Landeshauptstadt Hannover - VI-01.2 - Datum 17.02.2005

Einladung

zur a) 53. - nichtöffentlichen - Sitzung der Vergabekommission des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses

am Mittwoch, den 02. März 2005 um 08.30 Uhr
im ***Raum 200*** der Bauverwaltung,
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1, 30159 Hannover

zur b) 60. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses

am Mittwoch, den 02. März 2005 um 15.00 Uhr
im Hodlersaal des Neuen Rathauses,
Trammplatz 2, 30159 Hannover

Tagesordnung:

I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L

1. Einwohnerfragestunde gemäß § 36 der Geschäftsordnung des Rates

2. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 15.12.2004

3. Anträge

3.1. Gemeinsamer Antrag von der SPD-Fraktion und Bündnis 90/Die Grünen zur Erweiterung von Kompetenzen der Hausmeister und Hausmeisterinnen bei der Instandhaltung von Schulen
(Drucks. Nr. 2524/2004) - **bereits übersandt**

3.2. Gemeinsamer Antrag von der SPD-Fraktion und Bündnis 90/Die Grünen zur Verkehrsberuhigung in der Voßstraße
(Drucks. Nr. 2525/2004) - **bereits übersandt**

3.2.1. Gemeinsamer Antrag von der SPD-Fraktion und Bündnis 90/Die Grünen zur Verkehrsberuhigung in der Voßstraße - **Stellungnahme der Verwaltung**
(Drucks. Nr. 2525/2004 S1) - **bereits übersandt**

3.3. Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion zu einer gemeinsamen Anhörung des Gleichstellungsausschusses, Sozialausschusses und Stadtentwicklungs- und Bauausschusses zum Thema Verlegung des Straßenstrichs
(Drucks. Nr. 0277/2005) - **bereits übersandt**

3.4. Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu einer Anhörung zum Thema Erhalt oder Abriss der Osho-Diskothek
(Drucks. Nr. 0358/2005)

4. Flächennutzungspläne

4.1 173. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover, Bereich: Misburg-Nord / Hauptverkehrsstraßennetz Misburg-Anderten - nördlicher Teil

Feststellungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0063/2005 mit 3 Anlagen) - **bereits übersandt**

5. Bebauungspläne

5.1 Bebauungsplan Nr. 1409 - Nelkenstraße-Ost;
Einstellung des Bebauungsplanverfahrens
(Drucks. Nr. 2620/2004 mit 1 Anlage) - **bereits übersandt**

Hierzu ist die/der Bezirksbürgermeister/in des Stadtbezirksrates 13 eingeladen

5.2 Bebauungsplan Nr. 638 1. Änderung - Golternstraße-
Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0223/2005 mit 4 Anlagen) - **bereits übersandt**

Hierzu ist die/der Bezirksbürgermeister/in des Stadtbezirksrates 11 eingeladen

5.3 Bebauungsplan Nr. 1411 / Bodestraße
Beschluss über Anregungen
Satzungsbeschluss
(Drucks. Nr. 0311/2005 mit 3 Anlagen) - **bereits übersandt**

6. Integriertes Handlungskonzept Hainholz 2004
(Drucks. Nr. 0025/2005 mit 1 Anlagen) - **bereits übersandt**

Hierzu ist die/der Bezirksbürgermeister/in des Stadtbezirksrates 13 eingeladen

7. Städtebaulicher Rahmenplan Hainholz
(Drucks. Nr. 0326/2005 mit 2 Anlagen) - **bereits übersandt**

Hierzu ist die/der Bezirksbürgermeister/in des Stadtbezirksrates 13 eingeladen

8. Satzung über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte in der Landeshauptstadt Hannover;
Kalkulation 2004/2005 und Gebührenerhöhung ab 01.04.2005
(Drucks. Nr. 0101/2005 mit 1 Anlage) - **bereits übersandt**

9. Stellungnahme der Landeshauptstadt zum Entwurf des Luftreinhalte- und Aktionsplanes des Niedersächsischen Umweltministeriums für Hannover, Göttinger Straße
(Drucks. Nr. 0255/2005 mit 1 Anlage)

und

Beiträge der Landeshauptstadt zum Luftreinhalteplan
(Informationsdrucks. Nr. 2645/2004 mit 1 Anlage) - **bereits übersandt**

10. Sachstandsbericht zur Verkehrssituation Hamburger Allee (Kaufland)

11. Bericht der Verwaltung

12. Anfragen und Mitteilungen

III. N I C H T Ö F F E N T L I C H E R T E I L

S c h m a l s t i e g

Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Hannover - VI-01.2 - Datum 23.02.2005

1. Nachtrag zur Einladung

zur 60. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses
am Mittwoch, 2. März 2005, 15.00 Uhr, Rathaus, Hodlersaal

Die Tagesordnung wird um folgenden Tagesordnungspunkt erweitert:

Nicht öffentlicher Teil

TOP 15

Hinweis: Dieser Top wird vor TOP 14 behandelt.

Wegen der Dringlichkeit wird zu diesem Tagesordnungspunkt gemäß § 52 Abs. 3, Sätze 3 und 4 in Verbindung mit § 41 Abs. 1, Satz 3 Niedersächsische Gemeindeordnung und § 5 Abs. 1 und § 47 Geschäftsordnung des Rates verkürzt eingeladen.

S c h m a l s t i e g

Oberbürgermeister

Gemeinsamer Antrag von der SPD-Fraktion und Bündnis 90/Die Grünen

(Antrag Nr. 2524/2004)

Gemeinsamer Antrag von der SPD-Fraktion und Bündnis 90/Die Grünen zur Erweiterung von Kompetenzen der Hausmeister und Hausmeisterinnen bei der Instandhaltung von Schulen

Antrag,
Die Verwaltung wird beauftragt,
zu prüfen, welche Möglichkeiten zur Erweiterung der Kompetenzen der SchulhausmeisterInnen geeignet sind, den weiterhin in den Schulen bestehenden Bedarf an einer schnelleren und unbürokratischeren Erledigung kleinerer Reparatur-und Bauarbeiten zu decken. Das Ergebnis der Prüfung soll bis zum Ende des Schuljahres 2004/2005 vorgelegt werden.

Im Einzelnen soll geprüft werden,

1. wie die Verwendungsmöglichkeiten der Hausmeisterbudgets praxisnah erweitert werden können, z.B. auch auf bewegliches Inventar.

2. in welchem Rahmen SchulhausmeisterInnen ermächtigt werden können, kleinere Reparatur- und Baumaßnahmen selbst in Auftrag zu geben, z.B. bis zu einer bestimmten Obergrenze.

3. wie Hausmeister auch in die Pflege der Außenanlagen stärker einbezogen werden können, z.B. durch Erweiterung des Aufgabenkataloges des Nutzerbudgets.

4. welche Möglichkeiten zur Bildung von Handwerkerpools unter den HausmeisterInnen bestehen. Dazu können auch handwerklich ausgebildete und geeignete Personen aus dem JobCenter herangezogen werden.

Begründung

zu 1. Durch das Nutzerbudget sind Erleichterungen für die Schulen z.B. durch die schnelle Beschaffung von kleineren Baubedarfsgegenständen (beispielsweise Ersatzschlösser) erreicht worden. Allerdings bestehen hier weiterhin hinderliche Beschränkungen, wie z.B. dass es sich nicht um Gegenstände für bewegliches Inventar handeln darf (beispielsweise Schrankschlösser).

zu 2. Das Nutzerbudget ist wenig hilfreich bei kleineren Reparaturen, die Hausmeister und Hausmeisterinnen nicht durchführen können, wie beispielsweise den Austausch einer defekten Steckdose. Damit in diesen Bagatellfällen nicht weiterhin

Gebäudewirtschaftsbetrieb und der Fachbereich Bauen eingeschaltet werden müssen, sollte es eine Rahmenermächtigung geben, innerhalb derer die Hausmeister Handwerksbetriebe im kleinen Umfang selbst beauftragen können. Auf die entsprechenden Vergaberegeln ist hinzuweisen.

zu 3. Auch bei der Pflege von Außenanlagen wäre eine stärkere Einbeziehung der HausmeisterInnen geeignet, auf preisgünstige Weise zu einem besseren Pflegezustand von Schulhöfen und -gartenanlagen zu gelangen.

zu 4. Mit der Informationsdrucksache 3242/2002 wurde von der Stadtverwaltung ein Konzept zum Thema "Assistenzen für Schulhausmeisterinnen und Schulhausmeister" vorgelegt, welches von Oberbürgermeister Schmalstieg zwar als „sinnvoll, jedoch aus Kostengründen nicht zu realisieren" bezeichnet wurde. Es wurde auf ein entsprechendes Gespräch des Gebäudewirtschaftsbetriebes mit der Handwerkskammer verwiesen, jedoch bisher kein Ergebnis mitgeteilt. Das nunmehr in der Stadtverwaltung beheimatete JobCenter ermöglicht es, über das Thema der Hausmeisterassistenzen erneut nachzudenken. Weitere Möglichkeiten könnten sich auch aus dem Themenkreis Hartz IV ergeben.

Klaus Huneke
Fraktionsvorsitzender

Lothar Schliekau
Fraktionsvorsitzender

Hannover / 24.11.2004

Gemeinsamer Antrag von der SPD-Fraktion und Bündnis 90/Die Grünen

(Antrag Nr. 2525/2004)

Gemeinsamer Antrag von der SPD-Fraktion und Bündnis 90/Die Grünen zur Verkehrsberuhigung in der Voßstraße

Antrag,
zu beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. die Voßstraße im Abschnitt Werderstraße bis Ferdinand-Wallbrecht-Straße mit Tempo-30 auszuschildern (Verkehrszeichen Nr. 274-30 gemäß Straßenverkehrsordnung),

2. in der Voßstraße auf Höhe der Straßeneinmündung vom Bonifatiusplatz einen Fußgängerüberweg einzurichten. Zur Festlegung der genauen Lage findet eine Abstimmung mit dem Bezirksrat Vahrenwald-List statt.

Begründung

Vor dem Hintergrund ihrer Funktionen für die Nahversorgung (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung) und als Schulweg (Schulen am Bonifatiusplatz, Welfenplatz, Kriegerstraße) soll die Verkehrssicherheit für Fußgänger- und Radfahrerinnen im Zuge der Voßstraße erhöht werden. Engstellen und kurvenbedingte Unübersichtlichkeit führen bei dem bislang erlaubten Tempo 50 und den zu beobachtenden Geschwindigkeitsüberschreitungen zu Gefährdungen. Neben SchülerInnen gilt dies insbesondere auch für ältere Menschen.

Aus anderen Städten (Hamburg, Köln) gibt es Beispiele und gute Erfahrungen für Tempo-30-Ausschilderungen an Hauptverkehrsstraßen im Bereich von Schulen und Einkaufsstraßen. Der Stadtbezirksrat Vahrenwald-List hat die genannten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bereits einstimmig gefordert (Ds 15-2687/2003). Auch das lokale Gewerbe unterstützt die genannten Maßnahmen.

Im übrigen erfordert Tempo 30 gegenüber Tempo 50 geringere Sicherheitsabstände zwischen den Kraftfahrzeugen, so dass eine entsprechende Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit führt.

Klaus Huneke
Fraktionsvorsitzender

Lothar Schliekau
Fraktionsvorsitzender

Hannover / 24.11.2004

66.1
(Antrag Nr. 2525/2004 S1)

Landeshauptstadt **Hannover**

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung

1. Stellungnahme
Nr. 2525/2004 S1
Anzahl der Anlagen 0
Zu TOP

Gemeinsamer Antrag von der SPD-Fraktion und Bündnis 90/Die Grünen zur Verkehrsberuhigung in der Voßstraße

Antrag,
dem Antrag aus der Drucksache – Nr.: 2525/2004 insoweit zu folgen, als die Einrichtung eines weiteren Fußgängerüberweges in der Voßstraße nur im Bereich nördlich der Einmündung zum Bonifatiusplatz erfolgen kann.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten
Genderspezifische Aspekte sind nicht betroffen.

Kostentabelle
Die finanziellen Auswirkungen sind zur Zeit in einer Kostentabelle noch nicht darstellbar. Die Verwaltung wird die Maßnahme nach Fertigstellen des Konzeptes aus dem Vermögenshaushalt, Jahresprogramm "Bau von nicht beitragsfähigen Straßen" UA 6300, Vorhaben 079 finanzieren.

Begründung
Vorbemerkung:

Bevor im Einzelnen auf die beantragten Verkehrsmaßnahmen eingegangen wird, sind zunächst einige grundsätzliche Aspekte voranzustellen, die bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen sind.

Die Gemeinde hat im Rahmen des eigenen Wirkungskreises die grundsätzliche Planungshoheit bei der Festlegung der Straßen, die die Hauptlast des inner- und überörtlichen Durchgangsverkehrs tragen bzw. als Haupterschließungsstraßen dienen

sollen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt gemäß § 3 Absatz 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h. Die Gemeinde kann jedoch Festlegungen treffen, dass für einzelne Straßen/Straßenstrecken oder Bereiche eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt.

Die Voraussetzungen für eine rechtmäßige Umsetzung dieser Festlegungen sind in der Straßenverkehrsordnung aufgeführt und von der Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der Aufgabenerledigung im übertragenen Wirkungskreis zu beachten.

Insofern kann zwischen dem Planungswillen der Stadt und der rechtmäßigen Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde ein Spannungsfeld entstehen. Beispielhaft kann hier das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 28.05.1998 (Aktenzeichen: BVerwG 3 C 11.97) angeführt werden, in dem die Ratsentscheidung der Stadt Köln zur Einrichtung einer Anwohnerparkzone für rechtswidrig erklärt wurde, da ein Abwägungsfehler im Planungskonzept vorlag. Deshalb wurde die Rücknahme der verkehrsbehördlichen Anordnungen zur Beschilderung der Anwohnerparkzone vom Gericht angeordnet.

Es wird in diesem Zusammenhang zudem auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 20.04.1994 (Aktenzeichen: BVerwG 11 C 17.93) verwiesen, in dem entschieden wurde, dass auch die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 in einer bisherigen Hauptverkehrsstraße grundsätzlich ein detailliertes Verkehrskonzept voraussetzt. Ein solches Konzept liegt für die Voßstraße nicht vor.

Zu Punkt 1 des Antrages (Beschilderung Tempo 30)

Die Voraussetzungen für eine rechtmäßige Beschilderung der Voßstraße mit Tempo 30 (Verkehrszeichen 274-53 StVO – “Strecke 30”) sind in den Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 274 aufgelistet. Diese Voraussetzungen sind für die Voßstraße zumindest nicht in vollem Umfang als erfüllt zu bewerten.

Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, dass die Anordnung einer Tempobegrenzung in der Voßstraße im Falle der gerichtlichen Überprüfung für rechtswidrig erachtet werden könnte.

Zu Punkt 2 des Antrages (Fußgängerüberweg)

Nach den verbindlichen Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) wäre die Anlegung dieses geforderten Fußgängerüberweges in der Voßstraße grundsätzlich nicht zulässig. Gemäß Punkt 2.1 Absatz 3 R-FGÜ 2001 sind Fußgängerüberwege in Tempo 30-Bereichen in der Regel entbehrlich. Fußgängerüberwege sind nur dann zulässig, wenn die höchstzulässigen Verkehrsmengen in der Spitzenstunde (bis zu 750 Fahrzeuge und bis zu 150 querende Fußgänger) nicht überschritten werden (Punkt 2.3 Absatz 2, Satz 1 R-FGÜ 2001).

Eine aktuelle Erhebung der Verkehrsstärken hat ergeben, dass in der Spitzenstunde (07.30 bis 08.30 Uhr) lediglich ca. 600 Fahrzeuge (nach den bisherigen Erhebungen musste von mindestens 800 Fahrzeugen ausgegangen werden) die Voßstraße im Bereich der Einmündung zum Bonifatiusplatz passieren. Im gleichen Zeitraum wurden dort 115 querende Fußgänger registriert. Damit sind die grundsätzlichen Voraussetzungen bezüglich der zulässigen Verkehrsstärken für die Einrichtung eines Fußgängerüberweges erfüllt.

Es wird in diesem Zusammenhang aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass gemäß Punkt 2.2 (2) R-FGÜ 2001 die Anlegung eines Fußgängerüberweges auch dessen frühzeitige Erkennbarkeit für den Fahrzeugführer und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer voraussetzt. Hierfür sind in der R-FGÜ 2001 Mindestentfernungen festgesetzt.

