Bewertung: Zur verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover liegt seit Mai 2011 als ergänzende Information zu dem in 2007 vom Rat beschlossenen Luftreinhalte-Aktionsplan der Luftqualitätsplan Hannover vor. Seine Aufstellung wurde notwendig, weil die in der EU - Luftqualitätsrahmenrichtlinie (RL 96/62/EG) und deren Tochtrichtlinien vorgegebenen Grenzwerte einschließlich ihrer Toleranzmargen hinsichtlich der Luftschadstoffe Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) innerhalb der Stadt Hannover überschritten wurden. Untersucht wurde auf der Grundlage von Modellrechnungen im Sinne eines "worst case - Szenarios" die räumliche Ausprägung der vom Hauptverkehrsstraßennetz Hannovers ausgehenden Luftschadstoffe während einer austauscharmen Wetterlage bei Einrichtung einer Umweltzone. Zur Überprüfung wurden diese Werte mit den tatsächlich gemessenen Ergebnissen an installierten Messpunkten in Hauptverkehrsstraßen verglichen. Dargestellt werden die Immissionsfelder exemplarisch für den Parameter Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub> / Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> als Jahresmittelwert). In Tabelle 3 des Planes werden basierend auf Messungen des Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim (GAA HI) im Umfeld des Plangebietes die folgenden Straßenabschnitte als „Hotspots“ mit einer potentiell hohen NO<sub>2</sub>-Belastung aufgeführt (Immissionsbelastung: > 40 µg/m<sup>3</sup>):

- Schloßwender Straße zwischen Königsworther Platz und Christuskirche,
- Arndtstraße zwischen Sauerweinstraße und Schraderstraße,
- Vahrenwalder Straße zwischen Melanchthonstraße und Rotermundstraße.

Bei diesen Orten, an denen der seit 2010 gültige NO<sub>2</sub>-Grenzwert überschritten wird, handelt es sich ausschließlich um verkehrlich hoch belastete Straßenabschnitte. Für die anderen Bereiche in der Umgebung des Plangebietes werden dagegen geringere NO<sub>2</sub>-Belastungen verzeichnet.

Die Bahnstrecke übernimmt die Funktion einer Kaltluftleitbahn.

Auswirkungen der Planung: Angesichts der weitgehenden Erhaltung der Bestandsbebauung und der beabsichtigten Nachnutzungen ist im Vergleich zur bisherigen Nutzung nicht von einer relevanten nachteiligen Veränderung der klimatischen Situation auszugehen. Positiv werden sich die Baumpflanzungen in der neuen Erschließungsstraße sowie auf dem Vorplatz auswirken. Durch die neuen Verkehre, die im Plangebiet auftreten, ist eine zusätzliche Luftbelastung zu erwarten. Insgesamt sind hierdurch jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf die Lufthygiene und das Schutzgut Klima zu erwarten. Die Reaktivierung einer Gewerbebrache ist darüber hinaus grundsätzlich der Inanspruchnahme freier Flächen im Außenbereich vorzuziehen.

### **3.5 Schutzgut Mensch**

#### **3.5.1 Lärmschutz**

Bestand und Bewertung Gewerbe- und Verkehrslärm: Zum Gewerbe- und Verkehrslärm wird auf die Ausführungen unter Kapitel 8.3 Lärmschutz in Teil 1 der Begründung verweisen.

Auswirkungen der Planung

- a) Gewerbelärm

Für das gesamte Plangebiet werden reduzierte flächenbezogene Schalleistungspegel von 60 dB(A) tags (06.00 – 22.00 Uhr) und 45 dB(A) nachts (22.00 – 06.00 Uhr) festgesetzt. Hierdurch wird sichergestellt, dass durch die geplanten Nutzungen eine zusätzliche Lärmbelastung der bestehenden angrenzenden Flächen ausgeschlossen ist.

#### b) Verkehrslärm

Die Reaktivierung der Flächen wird neue Verkehre erzeugen, für die durch Fachgutachter entsprechende Prognosen ermittelt wurden. Die neue Erschließungsstraße wird an drei Punkten an das bestehende Straßennetz angeschlossen, sodass sich die Verkehre auf diese Punkte verteilen. Für die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes stellen diese Verkehre kein Problem dar. Diese Verkehrszunahme erzeugt auch zusätzlichen Verkehrslärm. In der Konsequenz erwächst hierdurch außerhalb des Plangebietes für einzelne Gebäude Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“. Dies gilt für die Gebäude Paulstraße Nr. 13, Weidendamm Nr. 19 und Weidendamm Nr. 20. Der § 24 BImSchV regelt das Verfahren, über das die betroffenen Grundstückseigentümer auf diesen Anspruch „dem Grunde nach“ zu informieren sind, um in Folge ggf. den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen auch sicherstellen zu können. Mit Umsetzung der passiven Lärmschutzmaßnahmen können die potentiellen schädlichen Auswirkungen auf den Menschen reduziert werden. Für das Bebauungsplangebiet selber resultieren aus dem Straßenneubau für die nächstgelegene schutzbedürftige Nutzung keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV. Die Grenzwerte werden ausnahmslos und sicher eingehalten. Insgesamt ist deshalb davon auszugehen, dass keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten sind.

### 3.5.2 Lufthygiene

Mit einer erheblichen Verschlechterung der Lufthygienesituation infolge der angestrebten Nutzung ist nicht zu rechnen. Der Nutzungskatalog der Baugebiete lässt die Ansiedlung besonders emittierender Betriebe nicht zu und auch das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen ist vertretbar.

### 3.5.3 Erholungsfunktion der Landschaft

Das Plangebiet hatte bisher keine Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung. Auch künftig ist das Plangebiet als Gewerbestandort im lärmbelasteten Siedlungsbereich nicht für die Erholung des Menschen bestimmt oder geeignet. Auf dem Vorplatz können sich jedoch ergänzend Funktionen für eine eingeschränkte Freizeitnutzung insb. durch Jugendliche etabliert (z.B. Skateranlagen).

### 3.6 Orts- und Landschaftsbild

Bestand und Bewertung: Das Betreten der Fläche war in den vergangenen Jahren nur betriebsbedingt für Mitarbeiter der DB möglich. Bis auf die verbliebenen Teile der prägenden ehem. Güterabfertigungshalle ist der Bereich gegenwärtig nur von geringer Bedeutung für das Orts- und Landschaftsbild. Aufgrund des langjährigen Stillstandes und der Nicht-Nutzung des Areals wies die Halle in der Vergangenheit jedoch erhebliche Vandalismus Schäden auf, die das Ortsbild negativ beeinträchtigten. Zwischenzeitlich hat der Eigentümer aurelis mit einer aufwendigen Sanierung der Halle begonnen, zahlreiche Vandalismus Schäden wurden bereits beseitigt.

Auswirkungen der Planung: Die Sanierung der Halle und des Hochhauses werden wesentlich zur Aufwertung des Erscheinungsbildes des Gesamtareals beitragen. Auch die neue Erschließungsstraße, die auf beiden Seiten eine (fast) durchgehende Baumreihe erhalten hat, trägt bereits zu einer starken Aufwertung des Gebietes bei. Die angestrebten Hallennachnutzungen werden zu einer Verzahnung mit der Nachbarschaft und somit Belebung des Stadtteiles führen. Die Möglichkeiten für Maßnahmen zur Freiflächengestaltung und zum Anpflanzen von Grünelementen im Plangebiet sind unter der Prämisse des Erhalts der Halle nicht gegeben. Die Umgestaltung des Vorplatzes zielt darauf ab, diesen als urbanen Stadtplatz neu nutzen zu können, gleichzeitig muss er seiner Funktion als Stellplatz und Erschließungsfläche für die Halle gerecht werden. Insgesamt wird sich das Erscheinungsbild des Plangebietes im Vergleich zum heutigen Zustand deutlich verbessern, so dass positive Effekte für das Ortsbild zu erwarten sind.

### **3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter**

Bestand und Bewertung: Unter Kultur- und Sachgüter sind Güter zu verstehen, die Objekte von gesellschaftlicher Bedeutung im architektonischen oder archäologischen Sinn darstellen und deren Nutzbarkeit durch das Vorhaben eingeschränkt werden könnte. Im Plangebiet ist die ehemalige Güterhalle als Sach- bzw. Kulturgut zu benennen. Die Bausubstanz ist allerdings in einem sehr schlechten Zustand und deshalb stark sanierungsbedürftig (Vandalismus Schäden).

Planung: Mit der Sanierung des verbleibenden Teiles der alten Halle wird dieses Kulturgut geschützt und langfristig gesichert.

### **4.0 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes**

---

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten und komplexe Wirkungszusammenhänge unter den Schutzgütern zu betrachten. Wechselwirkungen ergeben sich zwischen den Schutzgütern Mensch / Tiere und Pflanzen - Artenschutz / Boden / Wasser.

#### **4.1 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes**

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

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) wäre eine Nachnutzung der Halle aufgrund der Baurechte nach § 34 BauGB schon jetzt möglich. Grundsätzlich könnten sich auf freien Flächen auch neue Betriebe ansiedeln. Eine Verbesserung des Umweltzustandes wäre bei Nichtdurchführung der Planung insoweit nicht gewährleistet.

Abgesehen von dieser planungsrechtlichen Beurteilung könnten die heute nicht bebauten oder versiegelten Flächen durch "sich selbst überlassen" in eine höhere Biotopqualität hineinwachsen.

#### **4.2 Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen**

Die Reaktivierung und Nachnutzung der Flächen stellt bereits einen Vermeidungstatbestand dar, weil dadurch mit Grund und Boden sparsam umgegangen und die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich verringert wird. Durch die Neuanpflanzung von Bäumen in der Erschließungsstraße und auf dem Vorplatz wird Lebensraumpotential für Tiere und Pflanzen geschaffen. Das örtliche Erscheinungsbild wird durch die Sanierung der Resthalle deutlich verbessert. Zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. der Zielwerte für die Flächen westlich des Plangebietes werden für das gesamte Plangebiet flächenbezogene Schalleistungspegel festgesetzt. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrslärmbelastungen können für das Schutzgut Mensch an drei Gebäuden besondere Vorkehrungen notwendig werden (Einzelfallprüfung Weidendamm Nr.19 und Nr. 20 sowie Paulstraße Nr. 13).

### **5. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten**

---

Vorrangiges Ziel einer nachhaltigen, umweltgerechten Siedlungsentwicklung ist die Aktivierung von Flächenpotenzialen im bereits besiedelten Raum. Dieser Bebauungsplan entspricht diesem Grundsatz. Damit wird der Anforderung des § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB in besonderem Maße Rechnung getragen, wonach mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Wiedernutzbarmachung von Flächen zu priorisieren ist. Darüber hinaus wird auch dem Ziel des § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB nachgekommen, wonach in der Bauleitplanung die Erhaltung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile zu berücksichtigen ist.

#### Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Plangebiet selbst ist eine Wohnnutzung angesichts der bereits vorhandenen hohen Lärmbelastungen die auf die Fläche einwirken nicht vertretbar.

Auch eine ausschließliche Freiraumnutzung würde der standörtlichen Bedeutung des Areals nicht gerecht und zudem wegen der Verkehrs- und Gewerbeemissionen nur eine geringe Aufenthaltsqualität aufweisen.

Die Weiternutzung der Flächen durch die Deutsche Bahn (Nullvariante) wird wegen der im Mai 2007 erfolgten Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG vom ehem. Grundstückseigentümer DB nicht weiterverfolgt.

Die mit dem Bebauungsplan Nr. 1714 vorgestellten Planungsziele ermöglichen demgegenüber ein wirtschaftlich tragfähiges Nachnutzungskonzept bei gleichzeitigem weitgehendem Erhalt der ortsbildprägenden ehem. Güterhalle und führen die bisher der Öffentlichkeit entzogenen zentralen Flächen wieder dem Stadtteil Nordstadt zu.

Weitere zu verfolgende Planungsalternativen kommen aus Sicht der Landeshauptstadt Hannover daher für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes nicht in Betracht.

## **6. Verfahren der Umweltprüfung / Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Ermittlung**

---

Grundsätzliche Schwierigkeiten bei der Erhebung der Daten sind nicht aufgetreten. Grundlagendaten wurden folgenden Unterlagen entnommen: Landschaftsrahmenplan der Region Hannover 2013, Grundlagenerhebungen zum ehem. Landschaftsrahmenplan Hannover 1990, Luftqualitätsplan Hannover – Ergänzende Informationen 2011 -.

Des Weiteren basieren die Angaben auf Erhebungen und externe Gutachten zum Vorkommen von Tieren und Pflanzen, zu den verkehrlichen Auswirkungen und zur Beurteilung des Lärms durch Bahn, Straße und Gewerbe sowie zu Altlasten (vgl. Auflistung in Kapitel 11, Teil I, Begründung).

## **7. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umweltüberwachung**

---

Für das Plangebiet sind keine Maßnahmen zur Umweltüberwachung erforderlich.

Hinweis: Da das Plangebiet aufgrund der früheren und künftigen Nutzungen in engem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den nördlich angrenzenden Flächen steht, wird an dieser Stelle wegen der vorhandenen Bodenbelastungen auf den Bebauungsplan Nr. 1840, ehem. HGBF - nördlicher Teil - verwiesen. Dort werden Maßnahmen zur Umweltüberwachung erforderlich und entsprechend dargestellt.

## **8. Zusammenfassung**

---

Mit diesem Bebauungsplan soll die Konversion des ehem. HGBF zu einem innenstadtnahen Gewerbestandort vorbereitet und die verkehrliche Anbindung der Flächen an das vorhandene Straßennetz durch eine neue Erschließungsstraße planungsrechtlich gesichert werden. Damit wird dem Auftrag des Baugesetzbuches entsprochen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen und Möglichkeiten der Reaktivierung von Flächen zu nutzen (§ 1 a Abs. 2 BauGB). Gleichzeitig wird damit auch eine bessere Integration des Plangebietes in den Stadtteil Nordstadt erreicht.

Der Bebauungsplan wird gemäß § 30 Abs. 1 BauGB als qualifizierter Bebauungsplan aufgestellt. Durch die Festsetzung eines Gewerbegebietes und einem „Sondergebiet für Einzelhandels- und Gewerbebetriebe“ wird der planungsrechtliche Rahmen für die künftig zulässigen Nutzungen festgelegt. Neben Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben soll hier in begrenztem Maße auch eine großflächige Einzelhandelsnutzung aus dem Bereich Genussmittel, Lebensmittel und Getränke zugelassen werden. Ansonsten bleiben aber Einzelhandelsflächen und bestimmte Vergnügungsstätten ausgeschlossen (Spielhallen, Spielcasinos, Wettbüros, bordellartige Betriebe u. ä. Einrichtungen).

Kirchliche Einrichtungen werden ausgeschlossen, da diese bereits zahlreich in der Nordstadt vertreten sind.

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) wäre eine Bebauung des Plangebietes aufgrund der bestehenden Baurechte nach § 34 BauGB möglich. Grundsätzlich könnten sich auf den Flächen

neue Betriebe ansiedeln. Eine Verbesserung des Umweltzustandes wäre demnach bei Nichtdurchführung der Planung nicht automatisch gegeben.

Teile des Plangebietes könnten bei Nichtdurchführung der Planung durch "sich selbst überlassen" in eine höhere Biotopqualität hineinwachsen. Der Umweltzustand würde sich dadurch aber nicht nennenswert verbessern, da der Großteil der Flächen heute bereits versiegt ist.

Folgende umweltrelevante Schutzgüter werden durch die Planung betroffen: (hierbei wird immer der Vergleich zum Ist-Zustand des Geländes zum Zeitpunkt der Planaufstellung betrachtet und nicht der Vergleich zu theoretisch bestehenden Baurechten die hier über § 34 BauGB auf den Grundstücken bereits gegeben wären)

#### Schutzgut Mensch

Das Plangebiet ist durch den Schienenverkehr der Bahn und durch Gewerbelärm vorbelastet. Als künftige Nutzung ist unter Berücksichtigung der z.T. westlich angrenzenden Wohnnutzungen deshalb nur die Ansiedlung lärmeingeschränkter gewerblicher Nutzungen vorgesehen. In Verbindung mit dem Anschluss der neuen Erschließungsstraße an den „Weidendamm“ sind in Teilbereichen Pegelerhöhungen durch Verkehrslärm zu erwarten. Dadurch ergibt sich an drei Gebäuden Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ (Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz) nach Einzelfallprüfung). Bei Einhaltung der Anforderungen zum Lärmschutz (flächenbezogener Schalleistungspegel) ist davon auszugehen, dass

- Auswirkungen oder Einschränkungen für die angestrebte Bebauung und Nutzung der Flächen nicht zu erwarten sind,
- gesunde Arbeitsverhältnisse für den Menschen gewährleistet werden können,
- gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auf den an das Plangebiet angrenzenden Flächen gewährleistet werden können.

Weitere Maßnahmen werden nicht erforderlich.

---

*Hinweis: An der Erstellung der Begründung mit Umweltbericht war das Planungsbüro Petersen, hier Silvia Petersen, beteiligt (Architekten und Stadtplaner / Am Uhrturm 1 – 3 / 30519 Hannover).*

OE 61.11 / 17.01.2018

---

Begründung des Entwurfs aufgestellt:

Fachbereich Planen und Stadtentwicklung,  
November 2017

Der Rat der Landeshauptstadt  
Hannover hat dem Entwurf der Begründung am \_\_\_\_\_  
zugestimmt.

---

(Heesch)  
Fachbereichsleiter

61.11/ 17.01.2018

*Hinweis:*

*Die Anlage 3 beschreibt die Situation auf dem Gesamtareal des Geländes des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes, dies entspricht den neuen Geltungsbereichen der beiden Bebauungspläne Nr. 1714 und Nr. 1840.*

**Bebauungsplan Nr. 1714 „Hauptgüterbahnhof“**

**Frühz. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**

**Aktualisierte Stellungnahme des Bereiches Forsten, Landschaftsräume und Naturschutz im Fachbereich Umwelt und Stadtgrün**

**Planung**

Ein bisher planfestgestelltes, aber seit etwa 16 Jahren ungenutztes Bahngelände wurde entwidmet, die Güterabfertigungshalle steht leer und wird dem Verfall überlassen. Zukünftig soll das Areal für eine gewerbliche Nutzung ausgewiesen werden.

**Bestand und Bewertung aus Sicht des Naturschutzes**

Entsprechend der bisherigen offiziellen Nutzung als Güterumschlagsplatz weist das Plangebiet eine weitestgehende Versiegelung und nur im randlichen Bereich kleine, sehr vereinzelte Grünstrukturen auf. Allerdings ist von vergleichbaren alten Bahnanlagen grundsätzlich bekannt, dass sich dort hervorragende Lebensräume seltener Pflanzenarten etabliert haben. Es handelt sich dabei überwiegend um wärmeliebende Pflanzen, deren Samenpotential häufig über den Schienenverkehr in hiesige Breiten gelangt und sich aufgrund der überdurchschnittlich warmen Schotterstandorte auch dauerhaft etablieren kann. Hinsichtlich der Fauna sind diese Flächen prinzipiell auch für Eidechsen interessant, deren Wanderungsrouten sich häufig an Bahnkörper orientieren. Als weitere potentielle Lebensräume kommen die ausgedehnten Lagerhallen in Betracht, die bei entsprechender Eignung von Fledermäusen genutzt werden können.

Nach Kartierungen im Jahr 2008 wurden zur Aktualisierung der Datengrundlagen in der Vegetationsperiode 2014 neuerliche Bestandsaufnahmen von Gefäßpflanzen sowie von Vögeln, Eidechsen und Fledermäusen durchgeführt.

Im Ergebnis wurden keine naturnahen Biotoptypen festgestellt, jedoch wiesen die Ruderalfluren einen Bestand von teilweise gefährdeten Pflanzenarten wie die Mauerraute und die Rosen-Malve auf.

Hinsichtlich der Fauna der Fledermäuse wurden im Planbereich keine Quartiere festgestellt, Ausschließlich die Zwergfledermaus nutzt das Gebiet zur gelegentlichen Jagd. Die Avifauna tritt mit vergleichsweise geringer Artenzahl auf, gefährdete Arten wurden nicht nachgewiesen. Für beide Tierartengruppen besitzt die Planfläche daher nur eine untergeordnete Bedeutung. Reptilien konnten nicht festgestellt werden.

Bedeutsame Nachweise ergaben sich bei der Kartierung von Heuschrecken. Auf der Fläche wurden die beiden hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflügelige

Sandschrecke (Rote Liste Nds. 1) und die Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2) festgestellt.

### **Auswirkungen auf den Naturhaushalt und auf das Landschaftsbild**

Angesichts der bisherigen hohen baulichen Ausnutzung und der gutachterlich ermittelten floristischen und faunistischen Bestände steht eine Beeinträchtigung der gefährdeten Heuschreckenarten weit im Vordergrund. Auswirkungen auf andere Naturhaushaltsfaktoren und auf das Landschaftsbild sind nur in geringem Umfang zu erwarten.

### **Eingriffsregelung**

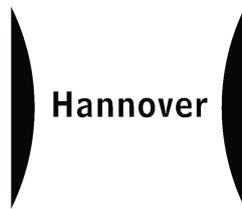
Auf Grundlage der bestehenden Baurechte ist davon auszugehen, dass Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich werden.

### **Artenschutz**

Aufgrund des Gefährdungsstatus der festgestellten Heuschreckenarten erfolgten Umsiedlungsmaßnahmen der adulten Exemplare. Geeignete Ersatzlebensräume wurden im Bereich der Gleisanlagen des Lindener Hafens ermittelt. Eine Umsiedlung von insgesamt 130 Exemplaren erfolgte im August und September 2015. Ein Monitoring in 2016 zeigte, dass die Umsiedlung als erfolgreich bezeichnet werden kann.