Diese Richtwerte sind bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht einzuhalten. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h können diese Richtwerte im beantragten Bereich allenfalls nördlich der Einmündung zum Bonifatiusplatz eingehalten werden. In diesem Bereich sind auf der Ostseite Senkrechtparkplätze angelegt und auf der Westseite ist das Parken entlang der Fahrbahn zugelassen. Die Anlegung eines Fußgängerüberweges wäre somit mit erheblichen Kosten verbunden, da auf der Ostseite zunächst eine entsprechende Aufstellfläche baulich angelegt werden müsste. Es würden zudem ca. 10 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum verloren gehen. Nach einer ersten Schätzung betragen die Kosten ca. 40.000 €.

Unabhängig davon hat sich die Straßenverkehrsbehörde bisher streng an den Vorschriften der R-FGÜ 2001 orientiert und keine Fußgängerüberwege in Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet.

66.1
Hannover / 28.01.2005

CDU-Fraktion

(Antrag Nr. 0505/2005)

Änderungsantrag der CDU-Fraktion zur Drucks. Nr. 2525/2004, Verkehrsberuhigung in der Voßstraße

Antrag,

Punkt 2 der o.a. Drucksache erhält folgende Neufassung:

In der Voßstraße wird im Bereich zwischen Robertstraße und Jacobistraße ein Fußgängerüberweg eingerichtet. Zur Festlegung der genauen Lage findet eine Abstimmung mit dem Bezirksrat Vahrenwald-List statt.

Begründung

erfolgt mündlich.

Georg-Günther Thürnau

Stellv. Vorsitzender

Hannover / 03.03.2005

SPD-Fraktion und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

(Antrag Nr. 0518/2005)

Änderungsantrag der SPD-Fraktion und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, zur Drucks. Nr. 2525/2005, Fußgängerüberweg Voßstraße

Antrag,
Die Verwaltung wird beauftragt zu überprüfen, ob in der Voßstraße im Bereich der Robertstraße und Jakobistraße ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden kann. Zur Festlegung der genauen Lage findet eine Abstimmung mit dem Bezirksrat Vahrenwald-List statt.

Begründung

erfolgt mündlich

Klaus Huneke
Fraktionsvorsitzender

Lothar Schlieckau
Fraktionsvorsitzender

Hannover / 07.03.2005

CDU-Fraktion

(Antrag Nr. 0277/2005)

Dringlichkeitsantrag der CDU-Frtaktion zu einer gemeinsamen Anhörung des Gleichstellungsausschusses, Sozialausschusses und Stadtentwicklungs- und Bauausschusses zum Thema Verlegung des Straßenstrichs

Sehr geehrter Herr Schmalstieg,
hiermit beantragen wir eine gemeinsame öffentliche Anhörung des Gleich-stellungsausschusses, Sozialausschusses und des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses zur Verlegung des Straßenstrichs. Insbesondere soll über das in Köln erfolgreich laufende Programm Straßenstrich “Geestemünder Straße" informiert werden.

Deshalb bitten wir um Anhörung folgender Experten:

Polizeipräsidium Köln:

Herrn
Kriminalhauptkommissar Werner Adamek Walter-Pauli-Ring 2-4
51103 Köln

Sozialdienst katholischer Frauen e.V. Köln:
Frau
Angelika Wiedenau Hansaring 20
50670 Köln

Ordnungsamt der Stadt Köln: Amt für öffentliche Ordnung
Herrn
Robert Kilp Ottmar-Pohl-Platz 1
51103 Köln

Gesundheitsamt Köln:
Frau
Penelope Alsobrook Neumarkt 15-21
50667 Köln

SPI Forschung GmbH:
Frau
Andrea Viktoria Kerschl Kohlfurter Straße 41-43

10999 Berlin

Begründing
erfolgt mündlich.

Mit freundlichen Grüßen Rainer Lensing Vorsitzender

Hannover / 07.02.2005

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

(Antrag Nr. 0358/2005)

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu einer Anhörung zum Thema Erhalt oder Abriss der Osho-Diskothek

Antrag,
der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss wird aufgefordert, eine Anhörung zum Thema Erhalt oder Abriss der Osho-Diskothek durchzuführen.

Begründung
Es sollen neben dem Eigentümer HRG und dem Betreiber der Diskothek Sachverständige aus den Bereichen Architektur/Bauingenieurwesen angehört werden zu der Frage, inwieweit die Osho-Diskothek im Zuge der Umbauplanungen am Raschplatz erhalten und mit ihrem Rundbau in die geplante Bausubstanz integriert werden kann bzw. dieses baulich/wirtschaftlich nicht vertretbar und ein Abriss daher sinnvoll ist

Michael Dette
stv. Fraktionsvorsitzender

Hannover / 17.02.2005

Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-drucksache **b**

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

Nr. 0063/2005
Anzahl der Anlagen 3
Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

173. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover, Bereich: Misburg-Nord / Hauptverkehrsstraßennetz Misburg-Anderten - nördlicher Teil

Feststellungsbeschluss

Antrag,
die 173. Änderung des Flächennutzungsplanes mit Erläuterungsbericht gemäß Anlage 3 zu dieser Drucksache zu beschließen (Feststellungsbeschluss).

Berücksichtigung von Gender-Aspekten
Die mit der Beschlussempfehlung verfolgte Zielsetzung wirkt sich in gleicher Weise auf Männer und Frauen bzw. auf alle gesellschaftlichen Gruppen aus. Ferner ist damit eine geschlechtsbezogene bzw. gruppenbezogene Bevorzugung oder Benachteiligung nicht verbunden.

Kostentabelle
Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

Begründung des Antrages:

Bisherige Drucksachen und Beschlüsse:
Nr. 1107 / 2002 - Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger
Nr. 2711 / 2003 - Entwurfs- und Auslegungsbeschluss, vorbehaltlicher Feststellungsbeschluss

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat in seiner Sitzung am 06.05.2004 den Entwurf zur 173. Änderung des Flächennutzungsplanes (Umsetzung des Verkehrskonzeptes Misburg-Anderten nördlich der Güterumgehungsbahn) sowie die auf dieser Grundlage durchzuführende öffentliche Auslegung beschlossen. Diese fand vom 21.05. bis 21.06.2004

statt. Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern gingen nicht ein.

Die Behörden und Stellen, die öffentliche Belange vertreten, wurden zuvor im Zeitraum vom 07.01. bis 11.02.2004 beteiligt.

Das Ergebnis wird in Anlage 2 zu dieser Drucksache dargestellt.

Der Rat der Landeshauptstadt hatte in seiner Sitzung am 06.05.2004 zusammen mit dem Entwurfs- und Auslegungsbeschluss auch für den Fall und unter dem Vorbehalt, dass während der öffentlichen Auslegung des Entwurfes Anregungen nicht eingehen, den vorbehaltlichen Feststellungsbeschluss gefasst. Anregungen, über die zu entscheiden wäre, sind zwar nicht eingegangen, wegen der aufgrund des Hinweises der Region Hannover im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Darstellung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen vorgenommenen Ergänzung des Erläuterungsberichtes wird jedoch ein förmlicher Feststellungsbeschluss beantragt.

Hinweis zum Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Misburg südlich der Güterumgehungsbahn:

Die vom Rat der Landeshauptstadt Hannover mit Beschluss vom 09.09.2004 beschlossene Änderung des Verkehrskonzeptes (Verlagerung der bisher über das Gelände der ehemaligen Germania Zementwerke geplanten und auszubauenden Verbindungsfunktion zwischen Anderter Straße und Lohweg nach Süden auf den vorhandenen Straßenzug Lohweg / Am Ahltener Weg) und dessen Umsetzung mit einer gesonderten Änderung des Flächennutzungsplanes (187. Änderungsverfahren in Vorbereitung) hat keine Auswirkungen auf das mit dem 173. Änderungsverfahren verfolgte Konzept für Misburg-Nord.

Fachliche Stellungnahme aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die zum Entwurfs- und Auslegungsbeschluss aktualisierte naturschutzfachliche Stellungnahme des Bereiches Landschaftsräume und Naturschutz im Fachbereich Umwelt und Stadtgrün ist dieser Drucksache als Anlage 1 beigefügt.

Dazu wird angemerkt:

- Ein inhaltlicher Zusammenhang zwischen der Neugestaltung des Hauptverkehrsstraßennetzes und der Planung für die ehemaligen Mergelbrüche "HPC I" und "HPC II" besteht nicht. Für den Bereich der Grube "HPC I" wurde das 82. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan, Teilbereich 82.1, bereits abgeschlossen, die Grube "HPC II" ist im Bereich des Teilbereiches 82.2 dieser Änderung gelegen, die sich noch im Verfahren befindet.

- Die im Flächennutzungsplan darzustellende Hauptverkehrsstraße ist eine Zielplanung. Weder genaue Trassenführung noch dafür in Anspruch zu nehmende Fläche und damit der Umfang des zu erwartenden Eingriffes in Natur und Landschaft sind heute hinreichend bestimmbar. Soweit die Einzelmaßnahmen zur Kompensation eine Flächengröße erreichen, die der Maßstabsebene des Flächennutzungsplanes entspricht, wäre die Darstellung in einer gesonderten Änderung des Flächennutzungsplanes vorzunehmen.

- Bereits in den Vorplanungen zur Bewerbung der Landeshauptstadt Hannover um eine mögliche Ausrichtung der IGA 2017 war die Neugestaltung des Misburger Hauptverkehrsstraßennetzes als Rahmenbedingung berücksichtigt worden. Ein Zielkonflikt besteht nicht.

Die beantragten Beschlüsse sind erforderlich, um das 173. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan abschließen zu können.

61.15
Hannover / 10.01.2005

Hausmitteilung

Stadtverwaltung Hannover

An: 61.15 Porbeck
Kopien: 67.20 Rakow
z.K. an:

Von: 67.7 Dra
Datum: 08.12.03
Hausruf: 45787
Telefax: 42914

173. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan
Bereich: Misburg-Nord, Hauptverkehrsstraßennetz
Stellungnahme des Bereichs Landschaftsräume und Naturschutz

Bestandsaufnahme und Bewertung aus Sicht des Naturschutzes

Das ehemalige Deurag-Nerag-Gelände zeichnet sich durch in ihrer Ausprägung sehr unterschiedliche Bereiche aus. Flächen mit strukturreichen Beständen aus Gehölzen und Gebüschen stehen weitgehend baumfreien Teilbereichen mit staudendominierter Ruderalvegetation und naturnahen Brachflächen gegenüber. In einigen Abschnitten gibt es linienhafte Ge-hölzstrukturen, Teile sind geprägt von feuchten Standorten mit naturfernen Kleingewässern und Röhrichten. Durch die Nichtnutzung in den letzten 15 Jahren sind ungestörte Lebensräume nicht nur für Vögel, Tagfalter und Heuschrecken entstanden. In einigen Teilen der Fläche befinden sich Pflanzenarten der Roten Liste. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die auf den ehemaligen Deu-rag-Nerag-Flächen vorkommenden Biotoptypen im Nahbereich der Trasse überwiegend eine mittlere Bedeutung für den Erhalt von Arten- und Lebensgemeinschaften besitzen, wie aus den erstellten Gutachten ersichtlich ist. Bezüglich der Regenerierbarkeit der Biotoptypen wird dort ausgesagt, dass es sich überwiegend um schwer (in Zeiträumen von 15 – 150 Jahren) und bedingt regenerierbare (kleiner 15 Jahre) Biotoptypen handelt. Nach den Kartierungsergebnissen erfahren Biotoptypen durch das Vorhandensein von seltenen Pflanzenarten von der Roten Liste eine Aufwertung und Zuordnung zu höheren Wertstufen. Im Trassennahbereich gilt das für Ruderalfluren trockenwarmer Standorte und für halbruderale Gras- und Staudenfluren trockener Standorte.
Auf der Südseite des Stichkanals existiert unmittelbar östlich der Trasse ein besonders geschütztes Biotop nach § 28a. Hier ist die Region Hannover zuständig.

Auswirkungen der Planung auf Naturschutz und Landschaftsbild

Mit der Umsetzung der Planung sind folgende Auswirkungen verbunden sein (insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Aufgreifen der Altlastenproblematik auf den Flächen):

- Beeinträchtigung und Vernichtung wertvoller Teillebensräume von Tieren und Pflanzen
- Verlust von altem, z.T. geschütztem Baumbestand
- Beeinträchtigung der Standorte gefährdeter, in der Roten-Liste verzeichneter Pflanzen- bzw. Tierarten
- Störung der Tierwelt während der Bauphase
- Bodenversiegelung und genereller Bodenverlust
- Beeinträchtigung von Bodengefüge und Bodenwasserhaushalt
- Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate

- Erhöhter Schadstoffeintrag in das Grundwasser
- Beeinträchtigung eines ortsbildprägenden Baumbestandes

Eingriffsregelung

Die beschriebenen Auswirkungen stellen Eingriffe dar, die auszugleichen sind. Empfehlenswert ist es, bereits auf Flächennutzungsplanebene entsprechende Flächen vorzusehen.

Zukünftige Planungen

Die in der Umsetzung befindliche Planung für das nahegelegene Naherholungsgebiet im Bereich der Mergelgruben HPC I (Erlebbarmachung und Naturschutz)und HPC II (Naherholung) muss in die Verkehrsplanung einbezogen werden. Derzeit wird in Vorplanung auf eine Bewerbung um die IGA 2017 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse voraussichtlich bis Ende 2004 vorliegen sollen. Auf die Notwendigkeit des Abgleichs von Planungskonzepten und F-Planänderung weisen wir hiermit hin.

(von Drachenfels)

Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB (in der bis zum 20.07.2004 geltenden Fassung)

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde mit Anschreiben vom 07.012004 bis zum 11.02.2004 durchgeführt.

Die Ergebnisse sind in nachstehender Tabelle dargestellt.

Nr.	Name	Datum	wesentlicher Inhalt	Anmerkungen
1	Landeseisenbahnaufsicht (LEA)	16.01.2004	Hinweis auf bestehende Anschlussbahnen, Kreuzung nur höhenfrei als Überführung möglich	Überführung (Brücke) ist vorgesehen.
2	Industrie- und Handelskammer Hannover (IHK)	19.01.2004	Planungsziel wird begrüßt. Entlastungswirkungen für Anderter Straße werden positiv bewertet. Misburger Zentrum muss anfahrbar für Lkw sein. Nur höhenungleiche Querung der Bahnanlagen möglich.	Mit dem Lkw-Lenkungskonzept wird Lkw-Verkehr zielgeführt, Sperrung für Lkws ist nicht Bestandteil dieses Konzepts. Im übrigen ist die Verkehrslenkung nicht Gegenstand der F-Planung.
3	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt	20.01.2004	keine Bedenken	
4	E.ON Netz GmbH	21.01.2004	Belange nicht berührt	
5	Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	21.01.2004 09.02.2004	keine Bedenken Für Brücke über Stichkanal Durchfahrtshöhe beachten	
6	Handwerkskammer Hannover	21.01.2004	keine Bedenken	
7	DB Netz AG	22.01.2004	Belange nicht berührt	
8	Bezirksregierung Hannover	27.01.2004	Grundsätzlich bestehen keine Bedenken; an die Straßentrasse angrenzende Baudenkmale (Liste beigefügt) dürfen nicht beeinträchtigt werden.	Keines der in der beigefügten Liste aufgeführten Denkmale wird von der geplanten Straßentrasse berührt.
9	Stadtwerke	27.01.2004	keine Bedenken	
10	PLEdoc	09.02.2004	Hinweis auf Ferngasleitungen der Ruhrgas	Im F-Plan bereits gekennzeichnet.
11	Deutsche Telekom	09.02.2004	ggf. nur Stellungnahme zu B-Plan	

12	Polizeidirektion	10.02.2004	Der Variante 2 als Grundlage der F-Plan-Änderung wird hinsichtlich des Entlastungseffektes der Vorzug vor Variante 1 gegeben. Problematisch jedoch Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Straße Am Forstkamp vor dem Hintergrund der Realisierung Steinbruchsfeld.	Die Straße Am Forstkamp ist bereits heute Hauptverkehrsstraße im F-Plan mit der Funktion der Aufnahme des Durchgangsverkehrs des Misburger Zentrums (ebenfalls ist die Wohnbebauung Steinbruchsfeld enthalten), von daher ergibt sich keine geänderte planerische Zielvorstellung. Die Bewältigung bestehender Verkehrsabwicklungsprobleme muss auf anderer Ebene als der F-Planung erfolgen.
13	Region Hannover	16.01.2004 11.02.2004	Anforderung der naturschutzfachlichen Untersuchungen Aussagen im Erläuterungsbericht zu Bodenverunreinigungen und Altlasten sind zutreffend und aktuell; Verweis auf bisherige Stellungnahmen zu Belangen der Wasserwirtschaft und der Regionalplanung vom 03.04.2002 und 10.04.2002: Hinweis auf die Beachtlichkeit des Stichkanals als Gewässer I. Ordnung, keine Bedenken aus Sicht der Regionalplanung.	Die Vorschriften des Wassergesetzes sind auf den nachfolgenden Planungsebenen zu beachten.
		19.04.2004	Untersuchung Zauneidechsen fehlt. Schutzgut Tiere und Pflanzen im Erläuterungsbericht umfassender und zutreffender darstellen.	Die Überprüfung von Vorkommen der Zauneidechse war bereits Teil der faunistischen Untersuchung. Es wurden keine Hinweise auf die Zauneidechse festgestellt. Zu den Ausführungen zum Schutzgut Tiere und Pflanzen wird der Erläuterungsbericht ergänzt.

173. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover

Bereich: Misburg-Nord / Hauptverkehrsstraßennetz Misburg-Anderten - nördlicher Teil

Erläuterungsbericht

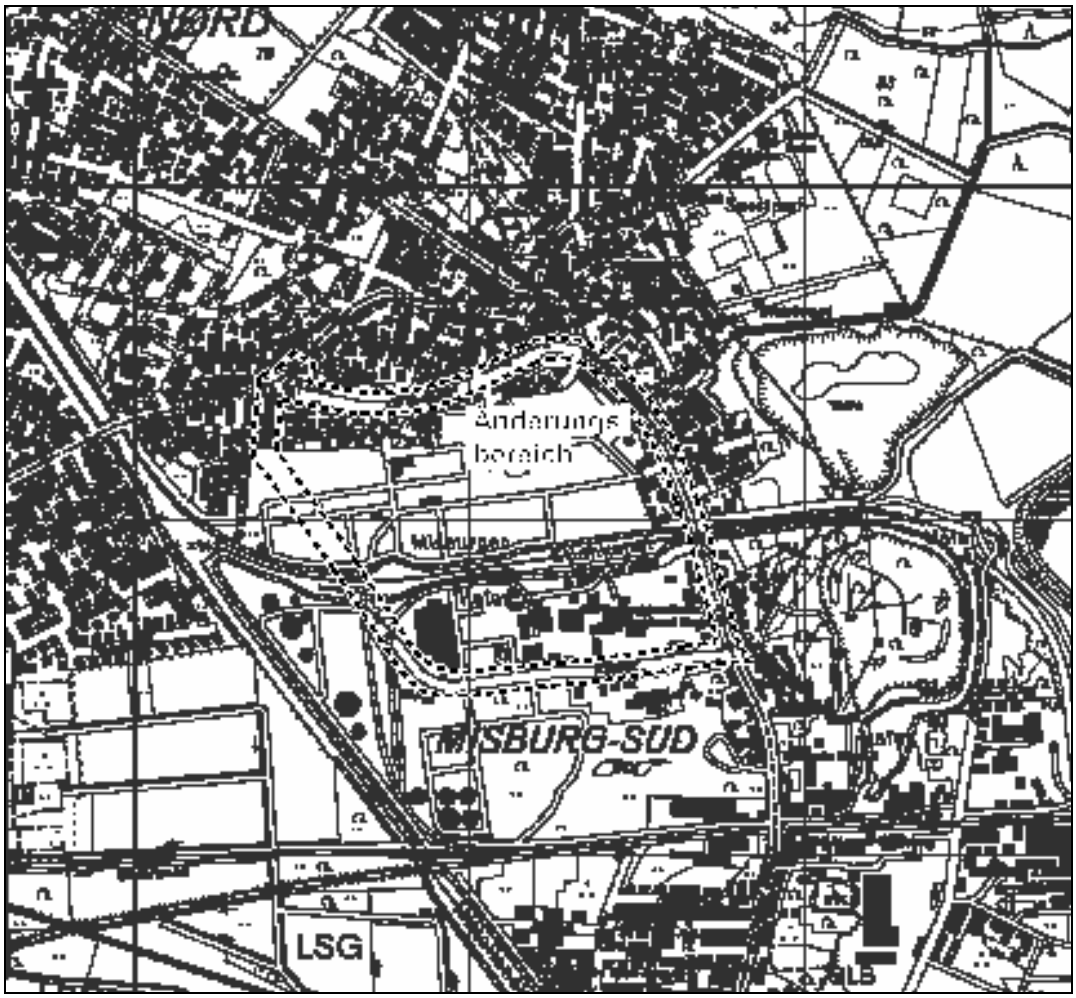
Hinweis: Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des mit dem Europarechtsanpassungsgesetzes Bau geänderten BauGB am 20.07.2004 war das 173. Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes bereits förmlich eingeleitet worden. Gemäß der Übergangsregelung des § 233 Abs. 1 i.V.m. § 244 Abs. 1 BauGB in der seit dem 20.07.2004 geltenden Fassung wird dieses Änderungsverfahren nach den Vorschriften des Gesetzes in der bis zum 20.07.2004 geltenden Fassung zu Ende geführt.

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1.	Anlass und Ziel der Planung	2
2.	Verkehrliche Situation	4
3.	Planungsrechtliche und naturschutzrechtliche Vorgaben	6
4.	Vorbelastungen	7
5.	Planungsziele / Planinhalte	7
6.	Auswirkungen der Planung auf die Umwelt / Abwägung / Eingriffsregelung	10
7.	Flächenbilanz	12

173. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover

Bereich: Misburg-Nord / Hauptverkehrsstraßennetz Misburg-Anderten - nördlicher Teil



1. Anlass und Ziel der Planung

Die Stadtteile Misburg-Nord, Misburg-Süd und Anderten sind durch einen hohen Anteil an Durchgangs- und Schwerlastverkehr geprägt, der insbesondere die Anderter bzw. Höversche Straße sowie das Misburger Zentrum (Meyers Garten) stark belastet.

Um eine Entlastung zu erreichen und vor dem Hintergrund der planerischen Vorstellungen für eine Wiedernutzung des Geländes der ehemaligen Erdölraffinerie DEURAG NERAG nördlich und südlich des Stichkanals Misburg war ein Verkehrskonzept entwickelt worden, das - nach einigen Veränderungen der zunächst vorgeschlagenen Trassenführungen - vom Verwaltungsausschuss am 2. Mai 1996 beschlossen wurde. Auf dieser Grundlage wurde als erste Stufe für den Teilbereich zwischen Güterumgehungsbahn im Norden und B 65 im Süden das 130. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan eingeleitet und durchgeführt, mit dem eine teilweise im Zuge des Lohweges verlaufende Ortsumgehung zur Entlastung der Anderter Straße in den Flächennutzungsplan aufgenommen wurde. Die 130. Änderung des Flächennutzungsplanes ist am 3. März 1999 wirksam geworden.

Für den Teilbereich nördlich der Güterumgehungsbahn sollte die Aufnahme in den Flächennutzungsplan im Zusammenhang mit der flächenmäßigen Neuordnung des DEURAG NERAG-Geländes erfolgen. Das Verkehrskonzept sah hier zur Umgehung des Misburger Zentrums eine über den Nordteil der Industriebrache verlaufende Verbindung zwischen Anderter Straße und Hannoverscher Straße vor. Die Änderungsverfahren 81.1 (für den Südteil) und 81.2 (für den Nordteil) konnten aus verschiedenen, vor allem rechtlichen Gründen nicht zum Abschluss gebracht werden.

In der Sitzung am 2. Februar 2000 beschloss der Stadtbezirksrat Misburg-Anderten auf der Grundlage der Drucksache Nr. 15-3272/99 :

> " Die Verwaltung wird gebeten, im Zusammenhang mit den verschiedenen Anträgen auf Ansiedlung neuer Unternehmen, Ausbau bestehender bzw. Neueinrichtung von Betriebsanlagen, durch ein **externes Gutachten**, das zu nachstehenden Themen Stellung bezieht, in Auftrag zu geben.
>
> 1. Ist-Zustand der Verkehrsströme, unterteilt in LKW-An-Abholverkehre, Schwerlastverkehr, PKW Anwohner- und Durchgangsverkehr, ÖPNV in den Bereichen ab Anschlußknoten Höversche Straße in Richtung Misburg/Meyers Garten über die Anderter Straße bzw. Abfahrt B 27 (Messeschnellweg) Misburg/Lahe in Richtung Misburg/Meyers Garten über die Buchholzer Straße.
> 2. Ist-Zustand der Verkehrsdichte auf der Anderter Straße bzw. Buchholzer Straße zu unterschiedlichen Tageszeiten und inwieweit diese beiden Durchgangsstraßen dem zu erwartenden, zunehmenden Verkehrsaufkommen überhaupt noch gewachsen sind.
> 3. Wie bewertet man die Verkehrsströme mit Hinsicht auf die bevorstehenden Ansiedlungen bzw. Erweiterungen bestehender Betriebe im Stadtbezirk und den erwartenden Durchgangsverkehr bei einem am Randgebiet Anderten/Höver zu errichtenden Einkaufszentrum/Bauzentrum."

Diesem Beschluss entsprechend hat die Verwaltung die Ing.-Gemeinschaft Dr. Schubert beauftragt, ein Verkehrsgutachten für Misburg-Anderten zu erarbeiten. Die Ergebnisse wurden dem Stadtbezirksrat am 31.01.2001 vorgestellt.

Der Gutachter empfiehlt, die Verbindung zwischen Anderter Straße und Hannoverscher Straße über das Südgelände von DEURAG NERAG im Zuge der Kreisstraße zu führen. Ferner schlägt er vor, im Süden einen weiteren Anschluss an die B 65 in Anderten zu schaffen.

Mit Beschlüssen aufgrund der Drucksachen 15-0481/2001, 15-0197/2002 und 15-0379/2002 forderte der Stadtbezirksrat die Verwaltung auf, die Ergebnisse des Gutachtens durch Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung von Bebauungsplänen umzusetzen bzw. zum Stand der Planung für eine Entlastungsstraße für die Anderter Straße und den Knoten Meyers Garten Stellung zu nehmen.

Bisher war die Verwaltung davon ausgegangen, dass es sinnvoll sei, die Hauptverkehrsstraßendarstellung im Zusammenhang mit der flächenmäßigen Neubestimmung der Nutzungen im Bereich DEURAG NERAG vorzunehmen. Auf längere Sicht ist jedoch nicht absehbar, wann hier eine Neudarstellung erfolgen kann. Daher soll das unbestrittene Planungsziel der Ortsumgehung Misburg nunmehr planerisch umgesetzt werden, um damit auch Randbedingungen für nachfolgende Planungen zu schaffen.

Mit der 173. Flächennutzungsplanänderung wird das System der Hauptverkehrsstraßen **nördlich** der Güterumgehungsbahn neu geordnet.

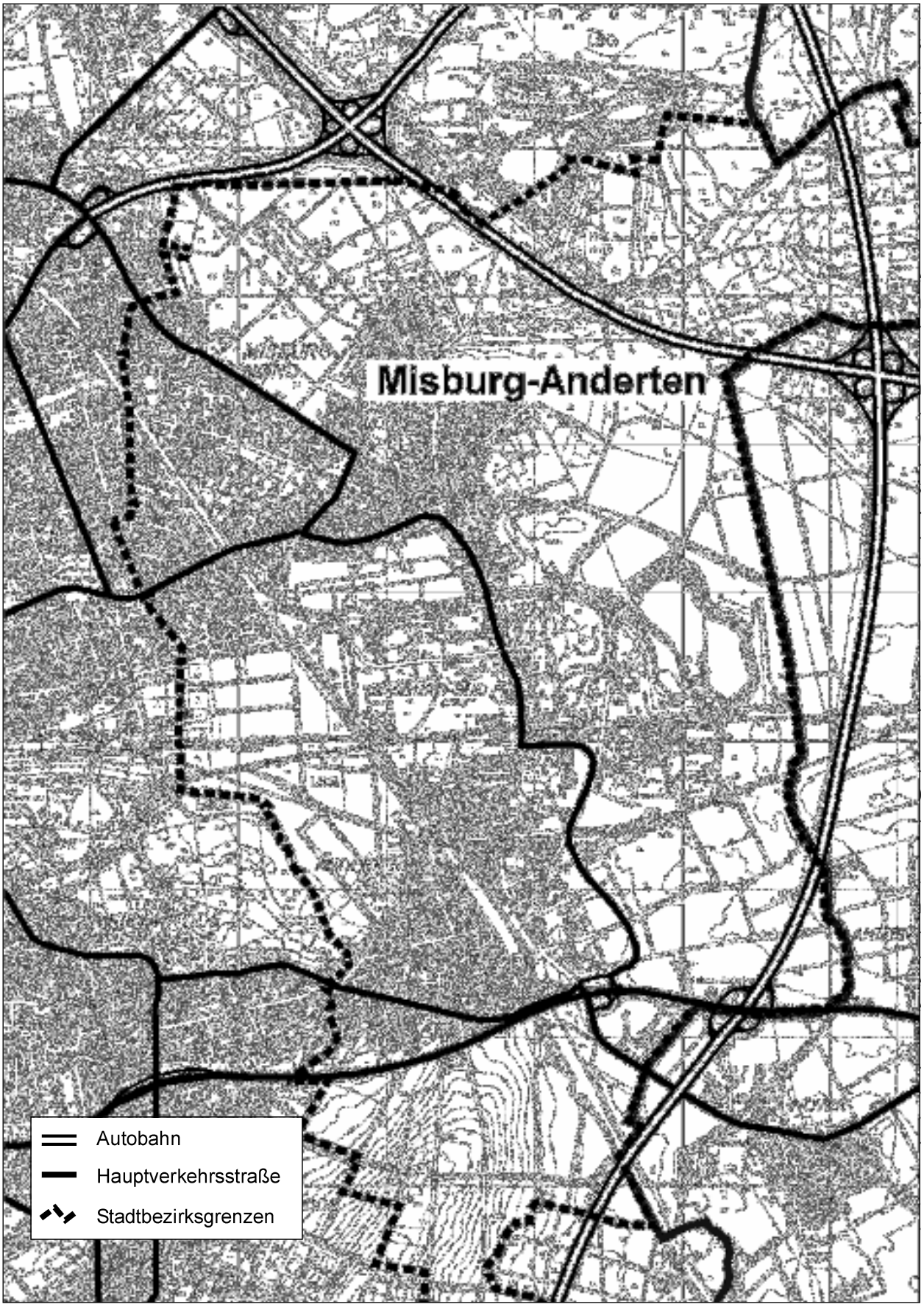


Abbildung 1: Hauptverkehrsstraßennetz entsprechend dem Flächennutzungsplan

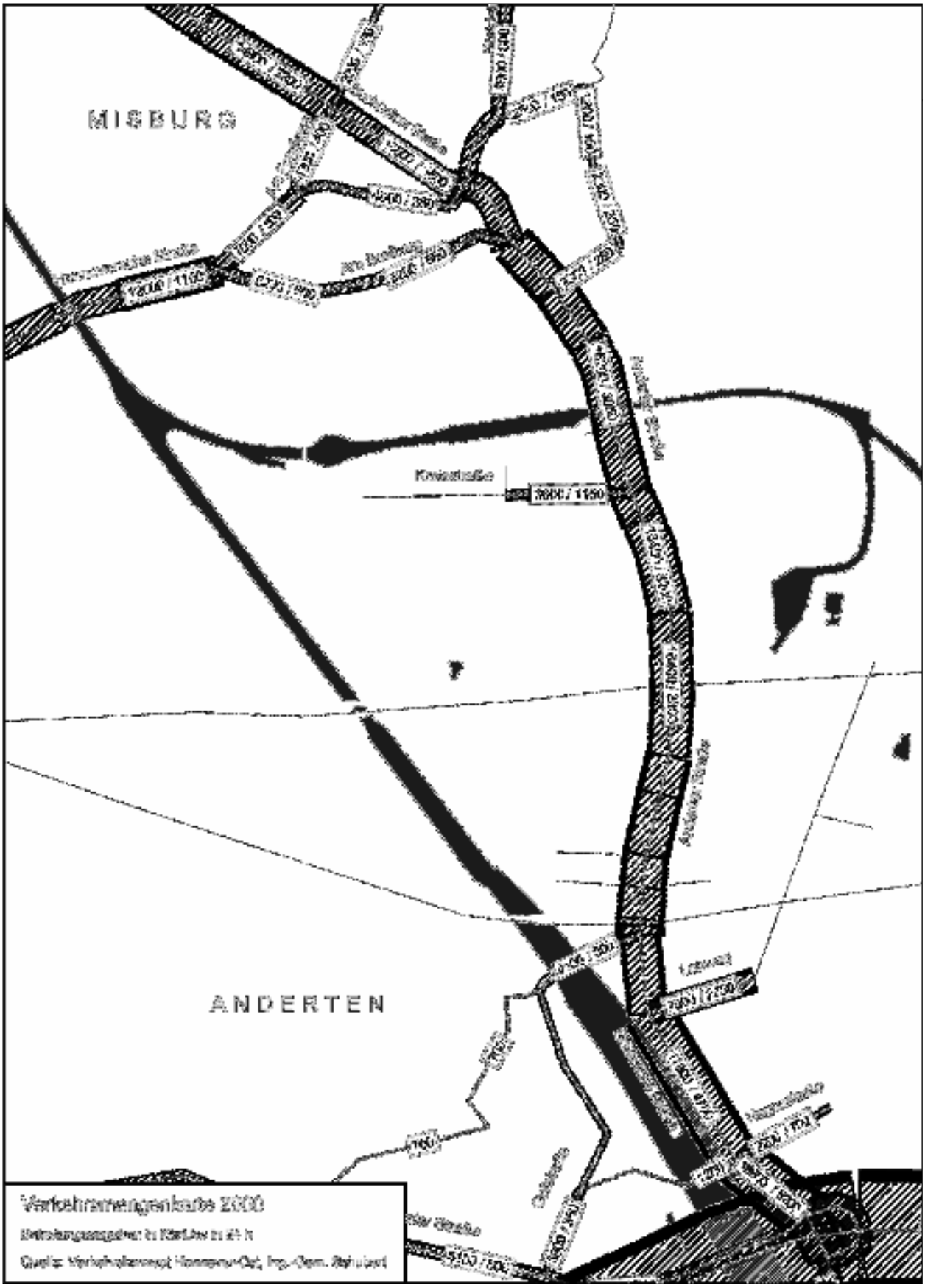


Abbildung 2: Verkehrsmengenkarte

Die **Analyse der Verkehrsbeziehungen** hat gezeigt, dass ein Anteil von etwa 25 % der Verkehre im Stadtbezirk Misburg-Anderten Durchgangsverkehr ist. Der überwiegende Teil des im Stadtbezirk Misburg-Anderten fließenden Verkehrs ist mit etwa 75 % der Ziel- und Quellverkehr der Einwohner, Beschäftigten, Kunden und Besucher. Hier ist eine Führung des Verkehrs - insbesondere des Lkw-Verkehrs - auf möglichst kurzem Wege zum Hauptverkehrsstraßennetz anzustreben.