Hannover, 02.11.2016

Landeshauptstadt



Hannover

Beschluss-  
drucksache

b

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

Nr. 3171/2017

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

## **BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt**

### **Bebauungsplan Nr. 1840 - ehemaliger Hauptgüterbahnhof/nördlicher Abschnitt - Aufstellungsbeschluss, Auslegungsbeschluss**

#### **Antrag,**

1. die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1840 zu beschließen
2. dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 1840 mit Begründung zuzustimmen und
3. die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zu beschließen.

#### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Die Gender-Aspekte wurden eingehend geprüft. Das Ziel des Bebauungsplanes wirkt sich auf Männer und Frauen gleichermaßen aus.

#### **Kostentabelle**

Der Landeshauptstadt Hannover entstehen keine Kosten. Die Erschließungskosten wurden in einem Erschließungsvertrag geregelt, alle weiteren Kosten wurden im Rahmen einer Entwicklungsvereinbarung geregelt (DS-Nr. 0883/2014 N1).

#### **Begründung des Antrages**

Die ehem. Betriebsflächen des Hauptgüterbahnhofes (HGBF) sind laut Bescheid des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Hannover, vom 30.05.2007 von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) freigestellt. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, diese Flächen neuen Nutzungen zuzuführen und in den Stadtteil Nordstadt zu integrieren. Das Gesamtareal umfasst rund 8,5 ha und stellt das größte zusammenhängende Entwicklungspotenzial in Innenstadtnähe dar.

Die Grundstückseigentümerin Aurelis Real Estate GmbH Co.KG – Region Nord (nachfolgend aurelis genannt) hatte im April 2006 durch das Büro Albert Speer & Partner (Frankfurt a.M.) einen Masterplan für die Nachnutzung der Fläche vorgelegt. Angedacht war, die Entwicklung von kulturellen Nutzungen sowie Sport- und Freizeitaktivitäten aber auch gewerblichen Nutzungen (Sondergebiet Kultur, Sport, Freizeit, Gewerbe) am Standort

zu etablieren - alle Nutzungen immer unter der Voraussetzung des Erhalts der alten Güterabfertigungshalle. Die innere räumliche Organisation der Halle beruhte dabei auf einem „Haus-in-Haus“-Konzept, das eine flexible Aufteilung in vermietbare Teilabschnitte ermöglichen sollte. Dieser Masterplan bildete mit Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 08.06.2006 die Grundlage für den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 1714 (DS Nr. 1156/2006). Der entsprechende Aufstellungsbeschluss hierzu wurde am 08.05.2008 vom Verwaltungsausschuss gefasst (DS Nr. 0842/2008). Auf Basis dieses Masterplanes wurden die "Ziele und Zwecke" für den Bebauungsplan Nr. 1714 erarbeitet und auch die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt (29.05.2008 bis 30.06.2008).

In den darauffolgenden Jahren hat aurelis intensiv versucht, auf Grundlage dieses Masterplanes und mit der Prämisse des vollständigen Erhalts der Halle, die Fläche zu vermarkten. Dies ist jedoch nicht gelungen. Insbesondere der Erhalt der Halle stellte sich für konkrete Nutzungskonzepte von Interessenten und Investoren immer wieder als wirtschaftliches Hemmnis dar. Auch die Bemühungen der Landeshauptstadt Hannover in 2009/2010, hier über das Einwerben von Drittmitteln den Erhalt der Halle zu stützen, blieben ohne Ergebnis. Einem entsprechenden Antrag zur Aufnahme der Fläche in das Förderprogramm "Stadtumbau West" des Bundes und des Landes wurde nicht entsprochen. Vor diesem Hintergrund war es städtebaulich notwendig, das bisherige Nutzungskonzept neu zu überdenken und dabei auch den Erhalt der gesamten Halle in Frage zu stellen, um neue Möglichkeiten der Nach- und Umnutzung der Flächen zu eröffnen.

Erste Möglichkeiten zur Umsetzung zeichneten sich ab, als aurelis für die Deutsche Post AG zusätzlich zu der bereits im Südteil der Halle realisierten Postzustellbasis für Briefe noch eine weitere Fläche für eine mechanisierte Postzustellbasis (MechZB) für Pakete auf dem Gelände zur Verfügung stellen und langfristig an die Deutsche Post AG vermieten sollte. Da eine Unterbringung dieser Nutzung innerhalb der Halle aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen (u.a. Stützenstellung und Baugrundbeschaffenheit) nicht umsetzbar war, sollte auf der Basis einer neuen Flächenaufteilung für das Gesamtareal ein Teilabriss der Halle erfolgen. Dieser Abriss sollte sich aber nur auf den nördlichen Abschnitt der Halle beschränken, während der Großteil bis zum Südkopf in jedem Fall erhalten und im Bestand gesichert werden sollte. Die MechZB wurde zwischenzeitlich errichtet und ist seit Mitte 2016 in Betrieb. Die Baugenehmigung erfolgte gemäß § 34 BauGB.

Da die Halle auch aus Sicht der aurelis ein wichtiges und besonderes Alleinstellungsmerkmal darstellt, wird hier durch Umbau und Komplettisanierung neben der bereits bestehenden Postzustellbasis (Briefe) eine Nutzung der verbliebenen Hallenflächen durch weitere Unternehmen unterschiedlicher Sparten angestrebt. Mit dem Rückbau der Halle bis auf das prägnante Stahlgerüst wurde bereits begonnen, dies ist wichtige Voraussetzung für die notwendige energetische Komplettisanierung der Halle. Gleichzeitig ist eine Aufwertung des Vorplatzes auf der Südseite der Halle vorgesehen. Mit einem attraktiven Stadtplatz und der Sanierung der Hauptfassade der Halle soll hier am Südkopf des Geländes ein neues stadträumlich ansprechendes Entrée als Eingang in die Nordstadt geschaffen werden.

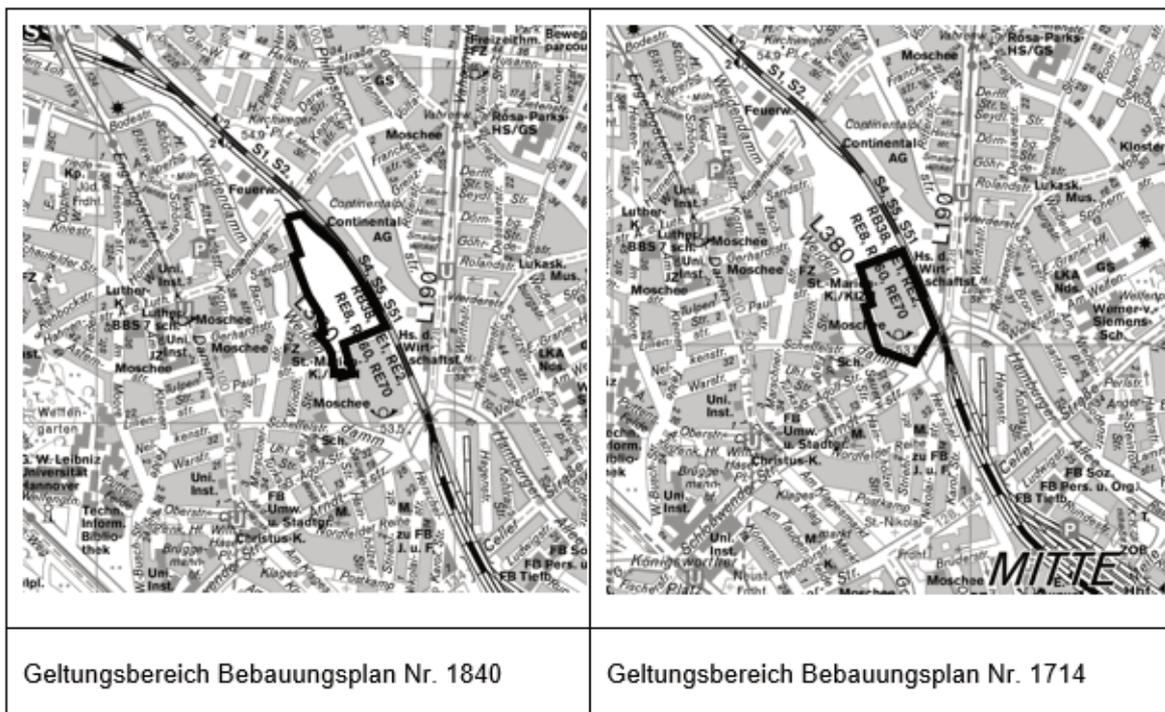
Zwischenzeitlich wurde die nördliche Teilfläche des Grundstückes an den Abfallwirtschaftsbetrieb AHA veräußert. Die AHA beabsichtigt am Standort eine neue Betriebsstätte zu errichten, ein entsprechender Bauantrag wurde bereits eingereicht, der Baubeginn ist für 2018 avisiert. Der in unmittelbarer Nähe an der Sandstraße vorhandene Wertstoffhof der AHA bleibt weiterhin erhalten. Auf der Trasse der alten Ladestraße ist die neue Haupteinfahrt des Gebietes entstanden. Damit ergeben sich zugleich auch neue, gut erschlossene Grundstücke auf der Westseite dieser neuen Erschließungsstraße, die für verlagerungswillige Betriebe aus der Nordstadt oder für andere Gewerbebetriebe eine

interessante Entwicklungsperspektive bieten können.

Die wesentlichen Inhalte des vorgenannten Nutzungskonzeptes wurden in einer Entwicklungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Hannover und aurelis zusammengefasst und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Sie wurde am 24.07.2014 vom Verwaltungsausschuss einstimmig beschlossen (DS 0883/2014 N1). Auf Basis dieser Entwicklungsvereinbarung hat der Verwaltungsausschuss für die Flächen am 16.10.2014 einen neuen Aufstellungsbeschluss gefasst (DS 2006/2014) und der Stadtbezirksrat Nord die erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit beschlossen (DS 15-1873/2014). Das Verfahren zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 30.10.2014 bis 01.12.2014 durchgeführt. Hinweise oder Anregungen zur vorgestellten Planung wurden im Rahmen dieser frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nicht vorgebracht.

In der Zwischenzeit wurden im Auftrag der Landeshauptstadt Hannover verschiedene Fachgutachten erstellt, deren Ergebnisse nun Eingang in den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes gefunden haben (Planzeichnung und Begründung).

Für die weiteren städtebaulichen Planungen soll der bisher unter der Nummer 1714 geführte Bebauungsplan - der das Gesamtareal des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes umfasste - jedoch geteilt werden, und zwar in den "Bebauungsplan Nr. 1840 - ehem. HGBF/nördl. Abschnitt" und in den "Bebauungsplan Nr. 1714 - ehem. HGBF/südl. Abschnitt".



Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 1840, dessen Geltungsbereich sich auf den nördlichen Bereich des ehem. HGBF erstreckt, wird als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 (3) BauGB aufgestellt. Er enthält keine Baugebietsfestsetzungen und keine Vorgaben zum Maß der baulichen Nutzung, er legt aber eine Erschließungsstraße sowie Nutzungseinschränkungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Einzelhandel, Spielhallen und Wettbüros fest. Da eine weitergehende Planungsnotwendigkeit nicht besteht, wird vorgegeben, dass sich die künftigen Nutzungen im Plangebiet nach Art und Maß ihrer Nutzung im Sinne von § 34 BauGB in den im Zusammenhang bebauten Ortsteil einfügen müssen (Einfügungsgebot). Zudem müssen die Anforderungen an gesunde Wohn- und

Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben, auch das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden. Im Vorfeld wurde ein Lärmgutachten erstellt, das sowohl die vorhandenen Lärmbelastungen, die heute auf das Plangebiet einwirken, berücksichtigt hat, als auch die an das Plangebiet angrenzenden vorhandenen Nutzungen insbesondere westlich des Weidendammes, auf die die neuen Nutzungen zukünftig maßgeblich ausstrahlen werden. Da sich die Art der Nutzung zukünftig über die Zulässigkeit gemäß § 34 BauGB definiert, wird der Nachweis der Lärmemissionen/-imissionen auf der Ebene des Bauantragsverfahrens geführt. Dies ist für die Anlieger in der Nachbarschaft des Plangebietes von Vorteil, da über konkrete Lärmgutachten bzw. über konkrete Angaben zur Lage von Ein- und Ausfahrtsbereichen und / oder Hallentoren und Fensteröffnungen genau festgelegt werden kann, wo sich die zukünftigen Lärmquellen befinden dürfen und wo nicht. So wird sichergestellt, dass neue Nutzungen keine wesentlichen Beeinträchtigungen für die Nachbarschaft darstellen können, hierzu nimmt die beigefügte Begründung in Anlage 2 der Drucksache ausführlich Stellung. Das Lärmgutachten hat weiter gezeigt, dass eine Wohnnutzung innerhalb des Geltungsbereiches angesichts der vorhandenen Lärmbelastungen nicht umsetzbar ist, gesunde Wohnverhältnisse können nicht sichergestellt werden. Mit der Entscheidung, den Bebauungsplan Nr. 1840 als einfachen Bebauungsplan gem. § 30 (3) BauGB aufzustellen, kann das Thema Lärmimmissionen /-emissionen auf der Vollzugsebene der Baugenehmigung jedoch optimal abgeprüft werden.

Dagegen wird der südlich angrenzende Bebauungsplan Nr. 1714 mit dem verbliebenen Teil der Bestandshalle als qualifizierter Bebauungsplan gemäß § 30 (1) BauGB fortgeführt. Er definiert konkret die zulässige Art und das zulässige Maß der baulichen Nutzung im südlichen Bereich des Gesamtareals und setzt dafür auch entsprechende Baugebiete fest („eingeschränktes Gewerbegebiet“ und „Sondergebiet Einzelhandel und Gewerbe“). Während im Großteil der Halle gewerbliche Nutzungen einziehen sollen (Sport, Freizeit, Büro u.ä.), soll auf einer begrenzten Fläche die Errichtung eines Lebensmitteleinzelhändlers mit zusätzlichem Bistroangebot ermöglicht werden. Für den Stellplatzbedarf soll eine separate Parkpalette errichtet werden. Für den Bebauungsplan Nr. 1714 wird eine gesonderte Drucksache erstellt und den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

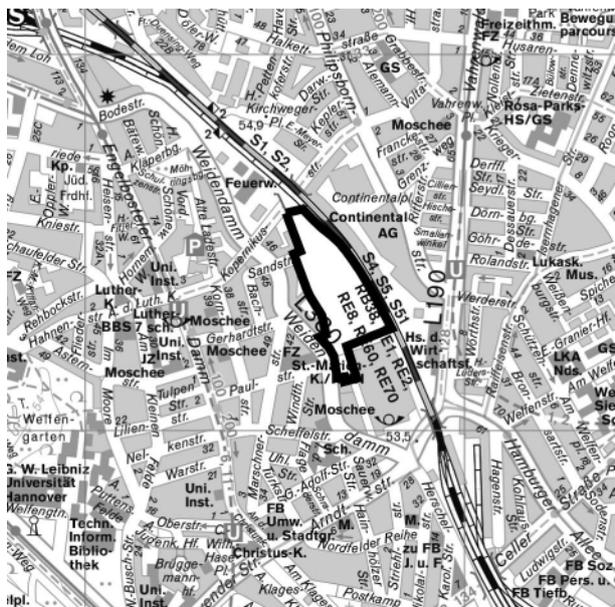
Mit den Planungszielen der beiden vorgenannten Bebauungspläne kann einerseits die Verträglichkeit mit dem Nutzungsspektrum in der Nordstadt gewährleistet und andererseits eine Verzahnung der bisher dem Stadtteil entzogenen Flächen mit der Nachbarschaft erreicht werden. Es ist vorgesehen, beide Beschlussdrucksachen (Bebauungsplan Nr. 1840 und Nr. 1714) parallel in den politischen Gremien beraten zu lassen. Um die Voraussetzungen für die vorab beschriebene Entwicklung des Geländes zu erreichen und um die Planstraßen als öffentliche Verkehrsfläche widmen zu können, ist die Durchführung der vorgenannten Bebauungsplanverfahren erforderlich.

Die Aufteilung des Gesamtareals in zwei getrennte Bebauungsplanverfahren macht einen gesonderten Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 1840 erforderlich. Gemäß der oben beschriebenen Ziele soll der Bebauungsplan Nr. 1840 nunmehr weitergeführt und öffentlich ausgelegt werden. Die Stellungnahme des Bereiches Forsten, Landschaftsräume und Naturschutz im Fachbereich Umwelt und Stadtgrün ist als Anlage 3 beigefügt.

61.11  
Hannover / 27.12.2017

**Bebauungsplan Nr.1840  
- ehemaliger Hauptgüterbahnhof/nördlicher Bereich -**

Bisheriges Verfahren und Geltungsbereich



**Stadtplanung Nord**

**Stadtteil:** Nordstadt

**Geltungsbereich:**

Der räumliche Geltungsbereich liegt in der Nordstadt und ist ca. 4,93 ha groß. Er umfasst den nördlichen Abschnitt des ehem. Hauptgüterbahnhofes. Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden:  
durch die Brücke über die Kopernikusstraße
- Im Osten:  
durch die Trasse der Deutschen Bahn AG
- Im Süden:  
durch die rückseitigen Grundstücksgrenzen der Grundstücke südlich der Planstraße in Verlängerung der Paulstraße
- Im Westen:  
durch die rückseitigen Grundstücksgrenzen der Bebauung am Weidendammschienenstraße und im mittleren Teil in Höhe der Paulstraße durch den Weidendammschienenstraße selbst

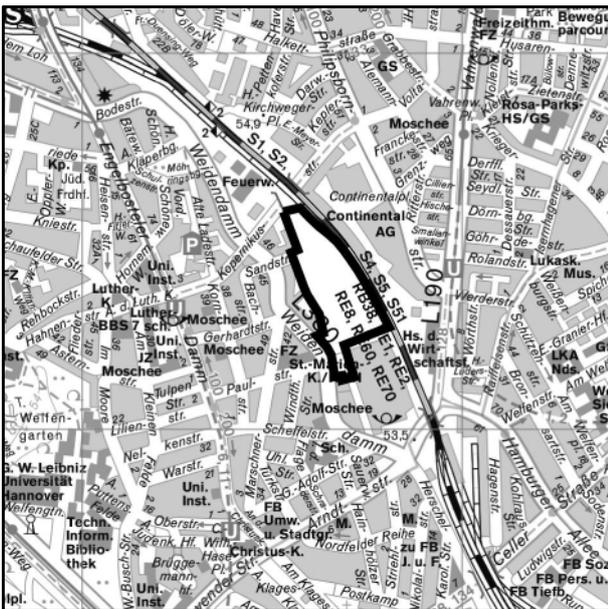
**Bisherige Drucksachen-Beschlüsse (alle unter Bebauungsplan-Nr. 1714)**

1156/2006	Hauptgüterbahnhof und Postzustellpunkt – Vorbereitung der Bauleitplanverfahren
0842/2008	Aufstellungsbeschluss
15-0934/2008	Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
0401/2009	Güterbahnhof Weidendammschienenstraße, Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“, Anmeldung zur Aufnahme in das Programmjahr 2010 des Landes Niedersachsen
0883/2014 N1	Entwicklungsvereinbarung ehemaliger Hauptgüterbahnhof
15-1873/2014	Beschluss zur erneuten frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
2006/2014	erneuter Aufstellungsbeschluss

**Bebauungsplan Nr. 1840**  
**„ehemaliger Hauptgüterbahnhof /**  
**nördlicher Abschnitt“**  
 (Einfacher Bebauungsplan nach § 30 Abs. 3 BauGB)

**Begründung mit Umweltbericht**

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



**Stadtteil:** Nordstadt

**Geltungsbereich:**

Der Geltungsbereich umfasst ca. 4,93 ha.

Er umfasst den nördlichen Abschnitt des ehemaligen HGBF und wird wie folgt begrenzt:

Im Norden:  
durch die Brücke über die Kopernikusstraße

Im Osten:  
durch die Trasse der Deutschen Bahn AG

Im Süden:  
durch die rückseitigen Grundstücksgrenzen der Grundstücke südlich der Planstraße in Verlängerung der Paulstraße

Im Westen:  
durch die rückseitigen Grundstücksgrenzen der Bebauung am Weidendammschule und im mittleren Teil in Höhe der Paulstraße durch den Weidendammschule selbst

<b>TEIL I: BEGRÜNDUNG</b>	<b>4</b>
1.0 Ziele und Zwecke der Planung	4
2.0 Städtebauliche Situation	6
3.0 Planungsvorgaben	8
3.1 Regionales Raumordnungsprogramm.....	8
3.2 Flächennutzungsplan .....	8
3.3 Einzelhandels- und Zentren Konzept der Landeshauptstadt Hannover .....	9
3.4 Angrenzende Bebauungspläne / bestehendes Planungsrecht.....	9
3.5 Landschaftsplanung / Naturschutzrecht .....	9
3.6 Ausgleich / Eingriff in Natur und Landschaft.....	10
4.0 Städtebauliche Zielsetzungen für das Gesamtareal des ehem. HGBF (Geltungsbereich Bebauungspläne Nr. 1840 und Nr. 1714)	10
5.0 Zeichnerische und textliche Festsetzungen / Hinweise	13
5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung .....	13
5.2 Nutzungsbeschränkungen (textliche Festsetzungen) .....	13
5.5 Leitungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt Hannover (LHH) / Stadtentwässerung .....	14
5.6 Kennzeichnung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Hinweis) .....	14
6.0 Erschließung	14
7.0 Ver- und Entsorgung	16
8.0 Umweltbelange	16
8.1 Artenschutz .....	16
8.2 Lärmschutz .....	17
8.3 Altlasten .....	19
8.4 Kampfmittel.....	20
8.5 Auswirkungen von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU .....	20
9.0 Hinweise	21
9.1 Denkmalschutz.....	21
9.2 Baumschutzsatzung.....	21
9.3 Grundwasserflurabstand .....	21
9.4 Sanierungsplan gemäß § 13 Abs. 6 BBodSchG .....	22
9.5 Deutsche Bahn AG .....	22
10.0 Durchführung des Bebauungsplanes / Kosten	23
11 Fachgutachten	23
<b>TEIL II: UMWELTBERICHT</b>	<b>24</b>
1. Einleitung	24
2. Ziele des Natur- und Umweltschutzes	25
2.1 Natura 2000 .....	25
2.2 Relevante Fachgesetze und Fachplanungen .....	25
3.0 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	26
3.1 Schutzgüter Tiere und Pflanzen / Artenschutz.....	26
3.2 Schutzgut Boden.....	27
3.2.1 Natürliche Bodenfunktion .....	27
3.2.2 Bodenbelastungen durch Altlasten und Kampfmittel .....	27
3.3 Schutzgut Wasser .....	27
3.4 Schutzgüter Luft und Klima .....	28
3.5 Schutzgut Mensch.....	29

3.5.1	Lärmschutz .....	29
3.5.3	Risiken für die Gesundheit des Menschen durch Altlasten .....	29
3.5.4	Lufthygiene .....	30
3.5.4	Erholungsfunktion der Landschaft .....	30
3.6	Orts- und Landschaftsbild .....	30
3.7	Kultur- und sonstige Sachgüter .....	30
3.8	Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes.....	30
4.	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes	31
5.	Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	31
6.	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	32
7.	Verfahren der Umweltprüfung / Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Ermittlung	32
8.	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umweltüberwachung	32
9.	Zusammenfassung	33

### **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1840	5
Abbildung 2:	Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1714	5
Abbildung 3:	Städtebauliches Entwicklungspotenzial für die Gesamtfläche im Bereich des ehem. HGBF (Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1840 und Nr. 1714)	11

## TEIL I: BEGRÜNDUNG

### 1.0 Ziele und Zwecke der Planung

---

Die ehemaligen Betriebsflächen des Hauptgüterbahnhofes (HGBF) sind laut Bescheid des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Hannover, vom 30.05.2007 von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) freigestellt. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, diese Flächen neuen Nutzungen zuzuführen und in den Stadtteil Nordstadt zu integrieren. Das Gesamtareal des ehemaligen HGBF umfasst rund 8,5 ha und stellt das größte zusammenhängende Entwicklungspotenzial in Innenstadtnähe dar.