3. Planungsrechtliche und naturschutzrechtliche Vorgaben

3.1. Regionales Raumordnungsprogramm

Im Regionalen Raumordnungsprogramm 1996 des Kommunalverbandes Großraum Hannover werden festgelegt: die vorhandenen Bahnlinien mit dem Haltepunkt Anderten-Misburg, eine Gasrohrfernleitung am Mittellandkanal, eine Erdölfernleitung am Stichkanal Misburg sowie als Hauptverkehrsstraßen von regionaler Bedeutung die Anderter Straße, Am Seelberg, Hannoversche Straße, Am Forstkamp und Buchholzer Straße. Für das Gelände der ehemaligen Erdölraffinerie DEURAG NERAG bestehen - abgesehen von der Darstellung des in den Misburger Hafen führenden Industriegleises - keine, die 173. Änderung des Flächennutzungsplanes betreffenden Festlegungen.

3.2. Bebauungspläne

Für den Bereich der Kreisstraße ist seit dem 06.11.2002 der Bebauungsplan Nr. 1621 rechtsverbindlich. Die festgesetzte Verkehrsfläche ist mit einem Regelprofil von 18,0 m für die Anlage einer Hauptverkehrsstraße ausreichend.

3.3. Landschaftsrahmenplan

Der Landschaftsrahmenplan enthält als Pflege- und Entwicklungsziel für Arten und Lebensgemeinschaften entlang dem Stichkanal Misburg die "Förderung von linienhaften, hauptsächlich aus Baumarten aufgebauten Gehölzen", "Förderung von linienhaften und hauptsächlich aus Straucharten aufgebauten Gebüschen und Hecken" und "Förderung linienhafter Elemente an Verkehrswegen und Grünverbindungen". Ferner sollen Lebensräume ruderalisierter Standorte aufgebaut bzw. gefördert werden.

Als Entwicklungsziel für die Erholung in Grün- und Freiräumen wird für die Nordseite des Stichkanals begleitend die Entwicklung einer Grünverbindung vorgeschlagen. Des weiteren wird empfohlen, in Nord-Süd-Richtung zwischen den beiden Hafenbecken eine den Stichkanal überquerende Grünverbindung zu schaffen. Im Übergangsbereich der Wohnbebauung südlich der Straße Am Seelberg und dem Nordteil des DEURAG NERAG-Geländes wird die Neuschaffung von Grünflächen unter Aufgabe der derzeitigen Nutzung empfohlen.

3.4. Landschaftsplan / Städtebaulich-Landschaftsplanerisches Rahmenkonzept Misburg-Anderten

Im Jahre 1991 wurde das Gutachten für einen Landschaftsplan für den Stadtbezirk Misburg-Anderten vorgelegt. Der Abgleich der fachgutachterlichen landschaftsplanerischen mit den städtebaulichen Zielvorstellungen erfolgte mit dem 1993 vorgelegten Städtebaulich-landschaftsplanerischen Rahmenkonzept Misburg-Anderten. Dieses schlägt bereits eine der Entlastung des Misburger Zentrums dienende Hauptverkehrsstraße im Zuge der Kreisstraße vor. Die in der nunmehr mit dem 173. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan beabsichtigten Darstellung folgt dem Rahmenkonzept auch in der dort vorgeschlagenen Trassenführung über den Stichkanal mit Anschluss an die Straße "Am Wasserturm".

4. Vorbelastungen

Bodenverunreinigungen / Altlasten

Innerhalb des Plangebietes sowie in dessen unmittelbarem Umfeld befinden sich aufgrund der jahrzehntelangen gewerblichen und industriellen Nuzung zahlreiche Verdachtsflächen, Altablagerungen und bekannte Schadensfälle mit unterschiedlichstem Schadstoffpotential. Grundsätzlich steht die Altlastensituation einer Realisierung des angestebten Hauptverkehrsstraßennetzes nicht entgegen. Im einzelnen sind die jeweils erforderlichen Maßnahmen zu gegebener Zeit abzuklären.

Das gesamte ehemalige Werksgelände der Deurag-Nerag wurde nach der Stillegung und dem Abriss der oberirdischen Gebäude auf Bodenverunreinigungen und Altlasten hin untersucht. Nach bisherigem Kenntnisstand ist der Nordteil des Werksgeländes, mit Ausnahme der Randbereiche, nahezu flächig mit Mineralöl und dessen Abbauprodukten belastet. Chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW) wurden nur örtlich begrenzt im Boden und im Grundwasser festgestellt, während nahezu der gesamte östliche Bereich des Nordgeländes hohe bis sehr hohe Belastungen der Bodenluft und des Grundwassers mit leichtflüchtigen aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) aufweist. Aufgrund des geologischen Aufbaues des Geländes verbleiben die Verunreinigungen nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand weitestgehend in den oberflächennahen Bodenschichten bis in eine Tiefe von maximal 5 m. Eine akute Gefährdung für die Umwelt und den Menschen besteht zur Zeit nicht, das belastete oberflächennahe Grundwasser wird in einer Fangdrainage gesammelt und in einer betriebseigenen Kläranlage gereinigt.

Ausgelöst wurden die Verunreinigungen hauptsächlich durch Kriegsschäden, aber auch durch die industrielle Verarbeitung von Ölen bis zur Betriebsstillegung 1986. Soweit erforderlich ist eine Sanierung im Trassenbereich der künftigen Hauptverkehrsstraße durchzuführen.

In diesem Zusammenhang sind auch vermutete Bombenblindgänger aufzuspüren und zu beseitigen.

5. Planungsziele / Planinhalte

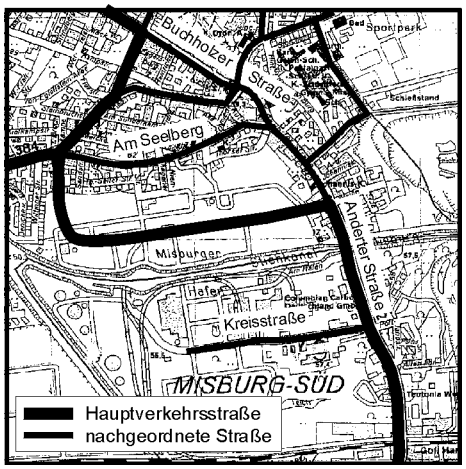
Alternativen und Trassenvorschlag

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes für den Stadtbezirk Misburg-Anderten wurde das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt und Möglichkeiten einer leistungsfähigen Abwicklung sowie einer stadtverträglichen Integration von Hauptverkehrsstraßen untersucht.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung haben gezeigt, dass im Stadtbezirk Misburg-Anderten langfristig verträgliche Verkehrsverhältnisse nur durch Ergänzungsmaßnahmen im Straßennetz erreicht werden können. Während die kurzfristig zu erwartenden Verkehrszunahmen noch im vorhandenen Straßennetz ohne wesentliche Beeinträchtigungen abgewickelt werden können, führen die weiter steigenden Verkehrsbelastungen - insbesondere wegen der zu erwartenden Veränderungen in der Struktur der gewerblichen Nutzungen - zu nicht mehr verträglichen und leistungsfähig abwickelbaren Verkehrszuständen.

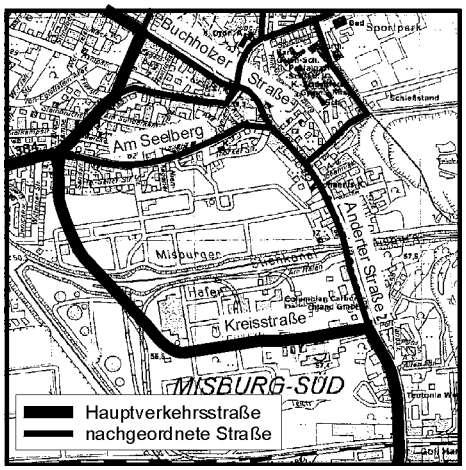
Zur Entlastung des Stadtteils Misburg sowie des Stadtteilzentrums Meyers Garten wurden im Gutachten zwei Varianten entwickelt und in ihrer verkehrlichen Wirkung untersucht:

Heutige Verkehrsbeziehungen



Variante 1

- Neubau einer Straßenverbindung über den Nordteil des DEURAG NERAG-Geländes zwischen Anderter Straße und Hannoverscher Straße.
- Ausbau des Straßenzuges Hannoversche Straße – Am Forstkamp.



Variante 2

- Neubau einer Straßenverbindung über den Stichkanal Misburg als Verlängerung der Kreisstraße bis zur Hannoverschen Straße.
- Ausbau des Straßenzuges Hannoversche Straße – Am Forstkamp.

Die verkehrlichen Wirkungen wurden mit Hilfe der Verkehrsmodellrechnung abgeschätzt, die Ergebnisse an wesentlichen Straßenquerschnitten sind in Tabelle 1 dargestellt. In den Varianten 1 und 2 stellen sich die folgenden Effekte ein:

Variante 1: Der Neubau einer Entlastungsstraße Misburg über das DEURAG NERAG-Gelände führt ohne weitere Maßnahmen nur zu einer Entlastung der Straße Am Seelberg. Erst im Zusammenhang mit einem Ausbau des Straßenzuges Hannoversche Straße / Am Forstkamp mit entsprechender Umgestaltung der Knotenpunkte und restriktiven Maßnahmen im Bereich Meyers Garten (z.B. Lkw-Verbot) erreicht der Entlastungsring seine angestrebte verkehrliche Bedeutung.

Die verkehrliche Belastung an Meyers Garten wird um etwa 10 % abnehmen. Größere Entlastungseffekte von ca. 15 % bis 30 % sind im Zuge der Anderter Straße zu beobachten. Der größte Entlastungseffekt wird in der Straße Am Seelberg mit ca. 75 % erreicht. Auf der Straße Am Forstkamp wird es zu einer Zunahme der Verkehrsstärken kommen.

Variante 2: Die verkehrliche Wirkung der Variante 2 ist größer als in Variante 1. Das Stadtteilzentrum Meyers Garten wird zwischen 15 % und 20 % entlastet. Dies trifft sowohl für den Knotenpunkt als auch auf alle angrenzenden Straßenabschnitte zu. Weitere Entlastungseffekte sind im Bereich der Anderter Straße zwischen der Straße Am Seelberg und der Kreisstraße zu beobachten. Der größte Entlastungseffekt wird in der Straße Am Seelberg mit über 80 % erreicht. Auf der Straße Am Forstkamp sind Verkehrszunahmen in Höhe von ca. 40 %, in der Kreisstraße von ca. 80 % zu erwarten.

Der untersuchte Entlastungsring im Zuge der Kreisstraße weist insgesamt eine größere verkehrliche Wirkung auf. Einerseits ist die Entlastungswirkung im Misburger Zentrum höher als in Variante 1 und andererseits wird ein längerer Abschnitt der Anderter Straße verkehrlich entlastet. Im Zusammenspiel mit einem möglichen Lkw-Verbot und weitergehenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bietet das geplante Straßennetz der Variante 2 gute Voraussetzungen zur Reduzierung der Verkehrsimmissionen in den z.Zt. hoch belasteten Straßenräumen Misburgs.

			Bestand	**Variante 1**		**Variante 2**	
	Straßenabschnitt		**[Kfz/24 h]**	**[Kfz/24 h]**		**[Kfz/24 h]**	
1	Hannoversche Straße	westl. Am Seelberg	12.600	12.500	99%	13.100	104%
2	Buchholzer Straße	westl. Am Forstkamp	14.900	14.500	97%	14.400	97%
3	Buchholzer Straße	westl. Meyers Garten	10.500	9.500	90%	8.200	78%
4	Waldstraße	nördl. Meyers Garten	7.500	8.200	109%	8.000	107%
5	Anderter Straße	östl. Meyers Garten	11.700	9.800	84%	8.400	72%
6	Hannoversche Straße	südl. Meyers Garten	4.000	3.500	88%	3.500	88%
	Knotenpunkt Meyers Garten		16.850	15.500	92%	14.050	83%
7	Am Seelberg		5.200	1.800	35%	1.000	19%
8	Anderter Straße	südl. Ludwig-Jahn-Straße	16.200	11.600	72%	9.400	58%
9	Kreisstraße		3.600	3.600	100%	6.500	181%
10	Anderter Straße	südl. Kreisstraße	16.400	15.800	96%	15.800	96%
11	Am Forstkamp	südl. Buchholzer Straße	4.300	4.900	114%	6.000	140%
12	Entlastungsstraße	Deurag Nerag	-	3.500		-	
13	Entlastungsstraße	Kreisstraße	-	-		6.500	

Tabelle 1: Ergebnisse des Variantenvergleichs

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeigen deutlich die größeren verkehrlichen Effekte bei der Variante 2. Aus diesem Grund wird auch diese Trassenführung - trotz einer technisch aufwändigen Querung des Stichkanals Misburg sowie der Gleisanlagen - in den Flächennutzungsplan übernommen und als Hauptverkehrsstraße dargestellt

6. Auswirkungen der Planung auf die Umwelt / Abwägung / Eingriffsregelung

6.1 Ermittlung und Bewertung der Umweltbelange

Vorrangiges Ziel ist, die Einwohnerinnen und Einwohner Misburgs von den Gefährdungen und Beeinträchtigungen des Kraftfahrzeugverkehrs im Bereich des Stadtteilzentrums sowie entlang von Straßen mit Wohnbebauung zu entlasten.

Etwa die Hälfte der Trasse wird von den vorhandenen Straßen "Kreisstraße" und "Am Wasserturm" aufgenommen, so dass hier nicht in bedeutendem Maße zusätzliche Flächen versiegelt werden müssen.

Zwischen der Straße "Am Wasserturm" und dem Stichkanal führt die Trasse über heute das brachliegende, ehemalige Industriegebiet der Erdölraffinerie DEURAG-NERAG. Die neue Flächenversiegelung durch den Straßenbau entspricht im Trassenbereich in etwa der Größenordnung der damaligen versiegelten Fläche, zumal in Teilbereichen die ehemalige Bebauung nur an der Oberfläche entfernt wurde und die Kellergeschosse sich noch im Boden befinden.

Zum Zustand von Natur und Landschaft wurden die nachstehenden Erhebungen und Untersuchungen durchgeführt und Feststellungen getroffen.