Die Grundstückseigentümerin Aurelis Real Estate GmbH Co.KG – Region Nord (nachfolgend aurelis genannt) hatte im April 2006 durch das Büro Albert Speer & Partner (Frankfurt a.M.) einen Masterplan für die Nachnutzung der Fläche vorgelegt. Angedacht war, die Entwicklung von kulturellen Nutzungen sowie Sport- und Freizeitaktivitäten aber auch gewerblichen Nutzungen (Sondergebiet Kultur, Sport, Freizeit, Gewerbe) am Standort zu etablieren - alle Nutzungen immer unter der Voraussetzung des Erhalts der Halle des ehem. HGBF. Dieser Masterplan bildete mit Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 08.06.2006 die Grundlage für den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 1714 (DS Nr. 1156/2006)<sup>1</sup>. Der entsprechende Aufstellungsbeschluss hierzu wurde am 08.05.2008 vom Verwaltungsausschuss gefasst (DS Nr. 0842/2008). Auf dieser Plangrundlage und mit dem Nutzungskonzept des Masterplanes wurden die "Ziele und Zwecke" für den Bebauungsplan Nr. 1714 erarbeitet und auch die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt (29.05.2008 bis 30.06.2008).

In den darauffolgenden Jahren hat aurelis intensiv versucht, auf Grundlage dieses Nutzungskonzeptes und mit der Prämisse des Erhalts der Halle, die Fläche zu vermarkten. Dies ist jedoch nicht gelungen. Insbesondere der Erhalt der Halle stellte sich für konkrete Nutzungskonzepte von Interessenten und Investoren immer wieder als wirtschaftliches Hemmnis dar. Auch die Bemühungen der Landeshauptstadt Hannover in 2009/2010, hier über das Einwerben von Drittmitteln den Erhalt der Halle zu stützen, blieben ohne Ergebnis. Einem entsprechenden Antrag zur Aufnahme der Fläche des HGBF in das Förderprogramm "Stadtumbau West" des Bundes und des Landes wurde nicht entsprochen.

Vor diesem Hintergrund war es städtebaulich notwendig, das bisherige Nutzungskonzept neu zu überdenken und dabei auch den Erhalt der gesamten Halle in Frage zu stellen, um neue Möglichkeiten der Nach- und Umnutzung der Flächen zu eröffnen.

Erste Möglichkeiten zur Umsetzung zeichneten sich ab, als aurelis für die Deutsche Post AG zusätzlich zu der bereits im Südteil der Halle realisierten Postzustellbasis für Briefe noch eine weitere Fläche für eine mechanisierte Postzustellbasis (MechZB) für Pakete auf dem Gelände des ehemaligen HGBF zur Verfügung stellen und langfristig an die Deutsche Post AG vermieten sollte. Da eine Unterbringung dieser Nutzung innerhalb der Halle aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen (u.a. Stützenstellung und Baugrundbeschaffenheit) nicht umsetzbar war, sollte auf der Basis einer neuen Flächenaufteilung für das Gesamtareal ein Teilabriss der Halle erfolgen. Dieser Abriss sollte sich aber nur auf den nördlichen Abschnitt der Halle beschränken, während der verbleibende Teil bis zum Südkopf in jedem Fall erhalten und im Bestand gesichert werden soll. Die MechZB wurde zwischenzeitlich errichtet und ist seit Mitte 2016 in Betrieb. Da die Halle auch aus Sicht der aurelis

---

<sup>1</sup> Diese Drucksache und alle nachfolgend genannten Drucksachen können im Sitzungsmanagement unter der Internetseite [www.hannover.de](http://www.hannover.de) unter der Rubrik „Leben in der Region Hannover“ – „Politik“ online oder in der Bauverwaltung der Landeshauptstadt Hannover eingesehen werden (Rudolf-Hillebrecht-Platz 1, 30165 Hannover / Stand 2017).

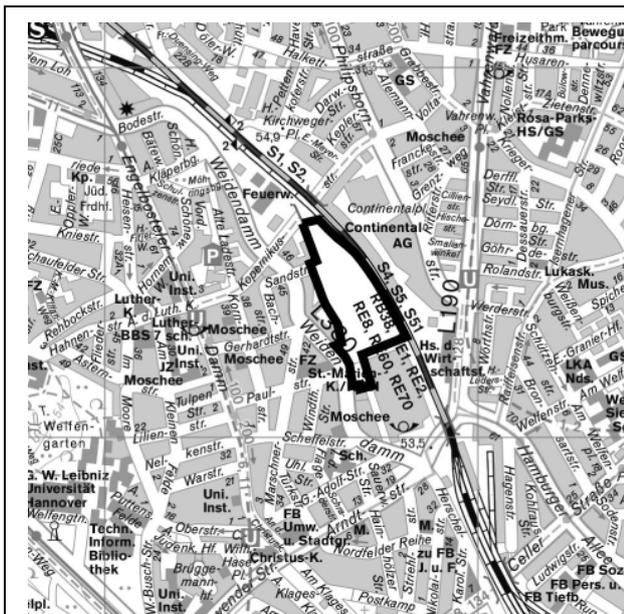
ein wichtiges und besonderes Alleinstellungsmerkmal für die Gesamtfläche darstellt, wird hier neben der bereits bestehenden Postzustellbasis (Briefe) eine Nutzung der verbliebenen Hallenflächen durch weitere Unternehmen unterschiedlicher Sparten angestrebt. Wobei der technische Zustand der Anlage eine Komplettanierung erfordert, die auf dem ursprünglichen Tragwerk der Halle aufbaut.

Darüber hinaus wurde zwischenzeitlich die nördliche Teilfläche des Grundstückes an den Abfallwirtschaftsbetrieb AHA veräußert. Die AHA beabsichtigt am Standort eine neue Betriebsstätte zu errichten. Der in unmittelbarer Nähe an der Sandstraße vorhandene Wertstoffhof der AHA bleibt weiterhin erhalten. Auf der Trasse der alten Ladestraße entsteht die neue Haupterschließung des Gebietes. Damit ergeben sich zugleich auch neue gut erschlossene Grundstücke auf der Westseite dieser Erschließungsstraße (Planstraße A), die für verlagerungswillige Betriebe aus der Nordstadt oder für andere Gewerbebetriebe eine interessante Entwicklungsperspektive bieten können. Gleichzeitig ist die Aufwertung des Vorplatzes auf der Südseite der Halle vorgesehen. Mit einem attraktiven Stadtplatz und der Sanierung der Hauptfassade der Halle des ehemaligen HGBF soll hier am Südkopf des Geländes ein neues stadträumlich ansprechendes Entree als Eingang in die Nordstadt geschaffen werden.

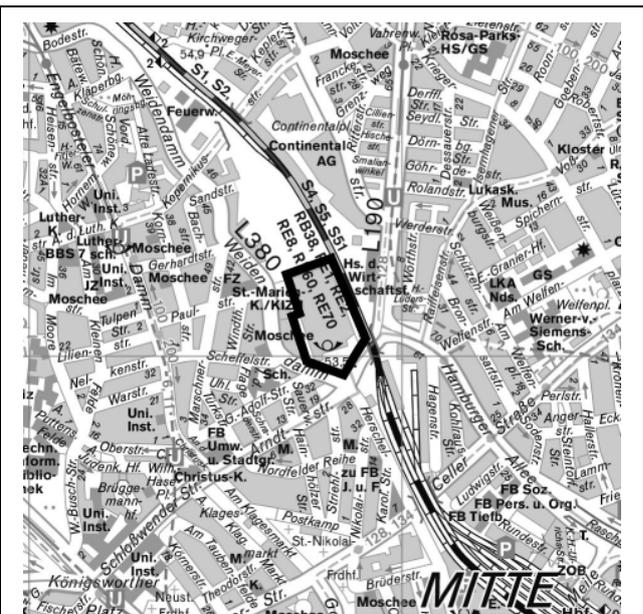
Die wesentlichen Inhalte des vorgenannten Nutzungskonzeptes wurden in einer Entwicklungsvereinbarung zwischen der LHH Hannover und aurelis zusammengefasst und den politischen Gremien zur Beschlussfassung in einer gesonderten Drucksache vorgelegt. Sie wurde am 24.07.2014 vom Verwaltungsausschuss einstimmig beschlossen (DS 0883/2014 N1). Auf der Basis dieser Entwicklungsvereinbarung hat der Verwaltungsausschuss für die Flächen des ehemaligen HGBF am 16.10.2014 einen neuen Aufstellungsbeschluss gefasst (DS 2006/2014) und der Stadtbezirksrat Nord die erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (DS 15 – 1873/2014). Das Verfahren zur erneuten frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 30.10.2014 bis 01.12.2014 durchgeführt.

Für die weiteren städtebaulichen Planungen soll der bisher unter der Nummer 1714 geführte Bebauungsplan geteilt werden. Er wird

- im Norden als einfacher Bebauungsplan Nr. 1840 „ehemaliger HGBF / nördlicher Abschnitt“ nach § 30 Abs. 3 BauGB und
- im Süden als qualifizierter Bebauungsplan Nr. 1714 „ehemaliger HGBF / südlicher Abschnitt“ nach § 30 Abs. 1 BauGB fortgeführt.



**Abbildung 1:**  
Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1840



**Abbildung 2:**  
Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1714

Diese Teilung ist unter folgenden Aspekten städtebaulich sinnvoll:

Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 1840, dessen Geltungsbereich sich auf den nördlichen Bereich des ehem. HGBF erstreckt, wird als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt. Er enthält keine Baugebietsfestsetzungen und keine Vorgaben zum Maß der baulichen Nutzung, er legt aber ökologische Festsetzungen (Dachbegrünung, Baumpflanzungen), eine Erschließungsstraße sowie Nutzungseinschränkungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Einzelhandel, Spielhallen und Wettbüros fest. Da eine weitergehende Planungsnotwendigkeit nicht besteht, wird vorgegeben, dass sich die künftigen Nutzungen im Plangebiet nach Art und Maß ihrer Nutzung im Sinne von § 34 BauGB in den im Zusammenhang bebauten Ortsteil einfügen müssen. Zudem müssen die Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben, auch das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden. Im Vorfeld wurde ein Lärmgutachten erstellt, das sowohl die vorhandenen Lärmbelastungen die heute auf das Plangebiet wirken, berücksichtigt, als auch die an das Plangebiet angrenzenden vorhandenen Nutzungen insb. westlich des Weidedamms, die auf die neuen Nutzungen zukünftig maßgeblich ausstrahlen werden.

Da sich die Art der Nutzung zukünftig über die Zulässigkeit gemäß § 34 BauGB definiert, wird der Nachweis der Lärmemission/-Immission auf der Ebene des Bauantragsverfahrens geführt. Dies ist für die Anlieger in der Nachbarschaft des Plangebietes von Vorteil, da somit auf Bauantragsebene über konkrete Lärmgutachten bzw. über konkrete Angaben zur Lage von Ein- und Ausfahrtsbereichen und / oder Hallentoren genau festgelegt werden kann, wo sich die zukünftigen Lärmquellen befinden dürfen und wo nicht, um so wesentliche Beeinträchtigungen der Nachbarschaft zu vermeiden. Das heißt zusammengefasst, dass im Rahmen des Bauantrages die konkreten Nachweise zur Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse erbracht werden müssen. Aufgrund der hohen Lärmvorbelastungen im Plangebiet wäre die alternative Festsetzung von flächenbezogenen Schallleistungspegeln im Plangebiet nicht zielführend.

Dagegen wird der südlich angrenzende Bebauungsplan Nr. 1714 mit dem verbliebenen Restbestand der Halle und einer hieran direkt angrenzenden angedachten neuen Parkpalette im Norden als qualifizierter Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 1 BauGB fortgeführt. Er definiert konkret die zulässige Art und das Maß der baulichen Nutzung im südlichen Bereich des Gesamtareals und setzt dafür als Baugebiet ein „eingeschränktes Gewerbegebiet“ und ein „Sondergebiet Einzelhandels- und Gewerbebetriebe“ fest. Hier soll unter Berücksichtigung des bestehenden Einzelhandels- und Zentren Konzeptes der Landeshauptstadt Hannover auf einer im Umfang klar begrenzten Fläche in eingeschränktem Maße ein Lebensmitteleinzelhandel (einschl. Getränke, Genussmittel) mit gastronomischem Angebot ermöglicht werden. Ansonsten bleiben aber Einzelhandel und Vergnügungstätten ausgeschlossen.

Mit den Vorgaben dieser beiden vorgenannten Bebauungspläne soll einerseits die Verträglichkeit mit dem Nutzungsspektrum in der Nordstadt gewährleistet werden, andererseits aber auch eine Verzahnung der bisher dem Stadtteil entzogenen Flächen mit der Nachbarschaft erreicht werden.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die vorab beschriebene Umnutzung des ehemaligen Bahngeländes zu schaffen, ist die Durchführung des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens erforderlich.

## **2.0 Städtebauliche Situation**

---

### Lage im Stadtgebiet

Das Gesamtareal des ehemaligen HGBF befindet sich am östlichen Rand des Stadtteiles Nordstadt östlich des Weidedamms und südlich der Kopernikusstraße. Die Entfernung zum Hauptbahnhof beträgt vom nördlichsten Punkt rund 1000 m Luftlinie. Aufgrund seiner früheren Nutzung als Fläche für Bahnanlagen war das Areal bisher einer städtebaulichen Einbindung in die Nordstadt entzogen.

### Verkehrliche Anbindung im Bestand (Straße und Öffentlicher Personennahverkehr)

---

Das Gebiet wird im Osten durch die Bahnstrecke Hannover - Köln / Hamburg der Deutschen Bahn AG begrenzt, ist jedoch über die Arndtstraße (L 190) im Süden, den Weidendamm (L380) im Westen und die Kopernikusstraße im Norden gut an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Der Cityring ist über die großen Ausfallstraßen Vahrenwalder Straße (L 190) und Westschnellweg auf kurzem Weg erreichbar. Hierüber ist der Anschluss an das überregionale Straßennetz gewährleistet.

Die nächstgelegenen Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs sind:

- die Station **Kopernikusstraße** in rd. 300 m bis 600 m Entfernung (Stadtbahnlinien 6 und 11 / Bus Linie 100 und 200),
- die Station **Werderstraße** in rd. 700 bis 1000 m Entfernung (Stadtbahnlinien 1 und 2 / Buslinie 128)
- die Haltestelle **Lilienstraße** in rd. 500 m bis 800 m Entfernung (Bus Linie 200).

Der Hauptbahnhof und der Zentrale Omnibusbahnhof in der Rundestraße sind über die vorgenannten ÖPNV-Haltestellen gut und schnell erreichbar. Damit ist der Anschluss der Fläche an den überregionalen ÖPNV gegeben.

#### Bau- und Nutzungsstruktur im Bestand

Auf der nördlichen Teilfläche ist nach dem Teilabriss der Halle keine alte Bausubstanz mehr vorhanden. Die Gleiskörper wurden vor längerer Zeit zurückgebaut. In 2016/2017 wurden umfangreiche Bodensanierungsmaßnahmen durchgeführt. Auf den schon freigeräumten Flächen wurde in 2016 östlich der neuen Erschließungsstraße die neue mechanische Postzustellbasis für Pakete (MechZB) der Deutschen Post AG in Betrieb genommen. Die nördlich daran angrenzenden Flächen wurden durch die Abfallwirtschaft Region Hannover (AHA) erworben. Die AHA beabsichtigt, hier einen neuen zentralen Betriebshof zu errichten. Baubeginn ist für 2018 avisiert.

Im südlichen Teil, außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes, soll die ehem. Güterabfertigungshalle in ihrer historischen Kubatur und Anmutung erhalten bleiben. Aufgrund des baulichen Zustandes ist jedoch eine Komplettisanierung erforderlich, die in weiten Teilen einen Rückbau bis auf das Stahlskelett erfordert. Nur so können die gesetzlich geforderten energetischen Standards für eine Nachnutzung erfüllt werden. Der südliche Teil der Halle wird seit Jahren durch die Deutsche Post AG als Postzustellbasis für Briefe genutzt (ca. 6.500 m<sup>2</sup>), diese Nutzung soll erhalten bleiben. Die Halle strahlt aufgrund ihrer enormen Gebäudeabmessungen weit in die angrenzenden Bereiche hinein.

Während bei den Grundstücken entlang des Weidendamms und an der Sandstraße der Gebietscharakter noch überwiegend durch Kleingewerbe geprägt ist (Druckereien, Tischlereien, Softwareunternehmen, Planenfabrik, Automobilwerkstätten, Wirtschaftshof der AHA Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover), wird diese Gemengelage in westlicher Richtung bis zum Engelbosteler Damm zunehmend durch Wohnnutzung bestimmt. Am Engelbosteler Damm selber sind vielfältige Einkaufsmöglichkeiten und Einzelhandelsangebote vorhanden. Die Gebäudestrukturen westlich des Plangebietes weisen keine einheitlichen Merkmale auf. So variiert die Geschossigkeit bis zum Weidendamm von ein bis drei Vollgeschossen. Bei den Dächern der gewerblich genutzten Bauten herrschen Flachdächer oder sehr flach geneigte Dächer vor. Die Wohnbebauung weist überwiegend bis zu vier Vollgeschossen auf und markiert in vielen Bereichen als Blockrandbebauung den Straßenraum.

Der Weidendamm westlich des Plangebietes mündet im Süden in die Arndtstraße. Dieser Verkehrsknotenpunkt wird zum einen durch die Südfront der ehemaligen Güterabfertigungshalle geprägt und markiert gleichzeitig mit den beiden Hochpunkten, dem neungeschossigen, ehemaligen Wohnheim der Deutschen Bahn AG am Südwestende der Halle und dem sieben- bzw. achtgeschossigen Hochhaus auf der Südseite des Weidendamms mit der Zentralverwaltung der DANA Senioreneinrichtungen GmbH, sozusagen das „Eingangstor“ zur Nordstadt.

Im Osten grenzt das Plangebiet unmittelbar an die mehrgleisige Trasse der Deutschen Bahn. Die Gebäude- und Nutzungsstruktur östlich des Plangebietes wird parallel zur Bahntrasse bis zur Vahrenwalder Straße von den Backsteingebäuden auf dem Gelände des Stammwerkes der Continental AG dominiert. In den Gebäuden befinden sich auch Büros der hannoverimpuls GmbH. Diese Gebäude stehen unter Denkmalschutz. Darüber hinaus schließt östlich der Vahrenwalder Straße Wohnbebauung an.

Nördlich der Kopernikusstraße erstreckt sich das Areal der neuen Feuer- und Rettungswache Weidendam, für die mit dem Bebauungsplan Nr. 1755 im April 2013 die baurechtliche Grundlage geschaffen wurde. Der erste Bauabschnitt ist bereits fertiggestellt, der zweite Bauabschnitt befindet sich aktuell in der Umsetzung (Fertigstellung in 2018). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Weidendam wurden verschiedene Wohngebäude errichtet, die jedoch nur bedingt auf das Plangebiet ausstrahlen.