Das ehemalige DEURAG-NERAG-Gelände zeichnet sich insgesamt durch in ihrer Ausprägung sehr unterschiedliche Bereiche aus. Flächen mit strukturreichen Beständen aus Gehölzen und Gebüschen stehen weitgehend baumfreien Teilbereichen mit staudendominierter Ruderalvegetation und naturnahen Brachflächen gegenüber. In einigen Abschnitten gibt es linienhafte Gehölzstrukturen, Teile sind geprägt von feuchten Standorten mit naturfernen Kleingewässern und Röhrichten. Durch die Nichtnutzung der letzten 15 Jahre sind ungestörte Lebensräume nicht nur für Vögel, Tagfalter und Heuschrecken entstanden. In einigen Teilen der Fläche befinden sich Pflanzenarten der Roten Liste.

Die 173. Änderung des Flächennutzungsplanes erstreckt sich nur auf einen Teil des ehemaligen DEURAG-NERAG-Geländes. Da mit dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 1621 bereits die verbindlichen Festsetzungen zum Straßenausbau im Bereich der Kreisstraße getroffen wurden und die Ausbaubreite den Anforderungen an die Hauptverkehrsstraßenfunktion genügt (s.o. Abschnitt 3.2), wären Lebensräume für Tiere und Pflanzen nur noch im Abschnitt zwischen dem Ende der ausgebauten "Kreisstraße" und dem Anschluss an die Straße "Am Wasserturm" betroffen.

Im Laufe des Jahres 2003 ist zur Ermittlung des Zustandes von Natur und Landschaft eine Biotoptypenkartierung und anschließend eine Bewertung vorgenommen worden. Als Untersuchungsraum wurde ein Bereich von etwa 200 m beiderseits der Trasse zugrunde gelegt.

Im näheren Trassenbereich sind vor allem Biotoptypen zu finden, die eine mittlere Bedeutung für den Erhalt von Arten und Lebensgemeinschaften haben (Birken- und Zitterpappel-Pionierwald, Ruderalflur trockenwarmer Standorte, halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte, halbruderale Gras- und Staudenflur trockener Standorte). Der Verlandungsvegetation am südlichen Ende der Trasse (Klärteich, s.u.) wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Kleinflächig sind Bereiche eingestreut mit geringer Bedeutung (Kanal, befestigter Weg, Bahnanlage). Bezüglich der Regenerierbarkeit der Biotoptypen wird in der Biotoptypenerhebung ausgesagt, dass es sich überwiegend um schwer (in Zeiträumen von 15 – 150 Jahren) und bedingt regenerierbare (kleiner 15 Jahre) Biotoptypen handelt. Nach den Kartierungsergebnissen sind im Gebiet nördlich des Stichkanals im Trassennahbereich kleinflächig Ruderalfluren trockenwarmer Standorte und halbruderale Gras- und Staudenfluren trockener Standorte gelegen. Es handelt sich wegen der hier verzeichneten Pflanzengesellschaften um Flächen mit hoher Bedeutung für den Erhalt von Arten- und Lebensgemeinschaften. In gesamträumlicher Betrachtungsweise wird dem Teilbereich nördlich des Stichkanals eine mittlere Bedeutung für den Erhalt für Arten und Lebensgemeinschaften zugewiesen. Die Betrachtung des Gebietes südlich des Stichkanals bleibt bei der Bewertung der Lebensraumbedeutung unberücksichtigt, da es sich noch um ein Gewerbe-/Industriegebiet handelt.

Gegenstand der Biotoptypenkartierung war auch die Überprüfung, ob besonders geschützte Biotope nach § 28a NNatG zu verzeichnen sind. Entgegen ursprünglicher Annahmen konnte nördlich des Stichkanals kein Biotop festgestellt werden, das nach § 28a NNatG besonders geschützt wäre. Zwei derartige Biotope von geringer Größe sind zwar südlich des Stichkanals auf der Nordseite der "Kreissstraße", westlich des vorhandenen Industriebetriebes, und am westlichen Ende der "Kreisstraße" auf dem Gelände eines weiteren Industriebetriebes bekannt, werden jedoch beim erstgenannten weder räumlich noch funktional von der künftigen Hauptverkehrsstraße beeinträchtigt, das zweite, ein Klärteich mit zur Unterschutzstellung führender Unterwasservegetation (Zartes Hornblatt), wird von einer geradlinig gezogenen Verbindungslinie zwischen Kreisstraße und Straße "Am Wasserturm" randlich berührt. Im Zuge der Feintrassierung ist die Berücksichtigung dieses Biotopes abschließend zu klären.

Zur Ermittlung und Bewertung des Bestandes an Tieren erfolgte im Jahre 2003 eine Erfassung der Vögel, Tagfalter und Heuschrecken in einem Untersuchungsraum von etwa 100 m beiderseits der im Flächennutzungsplan darzustellenden Trasse.

Im Untersuchungsgebiet wurde mit 12 Arten nur eine relativ geringe Zahl von Brutvogelarten festgestellt, auch die Zahl der Gastvogelarten ist mit 18 verhältnismäßig gering. Zurückzuführen ist diese Feststellung auf die relative Einförmigkeit des Gebietes, das nur eine geringe Anzahl unterschiedlicher Lebensräume aufweist. Brutreviere finden sich hingegen aufgrund höherer Schutzwirkung in mehr als der Hälfte der Fälle auf den nördlichen Rand bzw. die Gebüsche des Kanalbereiches konzentriert.

Unter den 16 festgestellten Tagfalter-Arten - eine mittlere Anzahl - finden sich überwiegend allgemein verbreitete Arten, vier Arten sind in der Roten Liste Niedersachsen verzeichnet. Es handelt sich um Arten, die durchgehend grasige, teils steppenartige Biotope bevorzugen. Bei den Heuschrecken finden sich im Untersuchungsgebiet aufgrund der Strukturarmut nur wenige, allgemein verbreitete Arten. Arten, die kurze oder zumindest kürzere Vegetation als Lebensraum nutzen, fehlen vollständig.

Bei den dafür erforderlichen Geländebegehungen wurde auch besonders auf Vorkommen der Zauneidechse geachtet, für die das Untersuchungsgebiet potentiell Lebenräume bietet. Das Ergebnis war jedoch stets negativ. Das Vorkommen von Zauneidechsen kann daher zur Zeit ausgeschlossen werden.

6.2 Auswirkungen der Planung auf die Umwelt

Mit der Umsetzung der Planung können grundsätzlich folgende Auswirkungen verbunden sein (insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Aufgreifen der Altlastenproblematik auf den Flächen):

- Beeinträchtigung und Vernichtung wertvoller Teillebensräume von Tieren und Pflanzen
- Verlust von altem, z.T. geschütztem Baumbestand
- Beeinträchtigung der Standorte gefährdeter, in der Roten Liste verzeichneter Pflanzen- bzw. Tierarten
- Störung der Tierwelt während der Bauphase
- Bodenversiegelung und genereller Bodenverlust
- Beeinträchtigung von Bodengefüge und Bodenwasserhaushalt
- Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate
- Erhöhter Schadstoffeintrag in das Grundwasser
- Beeinträchtigung eines ortsbildprägenden Baumbestandes

Die Ergebnisse der o.a. Untersuchungen zeigen, dass - im Maßstab des Flächennutzungsplanes betrachtet - vom geplanten Trassenverlauf keine Biotope oder Vorkommen in einer Weise betroffen sind, die eine grundsätzliche Trassenänderung unbedingt erfordern würden. Im Falle des besonders geschützten Biotops (Klärteich am Ende der "Kreisstraße") sowie der Teilbereiche mit höherer Bedeutung für den Erhalt von Arten und Lebensgemeinschaften ist eine Klärung in der Detailplanung möglich und erforderlich. Insbesondere kommen keine Alternativen in Betracht, die bei gleichem städtebaulichen Wert (Entlastungsfunktion für das Misburger Zentrum) zu einer geringeren Inanspruchnahme von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen führen würden.

6.3 Abwägung

Im Rahmen der nach § 1 Abs. 6 BauGB (a.F.) gebotenen Abwägung waren insbesondere als Belange einzustellen

- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse (§ 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB),
- die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 5 Nr. 7 BauGB) sowie
- die Belange des Verkehrs (§ 1 Abs. 5 Nr. 8 BauGB).

In der Gegenüberstellung und Gewichtung der durch die Planung berührten Belange wird der Entlastung des Misburger Zentrums sowie der Wohngebiete entlang der Anderter Straße von den Gefährdungen und Beeinträchtigungen des Kraftfahrzeugverkehrs Priorität eingeräumt.

6.4 Eingriffsregelung

Der Eingriff in Natur und Landschaft ist angesichts des städtebaulichen Zieles nicht vermeidbar.

Grundsätzlich hat nach § 1 a Abs. 3 BauGB der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft durch geeignete Flächendarstellungen bereits im Flächennutzungsplan zu erfolgen.

Die im Flächennutzungsplan darzustellende Hauptverkehrsstraße ist zunächst eine Zielplanung. Weder genaue Trassenführung noch für den Straßenbau in Anspruch zu nehmende Fläche und damit der Umfang des zu erwartenden Eingriffes in Natur und Landschaft sind aufgrund des Maßstabes und der nach dem Planungsstand noch fehlenden Detailschärfe auf der Ebene der Flächennutzungsplanung hinreichend bestimmbar. Die konkreten Eingriffe in Natur und Landschaft können erst bei der Detailplanung ermittelt werden, in der die genaue Trassenführung zu bestimmen ist. Soweit die Einzelmaßnahmen zur Kompensation eine Flächengröße erreichen, die der Maßstabsebene des Flächennutzungsplanes entspricht, wäre die Darstellung in einer gesonderten Änderung des Flächennutzungsplanes vorzunehmen.

7. Flächenbilanz

Hauptverkehrsstraße	+	0,52 ha
Wohnbaufläche	+	2,52 ha
Industriegebiet	-	3,23 ha
Gewerbliche Baufläche	+	0,72 ha
Allgemeine Grünfläche	-	0,12 ha
Fläche für die Eisenbahn	-	0,34 ha
Wasserfläche	-	0,07 ha

Erläuterungsbericht
aufgestellt:

Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

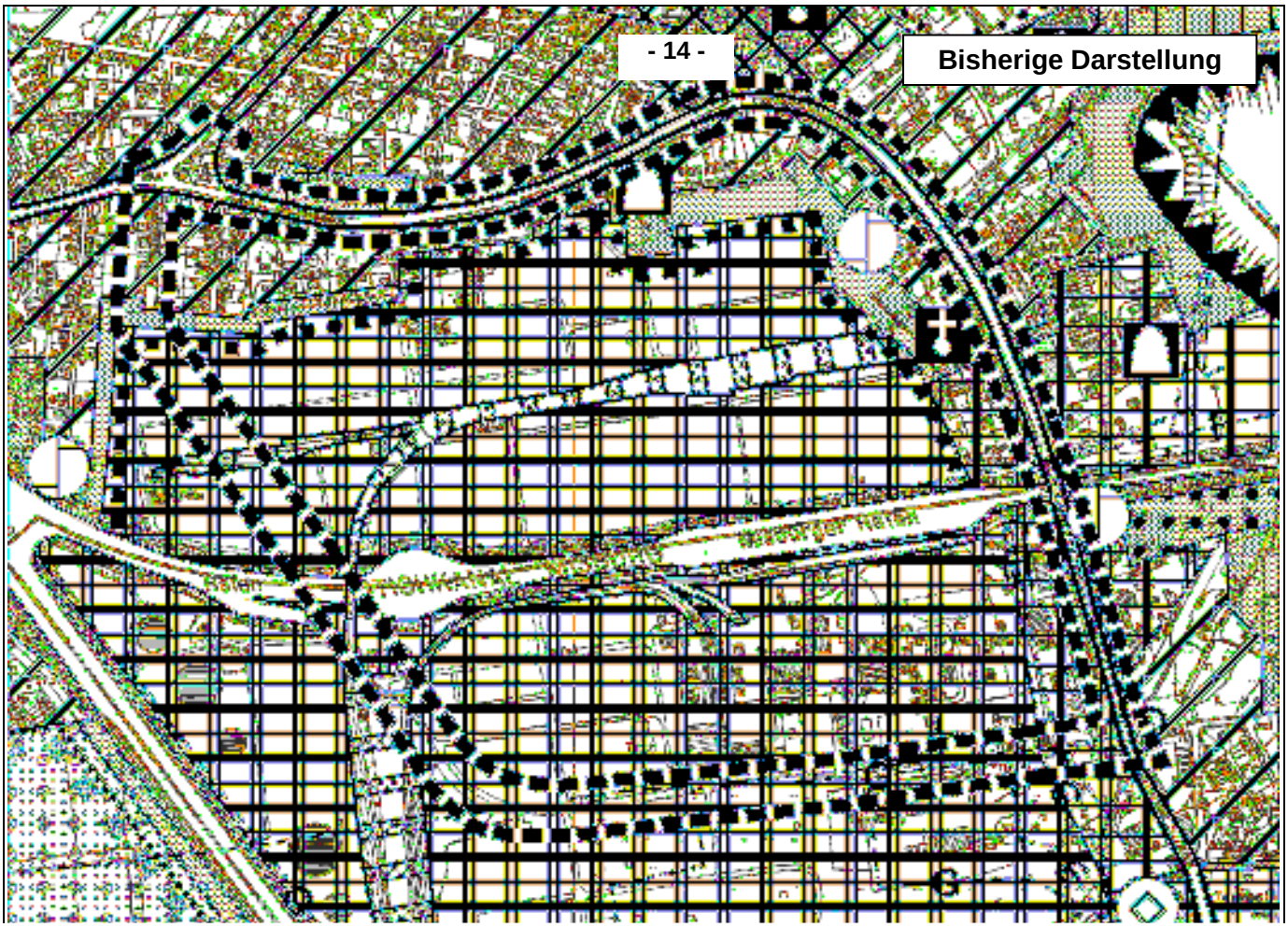
Bereich Stadtplanung, Flächennutzungsplanung

Hannover, den

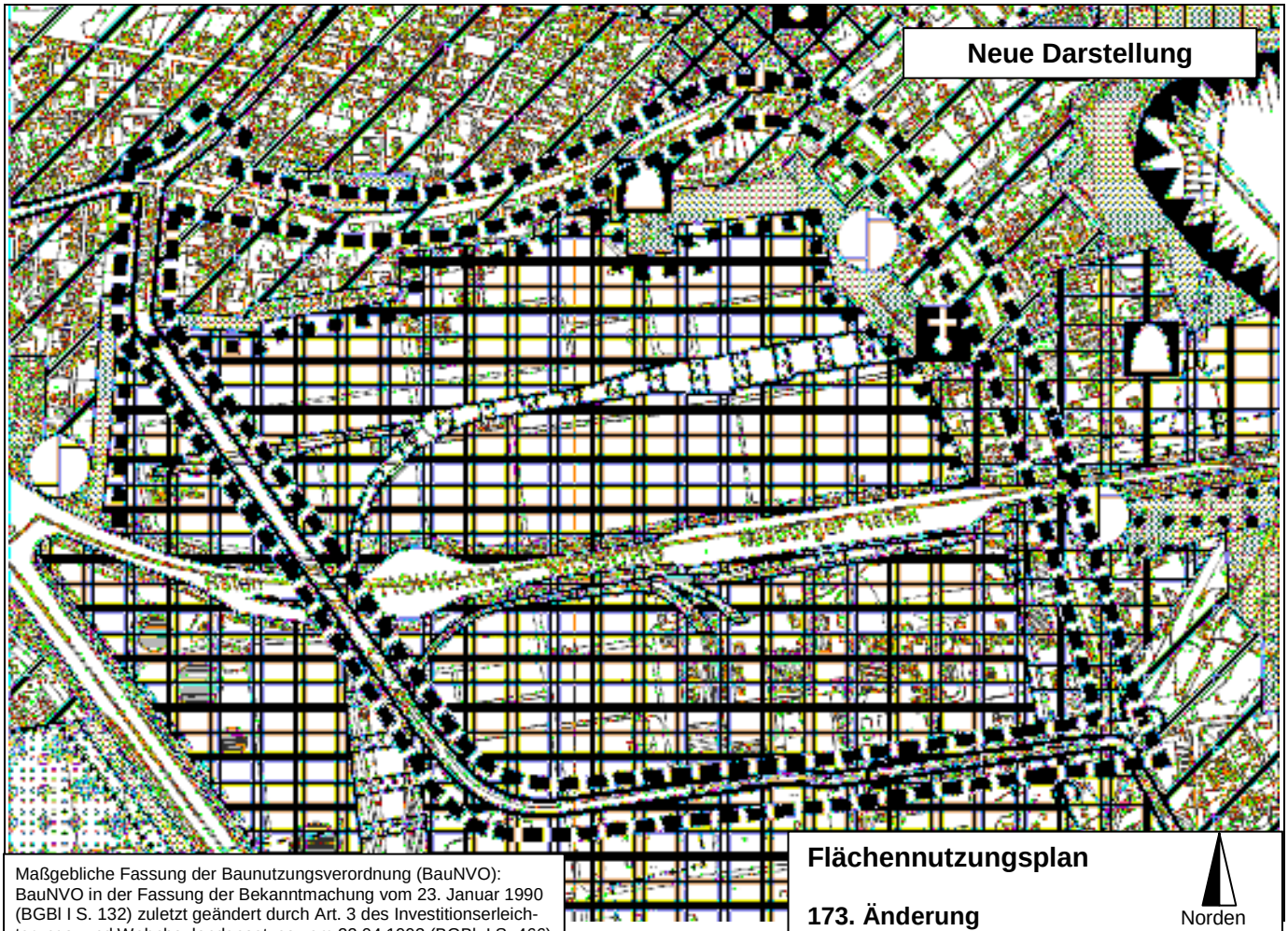
(Heesch)