### Historische Entwicklung

Die ersten Anlagen des HGBF führen zurück auf das Jahr 1874. Erste Empfangs-, Versand- und Lagerschuppen (Überdachung von 6 Gleisen) entstanden im Bereich der heutigen Güterhalle seit etwa 1930. Die Anbindung erfolgte über zwei Ladestraßen. 1939 wurde die Güterhalle auf 12 überdachte Gleise erweitert. Die anliegenden Lagerschuppen und Werkstätten, das Stellwerk Hgu sowie das Zollamt entstammen ebenfalls aus dieser Zeit. Im Jahr 1998 erfolgte dann die Stilllegung der Güterhalle und der Zufahrtsgleise. In diesem Zusammenhang wurden auch das Zollamt und das Stellwerk außer Betrieb gesetzt. Auf Teilen des Geländes bestanden seit den 1960er Jahren bahnfremde Nutzungen (KFZ-Verkauf, Tankstelle), die im Laufe der Jahre jedoch alle wieder aufgegeben wurden. Lediglich ein Teil der südlichen Güterhalle wird seit 2008 von der Deutsche Post AG als Postzustellbasis für Briefe genutzt und soll an diesem Standort auch weiterhin verbleiben.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes wurden 2007 von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Aufgrund der historischen Entwicklung waren das Areal und insbesondere der nördliche Abschnitt mit den Gleisanlagen als Altlastenverdachtsfläche einzustufen. Für die Sanierung wurde in Abstimmung mit der Region Hannover (Fachbereich Umwelt) ein Sanierungskonzept erarbeitet<sup>2</sup>. Mit Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen wird eine Nachnutzung des Areals für gewerbliche Zwecke unter der Auflage einer Vollversiegelung ermöglicht (siehe auch Kap. 7.6 Altlasten). Die Umsetzung des Sanierungskonzeptes hat begonnen und ist fast abgeschlossen.

## **3.0 Planungsvorgaben**

---

### **3.1 Regionales Raumordnungsprogramm**

Das geltende Regionale Raumordnungsprogramm 2005 (RROP 2005) für die Region Hannover enthält keine besonderen raumordnerischen Festlegungen für das Gelände. Nach dem im RROP 2005 integrierten Regionalen Einzelhandelskonzept liegt das Plangebiet im Versorgungskern des oberzentralen Standortbereichs. Der Weidendam ist als Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung festgelegt (Landstraße L 380). Die vorliegende Planung zum Bebauungsplan Nr. 1840 ist mit den Zielen des RROP vereinbar.

### **3.2 Flächennutzungsplan**

Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Landeshauptstadt Hannover für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1840 sind:

---

<sup>2</sup> M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, Endbericht zum Sanierungsplan gem. Anhang 3 BBodSchV für den Bereich des ehem. HGBF Hannover (IBB-Nr.: 19000075), Januar 2015

- gewerbliche Baufläche,
- Versorgungsleitungen - Abwasser,
- Kennzeichnung von Flächen mit umweltgefährdenden Stoffen.

Für die Umgebung stellt der Flächennutzungsplan folgendes dar: gewerbliche Bauflächen im Süden westlich der Straße Weidendamm, gewerbliche Bauflächen südlich der Kopernikusstraße und in Höhe der Sandstraße Wohnbauflächen und Fläche für Gemeinbedarf in den mittleren Abschnitten sowie gemischte Bauflächen im Süden an der Arndtstraße. Als Hauptverkehrsstraßen sind dargestellt: die Kopernikusstraße im Norden, der Weidendamm im Westen und die Arndtstraße im Süden. Im Osten sind Flächen für die Eisenbahn dargestellt.

Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 1840 entspricht somit dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB. Weitere Nutzungsarten werden nicht festgesetzt.

Die Kennzeichnung der Flächen mit umweltgefährdenden Stoffen erfolgt in diesem Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Tatsachenkennzeichnung und ist daher grundsätzlich unabhängig von einer Sanierungsfähigkeit und einem Sanierungskonzept zu sehen (s. Kap. 7.6 Altlasten).

### **3.3 Einzelhandels- und Zentren Konzept der Landeshauptstadt Hannover**

Das kommunale Einzelhandelskonzept (Dr. Donato Acocella – Stadt und Regionalplanung 2010) soll die Landeshauptstadt Hannover mit seinen Steuerungselementen in die Lage versetzen, die räumliche Einzelhandelssteuerung in der Stadt entsprechend der stadtentwicklungsplanerischen Zielsetzungen zu betreiben. Es stellt dar, an welchen Standorten grundsätzlich Einzelhandel zulässig sein soll bzw. wo welche planungsrechtlichen Beschränkungen angestrebt werden sollen. Dabei werden neben der Zentren Hierarchisierung und –struktur auch die unterschiedlichen Versorgungsfunktionen der Zentren berücksichtigt.

Danach ist das Plangebiet als „nicht integriert“ einzustufen, weil es nicht in einem dieser festgelegten Versorgungsbereiche liegt und durch gewerbliche Nutzungen im Umfeld sowie durch verkehrsinfrastrukturelle Barrieren nach Süden (Arndtstraße) und Osten (Bahntrasse) geprägt ist. Es befindet sich zudem in der Nähe zum zentralen Versorgungsbereich (ZVB) C-Zentrum Engelbosteler Damm mit seinen vielfältigen Einzelhandelsangeboten. Dieses Zentrum gilt es zu stärken und zu stützen, weshalb im Plangebiet Einzelhandel jeglicher Art auszuschließen ist.

### **3.4 Angrenzende Bebauungspläne / bestehendes Planungsrecht**

Der Geltungsbereich war als planfestgestelltes Bahngelände bisher dem kommunalen städtebaulichen Planungsrecht entzogen. Für die südliche Teilfläche wurde zwischenzeitlich das Bebauungsplanverfahren Nr. 1714 - „ehem. HGBF/südlicher Abschnitt“ eingeleitet.

Die Flächen in den westlich anschließenden Bereichen befinden sich innerhalb des Geltungsbereiches des Durchführungsplanes Nr. 90, der hier zusammen mit seiner 2. und 3. Änderung Festsetzungen für Gewerbegebiete enthält. Im Osten grenzen die Flächen der vorhandenen DB Anlage unmittelbar an das Plangebiet.

Das Plangebiet ist zum Teil bereits bebaut und in allen Himmelsrichtungen von maßstabgebender Bebauung umgeben, die auf das Gelände einwirkt. Die Erschließung ist gesichert. Gesunde Arbeitsverhältnisse können gewahrt werden. Vor diesem Hintergrund ist das Plangebiet derzeit bauplanungsrechtlich gemäß § 34 BauGB zu bewerten.

### **3.5 Landschaftsplanung / Naturschutzrecht**

**Landschaftsrahmenplan:** Die Region Hannover hat den Landschaftsrahmenplan 2013 als gutachterlichen Fachplan erstellt. Das gesamte Plangebiet ist danach als Siedlungsfläche eingestuft und von landschaftsplanerischen Zielsetzungen ausgenommen.

**Landschaftsplan:** Ein Landschaftsplan besteht für das Plangebiet nicht.

**Schutzgebiete nach Naturschutzrecht:** Naturschutzrechtliche Ausweisungen (Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Geschützter Landschaftsbestandteil) sind für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes nicht erfolgt. Besonders geschützte Biotope nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und § 24 Nds. Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) wurden nicht festgestellt.

**Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung / Europäische Vogelschutzgebiete:** Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete (Natura 2000-Gebiete) sind von diesem Bebauungsplan nicht betroffen.

### **3.6 Ausgleich / Eingriff in Natur und Landschaft**

Das Plangebiet ist planungsrechtlich gemäß § 34 BauGB einzustufen. Im Sinne der Eingriffsregelung gehen die neuen Baurechte nicht über die vorhandenen Baurechte hinaus. Ein zu bilanzierender Eingriff in Natur und Landschaft findet somit nicht statt und die Eingriffsregelung kommt nicht zum Tragen. Ausgleichsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

### **4.0 Städtebauliche Zielsetzungen für das Gesamtareal des ehem. HGBF (Geltungsbereich Bebauungspläne Nr. 1840 und Nr. 1714)**

---

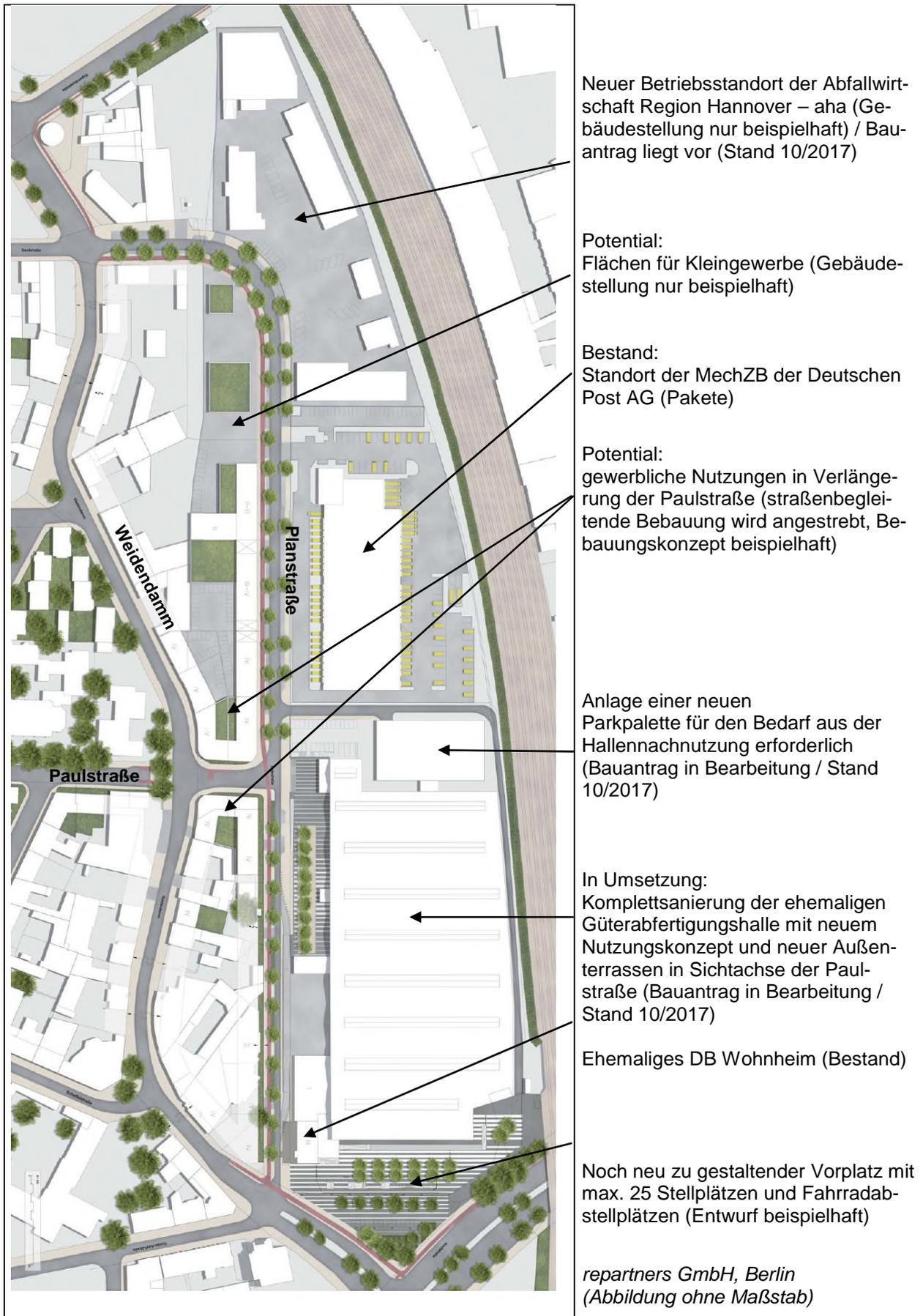
Das Entwicklungskonzept für das Gesamtareal zeigt auf, wie die Flächen künftig genutzt und beispielhaft bebaut werden könnten (vgl. Abbildung 3).

Zur inneren Erschließung des Plangebietes wird die Anlage einer Straße erforderlich, die im Wesentlichen auf der Trasse der ehemaligen Ladestraße verläuft. Diese wird im Süden in Höhe der Gustav-Adolf-Straße, im Westen in Höhe der Paulstraße und im Norden in Höhe der Sandstraße über den Weidendamm (L 380) an das Verkehrsnetz der Nordstadt angebunden. Über diese Anbindungspunkte erfolgt insoweit auch die „Verknüpfung“ der bestehenden Nutzungsstrukturen mit den neu zu entwickelnden Flächen im Geltungsbereich. Das Straßenprofil wurde so ausgelegt, dass im öffentlichen Straßenraum zusätzliche Parkplätze sowohl für Pkw als auch Lkw angeboten werden können. Diese öffentlichen Parkplätze sind über eine beidseitige Baumreihe gegliedert. Die Nebenanlage führen getrennte Fuß- und Radwege. Die Planstraße stellt insbesondere für RadfahrerInnen eine echte alternative Nord-Süd-Verbindung zum Weidendamm dar, hier ist eine komfortable und sichere Verbindung auf separaten Radwegen, auch im Einbahnstraßenbereich, möglich.

Für das Gesamtareal ist im Wesentlichen eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung vorgesehen. Dies entspricht der Lagegunst und dem Charakter des Gebietes und berücksichtigt die heute auf das Gelände einwirkenden Lärmbelastungen durch den schienengebundenen Verkehr und die östlich angrenzende gewerbliche Nutzung. Diese Lärmbelastungen schließen auch eine Wohnnutzung am Standort aus. Im gesamten Plangebiet sollen zudem zur Sicherung der funktionsgerechten Einbindung in den Stadtteil Spielhallen, Spielcasinos, sowie Wettbüros u.a. Einrichtungen ausgeschlossen werden.

Durch den bereits in 2016 erfolgten nördlichen Teilabriss der ehem. Güterabfertigungshalle entstand für den Bereich bis zur Kopernikusstraße eine umfangreiche, neu zu ordnende und zu entwickelnde Fläche. Hiervon sind östlich der neuen Erschließungsstraße bereits rd. 17.000 m<sup>2</sup> durch die 2016 in Betrieb gegangene Postzustellbasis MechZB der Deutschen Post AG belegt. Die nördlich daran angrenzenden Flächen sollen dem Abfallwirtschaft Region Hannover (AHA) als neuer Betriebshof dienen (ca. 12.000 m<sup>2</sup>). Baubeginn ist hier für 2018 avisiert. Für die Flächen westlich der neuen Erschließungsstraße sind kleinteilige Gewerbeeinheiten denkbar, die sich hier in die bestehende Gemengelage der Nordstadt einfügen und keinen besonderen Lärmschutzanspruch hervorrufen können.

Erklärtes Ziel des Grundstückseigentümers aurelis ist der Erhalt und die Nachnutzung des verbliebenen Hallengebäudes, das maßgeblich den Standort prägt und als Alleinstellungsmerkmal eine besondere Strahlkraft entfaltet.



**Abbildung 3 Städtebauliches Entwicklungspotenzial für die Gesamtfläche des ehem. HGBF (Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1840 und Nr. 1714)**

Die bereits vorhandene Postzustellbasis für Briefe bleibt im Gebäude bestehen. Die zusätzlichen geplanten neuen Nutzungen in der Halle aus den Bereichen Sport, Freizeit und Gewerbe erfordern eine Totalsanierung des Gebäudes, um die energetischen Anforderungen und die heutigen technischen Anforderungen an den Brandschutz erfüllen zu können. In diesem Zusammenhang wurden in 2017 bereits umfangreiche Abrissmaßnahmen am Gebäude vorgenommen. Das neue Plankonzept für die Halle sieht neben dem bestehenden Haupteingang auf der Südseite des Gebäudes die Anlage eines zweiten Haupteingangs auf der Westseite, in etwa in Höhe der Paulstraße, vor. Diese beiden Eingänge werden durch eine interne Erschließungsachse verbunden, an der sich die neuen Mieteinheiten aufreihen. Der Westausgang wird zudem durch eine Außenterrasse aufgewertet, an der sich ein gastronomischer Betrieb ansiedeln soll. Über dieses Nutzungsangebot kann eine besondere Verzahnung mit den bestehenden Nutzungen westlich des Weidendamms erzeugt werden. An dieser Stelle soll deshalb auch als Ausnahme ein Einzelhandelsbetrieb aus dem Bereich Lebensmittel/Genussmittel/Getränke zugelassen werden (flächenmäßig genau begrenzte Fläche), der den Gastronomiebetrieb ergänzt. Darüber hinaus sollen mit Rücksicht auf das Versorgungszentrum Engelbosteler Damm im gesamten weiteren Plangebiet Einzelhandelsnutzungen jedoch ausgeschlossen werden.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze für die neuen Nutzungen sollen über eine Stellplatzanlage sichergestellt werden, die an der neuen Nordfassade der Halle errichtet wird (mehrgeschossiges Parkpalette/Parkdeck).

Das vorhandene Hochhaus im Süden des Plangebietes wurde als Wohnheim für MitarbeiterInnen der DB genutzt. Für dieses Gebäude sind ebenso andere Nutzungen denkbar, sofern diese den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 1714 entsprechen.

In Abstimmung mit der aurelis soll zudem der Vorplatz der Halle, der heute ausschließlich als Stellplatzanlage genutzt wird, deutlich aufgewertet werden. Hierzu soll auch die südlich angrenzende städtische Grundstücksfläche einbezogen werden, die heute im Wesentlichen als Abstandgrün zwischen der Halle und der Straßenverkehrsfläche fungiert. Geplant ist die Anlage eines neuen urbanen Stadtplatzes, der zum Teil auch für Freizeitnutzungen zur Verfügung steht (z.B. Skaten) und die Neuausrichtung und Umnutzung der Halle unterstreicht und stützt. Deshalb soll hier zukünftig die Anzahl der zulässigen PKW-Stellplätze auch begrenzt werden.

Mit den dargestellten geplanten gewerblichen Nutzungen geht auch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen einher. Hierzu wurde im Vorfeld eine Verkehrsprognose erarbeitet<sup>3</sup>. Darauf aufbauend wurden die Straßenprofile sowie die Kreuzungsbereiche dimensioniert und auch Flächen für separate Fuß- und Radwege bei der Trassenführung vorgesehen.

Die vorgenannten städtebaulichen Zielsetzungen für das Gesamtareal werden über die beiden Bebauungspläne Nr. 1714 und Nr. 1840 soweit nötig und möglich weiter qualifiziert und definiert und finden ihren Niederschlag in den entsprechenden gemäß BauGB bzw. BauNVO zulässigen Festsetzungen. Die textlichen Erläuterungen dieser beiden Bebauungspläne stellen die einzelnen Festsetzungen in den jeweiligen Geltungsbereichen ausführlich dar und begründen diese.

---

<sup>3</sup> ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg Bebauungsplan Nr. 1714 HGBF Hannover - Verkehrstechnische Stellungnahme 20.04.2015/aktualisiert 07.05.2015 und 07.04.2017

---

## 5.0 Zeichnerische und textliche Festsetzungen / Hinweise

---

### 5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ausgangslage und des planerischen Konzeptes zur Konversion des Plangebietes wird dieser Bebauungsplan als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt.

Daher müssen sich die künftigen Nutzungen im Sinne von § 34 BauGB nach ihrer Art und ihrem Maß in die vorhandene Umgebung einfügen. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben und das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden. Die Erschließung muss sichergestellt sein.

Diese Vorgehensweise ist möglich, weil die städtebaulichen Vorgaben zu Art und Maß der baulichen Nutzung aufgrund der vorwiegend gewerblichen Vorprägung im Nutzungsbestand entlang des Weidendamms und der im Plangebiet bereits realisierten Gebäude ausreichend definiert sind. Gleichzeitig wird damit der Nachweis möglicher Beeinträchtigungen der angrenzenden Bereiche auf die Bauantragsebene verlagert. Dies ist für die Anlieger in der Nachbarschaft des Plangebietes von Vorteil, da über konkrete Lärmgutachten bzw. über konkrete Angaben zur Lage von z.B. Ein- und Ausfahrtsbereichen und / oder Hallentoren / Fenstern genau festgelegt werden kann, wo sich die zukünftigen Lärmquellen befinden dürfen und wo eben nicht, um wesentliche Beeinträchtigungen der Nachbarschaft zu vermeiden. Das heißt zusammengefasst, dass im Rahmen des jeweiligen Bauantrages die entsprechenden Nachweise zur Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse erbracht werden müssen.

Die neue Erschließungsstraße wird als „Straßenverkehrsfläche“ festgesetzt. Die Aufteilung des Profils ist dem Unterdruck der Stadtkarte der Planzeichnung zu entnehmen, da die Straße in der Örtlichkeit bereits fertiggestellt wurde. Gemäß Erschließungsvertrag wird die Planstraße an die Landeshauptstadt Hannover übergeben und öffentlich gewidmet. Die Erschließung des Plangebietes ist somit gewährleistet.

### 5.2 Nutzungsbeschränkungen (textliche Festsetzungen)

Zur Sicherung der unter Punkt 4.0 dargestellten städtebaulichen Zielsetzung wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, besondere Nutzungsregelungen zu treffen:

- Ausschluss von Einzelhandel (§ 9 Abs. 2a BauGB) / § 1 der textl. Festsetzungen

Im Plangebiet sind Einzelhandelsbetriebe jeglicher Art unzulässig. Damit soll insb. der zentrale Versorgungsbereich am Engelbosteler Damm gesichert werden; vgl. Ausführungen in Kapitel 3.3.

- Ausschluss von bestimmten Vergnügungsstätten (§ 9 Abs. 2 b BauGB / § 2 der textl. Festsetzungen

Im Plangebiet werden zum Schutz der geplanten städtebaulichen Entwicklung Spielhallen, Spielcasinos und ähnliche Einrichtungen sowie Wettbüros ausgeschlossen. Mit diesem Ausschluss soll eine Häufung dieser Nutzungen am Standort vermieden werden, die schnell zu einem Trading-Down-Effekt führen können. Dies dient dem Schutz der angestrebten städtebaulichen Funktion als neuer, innenstadtnaher Gewerbestandort und dem sich daraus ergebenden Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial für die Nordstadt insgesamt. Da der vorliegende Bebauungsplan als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt wird, ist der Ausschluss von Vergnügungsstätten auf die vorgenannte Nutzungsart beschränkt. Der Ausschlusskatalog, der in einem Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 1 BauGB Anwendung finden kann, greift hier nicht.

- Dachflächenbegrünung (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB / § 3 der textl. Festsetzungen

Auf den Grundstücksflächen im gesamten Plangebiet sind die Dachflächen von neuen Gebäuden mit einer Dachneigung von weniger als 20 Grad dauerhaft und flächendeckend zu begrünen. Ausnahmen von der Dachbegrünungspflicht können zugelassen werden, wenn dies im Widerspruch

zum Nutzungszweck steht (z.B. bei Dachflächen für Belichtungszwecke oder zur Installation technischer Anlagen, wie Aufzugsüberfahrten, Anlagen zur Be- und Entlüftung, Terrassen, usw.) oder bei stützenlosen, weitspannenden Hallen in Leichtbauweise. Mit dieser Festsetzung kann das Kleinklima am Standort positiv beeinflusst werden. Die Festsetzung entspricht den ökologischen Standards der LHH. Bestandsgebäude sind von dieser Festsetzung nicht betroffen.

- Baumpflanzungen auf Stellplätzen (§ 9 Abs. 2, Nr. 25a) / § 4 der textl. Festsetzungen

Bei der Anlage von privaten ebenerdigen Stellplatzflächen ist pro 5 Stellplätze ein standortheimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von mind. 18 cm anzupflanzen, dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen. Diese Forderung wird für Stellplätze auf Flächen, deren Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind auf einen Baum pro 10 Stellplätze reduziert. Die Vorgaben des Sanierungsplanes gem. § 13 Abs. 6 BBodSchG sind zu beachten. Mit dieser textl. Festsetzung soll eine Durchgrünung des Plangebietes sichergestellt werden. Hierdurch kann das Kleinklima am Standort positiv beeinflusst werden. Diese Festsetzung entspricht den ökologischen Standards der LHH.

## 5.5 Leitungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt Hannover (LHH) / Stadtentwässerung

Im nördlichen Bereich des Plangebietes in Verlängerung der Sandstraße liegt ein Hauptsammler der Mischwasserkanalisation. Dieser wurde 2009 grundbuchrechtlich gesichert. Eine Überbauung des Sammlers ist auszuschließen. Die Lage des Mischwasserkanals wird in der Planzeichnung als „mit Leitungsrechten zugunsten der Stadtwerke Hannover zu belastende Fläche“ festgesetzt. Ergänzend folgt die Festsetzung „Hauptversorgungs- und Abwasserleitung – unterirdisch“.

## 5.6 Kennzeichnung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Hinweis)

Der überwiegende Teil des Plangebietes weist eine Bodenkontaminierung auf, die mit der geplanten Flächensanierung bestehend aus einer Kombination aus Dekontamination und Sicherung die Bodenbelastungen reduziert, aber nicht vollständig beseitigt werden kann (siehe Kapitel 8.5.1 Boden- und Gewässerschutz).

Alle erforderlichen Maßnahmen zur Flächensanierung sind in dem seit Mai 2015 verbindlichen Sanierungsplan gemäß § 13 Abs. 6 Bundes-Bodenschutzgesetz festgeschrieben (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten - BBodSchG).

Die betroffenen Flächen im Plangebiet sind in der Planzeichnung zu diesem Bebauungsplan wie folgt gekennzeichnet: „*Umgrenzung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind*“. Auf der Planzeichnung erfolgen zudem als Ergänzung Hinweise zu den Themen Versickerung, Niederschlagswasser und Grundwasserabsenkung; vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kapitel 9.4 (Sanierungsplan gemäß § 13 Abs. 6 BBodSchG), Teil I der Begründung.

Auf Bauantragsebene ist die Einhaltung dieser Vorgaben abzu prüfen.

## 6.0 Erschließung

---

Im Rahmen der Stadtteilsanierung in der Nordstadt in den 90er Jahren erfolgte der Ausbau des Weidendammes zur Hauptverkehrsstraße (L380). Er verbindet die nördlichen Stadtteile mit der Innenstadt und nimmt eine wichtige verkehrliche Entlastungsfunktion für den Haupteinkaufs- und Flanierbereich Engelbosteler Damm wahr.

Die interne neue Erschließung des Gesamtareals erfolgt über die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Erschließungsstraße (Planstraße A). Diese Erschließungsstraße wird an drei Stellen an den Weidendamm angeschlossen. Dabei dient im Süden die heute bereits bestehende Anbindung in Höhe der Gustav-Adolf-Straße nur noch als Einfahrt in das Gebiet (Einbahnstraße). Als mittlere Anbindung dient in Höhe der Paulstraße ein neuer dreiarmiger Knoten. Der dritte Anschluss wird im Norden des Gebietes über den direkten Anschluss an die Sandstraße sichergestellt. Fußgänger und Radfahrer werden auf separaten Nebenanlagen geführt.

---

Mit dieser Zielvorgabe wurden zunächst im Rahmen einer verkehrstechnischen Stellungnahme des Büros ARGUS – Stadt- und Verkehrsplanung zur Einschätzung der vorhandenen Verkehrssituation im September 2013 Verkehrsmengendaten an folgenden Knotenpunkten erhoben:<sup>4</sup>

- Arndtstraße / Weidendamm/ Herschelstraße
- Weidendamm / Anbindung HGBF / Gustav-Adolf-Straße
- Weidendamm / Sandstraße
- Kopernikusstraße / Weidendamm.

Mit den für das gesamte Areal (Bebauungsplan Nr. 1714 und Nr. 1840) vorgesehenen Nutzungen wurden dann die zu erwartenden Verkehrsaufkommen rechnerisch ermittelt. Diese Prognose zeigt im Plangebiet eine Erhöhung des Fahrtenaufkommens um insgesamt rd. 1.450 Fahrten/ Tag. Für die Spitzenstunde am Nachmittag werden rund 100 Kfz-Fahrten pro Stunde prognostiziert.

Das Gutachten stellt klar, dass grundsätzlich mit den ermittelten Kapazitätsnachweisen eine leistungsgerechte Erschließung über das vorhandene Straßennetz bzw. über die neuen Knotenpunkte gegeben ist. Auch die leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre an den Knotenpunkten Kopernikusstraße/ Weidendamm im Norden und Arndtstraße/ Weidendamm/ Herschelstraße im Süden ist weiterhin gewährleistet. Für die Anbindung in Höhe der Paulstraße (Planstraße B) ist ein gemeinsamer Rechts-/Linksabbiegerstreifen mit Aufstellflächen für 2 bzw. 3 KFZ in der Planstraße zu berücksichtigen. Zudem ist hier ein Schutzstreifen mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen vorgesehen. Von Norden nach Süden sieht der Weidendamm eine neue separate Linksabbiegerspur in die Planstraße B vor. Von Süden nach Norden ist der Rechtsabbieger in die Planstraße B in die Geradeausspur integriert. Eine Signalisierung (LSA) des Knotens ist rechnerisch bei dem aktuellen Verkehrsaufkommen zwar nicht erforderlich, dennoch wird sie vom Vorhabenträger aurelis gewünscht, um eine LSA-gesicherte Ausfahrt auf den Weidendamm anbieten zu können.

Die Landeshauptstadt Hannover schließt sich den Ergebnissen dieses Gutachtens an und stimmt auch dem Bau der vorgenannten LSA-Anlage zu.

Die auf den Ergebnissen der verkehrstechnischen Stellungnahme basierenden Ausbauplanungen wurden im Rahmen eines Erschließungsvertrages zwischen der Landeshauptstadt Hannover und aurelis entsprechend fixiert (DS 1403/2015 sowie DS 1403/2015E1). Der notariell beurkundete Vertrag liegt inzwischen vor (Nr. 263 der Urkundenrolle für 2016). Für den südlichen Abschnitt der neuen Erschließungsstraße – außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes - wurde neben der verkehrsgerechten Ausbildung der Anbindung an den Weidendamm folgendes berücksichtigt:

- Die Straße wird aufgrund der räumlichen Situation bis zur Paulstraße als Einbahnstraße von Süden nach Norden mit einer Fahrbahnbreite von 3,5 m ausgebaut, dies führt u.a. zu einer Entlastung des bereits im Bestand hoch belasteten Knotenpunktes Weidendamm/Gustav-Adolf-Straße. Somit kann eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden.
- Es sind beidseitig separate Fußwege vorgesehen.
- Der Radweg wird im Zweirichtungsverkehr auf der Westseite der Straße geführt.
- Zwischen Fahrbahn und Radweg ist ein ca. 2 m breiter Grünstreifen mit Einzelbäumen (Neuanpflanzungen) angeordnet. In diesem Streifen sind auch öffentliche Fahrradbügel vorgesehen.

Die erforderlichen Flächen für die Erschließungsstraße wurden zwischenzeitlich als eigenes Grundstück aus der Gesamtfläche herausgebildet und sind in der aktuellen Kartengrundlage der Planzeichnung dargestellt, im Unterdruck ist auch die Profilaufteilung der Straße ablesbar. Die Erschließungsstraße (Planstraße) wird insgesamt als „öffentliche Verkehrsfläche“ festgesetzt.

Der Straßenbau wurde bereits in 2016 begonnen und ist seit Sommer 2017 fertiggestellt, das Profil fußt auf den Ergebnissen der verkehrstechnischen Stellungnahme.

---

<sup>4</sup> ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, Bebauungsplan Nr. 1714 HGBF Hannover - Verkehrstechnische Stellungnahme, 20.04.2015, aktualisiert 07.05.2015 und 07.04.2017

---

## 7.0 Ver- und Entsorgung

---

Die Rahmenbedingungen für die Ver- und Entsorgung des Plangebietes stellen sich wie folgt dar:

**Trink- und Löschwasserversorgung:** Das Trinkwasser- und Löschwassersystem wurde getrennt hergestellt. Für den Löschwasserbedarf wird durch enercity netz ein Grundschatz von 96 m<sup>3</sup> über 2 Stunden sichergestellt. Zusätzlich kann für den Objektschutz eine maximale Anschlussleistung von 48 m<sup>3</sup> / h pro Hausanschluss zur Verfügung gestellt werden.

**Schmutzwasser:** Der vorhandene Hauptsammler der Mischwasserkanalisation in Höhe der Sandstraße wurde durch einen neuen Mischwasserkanal in der Erschließungsstraße erweitert. Ein Anschluss für alle Grundstücke ist möglich.

**Niederschlagswasser:** Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist aufgrund der vorhandenen Bodenbelastungen eine Versickerung von Niederschlagswasser grundsätzlich auszuschließen (zu ausnahmsweise zulässigen Fallgestaltungen vgl. Punkt 9.4). Bei Einleitung des Niederschlagswassers in den Mischwasserkanal ist eine Abflussbeschränkung von 60 l / (s\*ha) zu beachten. Darüber hinaus gehende Mengen sind auf dem jeweiligen Grundstück zurück zu halten und gedrosselt abzuführen.

**Gas:** Eine Gasversorgung wird für das gesamte Plangebiet bereitgestellt.

**Strom:** Eine Stromversorgung wird für das gesamte Plangebiet bereitgestellt.

**Telekommunikation:** Eine Leerrohrtrasse für die Telekom ist in den Nebenanlagen der Erschließungsstraße berücksichtigt worden.

**Fernwärme:** Für eine mögliche zukünftige Fernwärmeversorgung der nördlichen Flächen des Plangebietes wurde eine Trasse in den Nebenanlagen der Sandstraße freigehalten. Ein möglicher Netzanschluss kann bei Bedarf über den Weidendamm an eine vorhandene Fernwärmetrasse in der Kopernikusstraße erfolgen.

**Abfallentsorgung:** Der Anschluss des Plangebietes an die Abfallentsorgung durch den Abfallzweckverband Region Hannover - aha ist sichergestellt. Für die Abfall- und Wertstoffabfuhr sind die Vorgaben der jeweils gültigen Abfallsatzung zu beachten.

## 8.0 Umweltbelange

---

Die erforderliche Umweltprüfung mit Umweltbericht liegt mit dem „Teil II - Umweltbericht“ als eigenständiger Teil der Begründung vor. Die Eingriffsregelung findet für das Plangebiet keine Anwendung, vgl. Punkt 3.6, Teil I.

### 8.1 Artenschutz

In 2008 wurde für das Gesamtareal eine Kartierung der örtlichen Flora und Fauna durchgeführt und in 2014 aktualisiert (abia - Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Neustadt).<sup>5</sup> Die Untersuchungen umfassten die Artengruppen Flora, Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien und Heuschrecken sowie auch Biotoptypen. Besonders geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und § 24 NAG-BNatSchG wurden nicht festgestellt. Im Norden des Geländes wurden die beiden sehr seltenen, hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflüglige Sandschrecke (RL Nds.: 1) und Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2) nachgewiesen (sehr hohe Bedeutung für diese Artengruppe). Für die beiden vorab genannten Heuschreckenarten wurde zur Arterhaltung eine Umsiedlung erforderlich.

---

<sup>5</sup> Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Hans-Scharoun-Weg 1, 31535 Neustadt, Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF, Juli 2008 *und* Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF, Aktualisierung Oktober 2014 *und* Abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Nachuntersuchung Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF Hannover, Vorabbericht Fledermäuse / Stand 30.06.2014

Die Umsiedlung wurde durch die Region Hannover in ihrer Funktion als untere Naturschutzbehörde genehmigt. Sie erfolgte in der Zeit vom 19.08.2015 bis zum 30.09.2015. Die Entwicklung der lokalen Population auf der Umsiedlungsfläche wurde im Zeitraum August/ September 2016 überprüft und das Ergebnis mit dem Protokoll von abia vom 07.10.2016 der unteren Naturschutzbehörde vorgelegt. Insgesamt konnte die Umsiedlung bereits im ersten Jahr nach der Aktion als erfolgreich beurteilt werden. Angesichts der Gesamtzahl vorgefundener Sandschrecken ist davon auszugehen, dass sich ein stabiler Bestand etabliert hat, so dass die Umsiedlung auch langfristig weiterhin erfolgreich verlaufen dürfte.

## 8.2 Lärmschutz

Mit der Konversion der Flächen soll eine innenstadtnahe, gewerbliche Entwicklung eingeleitet und planungsrechtlich abgesichert werden. Von einer zunächst zusätzlich angedachten Wohnnutzung in einem Teilbereich des Areals musste jedoch Abstand genommen werden. Mit schalltechnischen Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass die Zulassung einer Wohnnutzung mit den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse i. S. d. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB nicht zu vereinbaren wäre. Die schalltechnischen Untersuchungen für das Plangebiet und die ergänzende schalltechnische Untersuchung nach der 16. BImSchV zur Erschließung im Plangebiet<sup>6</sup> wurden von dem Büro Lärmkontor GmbH aus Hamburg ausgearbeitet.

Diese Gutachten zeigen, dass eine Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. der Zielwerte in der Nachbarschaft nur sichergestellt werden kann, wenn die Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes als eingeschränkte Gewerbeflächen genutzt werden. Dies betrifft sowohl die Emissionen in der Nacht, als auch die am Tag. Da die Art der zulässigen Nutzung im Plangebiet dieses Bebauungsplanes nach § 34 BauGB zu beurteilen ist, muss dieser Nachweis für Neubauprojekte folglich im Rahmen der konkreten Bauantragsverfahren erbracht werden.

### **Auswirkungen der Planstraße auf die westlich angrenzende Bestandsbebauung:**

Für die Ermittlung der schalltechnischen Auswirkungen des im Plangebiet zu erwartenden Mehrverkehrs auf die Bestandsbebauung wurden an repräsentativen Wohngebäuden sowohl für den Prognose-Nullfall als auch für den Prognose-Planfall Immissionsorte an den Fassaden berechnet. Um die Auswirkungen des prognostizierten Mehrverkehrs genauer beziffern zu können, wurden die Berechnungen ohne den Einfluss der Schienenverkehrswege durchgeführt. Die ermittelten Beurteilungspegel überschreiten mehrfach sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum die Schwelle der Gesundheitsgefährdung laut Rechtsprechung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Durch den Mehrverkehr, den der Bebauungsplan ermöglicht werden die Beurteilungspegel durchweg um bis zu maximal 0,5 dB(A) erhöht. An den Immissionsorten, an denen bereits im Prognose-Nullfall Überschreitungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts berechnet wurden, beträgt die Erhöhung durch den prognostizierten Mehrverkehr maximal 0,2 dB(A) tags und 0,1 dB(A) nachts.

Pegelschwankungen im Bereich unterhalb der von der Rechtsprechung definierten Gesundheitsgefährdungsschwelle unterliegen zwar der planerischen Abwägung. Der Abwägungsspielraum endet jedoch mit Erreichen dieser kritischen Schwelle. Somit sind auch die vorliegenden, geringfügigen Pegelschwankungen zu beurteilen, soweit sie relevant sind. Aufgrund von verfahrensimmanenten Toleranzen (Prognoseungenauigkeiten) wird eine Pegeldifferenz unter 0,5 dB(A) ohne Veränderung im Straßenraum aus Sicht des Gutachters als nicht relevant eingeschätzt.

Ergänzend zu der schalltechnischen Untersuchung wurde für Bereiche, in denen erhebliche bauliche Eingriffe in den Straßenraum geplant sind (bzw. bereits durchgeführt wurden), eine gesonderte Untersuchung zum „Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach“ erforderlich. Hier ist das Erreichen

---

<sup>6</sup> Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg / Schalltechnische Untersuchung zum Untersuchungsgebiet - HGBF in Hannover / 02.02.2016 und Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg / Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV zur Erschließung im Untersuchungsgebiet – HGBF Hannover / 03.03.2016

---

der kritischen Schwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bereits bei Pegelerhöhungen von 0,1 dB(A) relevant.

Die entsprechende schalltechnische Untersuchung nach der 16. BImSchV zur Erschließung im Untersuchungsgebiet liegt vor. Die Untersuchung erstreckt sich dabei auf den Umbau der Kreuzungsbereiche Weidendamm / Planstraße B sowie Weidendamm / Gustav-Adolf-Straße und Neubau Anbindung HGBF (Planstraße A), da hier eine wesentliche Änderung bzw. ein erheblicher baulicher Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges vorliegt (wie z.B. die Fahrbahnachsenverschiebung). Anschließend wurde ermittelt, ob in der Folge ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“ gemäß der 16. BImSchV für die angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen besteht. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass sich die Beurteilungspegel durch den Umbau der beiden Kreuzungsbereiche an mehreren Immissionsorten - bei gleichzeitiger Grenzwertüberschreitung der 16. BImSchV - um 3 dB(A) erhöhen. Beurteilungspegel von 70 dB(A) im Tagzeitraum und 60 dB(A) im Nachtzeitraum ergeben sich vereinzelt bereits im Prognose-Nullfall. Diese werden im Prognose-Planfall zum Teil weiter erhöht. Durch den Umbau der genannten Kreuzungsbereiche ergibt sich an sechs Gebäuden eine wesentliche Änderung und an folgenden drei Gebäuden somit Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“:

- ▶ Paulstraße Nr. 13,
- ▶ Weidendamm Nr. 19,
- ▶ Weidendamm Nr. 20.

Die Anspruchssituation resultiert im Wesentlichen aus dem höheren prognostizierten Verkehrsaufkommen durch die Planung sowie aus der Errichtung der Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Weidendamm/Planstraße B.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz). Im vorliegenden Fall ist ein Schutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten schwerlich umsetzbar, weil sich bauliche Vorkehrungen hinsichtlich ihrer Dimensionierung nicht in den städtebaulichen Kontext einfügen würden (z.B. Lärmschutzwand / Lärmschutzwall).

Maßnahmen an der Fahrbahn als Lärmquelle, wie beispielsweise lärmarme Straßenbeläge sind nach derzeitiger Vorschriftenlage (RLS-90) bei innerstädtischen Straßen nicht anwendbar. Aus diesem Grund sind die festgestellten Ansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ passiv gemäß der 24. BImSchV zu schützen. Das bedeutet, für die drei vorgenannten Grundstücke muss der Straßenbaulastträger den tatsächlichen Zustand / die Nutzungen in den Gebäuden / Räumen durch entsprechende Bestandsaufnahmen ermitteln lassen und zusätzlich ermitteln, welche Lärmschutzklasse die vorhandenen Fenster in den Gebäuden bereits heute aufweisen. Aufbauend auf dieser Bestandsaufnahme wird dann das konkrete Erfordernis weiterer passiver Lärmschutzmaßnahmen ermittelt. Die Kosten für dieses Verfahren und die ggf. notwendigen baulichen Maßnahmen sind durch den Straßenbaulastträger zu tragen (die Kostenübernahme hierfür durch die aurelis als Projektentwickler ist über die Entwicklungsvereinbarung geregelt). Außenwohnbereiche sind von dieser Thematik nicht betroffen.

Darüber hinaus wurden die schalltechnischen Auswirkungen des geplanten Straßenneubaus innerhalb des Untersuchungsgebietes auf die nächstgelegene schutzbedürftige Nutzung berechnet und beurteilt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass aus dem Straßenneubau (Planstraße A und B) keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV resultieren. Die Grenzwerte werden ausnahmslos und sicher eingehalten. Ansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ im Sinne der 16. BImSchV sind somit im Hinblick auf den Straßenneubau nicht gegeben.

Die Stadt Hannover schließt sich den Ergebnissen und Empfehlungen des Gutachters zum Schallschutz grundsätzlich an.

### **8.3 Altlasten**

#### **8.3.1 Boden- und Gewässerschutz**

In Zusammenhang mit dem Sanierungsplan gemäß § 13 Abs. 6 Bundes-Bodenschutzgesetz (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten - BBodSchG) ist das gesamte Areal umfänglich untersucht und auf mögliche Risiken in Hinblick auf die beabsichtigte Umnutzung der Fläche abgeprüft worden.

Das Untersuchungsgebiet umfasste die räumlichen Geltungsbereiche der beiden aneinandergrenzenden Bebauungspläne Nr. 1840 und Nr. 1714.