Fachbereichsleiter

Bisherige Darstellung



Neue Darstellung



Maßgebliche Fassung der Baunutzungsverordnung (BauNVO): BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl I S. 132) zuletzt geändert durch Art. 3 des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)

Flächennutzungsplan

173. Änderung
Maßstab 1:10.000

Norden

12/03

PLANZEICHENERKLÄRUNG

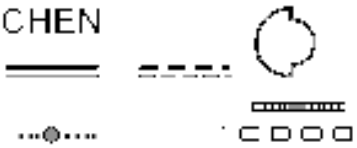
(Verkleinerung)

ART DER NUTZUNG

BAUFLÄCHEN

GRÜN - UND WASSERFLÄCHEN

VERKEHRSFLÄCHEN



SONSTIGE DARSTELLUNGEN

KENNZEICHNUNGEN

ÄNDERUNGSBEREICH

EINRICHTUNGEN FÜR DEN GEMEINBEDARF

AUSBILDUNG

SCHULE-ALLGEMEINBILDEND
SCHULE-BERUFSBILDEND
HOCHSCHULE

SOZIALES UND GESUNDHEIT

KINDERTAGESSTÄTTE
JUGENDHEIM
ALTENEINRICHTUNG
KRANKENHAUS
GESUNDHEITSAMT

KULTUR UND FREIZEIT

KIRCHLICHES GEMEINDEZENTRUM
THEATER, MUSEUM
FREIZEITHEIM
STÄDTISCHE BÜCHEREI
HALLENBAD
BADEPLATZ
SPIELPARK
FESTPLATZ

VERKEHR

GROSSPARKPLATZ
UMSTEIGE - EINRICHTUNG

SONSTIGE EINRICHTUNGEN

KOMMUNALVERWALTUNG
FEUERWEHR
ZIVILSCHUTZ
BEREICH MIT MARKTFUNKTION
WOCHENMARKT
CAMPINGPLATZ

VERSORGUNGSEINRICHTUNGEN UND LEITUNGEN

ELEKTRIZITÄTSWERK
UMSPANNWERK
FERNHEIZWERK
GASBEHÄLTER
WASSERBEHÄLTER
KLÄRANLAGE
ABWASSERPUMPANLAGE
SCHLAMMLAGERPLATZ
REGENWASSERRÜCKHALTEBECKEN
STÄDTISCHER WERKHOF
FERNSPRECHVERMITTLUNGSSTELLE
HUBSCHRAUBERLANDEPLATZ
ERDÖLPUMPE
WINDENERGIEANLAGE

LEITUNGEN :
ELEKTRIZITÄT
FERNHEIZUNG
GAS
WASSER
ABWASSER
ERDÖLLEITUNG

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. 2620/2004

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Bebauungsplan Nr. 1409 - Nelkenstraße-Ost;
Einstellung des Bebauungsplanverfahrens

Antrag,
die Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses und die Einstellung des Verfahrens zu beschließen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Die Einstellung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1409 hat keine spezifischen Auswirkungen auf bestimmte Gruppen der Bevölkerung.

Kostentabelle
Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen für die Landeshauptstadt Hannover

Begründung des Antrages
Der Baublock wurde inzwischen aus dem Sanierungsgebiet Nordstadt entlassen. Für das Grundstück Lilienstraße 3 und 5 war Sanierungsziel die Einrichtung eines öffentlichen Spielplatzes. U. a. zur Realisierung des öffentlichen Spielplatzes wurde das Bebauungsplanverfahren damals begonnen. Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat am 29.06.1989 die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen. Anschließend hat der Stadtbezirksrat Nord am 07.05.1990 die Ziele und Zwecke des Bebauungplanes und die vorgezogene Bürgerbeteiligung beschlossen.
Die Versorgung mit Spielplätzen ist auch ohne den hier geplanten Spielplatz als zufriedenstellend zu bezeichnen, so dass auf einen öffentlichen Spielplatz an dieser Stelle verzichtet werden kann. Die ursprünglich für den geplanten Spielplatz benötigten Flächen konnten von der Stadt nicht erworben werden. Ein Teilerwerb und Teilausbau des Spielplatzes wäre nicht sinnvoll, da die zur Verfügung stehende Fläche für einen funktionsfähigen Spielplatz nicht ausreichend wäre.

Der südwestliche Bereich der Nordstadt (südlich Asternstraße, westlich Engelbosteler Damm und nördlich Oberstraße) wird durch die Spielplätze Asternstraße, Im Kleinen Felde und Wilhelm-Busch-Straße (Welfengarten) versorgt. Der Spielplatz im Welfengarten leistet dabei einen Versorgungsbeitrag, der sich insbesondere auf den südlichen Bereich beschränkt. Demgegenüber bietet auch der neu angelegte Spielplatz im Blockinnenbereich südlich der Anna-Siemsen-Schule gut erreichbare Spielmöglichkeiten für das besonders dicht bebaute Wohngebiet. Alle Spielplätze sind fußläufig gut erreichbar. Die maximale Entfernung zwischen Wohnen und Spielplatz beträgt ca. 300 m. Besonders der große und gut ausgestattete Spielplatz in der Asternstraße besitzt aufgrund seiner zentralen Lage eine wichtige Aufenthaltsfunktion. Im Rahmen der Sanierung wurden die vorhandenen Spielplätze aufgewertet und saniert und neue Spielmöglichkeiten geschaffen, wie z. B. im rückwärtigen Bereich der Asternstraße 20. Insgesamt ist die Spielplatzversorgung ausreichend.

Bei der Erarbeitung von Blockkonzepten war die Verbesserung der Aufenthaltqualität eine wichtige Zielsetzung, so dass bei Hofsanierungrn und Entkernungen besonderer Wert auf die Schaffung von Spielmöglichkeiten gelegt wurde. Hierdurch wurde die Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten insbesondere auch auf privaten Flächen nachhaltig verbessert. Darüber hinaus konnte durch die flächendeckende Verkehrsberuhigung, insbesondere im Bereich westlich des Engelbosteler Dammes, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und ein Beitrag zur besseren Erreichbarkeit von Spielstätten umgesetzt werden.
Eine besonders wichtige Funktion als öffentlicher Raum besitzt der nahe gelegene Welfengarten, der mit seinen Spiel- und Aufenthaltsangebot und insbesondere seiner Weitläufigkeit dem Spiel- und Bewegungsbedürfnis von Kindern Rechnung trägt.

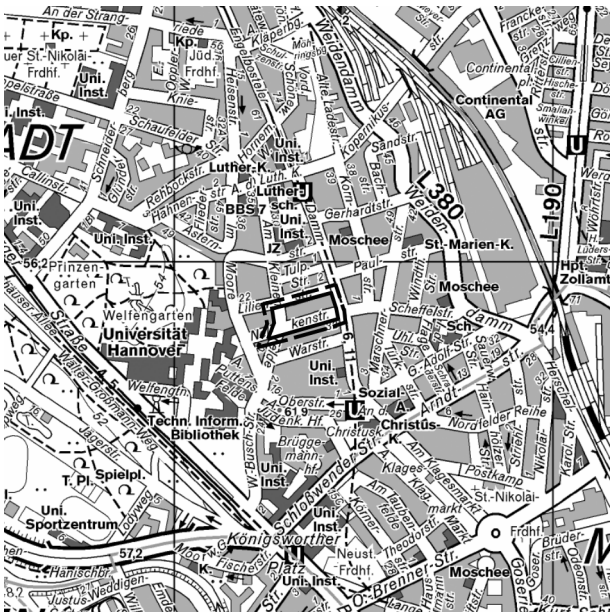
Die Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses vom 29.06.1989 ist erforderlich, um die Grundstücke einer baulichen Nutzung zuzuführen. Die Schließung der vorhandenen Baulücke entspräche dem baulichen Umfeld, das durch eine geschlossene Blockrandbebauung geprägt ist. Darüber hinaus bietet die Nähe zum Engelbosteler Damm mit Stadtbahnanschluss und vielfältigen Versorgungsstrukturen gute Standortvoraussetzungen für eine bauliche Verdichtung.

Für den Planbereich gilt derzeit der übergeleitete Durchführungsplan Nr. 62 vom 28.10.1952, der für das Gebiet gemäß der 6. Änderung vom 28.09.1971 Allgemeines Wohngebiet - WA - festsetzt. Dieser Bebauungsplan gehört zu den mit Mängeln behafteten Bebauungsplänen, so dass ein entsprechendes Änderungsverfahren für den gesamten, noch verbliebenden Geltungsbereich, der nicht durch neues Planungsrecht bereits Rechtssicherheit erlangt hat, erfolgen muss. Dieses Änderungsverfahren wird derzeit vorbereitet und wird unter anderem auch die weiteren Planungsziele des Bebauungsplanverfahrens 1409, wie die Sicherung der Wohnstrukturen und die Stärkung des Marktbereiches Engelbosteler Damm, aufgreifen. Die Verwaltung schlägt daher vor, den Aufstellungsbeschluss aufzuheben und das Bebauungsplanverfahren einzustellen.

61.11
Hannover / 07.12.2004

Bebauungsplan Nr. 1409 – Nelkenstraße-Ost

Bisheriges Verfahren und Geltungsbereich



Planung: Nord

Stadtteil: Nordstadt

Geltungsbereich:
Das Plangebiet wird umgrenzt durch die Straße Am Kleinen Felde, die Lilienstraße, die Straße Engelbosteler Damm und die Nelkenstraße.

Bisherige Drucksachenbeschlüsse:

413/90 Beschluss zur vorgezogenen Bürgerbeteiligung

593/89 Aufstellungsbeschluss

61.11/25.11.2004

Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat
Ahlem-Badenstedt-Davenstedt
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Ausschuss für
Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung

Nr. 0223/2005

Anzahl der Anlagen 4

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

**Bebauungsplan Nr. 638 1. Änderung - Golternstraße-
Auslegungsbeschluss**

Antrag,

1. dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 638, 1. Änderung „Golternstraße“ mit Begründung zuzustimmen und
2. die öffentliche Auslegung des Entwurfes mit Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zu beschließen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Zur Qualität von Wohngebieten zählt neben der ruhigen Lage und dem Grün- und Freiflächenangebot auch die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, die in Geschäften, Praxen und Büros angeboten werden. Einzelläden, Ladengruppen und Marktplätze dienen als Kommunikationspunkte, an denen nachbarschaftliche Kontakte geknüpft und erhalten werden. Die Aufgaben der örtlichen Versorgung werden je nach Lage und Einzugsbereich von Nachbarschaftsläden und zentralen Einkaufsschwerpunkten (Marktbereichen) wahrgenommen. Diese Planung dient der Sicherung der wohnungsnahen Versorgungsstruktur, da sie Einzelhandelsbetriebe (insbesondere Nahversorger) im Plangebiet ausschließt und so auf integrierte Standorte lenkt.

Kostentabelle

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

Begründung des Antrages

Für das Gebiet zwischen Golternstraße und der Güterumgehungsbahn gilt der Bebauungsplan Nr. 638, der hier Gewerbegebiet festsetzt in Verbindung mit der Baunutzungsverordnung in der Fassung von 1968. Nach dieser Fassung sind in Gewerbegebieten grundsätzlich Einzelhandelsbetriebe ohne Flächenbeschränkung zulässig.

Die städtischen Konzepte sehen im Plangebiet Einzelhandel nur im beschränkten Umfang vor. Damit soll erreicht werden, die im Flächennutzungsplan dargestellten Marktbereiche von Davenstedt, Ahlem, Badenstedt sowie das Zentrum von Hannover vor Kaufkraftabflüssen zu schützen und damit zu stützen und zu stärken.

Im Zuge der weiteren Planungen soll der Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen dahingehend konkretisiert werden, dass zukünftig Einzelhandel nur ausnahmsweise zulässig sein soll, wenn er in Zusammenhang mit Produktion, Ver- und Bearbeitung, Service und Reparatur steht und sich nach seinem Umfang eindeutig unterordnet.

Während der frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sind keine Anregungen eingegangen.

Die Bebauungsplanänderung soll es ermöglichen neue Vorhaben steuern zu können.

Bei diesem Änderungsverfahren werden die zeichnerischen Festsetzungen nicht verändert. Die Änderungen sind nur textlicher Art.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes wurde am 21.09.2000 beschlossen und soll gemäß §244 (2) BauGB nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs in der vor dem 20.07.2004 geltenden Fassung zu Ende geführt werden.

Die Stellungnahme des Bereiches Landschaftsräume und Naturschutz, der auch die Belange des Naturschutzes wahrnimmt, ist als Anlage 4 beigefügt.

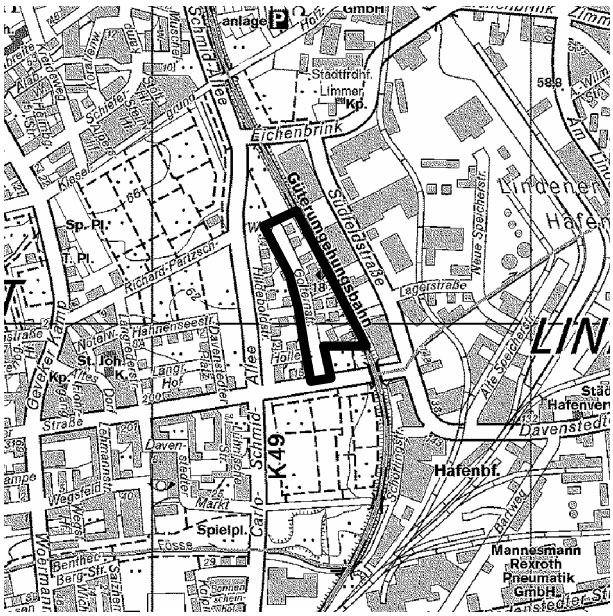
Die beantragten Beschlüsse sind erforderlich, um das Bebauungsplanverfahren weiterführen zu können.

61.12
Hannover / 31.01.2005

Anlage 1 zur Drucksache Nr. /2005

Bebauungsplan Nr. 638, 1.Änderung
- Golternstraße –

Bisheriges Verfahren und Geltungsbereich



Sachgebiet: Süd-West

Stadtteil: Davenstedt

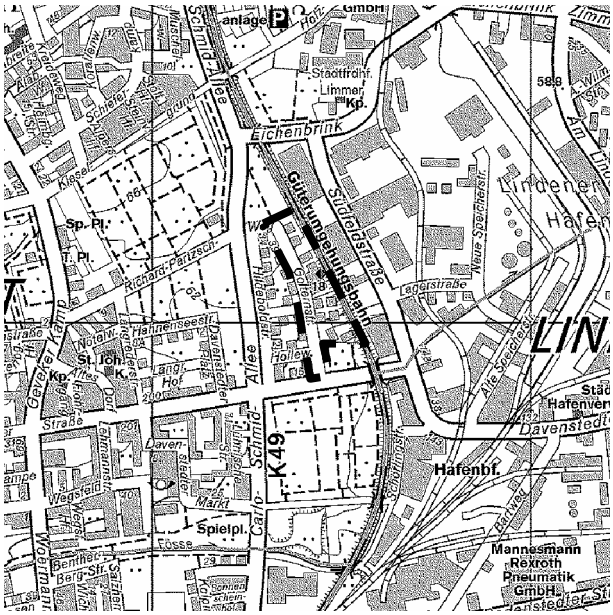
Der **Geltungsbereich** umfasst die Grundstücke, die umgrenzt werden durch: Güterumgehungsbahn, Nordgrenze der Kleingartenkolonie „Reinhold“; Golternstraße, Richard- Partzsch- Weg.