Ausgangspunkt für die Ermittlungen waren die historische Erkundung der Deutschen Bahn AG und die orientierende Untersuchung der Altlastenverdachtsflächen vom März 2001.<sup>7</sup> In 2013 wurden zudem umfangreiche Probebohrungen an bestehenden Gleisanlagen durchgeführt und analysiert (IBFU mbH, Südl. Anhalt) und in 2014 weitere Probebohrungen im Bereich der Halle beauftragt. Im November 2009 wurde durch die Deutsche Bahn AG (DB) ebenfalls eine umfangreiche Flächenrisikodetailuntersuchung<sup>8</sup> vorgelegt, die 2014 durch ergänzende Untersuchungen aktualisiert wurde.<sup>9</sup> Mit diesen Gutachten wurde folgendes nachgewiesen:

1. Keine Überschreitung der Bodenwerte der Bauleitplanung Gewerbe.
2. In den Rampenfüllungen wurden PAK-Werte (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) bis Deponieklasse 1 (DK I) ermittelt.
3. Im Bereich der Güterhalle wurde keine Herbizid-Beeinträchtigung festgestellt.
4. Herbizid-Beeinträchtigungen wurden jedoch unterhalb der ehem. Gleisharfe festgestellt. Bei diesem Material handelt es sich auf Grund der Einhaltung der Eluatkriterien (<DK II-Werte der Verordnung über Deponien und Langzeitlager - Deponieverordnung - DepV) nicht um gefährlichen Abfall, sondern lediglich um Abfall zur Beseitigung. Demzufolge ist der Bodenaushub einer entsprechenden Entsorgung zuzuführen, sofern er nicht im Bereich des Sanierungsgebietes verwertet werden kann.
5. Das Grundwasser ist diffus mit Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel (PSBM) belastet, max. 10,25 µg/l (> 90% Ethidimuron). Der Grundwasserschaden wird von den Brunnen der Conti abgefangen.
6. Eine Gefährdung des Wirkungspfades Boden-Mensch entsteht aus dem PSBM-Schaden nicht.
7. Die PSBM-Belastung des Grundwassers wird im Rahmen eines Grundwassermonitorings überwacht.

Aufbauend auf diesen Untersuchungsergebnissen erfolgte in Abstimmung mit der Region Hannover die Erarbeitung eines Sanierungsplanes für die vorgefundenen Bodenbelastungen. Seit Januar 2015

---

<sup>7</sup> IMS Ingenieurgesellschaft mbH, Stadtdeich 5, 20097 Hamburg, Auszug für IBB 19000074 und 19000075 Hannover-Zentrum „HGBF“ aus: Orientierende Untersuchung – Standort 5294 Hauptbahnhof

<sup>8</sup> Dr. Köhler & Dr. Pommerening, Ing.-Büro für Geotechnik, Hydrologie und Umwelt, Flächenrisikodetailuntersuchung DB- Standort 5294 (H-Hbf), 2009

<sup>9</sup> M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. HGBF Hannover, 2014

liegt von M&P Geonova der Endbericht zum Sanierungsplan gemäß Anhang 3 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vor.<sup>10</sup> Dieser Sanierungsplan umfasst von den ca. 83.000 m<sup>2</sup> der Gesamtfläche aufgrund der nachgewiesenen Herbizid-Belastungen lediglich das Gelände der ehem. Gleisanlagen (ca. 24.000 m<sup>2</sup>), diese befand sich außerhalb der Abmessungen der ehem. Güterhalle. Neben der Verwertung von Bodenaushub war gemäß Sanierungsplan auch eine Aufbereitung und Verwertung von anfallenden Abbruchmaterialien (Beton) vorgesehen. Bei der dargestellten Sanierung handelt es sich dementsprechend um eine kombinierte Maßnahme aus Dekontamination und Sicherung. Mit umfangreichen Bodensanierungsmaßnahmen gemäß Sanierungskonzept wurde bereits in 2016 begonnen. Ein wesentlicher Bestandteil der Sanierungsmaßnahme ist die Sicherung durch die Versiegelung der Fläche. Hierdurch soll der Zutritt von Niederschlagswasser weitestgehend vermieden werden, um eine weitere Auswaschung von Schadstoffen mit dem Sickerwasser zu verhindern. Hierzu ist ein Versiegelungsgrad von min. 95% herzustellen (Gebäude / Verkehrsflächen). Für die Herstellung der Verkehrsflächen (Planstraße A und B) waren niederschlagsdichte Materialien zu verwenden. Bei diesen auf dem Gelände bereits durchgeführten Baumaßnahmen wurden die Vorgaben des Sanierungsplanes ordnungsgemäß umgesetzt.

### **8.3.2 Überwachungsmaßnahmen nach Sanierungsplan (gem. § 13 Abs. 6 BBodSchG)**

Da im Zuge der beschriebenen Sanierungsmaßnahme lediglich eine Teildekontamination des Sanierungsgebietes erfolgt, bleiben Teile der Schadstoffquelle für die Grundwasserbeeinträchtigung durch Herbizide im Boden enthalten und werden durch die Flächenversiegelung gesichert. Dementsprechend ist das aktuell von der DB AG durchgeführte Grundwassermonitoring nach Art und Umfang fortzuführen. Je nach Entwicklung der Schadstoffkonzentrationen sind die Monitoringsintervalle anzupassen bzw. ist das Monitoring auslaufen zu lassen. Gemäß einer bestehenden Abstimmung zwischen der DB AG und der Region Hannover ist zunächst folgendes Vorgehen geplant:

- Fortführung des Grundwassermonitorings mittels des vorhandenen Messstellennetzes zunächst für eine weitere Kampagne mit eingeschränktem Analysenumfang (Parameter Ethidimuron, Diuron, Bromacil),
- Jährliche Stichtagsmessung am bisherigen für die Stichtagsmessungen genutzten Messnetz,
- Abstimmung mit der ContiTECH Antriebssysteme GmbH hinsichtlich der Einbeziehung der Analyseergebnisse aus der Grundwasserabsenkung in die Bewertung.

Mit diesen Maßnahmen und Vorkehrungen ist gewährleistet, dass mögliche Umweltgefährdungen für Menschen und Tiere bei der angestrebten Nachnutzung nicht zu erwarten sind.

Da die Schadstoffe im Boden verbleiben, erfolgt in der Planzeichnung zum Bebauungsplan Nr. 1840 eine entsprechende Kennzeichnung der betroffenen Flächen.

## **8.4 Kampfmittel**

Wegen des vorliegenden Kampfmittelverdachts ist eine Gefahrenerforschung erforderlich, um die Kampfmittelfreigabe zu erhalten. Dementsprechend sind Erdarbeiten in diesem Bereich von einer zugelassenen Fachfirma sicherheitstechnisch zu begleiten.

## **8.5 Auswirkungen von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU**

Das Plangebiet befindet sich in einem Abstand von etwa 1400 m bis 1600 m Luftlinie von den Vereinigte Schmirgel- und Maschinen-Fabriken AG (VSM). Die VSM unterliegt aufgrund der dort gelagerten, verarbeiteten bzw. produzierten Stoffe der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der s.g. Störfall-Verordnung.

---

<sup>10</sup> M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover / Endbericht zum Sanierungsplan gemäß Anhang 3 BBodSchV für den Bereich des ehemaligen HGBFs Hannover (IBB-Nr.: 19000075), 2015

Störfallbetriebe arbeiten mit Stoffen, die beim Auftreten plötzlicher Störfälle von technischen Anlagen o.ä. zum Austritt gefährlicher Stoffe für Mensch und Umwelt führen können. Gemäß § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind bei raumbedeutsamen Planungen deshalb Flächen für sensible Nutzungen so anzuordnen, dass Auswirkungen von schweren Unfällen in Betrieben nach der Störfallverordnung so weit wie möglich vermieden werden.

Die Niedersächsische Bauordnung sieht seit ihrer Änderung am 25.09.2017 einen von Menge und Art der gefährlichen Stoffe unabhängigen, pauschalen Achtungsabstand von 2000 m zu solchen Betrieben bzw. Betriebsbereichen vor. Das Plangebiet befindet sich innerhalb dieses Achtungsabstandes. In Bereichen außerhalb dieses Achtungsabstandes ist davon auszugehen, dass es zu keinen negativen Auswirkungen durch schwere Unfälle kommt.

Aus der Vergangenheit sind keine schweren Unfälle mit Auswirkungen auf die Umgebung im Bereich der VSM bekannt.

Innerhalb des Achtungsabstandes erfolgt im Rahmen der Bauleitplanung eine dezidierte Auseinandersetzung mit der Thematik mit dem Ziel, den tatsächlichen angemessenen Sicherheitsabstand zu den Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung zu ermitteln. Zu diesem Zweck hat die Landeshauptstadt Hannover in Abstimmung mit dem Gewerbeaufsichtsamt Hannover ein entsprechendes Gutachten beauftragt, dessen abschließende Ergebnisse voraussichtlich Anfang 2018 vorliegen werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass aufgrund der weiten Entfernung zur VSM keine Nutzungseinschränkungen für das Plangebiet zu erwarten sind.

Die Ergebnisse des Gutachtens werden zum Satzungsbeschluss in die endgültige Abwägung einbezogen.

## **9.0 Hinweise**

---

### **9.1 Denkmalschutz**

In der näheren Umgebung des Plangebietes befinden sich zwei Baudenkmale: a) Vahrenwalder Str. 7 Verwaltungsbau (Behrens) und b) Phillipsbornstr. 7 Fabrikgebäude (Continental). Beide Baudenkmale liegen außerhalb des Plangebietes östlich der Bahntrasse der Deutschen Bahn AG. Das Fabrikgebäude der Continental wirkt dabei aufgrund seiner Dimensionen maßstabgebend in den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes hinein.

Notwendige Festsetzungen für diesen Bebauungsplan ergeben sich hieraus jedoch nicht.

### **9.2 Baumschutzsatzung**

Für diesen Bebauungsplan gilt die *Satzung zum Schutz von Bäumen, Sträuchern und Hecken im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover als geschützte Landschaftsbestandteile* (Baumschutzsatzung) vom 28. Januar 2016 (Gemeinsames Amtsblatt für die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover 2016/Nr. 7 vom 18. Februar 2016).

### **9.3 Grundwasserflurabstand**

Die Grundwasserfließrichtung im Bereich dieses Bebauungsplanes ist auf die GW-Absenkung auf dem Continental Werk Vahrenwald ausgerichtet. Die Grundwasserabsenkung ist auf Dauer ausgelegt, wird jedoch nur so lange aufrecht gehalten, wie es die betriebliche Notwendigkeit erfordert. Eine komplette Einstellung der Wasserförderung ist nicht auszuschließen. Die Fachgutachter schätzen den Wiederanstieg nach einer eventuellen Einstellung der Wasserhaltung auf 1,0 bis 1,5 m. Es ist dann davon auszugehen, dass es zumindest zeitweilig in feuchten Monaten (meistens Februar bis April) zu einem Grundwasserflurabstand von weniger als 2,5 m kommen kann. Dieses ist bei der Planung von unterkellerten Gebäuden zu beachten. Hier sind konstruktive Maßnahmen gegen Kellervernässung vorzusehen. Ein Ableiten des eventuell hoch anstehenden Grundwassers mittels Drainagen in das öffentliche Entwässerungssystem ist nicht zulässig.

#### **9.4 Sanierungsplan gemäß § 13 Abs. 6 BBodSchG**

Für die Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, wurde ein Sanierungsplan gem. § 13 Abs. 6 BBodSchG erstellt. Mit Datum vom 15.05.2015 liegt die Verbindlichkeitserklärung der Region Hannover für diesen Sanierungsplan vor. Die darin aufgezeigten Maßnahmen zum Umgang mit den vorhandenen Bodenbelastungen sind vom Grundstückseigentümer (und möglichen Rechtsnachfolgern) zwingend umzusetzen bzw. zu berücksichtigen. Folgende Hinweise sind zu beachten:

##### Flächenversiegelung

Auf den Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, ist ein Versiegelungsgrad von mind. 95 % herzustellen (Gebäude / Verkehrsflächen). Für die Erstellung der Verkehrsflächen sind niederschlagsdichte Materialien zu verwenden (z.B. Asphalt, Beton, Pflaster mit Fugenverguss oder Betonunterbau, Kunststoffbeläge etc.). Der Einsatz von Dränpflaster o.ä. ist nicht zulässig. Unterhalt der Geländeoberkante sind Gebäude und sonstige Baukörper in wasserundurchlässiger Bauweise zu erstellen.

##### Niederschlagswasser

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist aufgrund der vorhandenen Bodenbelastungen eine Versickerung von Niederschlagswasser grundsätzlich auszuschließen. Ausnahmen gelten für die nachfolgend dargestellte Fallgestaltung:

1. Niederschlagswasser wird gefasst und einer Versickerungsanlage außerhalb des Geltungsbereiches des Sanierungsplanes zugeführt.
2. Versickerungsanlagen innerhalb des Geltungsbereiches des Sanierungsplanes werden nachweislich so gestaltet, dass bei einer Versickerung ausschließlich unbeeinträchtigtes Bodenmaterial durchströmt wird. Dies ist z. B. durch Austausch des Bodens im Bereich von Versickerungsanlagen bis in den Grundwasserschwankungsbereich zu gewährleisten.
3. Das Niederschlagswasser wird einer Brauchwassernutzung zugeführt.

Bei Einleitung des Niederschlagswassers in den Mischwasserkanal ist eine Abflussbeschränkung von 60 l(s\*ha) zu beachten. Darüber hinaus gehende Mengen sind auf dem jeweiligen Grundstück zurück zu halten und gedrosselt abzuführen.

##### Grundwasserabsenkungen

Für notwendige Grundwasserabsenkungen im Zuge von Baumaßnahmen muss bei der zuständigen Behörde (Region Hannover) nach § 10 Niedersächsisches Wassergesetz eine wasserrechtliche Genehmigung beantragt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich das Sanierungsgebiet im Bereich einer schädlichen Verunreinigung des Grundwassers mit Ethidimuron befindet. Ggf. gefördertes Grundwasser ist vor der Ableitung vermutlich abzureinigen.

#### **9.5 Deutsche Bahn AG**

Es wird von Seiten der Deutsche Bahn AG darauf hingewiesen, dass

- durch den Betrieb und die Erhaltung der Eisenbahnstrecken Hannover - Hamm, Hannover - Seelze und Hannover - Celle Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) entstehen
- in unmittelbarer Nähe elektrifizierter Bahnstrecken oder Bahnstromleitungen mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen ist. Erforderlichenfalls sind von dem Planungsträger oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

## 10.0 Durchführung des Bebauungsplanes / Kosten

---

Der Landeshauptstadt Hannover entstehen keine Kosten.

Die zur Baureifmachung der Grundstücke anfallenden Kosten (Stichworte: Fachgutachten, Altlastensanierung, Leitungsverlegung usw.) sowie Kosten für die Herstellung der notwendigen Erschließungsanlagen und sonstigen Flächen werden durch die Grundstückseigentümerin Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG – Region Nord, Hamburg und deren Rechtsnachfolger getragen. Dies betrifft auch die Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen für die Grundstücke Paulstraße Nr. 13 und Weidendamm Nr. 19 und 20, die sich gem. § 24 BImSchV „dem Grunde nach“ ergeben.

Im Rahmen einer Entwicklungsvereinbarung hat sich die Grundstückseigentümerin im Vorfeld gegenüber der Landeshauptstadt Hannover zu einer Kostenübernahme verpflichtet.

Die Entwicklungsvereinbarung war auch Grundlage für einen Erschließungsvertrag, dieser wurde zwischenzeitlich notariell beurkundet und ist somit für beide Vertragsparteien verbindlich (Nr. 263 der Urkundenrolle für 2016).

## 11 Fachgutachten

---

Die nachfolgend aufgelisteten Gutachten waren Grundlage für die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes und Abwägungsmaterial.

Die genannten Gutachten wurden geprüft. Die Stadt schließt sich den Ergebnissen der Fachgutachten und der gutachterlichen Stellungnahmen an.

- abia - Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Neustadt, Protokoll vom 09.10.2015 zur Umsiedlung der beiden sehr seltenen, hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflüglige Sandschrecke (RL Nds.: 1) und Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2)
- abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Hans-Scharoun-Weg 1, 31535 Neustadt / Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF, Juli 2008
- abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Gutachten zu Flora und Fauna auf dem Gelände des ehemaligen. HGBF, Aktualisierung Oktober 2014
- abia Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz GbR, Sterntalerstr. 29a, 31535 Neustadt, Nachuntersuchung Flora und Fauna auf dem Gelände des ehem. HGBF Hannover, Vorabbericht Fledermäuse, Stand 30.06.2014
- Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Schalltechnische Untersuchung zum Untersuchungsgebiet - HGBF in Hannover, 02.02.2016
- Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV zur Erschließung im Untersuchungsgebiet – HGBF Hannover, 03.03.2016, aktualisiert 30.03.2017
- ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, B-Plan 1714 HGBF Hannover - Verkehrstechnische Stellungnahme, 20.04.2015, aktualisiert 07.05.2015 und 07.04.2017
- ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg, Ansätze zu Verkehrsaufkommen und Verteilung Neuverkehr, HGBF Hannover, Weidendamm, 31.10.2013

- IMS Ingenieurgesellschaft mbH, Stadtdeich 5, 20097 Hamburg, Auszug für IBB 19000074 und 19000075 Hannover-Zentrum „HGBF“ aus: Orientierende Untersuchung – Standort 5294 Hauptbahnhof / März 2001
- Dr. Köhler & Dr. Pommerening, Ing.-Büro für Geotechnik, Hydrologie und Umwelt / Flächenrisikodetailuntersuchung DB- Standort 5294 (H-Hbf), 2009
- M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. HGBF Hannover, 2014
- M&P Geonova GmbH, Joachimstraße 1, 30519 Hannover, Endbericht zum Sanierungsplan gemäß Anhang 3 BBodSchV für den Bereich des ehem. HGBF Hannover (IBB-Nr.: 19000075), Januar 2015

---

## TEIL II: UMWELTBERICHT

---

Im nachfolgenden Umweltbericht werden die bis zum Juli 2017 vorliegenden Informationen über die Umweltsituation im Plangebiet zusammengestellt (§ 2 Abs. 4 und § 2 a Satz 2 Nr. 2 BauGB). Der Bericht basiert auf den Ergebnissen der vorab genannten Fachgutachten.

### 1. Einleitung

---

Mit den Bebauungsplänen Nr. 1714 und Nr.1840 wird die Konversion des bisher durch die Deutsche Bahn AG genutzten Areals im Stadtteil Nordstadt als künftiger innenstadtnaher Gewerbestandort abschließend geregelt und die verkehrliche Anbindung der Flächen an das vorhandene Straßennetz durch eine neue Erschließungsstraße planungsrechtlich gesichert.

Hierzu sollen nach der Sanierung und Neuaufteilung des Geländes unter Berücksichtigung der hohen Lärmvorbelastung auf den Flächen zwischen der neuen Erschließungsstraße und der Bahntrasse ein Betriebshof der Abfallwirtschaft Region Hannover (aha) und weitere gewerbliche Nutzungen entstehen. Der Neubau der mechanisierten Postzustellbasis (MechZB) der Deutschen Post AG ist bereits seit Mitte 2016 in Betrieb.

Für die Flächen westlich der neuen Erschließungsstraße sind als Übergang zu den bereits bebauten Grundstücken entlang der Straße Weidendamm eingeschränkte gewerbliche Nutzungen städtebaulich erwünscht. Dabei soll die Umsiedlung von Betrieben, die in der Nordstadt bereits ansässig sind, an ihrem derzeitigen Standort aber nur eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten haben, priorisiert werden.

Der Geltungsbereich ist dem „im Zusammenhang bebauten Ortsteil“ zuzuordnen. Damit leitet sich die Zulässigkeit von Vorhaben hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksflächen entsprechend § 34 BauGB aus der Vorprägung und Eigenart der näheren Umgebung ab. Insoweit werden hierzu keine zusätzlichen Festsetzungen getroffen. Jedoch wird die neue Erschließungsstraße als „Straßenverkehrsfläche“ festgesetzt (Planstraße A und B). Zusätzlich sollen im gesamten Plangebiet zum Schutz der im Einzelhandelskonzept festgelegten Versorgungsbereiche weitere Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen werden. Um einem möglichen Trading-down Effekt am Standort entgegen zu wirken, sind im Plangebiet Spielhallen, Spielcasinos und ähnliche Einrichtungen und Wettbüros unzulässig.

Die Planungsziele und -inhalte des Bebauungsplanes Nr. 1840 sind in Teil I - Begründung in den Kapiteln 1 und 4 detailliert beschrieben.

## **2. Ziele des Natur- und Umweltschutzes**

---

### **2.1 Natura 2000**

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

### **2.2 Relevante Fachgesetze und Fachplanungen**

Nachfolgend werden die für die Planung relevanten Ziele des Umweltschutzes, die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegt sind, zusammengefasst:

**Baugesetzbuch:** § 1a BauGB: Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

**Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG):** § 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege: (1) Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich nach Maßgabe der folgenden Absätze so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. Der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft (allgemeiner Grundsatz).

**Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG):** § 1 BBodSchG: Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässer-Verunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden.

**Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG):** § 1 BImSchG: Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

**Regionales Raumordnungsprogramm:** Siehe Kap. 3.1 in Teil I - Begründung

**Flächennutzungsplan:** Siehe Kap. 3.2 in Teil I - Begründung

**Fachplanungen:** Landschaftsrahmenplan der Region Hannover, Siehe Kap. 3.5 in Teil I - Begründung

### **3.0 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

---

Gemäß der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB sind im Umweltbericht die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB ermittelten Umweltauswirkungen zu beschreiben und zu bewerten. Bei der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen sind die geltenden Darstellungen mit den geplanten zu vergleichen. Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter und sonstigen Umweltbelange werden im Folgenden beschrieben.

Für das Gelände besteht bereits heute Planungsrecht gemäß § 34 BauGB. Damit wäre bereits heute eine Bebauung der Flächen möglich. Dieses Planungsrecht wird über den vorliegenden Bebauungsplan Nr. 1840 weiter qualifiziert und gefestigt. Darüber hinaus wird eine Erschließungsstraße festgesetzt, über die die Grundstücke neu erschlossen werden. Einzelhandelsbetriebe, Spielhallen, Spielcasinos und Wettbüros werden explizit ausgeschlossen.

Bei der Beschreibung der Umweltauswirkungen wären demnach nur die Auswirkungen zu beschreiben/bewerten, die sich durch „zusätzliche“ Baurechte ergeben, die der vorliegende Bebauungsplan im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht ermöglicht. Diese Beschreibung müsste sich demnach nur auf die Flächen beschränken, die durch die neuen Verkehrsflächen in Anspruch genommen werden, denn für die Bauflächen selber ergeben sich keine zusätzlichen Baurechte – die Zulässigkeit von Vorhaben im Plangebiet wird auch weiterhin auf Grundlage des § 34 BauGB ermittelt.

Die nachfolgende Beschreibung der Umweltauswirkungen bezieht sich jedoch auf die im Plangebiet theoretisch zulässigen Nutzungen im Vergleich zum heute (2017) tatsächlich vorzufindenden Bestand (im wesentlichen Brachflächen) und geht damit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.

Es soll verdeutlicht werden, welche „tatsächlichen“ Umweltauswirkungen bei Umsetzung der neuen Planungsziele in Bezug auf die heute vorhandene Ist-Situation zu erwarten sind, um die vor Ort wahrnehmbaren Auswirkungen transparent und nachvollziehbar darzustellen, auch wenn dies über das gesetzliche Erfordernis hinausgeht.

#### **3.1 Schutzgüter Tiere und Pflanzen / Artenschutz**

##### Bestand und Bewertung

Im Norden des Plangebietes wurden in 2014 die beiden sehr seltenen, hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflüglige Sandschrecke (RL Nds.: 1) und Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2) nachgewiesen.

##### Auswirkungen der Planung

Aufgrund der geplanten intensiven Nachnutzung des Geländes standen weder innerhalb des Plangebietes noch unmittelbar angrenzend geeignete Flächen für einen Fortbestand dieser Arten zur Verfügung. Zur Arterhaltung wurde deshalb eine Umsiedlung erforderlich. Hierfür wurde eine Ersatzfläche von ca. 1.500 m<sup>2</sup> in dem Gleisabschnitt am Übergabebahnhof Linden südlich des Lindener Hafens im Stadtteil Badenstedt festgelegt. Die Flächen befinden sich im Eigentum der Städtischen Häfen Hannover und wurden in einem Vertrag zwischen den Städtischen Häfen und der Aurelis Real Estate GmbH Co.KG – Region Nord für die Umsiedlungsmaßnahmen gesichert. Die Umsiedlung wurde von Juli bis August 2015 durch das Büro abia durchgeführt und protokolliert. Da sich im Umfeld der Aussetzfläche weitere geeignete Flächen befinden, ist der für die Art zur Verfügung stehende Lebensraum insgesamt deutlich größer als die Aussetzfläche selbst. Insgesamt konnte die Umsiedlung bereits im ersten Jahr nach der Durchführung als erfolgreich beurteilt werden. Es sind deshalb keine Beeinträchtigungen oder nachteilige Auswirkungen für den Artenschutz zu erwarten.

Darüber hinaus wird innerhalb des Plangebietes mit der geforderten Dachflächenbegrünung neues Lebensraumpotential für Arten entwickelt. Dies gilt auch für die Vorgabe des Pflanzgebots von Bäumen bei privaten Stellplatzanlagen. Diese Lebensraumpotentiale bieten auch die umfangreichen Straßenbaumpflanzungen in der neuen Erschließungsstraße, die bereits hergestellt wurden.

## **3.2 Schutzgut Boden**

### **3.2.1 Natürliche Bodenfunktion**

#### Bestand und Bewertung

Für das Plangebiet gab es aufgrund seiner früheren Festlegung (Fläche für Bahnanlagen) hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung keine Vorgaben zur Einhaltung einer Obergrenze, so dass entsprechend der bahntechnischen Anforderungen eine vollständige Versiegelung oder Überbauung des Geländes zulässig gewesen wäre. Tatsächlich waren die Flächen dieses Bebauungsplanes in der südlichen Hälfte durch Gebäude und Verkehrsanlagen vollständig versiegelt. Im Norden wurden größere Bereiche für die ehem. Gleisanlagen benötigt, so dass diese Flächen als teil- bzw. unversiegelt einzustufen waren. Damit ist die natürliche Bodenfunktion aufgrund der früheren Nutzung insgesamt als eingeschränkt zu bewerten. Erst mit Beginn der städtebaulichen Planungen und dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplanverfahren (2008) wurden die Flächen durch den Rückbau der Gleisanlagen und den Teilabriss der Halle sowie einiger Nebengebäude in Vorbereitung der angestrebten Konversion freigeräumt und zum Teil entsiegelt.

#### Auswirkungen der Planung

Mit der geplanten Überbauung und Versiegelung der Flächen auf Basis der Beurteilung nach § 34 BauGB wird das Plangebiet im Vergleich zu der bisher tatsächlich ausgeübten Geländedenutzung weiter bebaut und versiegelt. Aufgrund der Altlastenproblematik und des sich dadurch ergebenden Bodenmanagements gemäß verbindlichen Sanierungsplan wird eine mindestens 95%-ige Bodenversiegelung eingefordert, so dass die natürliche Bodenfunktion weiter eingeschränkt wird. Die damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen für den Bodenhaushalt werden jedoch bewusst in Kauf genommen. In diesem Fall wird der Schutz des Grundwassers vor weiteren Schadstoffeinträgen vorrangig vor dem Erhalt der natürlichen Bodenfunktion bewertet, um künftige negative Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu vermeiden bzw. zu minimieren.

### **3.2.2 Bodenbelastungen durch Altlasten und Kampfmittel**

#### Bestand und Bewertung

Aufgrund der Herbizideinträge im Boden im Bereich der ehemaligen Gleisanlagen ist der Boden stark belastet. Hinsichtlich der Altlasten und der Kampfmittel wird auf die Kapitel 8.3 und 8.4 in Teil I der Begründung verwiesen. Teile des Plangebietes sind im Flächennutzungsplan als „Fläche mit umweltgefährdenden Stoffen“ gekennzeichnet.

#### Auswirkungen der Planung

Im Sinne eines vorbeugenden Bodenschutzes muss der gesamte Bereich der Gleisanlagen bis zu ca. 95 % versiegelt werden. Dies entspricht vollumfänglich den Empfehlungen des Sanierungsplans. Nur so kann sichergestellt werden, dass bei Niederschlag keine Auswaschungen der Herbizide in das Grundwasser erfolgen. Mit dem im Sanierungsplan festgelegten Umfang an Maßnahmen und Vorkehrungen wird sichergestellt, dass mögliche Umweltgefährdungen des Wirkungspfades Boden-Mensch / Tiere bei der angestrebten Nachnutzung des Geländes nicht zu erwarten sind. Da die Schadstoffe z.T. im Boden verbleiben, erfolgt im Bebauungsplan Nr. 1840 eine entsprechende Kennzeichnung der betroffenen Flächen. („*Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind*“). Auch für den Straßenneubau (Planstraße A und B) hat der Sanierungsplan zum Umgang mit dem belasteten Boden konkrete Vorgaben erstellt die konsequent umgesetzt wurden.

## **3.3 Schutzgut Wasser**

### a) Bestand und Bewertung zum Grundwasser

Der Landschaftsrahmenplan der Landeshauptstadt Hannover von 1990 ist zwar durch den Landschaftsrahmenplan der Region Hannover abgelöst worden, die seinerzeitigen Feststellungen zur

Grundwasserneubildung und zum Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung werden jedoch weiterhin zur Information herangezogen. Danach liegt, gemäß den zur Aufstellung des Landschaftsrahmenplanes vorgenommenen Ermittlungen, der Planungsbereich in einem Gebiet mit einer potentiellen und realen Grundwasserneubildungsrate von 0 - 75 mm/a (Einstufung: "gering"). Das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung ist ebenfalls als "gering" bewertet. Daher ist bei künftigen Nutzungen darauf zu achten, dass Schadstoffeinträge in den Boden möglichst vermieden werden. Das Grundwasser auf dem Gelände ist diffus mit Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmitteln (PSBM) belastet. Der Grundwasserschaden wird von den Brunnen der Conti abgefangen.

#### b) Bestand und Bewertung zum Oberflächengewässer

Natürliche oder künstliche Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

#### Auswirkungen der Planung zum Grundwasser

Eine Versickerung des anfallenden Regenwassers ist zwingend zu unterbinden. Mit der fachgutachterlich geforderten 95%-igen Flächenversiegelung gehen bisher offene Bodenzonen insbesondere im Bereich der ehemaligen Gleisanlagen für die Grundwasserneubildung verloren. Andererseits werden durch diese Versiegelung weitere Auswaschungen von Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmitteln in das Grundwasser unterbunden. Vor diesem Hintergrund wird der Schutz des Grundwassers vor weiteren Schadstoffeinträgen vorrangig vor dem Erhalt offener Bodenzonen zur Grundwasserneubildung eingestuft, um damit nachteilige Auswirkungen für das Schutzgut Wasser zu minimieren.

### **3.4 Schutzgüter Luft und Klima**

#### Bestand und Bewertung

Zur verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover liegt seit Mai 2011 als ergänzende Information zu dem in 2007 vom Rat beschlossenen Luftreinhalte-Aktionsplan der Luftqualitätsplan Hannover vor. Seine Aufstellung wurde notwendig, weil die in der EU - Luftqualitätsrahmenrichtlinie (RL 96/62/EG) und deren Tochterrichtlinien vorgegebenen Grenzwerte einschließlich ihrer Toleranzmargen hinsichtlich der Luftschadstoffe Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) innerhalb der Stadt Hannover überschritten wurden. Untersucht wurde auf der Grundlage von Modellrechnungen im Sinne eines "worst case - Szenarios" die räumliche Ausprägung der vom Hauptverkehrsstraßennetz Hannovers ausgehenden Luftschadstoffe während einer austauscharmen Wetterlage bei Einrichtung einer Umweltzone. Zur Überprüfung wurden diese Werte mit den tatsächlich gemessenen Ergebnissen an installierten Messpunkten in Hauptverkehrsstraßen verglichen. Dargestellt werden die Immissionsfelder exemplarisch für den Parameter Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>/ Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> als Jahresmittelwert). In Tabelle 3 werden basierend auf Messungen des Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim (GAA HI) im Umfeld des Plangebietes die folgenden Straßenabschnitte als „Hotspots“ mit einer potentiell hohen NO<sub>2</sub>-Belastung aufgeführt (Immissionsbelastung: > 40 µg/m<sup>3</sup>):

- Schloßwender Straße zwischen Königsworther Platz und Christuskirche,
- Arndtstraße zwischen Sauerweinstraße und Schraderstraße,
- Vahrenwalder Straße zwischen Melanchthonstraße und Rotermundstraße.

Bei diesen Orten, an denen der seit 2010 gültige NO<sub>2</sub>-Grenzwert überschritten wird, handelt es sich ausschließlich um verkehrlich hoch belastete Straßenabschnitte. Für die anderen Bereiche in der Umgebung des Plangebietes werden dagegen geringere NO<sub>2</sub>-Belastungen verzeichnet.

Die Bahnstrecke übernimmt die Funktion einer Kaltluftleitbahn.

#### Auswirkungen der Planung

Der Anteil der Flächenversiegelung wird im Vergleich zur bisherigen Flächennutzung mit der beabsichtigten Umnutzung der Flächen erhöht. Zur Minimierung relevanter nachteiliger Veränderungen der klimatischen Situation werden aber die Anpflanzungen von Einzelbäumen in der neuen Erschließungsstraße sowie auf den privaten Stellplätzen beitragen; ebenso wie die vorab beschriebene ge-

forderte Begrünung von flach geneigten Dächern bei Neubauten. Insgesamt werden keine erheblichen Auswirkungen auf die Lufthygiene und das Schutzgut Klima erwartet, für das Kleinklima ist die Versiegelung jedoch nachteilig zu bewerten. Dem Schutz des Grundwassers vor möglichen zusätzlichen Schadstoffeinträgen wird hier jedoch in der Abwägung eine höhere Bedeutung beigemessen als der Verbesserung des Kleinklimas am Standort.

### **3.5 Schutzgut Mensch**

#### **3.5.1 Lärmschutz**

Zum Verkehrslärm wird auch auf die Ausführungen unter Kapitel 8.2 in Teil I der Begründung verwiesen.

Für die westlich an das Plangebiet angrenzende Bestandsbebauung wurden Beurteilungspegel ermittelt, die bereits heute (Prognose-Nullfall) mehrfach sowohl am Tag als auch in der Nacht die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreiten. Durch den zu erwartenden Mehrverkehr werden diese Beurteilungspegel durchweg um bis zu maximal 0,5 dB(A) erhöht. An den Immissionsorten, an denen bereits heute (Prognose-Nullfall) Überschreitungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts berechnet wurden, beträgt die Erhöhung durch den planbedingten Mehrverkehr maximal 0,2 dB(A) tags und 0,1 dB(A) nachts. Aufgrund von Prognoseungenauigkeiten wird eine Pegeldifferenz unter 0,5 dB(A) ohne erhebliche bauliche Veränderungen im bestehenden Straßenraum als nicht relevant eingestuft. Anspruch auf Lärmschutz besteht somit für diese Bereiche nicht.

Erhebliche bauliche Eingriffe in den Straßenraum (z.B. Verschiebung von Fahrspuren) ergeben sich nur durch den Umbau der Kreuzungsbereiche Weidendamm / Planstraße B sowie im Kreuzungsbereich Weidendamm / Gustav-Adolf-Straße / Planstraße A. Hier ist das Erreichen der kritischen Schwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bereits bei Pegelerhöhungen von 0,1 dB(A) relevant, so dass damit ein „Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach“ besteht. Dies gilt für die Gebäude Paulstraße Nr.13, Weidendamm Nr. 19 und Weidendamm Nr. 20. Die Anspruchssituation resultiert hier im Wesentlichen aus dem prognostizierten höheren Verkehrsaufkommen sowie aus der Errichtung der Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Weidendamm / Planstraße B.

Für die genannten Grundstücke besteht insoweit „dem Grunde nach“ Anspruch auf passiven Lärmschutz (d.h. Prüfung der schutzwürdigen Nutzung im Einzelfall). Unter dieser Voraussetzung können bei Umsetzung ggf. erforderlicher passiver Lärmschutzmaßnahmen die schädlichen Auswirkungen ebenfalls reduziert werden. Außenwohnbereiche sind hiervon nicht betroffen.

Für das Plangebiet selber resultieren aus dem Straßenneubau für die nächstgelegene schutzbedürftige Nutzung keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV. Die Grenzwerte werden ausnahmslos und sicher eingehalten, so dass sich hier keine Ansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ ergeben.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten sind.

#### **3.5.3 Risiken für die Gesundheit des Menschen durch Altlasten**

Die Belastungen des Bodens und des Grundwassers wurden in Teil I der Begründung in Kapitel 8.3 dargestellt. Aus ihnen resultieren auch Risiken für die Gesundheit des Menschen, so dass eine Bodensanierung erforderlich wird. Bei dem abgestimmten Sanierungskonzept handelt es sich um eine kombinierte Maßnahme aus Dekontamination und Sicherung. Ein Bodenaustausch / -Umlagerung allein auf Grund der festgestellten Bodenbelastungen ist nicht vorgesehen. Vielmehr finden die Sanierungsarbeiten nur in unmittelbarem Zusammenhang mit konkreten Baumaßnahmen statt.

Das heißt im Rahmen des konkreten Bauantragsverfahrens ist vom Antragsteller nachzuweisen wie er die Vorgaben aus dem Bodensanierungsplan auf seinem Grundstück konkret umsetzt.

Ein wesentlicher Bestandteil der Sanierungsmaßnahme ist dabei die Sicherung durch die 95%-ige Versiegelung der Fläche.

Insgesamt führt die auf den Nutzungszweck des Gebietes (gewerbliche Bauflächen) abgestellte Bodensanierung zu einer Beseitigung des Gesundheitsrisikos für den Menschen.

### **3.5.4 Lufthygiene**

Mit einer erheblichen Verschlechterung der Lufthygienesituation infolge der angestrebten Nutzung ist nicht zu rechnen. Die Ansiedlung besonders emittierender Betriebe ist im Plangebiet nicht zulässig und auch das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen ist vertretbar.

### **3.5.4 Erholungsfunktion der Landschaft**

Das Plangebiet hatte vor dem Hintergrund der bisherigen Nutzung keine Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung.

Auch künftig ist das Plangebiet als eingeschränkter Gewerbestandort im lärmbelasteten Siedlungsbereich nicht für die Erholung des Menschen geeignet. Nachteilige Auswirkungen auf die Erholungsfunktion ergeben sich somit aufgrund der Planung nicht.

## **3.6 Orts- und Landschaftsbild**

### Bestand und Bewertung

Das Plangebiet war durch langjährige bahnbetriebliche und unterschiedliche gewerbliche Nutzungen mit den dazugehörigen Gebäuden und Anlagen sowie den umfangreichen Grundstücksversiegelungen geprägt. Zudem war es als Fläche für Bahnanlagen dem gemeindlichen Planungsrecht entzogen und nur in kleinen Teilen für die Öffentlichkeit überhaupt zugänglich.

### Auswirkungen der Planung

Die Möglichkeiten für Maßnahmen zur Freiflächengestaltung und Anpflanzung von Grünelementen ist aufgrund der Altlastensituation und der angestrebten gewerblichen Nutzungen stark eingeschränkt. Trotzdem wird mit der Gestaltung der neuen Erschließungsstraße und der alleearartigen Baumpflanzung entlang der Fahrbahn das örtliche Erscheinungsbild aufgewertet. Insgesamt werden sich durch die geplanten Neubauten, im Verhältnis zum heutigen Bestand, positive Effekte für das örtliche Erscheinungsbild ergeben. Eine Jahrzehnte für die Öffentlichkeit nicht zugängliche Fläche ergänzt den Stadtteil Nordstadt nun sinnvoll.

## **3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter**

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

Im Plangebiet selber sind keine Sach- bzw. Kulturgüter vorhanden. Auf die angrenzenden Denkmale außerhalb des Plangebietes (Ostseite) wird verwiesen. Eine negative Beeinträchtigung dieser Baudenkmale im vorgenannten Sinne durch die zukünftige Bebauung / Nutzung der Fläche im Plangebiet ist nicht zu erwarten.

## **3.8 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes**

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

und Pflanzen - Artenschutz / Boden / Wasser. Komplexe nennenswerte negative Wirkungszusammenhänge für die vorgenannten Schutzgüter sind für das Plangebiet, über die vorab beschriebenen Auswirkungen der Planung hinaus, jedoch nicht zu erkennen.

#### **4. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes**

---

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

Die Konversion des Geländes führt zur Konfliktbewältigung in Bezug auf Umweltbelange. Insbesondere führt das mit der städtebaulich sinnvollen Nachnutzung verbundene erforderliche Bodenmanagement zur Beseitigung des Gesundheitsrisikos für den Menschen und zur Reduzierung von Schadstoffbelastungen im Boden und Grundwasser.

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) wäre eine Nutzbarkeit des Plangebietes aufgrund der Baurechte nach § 34 BauGB möglich. Grundsätzlich könnten sich auch auf dieser Rechtsgrundlage auf den Flächen neue Betriebe ansiedeln. Mit der eingeforderten Dachbegrünung und der Begrünung von privaten Stellplätzen sowie den umfangreichen Baumpflanzungen in der neuen Erschließungsstraße kann jedoch das örtliche Kleinklima verbessert und neuer Lebensraum für Tiere und Pflanzen geschaffen werden.

#### **5. Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen**

---

Die Reaktivierung und Nachnutzung der Flächen stellt bereits einen Vermeidungstatbestand dar, weil dadurch mit Grund und Boden sparsam umgegangen und die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen im Außenbereich verringert wird. Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen vorgesehen bzw. bereits eingeleitet:

- Die Böden weisen im Bereich der ehemaligen Gleisanlagen Herbizid - Belastungen auf. Aufgrund der über den Sanierungsplan festgelegten kombinierten Maßnahme aus Dekontamination und Sicherung durch Flächenversiegelung sind mögliche Umweltgefährdungen für Menschen und Tiere nicht zu erwarten.
- Es ergeben sich positive Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser, da mit dem Sanierungskonzept ein weiterer Schadstoffeintrag verhindert und eine weitere Ausdehnung durch ein Grundwassermonitoring verhindert werden.
- Die Umsiedlung der gefährdeten Heuschreckenarten wurde bereits im Vorfeld erfolgreich durchgeführt.
- Durch die Neuanpflanzung von Bäumen im öffentlichen Straßenraum wird Lebensraumpotential für Tiere und Pflanzen geschaffen; mit der Pflicht zur Dachbegrünung wird auch bei weiteren Neubauten entsprechender Lebensraum angeboten und Niederschlagswasser aufgefangen.
- Das örtliche Erscheinungsbild wird durch die Konversion des Geländes verbessert.
- Aufgrund der vorhandenen Lärmbelastungen können für das Schutzgut Mensch an einzelnen Gebäuden besondere Vorkehrungen notwendig werden (ggf. Einzelfallprüfung im Kreuzungsbereich Weidendamm / Planstraße B).
- Zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. der Zielwerte für die Flächen westlich des Plangebietes sind nur lärmtechnisch eingeschränkte Gewerbenutzungen im Plangebiet möglich. Der konkrete Nachweis muss im Rahmen des jeweiligen Bauantragsverfahrens erbracht werden.

## **6. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten**

---

Vorrangiges Ziel einer nachhaltigen, umweltgerechten Siedlungsentwicklung ist die Aktivierung von Flächenpotenzialen im bereits besiedelten Raum. Die Zielsetzung dieses Bebauungsplanes entspricht diesem Grundsatz, da mit der Nachnutzung und Erschließung des ehemaligen, brachgefallenen Bahngeländes die Arrondierung bereits bestehender, innenstadtnaher Bereiche ermöglicht wird. Zusätzlich wird für diese Gemengelage im Rahmen des § 34 BauGB die Absicherung von wohnverträglichen Nutzungen mit guter Anbindung an den ÖPNV verfolgt.