Bisherige Drucksachenbeschlüsse:

2577 / 99	Aufstellungsbeschluss
1013 / 01	Stellungnahme der LHH zum 4. Änderungsverf. des Regionalen Raumordnungsprogramms für den Großraum Hannover, Thema "Einzelhandel"
15-0309 / 04	Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

B e g r ü n d u n g

Bebauungsplan Nr. 638, 1. Änderung
vereinfachte Änderung
- Golternstraße -



Stadtteil: Davenstedt

Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst die Grundstücke, die umgrenzt werden durch die Güterumgehungsbahn, die Nordgrenze der Kleingartenkolonie „Reinhold“, die Golternstraße und den Richard-Partzsch- Weg ".

1 Zweck des Bebauungsplanes

Das Gewerbegebiet ist auf der Grundlage der Baunutzungsverordnung von 1968 festgesetzt, so dass Einzelhandelsbetriebe hier ohne eine Flächenbeschränkung zulässig sind. Großflächiger Einzelhandel ist nur schwer zu steuern und zu verhindern. Durch das Vordringen großflächiger Einzelhandelsbetriebe in Gewerbegebiete alten Planungsrechts können sich besondere Probleme ergeben, da hier die Restriktionen für großflächigen Einzelhandel der BauNVO von 1977 nicht gelten. Daher soll der vorhandene Bebauungsplan an die aktuelle BauNVO angepasst werden.
Weiterhin ist es städtebauliches Ziel, Einzelhandel unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit in Gewerbe- und Industriegebieten auszuschließen um funktionsfähige und für die gewerblichen Nutzungen attraktive Gewerbe- und Industriegebiete zu erhalten.
Insbesondere bei aufgegebenen Gewerbestandorten besteht die Gefahr einer unkontrollierten Umnutzung durch Einzelhandelsbetriebe in nicht integrierten Standorten.

Dies macht eine planerische Koordination und Regelung der Einzelhandelsentwicklung erforderlich, um die weitere Entwicklung gezielter steuern zu können.

Im Flächennutzungsplan ist die Fläche als gewerbliche Baufläche dargestellt. Im Westen grenzt Wohngebiet an, im Süden Kleingartenfläche und im Osten Fläche für die Eisenbahn und gewerbliche Baufläche. Die Festsetzungen sind aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt.

2 Städtebauliche Ziele

- **Örtliche und planungsrechtliche Situation**

Im Plangebiet sind Großhandels- und Dienstleistungsbetriebe sowie Transportunternehmen ansässig. Einzelhandelsbetriebe sind bisher nicht vorhanden. Im nördlichen und im südlichen Bereich sind Kleingärten und darüber hinaus im nördlichen Teil einige Wohnhäuser vorhanden. Anfragen in Bezug auf Einzelhandel liegen bisher nicht vor.

Für den Planbereich besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 638, der hier Gewerbegebiete mit den Ausnutzungsziffern: II- geschossig, GRZ 0,6, GFZ 1,4, sowie eine Fläche für Bahnanlagen ausweist. Im südlichen Teil ist auch ein III- geschossig bebaubarer Bereich mit einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 1,6 ausgewiesen (siehe Anlage zur Begründung).

Das Gewerbegebiet liegt zwischen einem Wohngebiet und der Güterumgehungsbahn. Die heutigen Festsetzungen beschränken das Gebiet auf Betriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Diese Festsetzung hat weiterhin Bestand. Weiter besteht ein deutlicher Abstand zum Davenstedter Markt mit seinen Nahversorgungsstrukturen, so dass nur wenig Bezug zwischen den örtlichen Versorgungsstrukturen und dem Plangebiet besteht.

Die Festsetzungen gelten im Zusammenhang mit der Baunutzungsverordnung in der Fassung von 1968. Nach dieser Fassung sind in Gewerbegebieten Einzelhandelsbetriebe, soweit sie nicht der übergemeindlichen Versorgung dienen ohne Flächenbeschränkung zulässig.

- **Bauland**

Die Festsetzungen für das Gebiet werden von der Änderung nur insofern berührt als sie hinsichtlich der Regelung des Einzelhandels ergänzt und hinsichtlich der Definition durch die Baunutzungsverordnung aktualisiert werden.

Die Baunutzungsverordnung in der Fassung aus dem Jahre 1990 beschränkt die Art der Nutzung im Hinblick auf Einzelhandel in der Weise, dass großflächige Betriebe, die mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung haben, nicht zulässig sind.

Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung gilt die bisherige Fassung der Baunutzungsverordnung (BauNVO 1968) weiter.

Im Plangebiet soll die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben verhindert werden, da hier unter Umständen mit unerwünschten städtebaulichen Entwicklungen zu rechnen ist. Einzelhandel hätte an diesem Standort eine Reihe städtebaulicher Auswirkungen, die im Widerspruch zur angestrebten Raum- und Siedlungsstruktur stehen.
Dazu gehören:

- die Schwächung der Nahversorgungsstrukturen in den Stadt- und Ortsteilen (z.B. am Davenstedter Markt, dem Badenstedter- und Ahlemer Zentrum).
- das Angebot von innenstadtrelevanten Sortimenten außerhalb der gewachsenen Zentrums- und Marktbereiche,
- die Bildung von zentrengefährdenden Fachmarktagglomerationen,
- die extensive Flächeninanspruchnahme an nicht integrierten, vorrangig auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Standorten,
- die Erzeugung von Ziel- und Quellverkehr in einer Tempo-30-Zone und Störung des benachbarten Wohngebietes.

Die Stadt Hannover hat sich in den letzten Jahren immer wieder mit den Fragen des Einzelhandels befasst. Die erarbeiteten Ziele haben heute noch ihre Gültigkeit. Grundlage ist das Rahmenkonzept für Einzelhandel in der Stadt Hannover, welches seit 1985 immer wieder aktualisiert wird, z.B. in 2003 durch das „Nahversorgungskonzept für die Landeshauptstadt Hannover“ der Firma Cima. Die Zielaussagen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die wohnungsnahe Grundversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs soll in den Stadtteilen durch Stützung der Nachbarschaftsläden und der lokalen Einkaufsbereiche erhalten werden.
- Die Attraktivität und zentrale Funktion der Innenstadt für Hannover und für das Umland soll erhalten und verbessert werden.

- Kraftfahrzeugverkehr soll durch ortsnahe Angebote vermieden werden. Standorte für den Einzelhandel sollen am öffentlichen Personennahverkehr orientiert sein.

Das Konzept für großflächige, flächenextensive Fachmärkte fordert u.a. den

- Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben in intakten Gewerbe- und Industriegebieten, da Hannover nicht allein auf den Dienstleistungssektor setzen kann. Es werden auch Arbeitsplätze im produzierenden Sektor benötigt. Er ist zugleich die Basis auf der sich der Dienstleistungssektor erst entfalten kann. An Standorten an denen der Einzelhandel Fuß gefasst hat, verschlechtern sich die Chancen für Produktionsbetriebe durch höhere Preise bei Grundstücken, Pachten und Mieten.

Das Plangebiet ist durch den ÖPNV nur mit einer Buslinie erschlossen, deren Haltestellen auch nicht direkt am Plangebiet liegen. Ziel- und Quellverkehr würden die benachbarte kleine Wohnsiedlung belästigen. Bei dem Gebiet handelt es sich nicht um eine integrierte Lage, daher sollen hier zukünftig Einzelhandelsbetriebe grundsätzlich ausgeschlossen sein.

Ausnahmsweise soll neben den üblichen gewerblichen Nutzungen der Verkauf an Endverbraucher, der in eindeutigem Zusammenhang mit der Produktion, der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur- und Serviceleistungen in Verbindung steht, zulässig sein, wenn er der Betriebsstätte im Umfang untergeordnet ist.

- **Verkehrliche Erschließung**

Das Plangebiet ist über eine Tempo-30-Zone erschlossen. Die übergeordneten Hauptverkehrsstraßen (Davenstedter Straße und Carlo- Schmid- Allee) sind auf kurzem Wege zu erreichen. Im Einmündungsbereich der Südfeldstraße und an der Straße Davenstedter Platz befindet sich eine Bushaltestelle.

- **Versorgung**

Das Gewerbegebiet ist vorhanden, die Grundstücke sind erschlossen.

3 Umweltverträglichkeit

- **Lärm**

Das Plangebiet wird durch die Emissionen der Güterumgehungsbahn belastet. Die festgestellten Lärmbelastungen (L_{me} 74/76 dB(A) Tag / Nacht) sind durch den Bau der Lärmschutzwand vor ca. 2 Jahren stark zurückgegangen.

Mit dem schon lange vorhandenen Gewerbegebiet ist eine weitgehend lärmunempfindliche Nutzung nahe der Lärmquelle angeordnet.

- **Naturschutz**

Im Plangebiet befinden sich Biotope der Industrie- und Gewerbeflächen, der Einzel- und Reihenhausbebauung ohne ausgeprägte Gehölzbestände, Scherrasen und Grabeland. Die Flächen sind durch den Bebauungsplan Nr. 638 als Gewerbegebiet mit einer GRZ von 0,6 festgesetzt, das Maß der baulichen Nutzung wird durch diese Änderung nicht erweitert.
Somit entsteht kein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft, ein Ausgleich ist nicht erforderlich.

- **Altlasten und Verdachtsflächen**

Boden- und Grundwasserverunreinigungen sind im Plangebiet nicht bekannt.

Für das Plangebiet wurden Bombardierungen festgestellt. Daher ist davon auszugehen, dass noch Bombenblindgänger vorhanden sind, von denen eine Gefahr ausgehen kann. Aus Sicherheitsgründen ´wird deshalb eine Bauaushubüberwachung empfohlen. Bei baulichen Untersuchungen ist vorab eine Freigabebescheinigung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes (KBD) erforderlich.

4 Kennzeichnungen - Benther Salzstock

Das Plangebiet liegt über dem Benther Salzstock. Durch die besondere geologische Struktur des Untergrundes ist das Auftreten von Gebäudeschäden in derartigen Gebieten nicht mit absoluter Sicherheit auszuschließen. Um dieses Risiko möglichst klein zu halten, empfehlen das Bergamt sowie das Landesamt für Bodenforschung die Durchführung von Bodenuntersuchungen nach DIN 1054 und eine Sicherungsbauweise. Es ist daher eine Verpflichtung und Aufgabe

des Bauherrn oder seines Beauftragten, den Nachweis über die Eignung des Bodens als Baugrund zu erbringen. Zahlreiche Einzeluntersuchungen haben ergeben, dass unter Berücksichtigung dieser Empfehlungen kaum noch Gebäudeschäden auftreten können. An neu errichteten Gebäuden sind in den letzten Jahren keine größeren Gebäudeschäden durch Erdfälle bekannt geworden. Senkungen von geringer Größenordnung verbleiben durch die natürliche Ablaugung infolge Grundwasserbewegungen über dem Salzspiegel. Größere Grundwasserabsenkungen sind daher über dem Benther Salzstock nicht erlaubt.

5 Kosten

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes entstehen der Stadt keine Kosten.

Begründung des Entwurfes
aufgestellt

Fachbereich Planen und
Stadtentwicklung 61.12, Dezember 2004

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

(Heesch)
Fachbereichsleiter.

61.12, 16.12.04

Landeshauptstadt Hannover

Bebauungsplan Nr. 638, 1. Änderung

Präambel

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat den Bebauungsplan Nr. 638, 1. Änderung, bestehend aus den textlichen Festsetzungen, als Satzung beschlossen; die Rechtsgrundlagen hierfür sind § 1 Abs. 3 und § 10 (1) des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253) in der Neufassung vom 23.September 2004 (BGBl. I S. 2414) und § 6 und § 40 der Niedersächsischen Gemeindeordnung (NGO) in der Neufassung vom 22. August 1996 (Nds. GVBl. S. 382), jeweils in der zurzeit gültigen Fassung.

Hannover,

(Siegel)

Oberbürgermeister

Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 638 werden hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung wie folgt geändert; die übrigen Festsetzungen bleiben von dieser Änderung unberührt:

§ 1

Der Geltungsbereich der Änderung umfasst das gesamte Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 638.
(§ 9 Abs. 7 BauGB)

§ 2

Das gesamte Plangebiet wird auf die Baunutzungsverordnung vom 23.Januar 1990, zuletzt geändert am 22.April 1993, umgestellt.
(§1 Abs. 3 und §25 c BauNVO)

§ 3

(1) In den Gewerbegebieten sind Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig.
(2) Ausnahmsweise kann der Verkauf an Endverbraucher zugelassen werden, wenn er nach Art und Umfang in eindeutigem Zusammenhang mit der Produktion der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur und Serviceleistungen der Betriebsstätte steht und ihr untergeordnet ist.

(§1 Abs. 5 BauNVO)

Hinweis:

Für diesen Bebauungsplan gilt:

- die **Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke** (Baunutzungsverordnung - BauNVO) vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S.132), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. April 1993 (BGBl. I S.479),
- die **Satzung zum Schutz von Bäumen, Sträuchern und Hecken im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover als geschützte Landschaftsbestandteile** (Baumschutzsatzung) vom 08. Juni 1995. (Amtsblatt für den Regierungsbezirk Hannover 1995 / Nr. 16 vom 05. Juli 1995)

Landeshauptstadt Hannover
Bebauungsplan Nr. 638, 1. Änderung

Planentwurf Der Entwurf des Bebauungsplans wurde ausgearbeitet von dem Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

Planung Süd

Hannover, . . 2005
Im Auftrag

Dr. Ing. Schlesier
Sachgebietsleiter

Hannover, . . 2005
Im Auftrag

Heesch
Fachbereichsleiter

Aufstellungsbeschluss Der Rat / Verwaltungsausschuss der Landeshauptstadt Hannover hat in seiner Sitzung am.....die Aufstellung des Bebauungsplans beschlossen.

Hannover,

Stadtplanung 61.1B
Im Auftrag

(Siegel)

Auslegungsbeschluss Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat in seiner Sitzung am dem Entwurf des Bebauungsplans sowie der Begründung zugestimmt und die öffentliche Auslegung gemäss § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am ..... in den hannoverschen Tageszeitungen bekanntgemacht.

Der Entwurf des Bebauungsplans und die Begründung haben vom…….. bis.....
gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Hannover,

Stadtplanung 61.1B
Im Auftrag

(Siegel)

Satzungsbeschluss Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat den Bebauungsplan nach Prüfung der Stellungnahmen am als Satzung beschlossen sowie der Begründung zugestimmt (§ 3 Abs. 2, § 10 Abs. 1 BauGB).

Hannover,

Stadtplanung 61.1B
Im Auftrag

(Siegel)

Inkrafttreten Der Bebauungsplan ist im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Hannover Nr. am bekanntgemacht worden.
Mit diesem Tage ist der Bebauungsplan in Kraft getreten (§ 10 Abs. 3 BauGB).

Hannover,

Stadtplanung 61.1B
Im Auftrag

(Siegel)

Verletzung von beachtlichen Vorschriften über die Aufstellung des Bebauungsplanes Innerhalb von zwei Jahren nach Bekanntmachung des Bebauungsplans ist die Verletzung von beachtlichen Verfahrens- und Formvorschriften, die Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans sowie ein beachtlicher Mangel des Abwägungsvorganges **nicht** geltend gemacht worden
(§ 215 BauGB).