Damit wird der Anforderung des § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB in besonderem Maße Rechnung getragen, wonach mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Wiedernutzbarmachung von Flächen zu priorisieren ist, um so die zusätzliche Flächenversiegelung für bauliche Maßnahmen im Außenbereich zu reduzieren.

Darüber hinaus wird auch dem Ziel des § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB nachgekommen, wonach in der Bauleitplanung die Erhaltung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile zu berücksichtigen ist.

Im Plangebiet selbst ist eine (alternative) Wohnnutzung angesichts der hohen Lärmbelastungen nicht vertretbar.

Eine ausschließliche Freiraumnutzung würde der standörtlichen Bedeutung des Areals nicht gerecht werden und wegen der Verkehrs- und Gewerbeimmissionen im Geltungsbereich zudem keine Aufenthaltsqualität aufweisen. Auch die zum Schutz des Grundwassers erforderliche 95 %-ige Flächenversiegelung steht einer potentiellen Freiraumnutzung entgegen.

Die Weiternutzung der Flächen als gewerblich-industrieller Standort (Nullvariante) durch die Deutsche Bahn wird seitens der Bahn nicht weiterverfolgt und stellt deshalb keine Option dar.

Weitere zu verfolgende Planungsalternativen kommen aus Sicht der Landeshauptstadt Hannover daher für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes nicht in Betracht.

## **7. Verfahren der Umweltprüfung / Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Ermittlung**

---

Grundsätzliche Schwierigkeiten bei der Erhebung der Daten sind nicht aufgetreten. Grundlagendaten wurden folgenden Unterlagen entnommen: Landschaftsrahmenplan der Region Hannover 2013, Grundlagenerhebungen zum ehemaligen Landschaftsrahmenplan Hannover 1990, Luftqualitätsplan Hannover – Ergänzende Informationen 2011.

Des Weiteren basieren die Angaben auf Erhebungen und Gutachten zum Vorkommen von Tieren und Pflanzen, zu den verkehrlichen Auswirkungen und zur Beurteilung des Lärms durch Bahn, Straße und Gewerbe sowie zur Belastung mit Altlasten (vgl. Auflistung in Kapitel 11, Teil I der Begründung).

## **8. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umweltüberwachung**

---

### Tiere und Pflanzen:

Die Entwicklung und Ausbreitung der Blauflügligen Sandschrecke (RL Nds.: 1) auf der Umsiedlungsfläche am Übergabebahnhof Linden südlich des Lindener Hafens im Stadtteil Badenstedt wurde als Bestandteil der Ausnahmegenehmigung im Zeitraum August / September 2016 durch ein Monitoring kontrolliert und das Ergebnis zum Nachweis protokolliert. Danach wurde die Umsiedlung bereits im ersten Jahr nach der Aktion als erfolgreich bewertet. Angesichts der Zahl gezählter Sandschrecken ist davon auszugehen, dass sich ein stabiler Bestand etabliert hat, so dass die Umsiedlung auch langfristig erfolgreich verlaufen dürfte. Ein weiteres Monitoring wird damit nicht erforderlich.

### Boden / Wasser

Mit der Sanierungsmaßnahme erfolgt nur eine Teildekontamination des Sanierungsgebietes, Teile der Schadstoffquelle (Herbizide im Boden) bleiben erhalten und sind durch die Flächenversiegelung zu sichern. Das derzeit durchgeführte Grundwasser Monitoring wird fortgeführt. Je nach Entwicklung

der Schadstoffkonzentrationen sind die Monitoring Intervalle anzupassen bzw. ist das Monitoring auslaufen zu lassen. Zunächst ist folgendes Vorgehen abgestimmt:

- Fortführung des Grundwasser Monitorings mittels des vorhandenen Messstellennetzes zunächst für eine weitere Kampagne mit eingeschränktem Analysenumfang (Parameter Ethidimuron, Diuron, Bromacil),
- Jährliche Stichtagsmessung am bisherigen für die Stichtagsmessungen genutzten Messnetz,
- Abstimmung mit der ContiTECH Antriebssysteme GmbH hinsichtlich der Einbeziehung der Analyseenergebnisse aus der Grundwasserabsenkung in die Bewertung.

## **9. Zusammenfassung**

---

Mit diesem Bebauungsplan soll die Konversion des nördlichen Areals am ehem. HGBF im Stadtteil Nordstadt zu einem innenstadtnahen Gewerbestandort vorbereitet und die verkehrliche Anbindung der Flächen an das vorhandene Straßennetz durch eine neue Erschließungsstraße planungsrechtlich gesichert werden. Damit wird dem Auftrag des Baugesetzbuches entsprochen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen und Möglichkeiten der Reaktivierung von Flächen zu nutzen. Gleichzeitig wird damit auch eine bessere Integration des Plangebietes in den Stadtteil erzielt.

Der Bebauungsplan wird gemäß § 30 Abs. 3 BauGB als einfacher Bebauungsplan aufgestellt. Damit leitet sich die Zulässigkeit von Vorhaben entsprechend § 34 BauGB aus der Vorprägung und Eigenart der näheren Umgebung ab. Allerdings sollen im gesamten Plangebiet zum Schutz der Stadtteilversorgungszentren sowie der angrenzenden vorhandenen Strukturen Einzelhandelsflächen grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) wäre eine Bebauung des Plangebietes aufgrund der bestehenden Baurechte nach § 34 BauGB möglich. Grundsätzlich könnten sich demnach auf den Flächen neue Betriebe ansiedeln. Aber erst über die textl. Festsetzungen zur Dachbegrünung und zum Pflanzgebot auf privaten Stellplätzen wird die Schaffung neuer Lebensräume für Flora und Fauna verbindlich eingefordert, mit alleiniger Anwendung des § 34 BauGB wäre das nicht möglich

Abgesehen von dieser planungsrechtlichen Beurteilung könnte der außerhalb der Güterhalle liegende ehemalige Bahnbereich bei Nichtdurchführung der Planung durch "sich selbst überlassen" in eine höhere Biotopqualität hineinwachsen. Der Umweltzustand würde sich dadurch aber nicht nennenswert verbessern und die Gefahr von weiteren Herbizid-Einträgen in das Grundwasser wäre nicht auszuschließen.

Folgende umweltrelevante Schutzgüter werden durch die Planung betroffen (*hierbei wird immer der Vergleich zum Ist-Zustand des Geländes zum Zeitpunkt der Planaufstellung betrachtet und nicht der Vergleich zu theoretisch bestehenden Baurechten die hier über § 34 BauGB auf den Grundstücken bereits gegeben wären*).

### Schutzgut Tiere und Pflanzen

Im Norden des Geländes wurden auf den trockenwarmen Standorten im Bereich des ehemaligen Gleiskörpers die beiden sehr seltenen, hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflügelige Sandschrecke (RL Nds.: 1) und Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2) festgestellt. Zur Arterhaltung und –fortentwicklung wurde eine Umsiedlung erforderlich. Diese wurde bereits erfolgreich durchgeführt.

### Schutzgut Boden / Wasser.

Die frühere Nutzung als Bahngelände führte zu Bodenbelastungen. Mit der Bodensanierungsmaßnahme erfolgt eine Teildekontamination der Flächen, Teile der Schadstoffquelle (Herbizide im Boden) bleiben erhalten und werden durch Flächenversiegelung gesichert. Damit ist das derzeit durchgeführte Grundwasser Monitoring fortzuführen. Je nach Entwicklung der Schadstoffkonzentrationen sind die Monitorings Intervalle anzupassen, ggf. ist auch ein Auslaufen des Monitorings möglich. Damit wird zukünftig eine Gefährdung des Bodens und des Wassers eingeschränkt bzw. vermieden und auch für die anderen Schutzgüter ist nicht mehr mit einer Gefährdung zu rechnen.

---

### Schutzgut Mensch

Das Plangebiet ist durch den Schienenverkehr der Bahn und durch Gewerbelärm vorbelastet. Als künftige Nutzungen im Plangebiet ist unter Berücksichtigung der z.T. westlich angrenzenden Wohnnutzungen deshalb nur die Ansiedlung lärmingeschränkter Nutzungen möglich. In Verbindung mit dem Umbau der Straße Weidendamm im Kreuzungsbereich Weidendamm / Planstraße B sind z.T. Pegelerhöhungen durch Verkehrslärm zu erwarten. Dadurch ergibt sich an drei Gebäuden Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ (Anspruch auf Entschädigung für ggf. notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen nach Einzelfallprüfung).

Bei Einhaltung der Anforderungen zum Arten-, Boden-, Wasser- und Lärmschutz ist davon auszugehen, dass

- Auswirkungen oder Einschränkungen für die angestrebte Bebauung und Nutzung der Flächen nicht zu erwarten sind und
- gesunde (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse für den Menschen gewährleistet werden können.

Weitere Maßnahmen werden nicht erforderlich.

---

*Hinweis: An der Erstellung der Begründung mit Umweltbericht war das Planungsbüro Petersen, hier Silvia Petersen, beteiligt (Architekten und Stadtplaner / Am Uhrturm 1 – 3 / 30519 Hannover).*

OE 61.11 / 14.12.2017

---

Begründung des Entwurfs aufgestellt:

Fachbereich Planen und Stadtentwicklung,  
November 2017

\_\_\_\_\_  
(Heesch)  
Fachbereichsleiter

Der Rat der Landeshauptstadt  
Hannover hat dem Entwurf der Be-  
gründung am \_\_\_\_\_  
zugestimmt.

61.11  
Datum \_\_\_\_\_

**Hinweis:**

Die Anlage 3 beschreibt die Situation auf dem Gesamtareal des Geländes des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes, dies entspricht den neuen Geltungsbereichen der beiden Bebauungspläne Nr. 1714 und Nr. 1840.

**Bebauungsplan Nr. 1714 „Hauptgüterbahnhof“****Frühz. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange****Aktualisierte Stellungnahme des Bereiches Forsten, Landschaftsräume und Naturschutz im Fachbereich Umwelt und Stadtgrün****Planung**

Ein bisher planfestgestelltes, aber seit etwa 16 Jahren ungenutztes Bahngelände wurde entwidmet, die Güterabfertigungshalle steht leer und wird dem Verfall überlassen. Zukünftig soll das Areal für eine gewerbliche Nutzung ausgewiesen werden.

**Bestand und Bewertung aus Sicht des Naturschutzes**

Entsprechend der bisherigen offiziellen Nutzung als Güterumschlagsplatz weist das Plangebiet eine weitestgehende Versiegelung und nur im randlichen Bereich kleine, sehr vereinzelte Grünstrukturen auf. Allerdings ist von vergleichbaren alten Bahnanlagen grundsätzlich bekannt, dass sich dort hervorragende Lebensräume seltener Pflanzenarten etabliert haben. Es handelt sich dabei überwiegend um wärmeliebende Pflanzen, deren Samenpotential häufig über den Schienenverkehr in hiesige Breiten gelangt und sich aufgrund der überdurchschnittlich warmen Schotterstandorte auch dauerhaft etablieren kann. Hinsichtlich der Fauna sind diese Flächen prinzipiell auch für Eidechsen interessant, deren Wanderungsrouten sich häufig an Bahnkörper orientieren. Als weitere potentielle Lebensräume kommen die ausgedehnten Lagerhallen in Betracht, die bei entsprechender Eignung von Fledermäusen genutzt werden können.

Nach Kartierungen im Jahr 2008 wurden zur Aktualisierung der Datengrundlagen in der Vegetationsperiode 2014 neuerliche Bestandsaufnahmen von Gefäßpflanzen sowie von Vögeln, Eidechsen und Fledermäusen durchgeführt.

Im Ergebnis wurden keine naturnahen Biotoptypen festgestellt, jedoch wiesen die Ruderalfluren einen Bestand von teilweise gefährdeten Pflanzenarten wie die Mauerraute und die Rosen-Malve auf.

Hinsichtlich der Fauna der Fledermäuse wurden im Planbereich keine Quartiere festgestellt, Ausschließlich die Zwergfledermaus nutzt das Gebiet zur gelegentlichen Jagd. Die Avifauna tritt mit vergleichsweise geringer Artenzahl auf, gefährdete Arten wurden nicht nachgewiesen. Für beide Tierartengruppen besitzt die Planfläche daher nur eine untergeordnete Bedeutung. Reptilien konnten nicht festgestellt werden.

Bedeutsame Nachweise ergaben sich bei der Kartierung von Heuschrecken. Auf der Fläche wurden die beiden hochgradig gefährdeten Heuschreckenarten Blauflügelige

Sandschrecke (Rote Liste Nds. 1) und die Westliche Beißschrecke (RL Nds. 2) festgestellt.

### **Auswirkungen auf den Naturhaushalt und auf das Landschaftsbild**

Angesichts der bisherigen hohen baulichen Ausnutzung und der gutachterlich ermittelten floristischen und faunistischen Bestände steht eine Beeinträchtigung der gefährdeten Heuschreckenarten weit im Vordergrund. Auswirkungen auf andere Naturhaushaltsfaktoren und auf das Landschaftsbild sind nur in geringem Umfang zu erwarten.

### **Eingriffsregelung**

Auf Grundlage der bestehenden Baurechte ist davon auszugehen, dass Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich werden.

### **Artenschutz**

Aufgrund des Gefährdungsstatus der festgestellten Heuschreckenarten erfolgten Umsiedlungsmaßnahmen der adulten Exemplare. Geeignete Ersatzlebensräume wurden im Bereich der Gleisanlagen des Lindener Hafens ermittelt. Eine Umsiedlung von insgesamt 130 Exemplaren erfolgte im August und September 2015. Ein Monitoring in 2016 zeigte, dass die Umsiedlung als erfolgreich bezeichnet werden kann.

Hannover, 02.11.2016

Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
In den Verwaltungsausschuss  
An den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult (zur Kenntnis)

Nr.	0001/2018
Anzahl der Anlagen	2
Zu TOP	

---

**Einfacher Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1864,  
Hildesheimer Straße 9 - 15 (ungerade)  
Aufstellungsbeschluss**

**Antrag,**

die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1864 als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB zu beschließen.

**Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Gender-Aspekte wurden geprüft. Unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sind nicht erkennbar.

**Kostentabelle**

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

**Begründung des Antrages**

Die Gebäude Hildesheimer Straße 9 bis 15 (ungerade) unweit des Aegidientorplatzes sind von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Sie bilden von Süden kommend das Eingangstor zur Innenstadt. Ziel des Bebauungsplans soll sein, die Gebäude in ihrer Anmutung und Kubatur zu erhalten. Das Erscheinungsbild ist geprägt von einer durchgängigen Kante und einer jeweils einige Meter zurückgesetzten Kante des Staffelgeschosses.

Das Gebäude Hildesheimer Straße 13 sowie eine kleine Ecke des Gebäudes Hildesheimer Straße 11 liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 124. Das Gebäude Hildesheimer Straße 15 liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 124, 1. Änderung. Die Art der baulichen Nutzung ist jeweils als Geschäftsgebiet (Kerngebiet) gemäß Bauordnung 1953 der Stadt Hannover festgesetzt sowie als Maß der baulichen Nutzung jeweils 5 Vollgeschosse. Festgesetzt in diesen Bebauungsplänen sind

auch die Arkaden, die das Erscheinungsbild zur Hildesheimer Straße prägen. Der übrige Teil des geplanten Geltungsbereichs ist zur Zeit nach § 34 BauGB zu beurteilen. Es bestehen Absichten, das Staffelgeschoss des Gebäudes Hildesheimer Straße 15 in Richtung Straße zu erweitern und zu erhöhen.

Da der städtebaulich harmonische Abschluss in den Dachgeschossen nicht gefährdet werden soll, sind Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (Höhe und GRZ) geplant.

Der Bebauungsplan Nr. 1864 soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB aufgestellt werden. Der Bebauungsplan dient einer Maßnahme der Innenentwicklung, da nur Festsetzungen zur Höhe und GRZ geplant sind und dadurch der Bestand gesichert werden soll.

Nach § 13a Abs. 1 BauGB darf das beschleunigte Verfahren unter folgenden Voraussetzungen durchgeführt werden.

- Die nach § 19 Abs. 2 BauNVO festgesetzte Grundfläche beträgt weniger als 20.000 m<sup>2</sup>.
- Durch den Bebauungsplan wird keine Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, begründet.
- Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b genannten Schutzgüter.
- Es bestehen keinerlei Anhaltspunkte für die Beachtung von Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung schwerer Unfälle nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Nach § 13a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 BauGB wird von der Umweltprüfung, vom Umweltbericht und von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10a Abs. 1 BauGB abgesehen.

61.12  
Hannover / 02.01.2018

**Einfacher Bebauungsplan Nr. 1864**  
**- Hildesheimer Straße 9 – 15 (ungerade) -**  
**Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB**

**Geltungsbereich und bisheriges Verfahren**



**Planung:** Süd

**Stadtbez.:** Südstadt-Bult

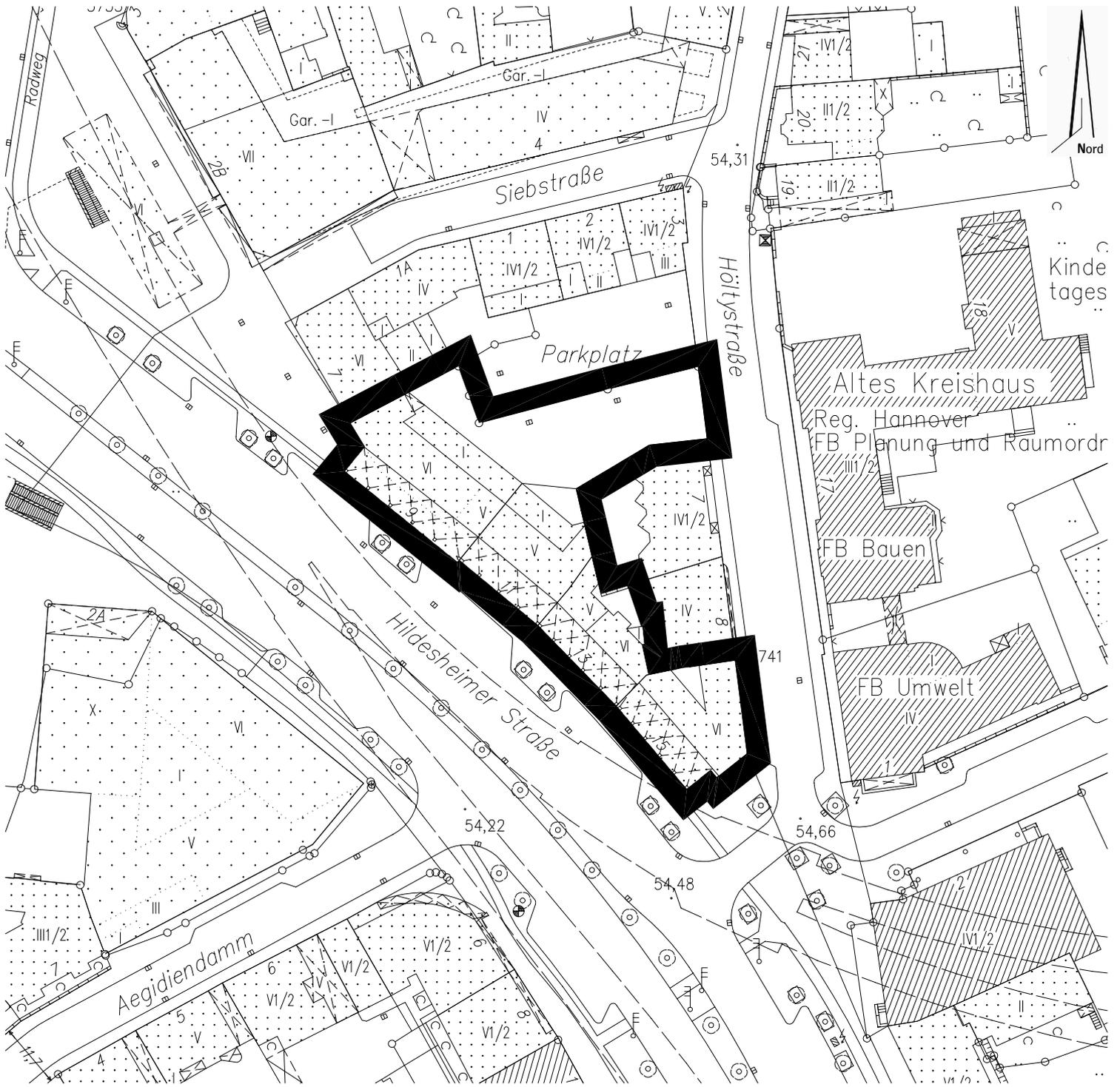
**Stadtteil :** Südstadt

**Geltungsbereich:**

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1864 liegt zwischen der Hildesheimer Straße und der Höltystraße. Er umfasst die Grundstücke Hildesheimer Straße 9-15 (ungerade).

**Bisherige Drucksachen-Beschlüsse:**

keine



# Einfacher Bebauungsplan Nr. 1864 -Hildesheimer Straße 9 - 15 (ungerade)-

- Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB -

Maßstab 1 : 1000

Für den Planvorschlag	Aufstellungsbeschluss	Ortsübliche Bekanntmachung
<p>Planung Süd Hannover,</p> <p style="text-align: center;">Dr. Ing.</p> <p>Fachbereich Planen und Stadtentwicklung Hannover,</p> <p style="text-align: center;">Fachbereichsleiter</p>	<p>Der Verwaltungsausschuss der Landeshauptstadt Hannover hat die Aufstellung des Bebauungsplanes am ..... beschlossen.</p> <p>Stadtplanung 61.1B Hannover,</p> <p style="text-align: center;">( Siegel )</p>	<p>Die Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses erfolgte in den hannoverschen Tageszeitungen am .....</p> <p>Stadtplanung 61.1B Hannover,</p> <p style="text-align: center;">( Siegel )</p>