Hannover,

Stadtplanung 61.1B
Im Auftrag

(Siegel)

Landeshauptstadt Hannover
Hausmitteilung

An: 67.20;
Kopien:

Von: 67.7 Sw
Datum: 06.10.2004
Hausruf: 43839 **Fax:** 42914

Bebauungsplan Nr. 638,1 Änd. -Golternstraße-

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

Planung

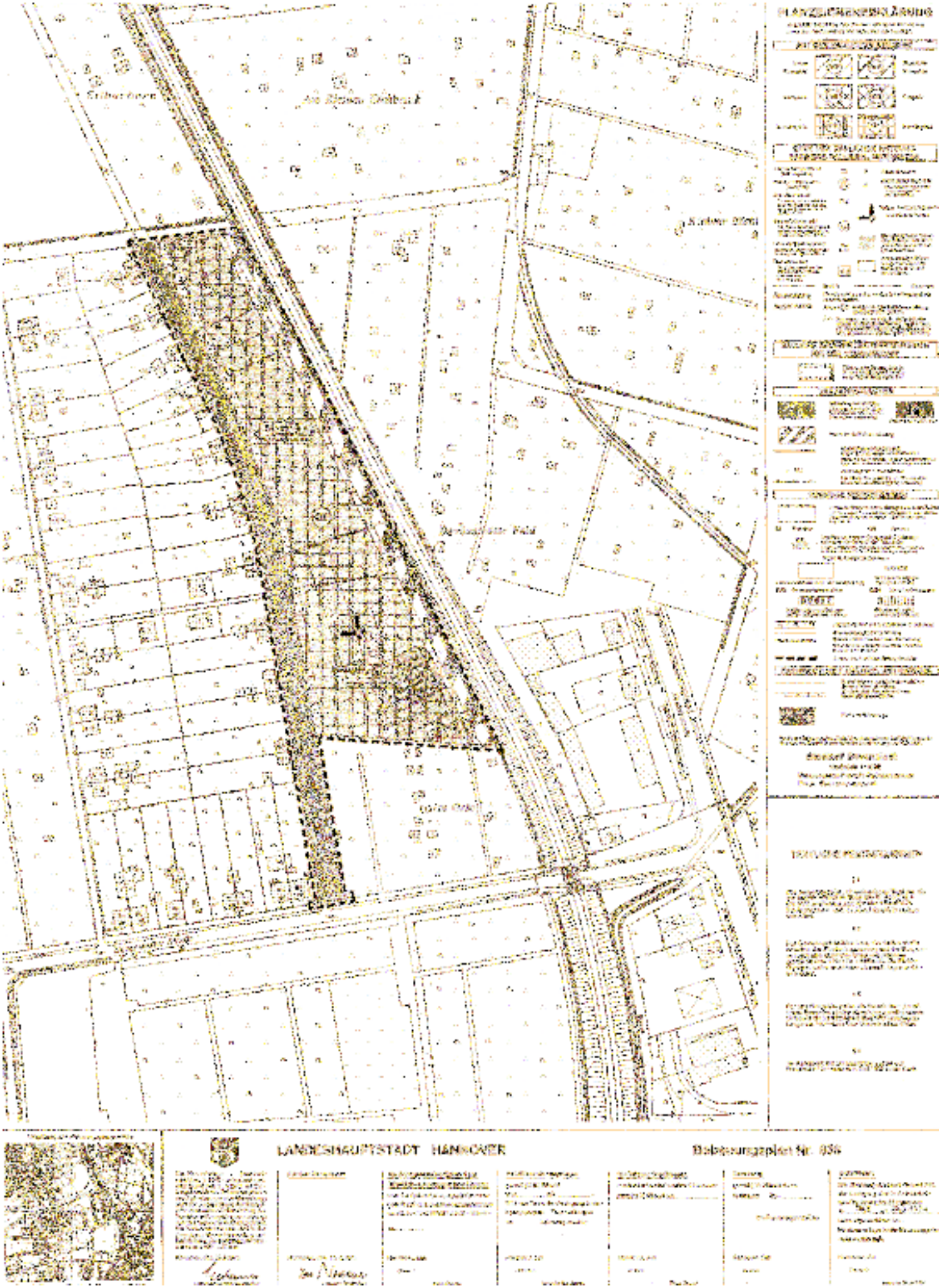
Der bestehende rechtskräftigen Bebauungsplan 638 weist hier Gewerbegebiete mit den Ausnutzungsziffern: II-geschossig, GRZ: 0,6, GFZ: 1,4, aus sowie eine Fläche für Bahnanlagen. Im südlichen Teil ist auch ein III-geschossig bebaubarer Bereich mit einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 1,6 ausgewiesen.

Eingriffsregelung

Das Änderungsverfahren beinhaltet keine Erweitung des Bebauungplanes, sondern es handelt sich um den Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben mit Ausnahmen, wobei die Ausnutzungsziffer sowie die überbaubare Grundstücksfläche nicht verändert werden soll.
Somit entstehen keine zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft, die auszugleichen wären.

(Schmersow)

Anlage zur Begründung Bebauungsplan Nr. 638, 1. Änderung



Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung
An die Kommission Sanierung Nordstadt (zur Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat Nord (zur Kenntnis)

Nr. 0311/2005

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Bebauungsplan Nr. 1411 / Bodestraße
Beschluss über Anregungen
Satzungsbeschluss

Antrag,

1. die zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 1411 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgebrachten Anregungen von Eigentümerinnen von im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gelegenen Flächen, vertreten durch ihren gemeinsamen Rechtsanwalt, nicht zu berücksichtigen**.**

2. den Bebauungsplan Nr. 1411 gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1 NGO als Satzung zu beschließen und der Begründung zuzustimmen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten
Dieses Planungsanliegen ist in seinen geschlechterspezifischen Auswirkungen als ausgewogen einzuschätzen.
Der Ausschluss von Einzelhandel in Teilen des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes ist unter Gender-Aspekten nicht relevant. Es sind bereits Einkaufsmöglichkeiten im Planbereich vorhanden, weitere Einzelhandelsangebote bestehen am Engelbosteler Damm und im nahe gelegenen Bereich mit Marktfunktion.
Dieser ist fußläufig gut erreichbar und soll langfristig gesichert werden.

Kostentabelle
Durch den Bebauungsplan 1411 entstehen der Landeshauptstadt Hannover keine Kosten.

Begründung des Antrages

Vorbemerkungen

Der beantragte Satzungsbeschluss ist erforderlich, da während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 1411 in der Zeit vom 08.04.2004 bis 07.05.2004 Anregungen vorgetragen worden sind. Somit ist der vorbehaltliche Satzungsbeschluss (DS Nr. 2275/2001 N1) nicht zum Tragen gekommen.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 1411 soll die Nutzungsstruktur im Plangebiet nördlich der Bodestraße neu geregelt werden. Dabei steht die Frage der Einzelhandelsentwicklung im Plangebiet im Vordergrund. Zur Erläuterung des Konzeptes wird deshalb zunächst in den Vorbemerkungen insbesondere auf das Sanierungsziel “Stärkung des Einzelhandels am Engelbosteler Damm” eingegangen, bevor der Stand des Verfahrens dargestellt und die eingegangenen Anregungen erörtert werden.

A. Sanierungsziel “ Stärkung des Einzelhandels am Engelbosteler Damm”

Die Stadt hat bei der Sanierung Nordstadt von Anfang an ein sinnvolles Konzept für Verkehr und Flächennutzung verfolgt und hierfür frühzeitig Sanierungsziele formuliert. Wo es erforderlich war, ist das Ziel auch über Gutachten (ECON, CIMA) und Drucksachen begründet und abgesichert worden:

Flächennutzungsplan
Im Flächennutzungsplan ist der Engelbosteler Damm als “Bereich mit Marktfunktion” dargestellt. Er ist die zentrale urbane Achse des Stadtteils und für alle Bewohner der Nordstadt fußläufig erreichbar. Hier sollen daher die Einzelhandelsbetriebe konzentriert werden.

Bereichsplan Nordstadt
Auf der Grundlage einer städtebaulichen Analyse der Stärken und Schwächen des Stadtteiles wurde im Bereichsplan Nordstadt ein Nutzungskonzept entwickelt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Darin sind u.a. Standorte und Bereiche für Läden und publikumsorientierte Dienstleistungen enthalten. Die Schwerpunkte, die gesichert und ausgebaut werden sollen, liegen entlang des Engelbosteler Dammes und der Straßen rund um die Lutherkirche. Das Nutzungskonzept wurde durch die vorbereitende Untersuchung von 1981 bestätigt.

Vorbereitende Untersuchung zur Sanierung Nordstadt
Die vorbereitende Untersuchung begründete die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes und formulierte die wesentlichen Sanierungsziele.
Zwischen Engelbosteler Damm und der Bundesbahnstrecke wurden wesentliche städtebauliche Missstände festgestellt und in der vorbereitenden Untersuchung dokumentiert:

- Nördlich der Bodestraße das direkte Nebeneinander von Wohnungen und Metall be- und verarbeitenden Betriebsstätten auf den Grundstücken Engelbosteler Damm 116, 118, 124, 126,
- die Flächen der Spedition Bäte nördlich der Schulzenstraße,
- die aufgegebenen Flächen des Güterbahnhofes Möhringsberg nördlich der Kopernikusstraße und
- die ehemaligen Standorte mehrerer kleinerer Gewerbebetriebe entlang der Straße

Schöneworth.

Die vorbereitende Untersuchung formuliert Maßnahmen zur Beseitigung dieser Missstände: Neuordnung des übergeordneten Verkehrs durch Umbau des Engelbosteler Dammes und Neubau der Weidendammtrasse, Ausweitung des Parkplatzangebotes zur Stärkung der Betriebe am Engelbosteler Damm und Ausweisung von Bauzonen zur Erweitung von Ladenflächen in den Blöcken am Engelbosteler Damm.

Für den Bereich des Bebauungsplanes und seiner direkten Umgebung werden folgende Maßnahmen der städtebaulichen Sanierung als notwendig dargestellt:

Nördlich der Bodestraße:
Maßnahmen zur Verbesserung der gewerblichen Nutzung
- Neuordnung der gewerblich genutzten Fläche im Blockinnenbereich in Einzelschritten möglich.
- Umfassende Umbaumaßnahmen der gewerblich genutzten Fläche im Blockrand- oder Blockinnenbereich.
- Umfangreicher Straßenaus- bzw. Straßenneubau.

Engelbosteler Damm Ostseite, nördliche Bodestraße:
Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnens im Blockrand
- Umfangreiche Modernisierungs- bzw. Neubaumaßnahmen im Blockrandbereich: Maßnahmen in mehr als einem Drittel der Gebäude.

Nördlich der Schulzenstraße, ehem. Spedition Bäte:
- Umfassende Umbaumaßnahmen im Blockinnenbereich, z.B. Wohnungsneubau oder Anlage von Gemeinschaftsreinrichtungen auf freigeräumten Flächen.

B. Umsetzung der Sanierungsziele im Quartier östlich des Engelbosteler Dammes

Die Missstände wurden überwiegend durch eine neue Nutzungsstruktur behoben, die auf der Grundlage neuer Baurechte möglich wurde, u.a. mit dem Ziel, bessere Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu schaffen, aber auch zentrumsprägende Nutzungen am Engelbosteler Damm zu konzentrieren.
Neue Straßen wurden angelegt, um die neuen Nutzungen sinnvoll und wirtschaftlich zu erschließen:

Bodestraße zur Anbindung der Haltenhoffstraße an den Weidendamm,
- als Entlastung für den Engelbosteler Damm im Rampenbereich zur Brücke,
- und um die Erschließung des “Bäteblocks” und des Betriebsgrundstückes “Eichbaum-Behrens, Stahlbau” zu verbessern und zu ergänzen,

Am Kläperberg zur Verbindung der Weidendammtrasse zum Engelbosteler Damm,
- um so den nördlichen Teil des Engelbosteler Dammes autogerecht zu erschließen,
- die gestalterische Aufwertung der Stadtbahnstation Strangriede zu einem attraktiven Stadtplatz zu ermöglichen,
- gleichzeitig die Erschließung des “Bäteblocks” von Süden zu ermöglichen,

Weidendamm als Entlastung des Engelbosteler Damms,
- wurde nach Norden zunächst bis auf die Höhe der ebenfalls neu angelegten Bodestraße verlängert. Der letzte Bauabschnitt soll den Weidendamm bis direkt an die Brücke über die Schnellbahnstation Nordstadt führen,

- der verlängerte Weidendamm erschließt die künftigen Nutzungen auf den ehemaligen Güterbahnhofsflächen,
- führt zu einer Entlastung des Engelbosteler Dammes und
- einer besseren Erschließung der bestehenden Gewerbebetriebe im südlichen Teil der Nordstadt.

Die Ergänzung des Nordstädter Straßenrasters macht deutlich, dass einerseits die Verlagerung des Durchgangsverkehrs vom Engelbosteler Damm auf den Weidendamm ermöglicht wurde, andererseits so auch erst die Voraussetzungen zur Umnutzung und Aufwertung ehemals gewerblich genutzter Grundstücke dadurch geschaffen wurde, dass ehemalige “Hinterlieger-Grundstücke” eine attraktive Adresse bekamen.
Die entsprechenden Sanierungsziele wurden über Bebauungspläne festgesetzt. Bereits 1989 wurden die Ziele und Zwecke der Bebauungspläne Nr. 1410 und 1411 (Drucksache Nr. 580/ 89) aus dem Flächennutzungsplan abgeleitet und mit der vorgezogenen Bürgerbeteiligung als Sanierungsziel näher bestimmt und beschlossen:

Stärkung des Einkaufsbereiches Engelbosteler Damm durch die Veränderung des Straßenraumes und Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Ausweisung von Wohnbauflächen und die Verlagerung des Durchgangsverkehrs.

- **B-Plan 1410 Bäteblock**, seit 1994 rechtskräftig, mit dem Schwerpunkt Wohnen und einem Mischgebiet entlang des Weidendammes,

- **B-Plan 1411 Bodestraße**, im Verfahren, mit Nutzungen Verwaltung, Gewerbe und Wohnen. Hiermit sollen planungsrechtlich die bisherige Nutzungsstruktur und die Weidendammtrasse gesichert werden.

Weitere Beschlüsse zur Umsetzung des Sanierungszieles:

- B-Plan 1414 Kopernikusstraße, Möhringsberg, seit 1997 rechtskräftig, mit Schwerpunkt Wohnen und Kerngebiet für Einzelhandelsnutzungen entlang der Kopernikusstraße. Dieser B-Plan liegt mit seinem Kerngebiet direkt im Bereich mit Marktfunktionen und bietet Flächen für weitere Nahversorger im Bereich mit Marktfunktion an.

- DS 635/1994, Beschluss über die Teileinziehung einer Teilstrecke des Engelbosteler Dammes und

- DS 1194/1995 – 2. Neufassung, Beschluss über die Teileinziehung des Engelbosteler Dammes im Bereich Schulzenstraße – Bodestraße: In den Begründungen wird jeweils ausgeführt: Der Engelbosteler Damm ist eine Hauptgeschäftsstraße, deren Bedeutung für das Leben in der Nordstadt durch Umwandlung in einen beruhigten Bereich durchaus nicht gemindert, sondern gerade gestärkt werden soll.

- Durch Bauleitplanung wurden Erweiterungen der Einzelhandelsflächen am Engelbosteler Damm zulässig (Bebauungspläne Nr. 1408, Nr. 1409, Nr. 1431, Nr.1390, Nr. 1414, 1. Änderung).

- Der Engelbosteler Damm wurde durch die Weidendammtrasse entlastet (Beschluss DS Nr. 1201/89 und 471/91) und

- mit hohem gestalterischem Anspruch ausgebaut (Beschluss DS Nr. 188/92, Nr. 551/92,

Nr. 1497/92).

Ende der Neunziger Jahre zeichnete sich ab, dass die Erschließung des Bereiches mit Marktfunktion – der Engelbosteler Damm und der Bereich um die Lutherkirche - durch verkehrsberuhigende Maßnahmen zu sehr erschwert und damit die Entwicklungsziele für den Einzelhandel gefährden würden. Mit Drucksachen Nr. 2000/1999 und 2964/2000 wurden in dieser Zeit die Beschlüsse zur Sperrung des Engelbosteler Dammes an der Kopernikusstraße und die Sperrung an der Lutherkirche aufgehoben, um so zur Stärkung der Einkaufsfunktion des Engelbosteler Dammes beizutragen. Die Abfolge der Entscheidungen zeigt, dass die Umsetzung der Sanierungsziele im Laufe des Sanierungsprozesses von einem "sowohl als auch" geprägt ist: Verkehrsberuhigung ja, aber unter Beibehaltung der kundenfreundlichen Erschließung der Geschäftslagen; neue Einzelhandelsflächen für größere Betriebsformen ja, aber kein weiterer Schwerpunkt außerhalb des Bereiches mit Marktfunktion.
Das Gesamtkonzept für die Sanierung Nordstadt wurde durch Planung und deren Realisierung bereits sehr erfolgreich umgesetzt. Die urbane Achse "Engelbosteler Damm" ist baulich hergestellt und zu seiner Vollendung muss nunmehr noch der letzte Abschnitt der Weidendammtrasse gebaut werden und es muss sichergestellt werden, dass keine Fehlentwicklungen der Nutzungen zu einer Schwächung des Engelbosteler Dammes führen. Der letzte Baustein für die Sicherung der Sanierungsziele ist der Bebauungsplan Nr. 1411.

C. Nutzungsentwicklung auf dem Betriebsgrundstück Eichbaum - Behrens

Auf dem ehemaligen Betriebsgrundstück Eichbaum - Behrens haben die Eigentümer die neue Lage an der Bodestraße zur Aufwertung der straßenseitigen Grundstücksteile genutzt:

- Eine dichte Bebauung für Wohnen an der Ecke Engelbosteler Damm/Bodestraße.
- Büros, Dienstleistungen und Läden im Geschäftshaus Bodestraße 6 wurden realisiert.

Am Engelbosteler Damm und an der Bodestraße befinden sich mehrgeschossige Gebäude mit reiner Wohnnutzung, gemischter Nutzung oder reiner Büro- bzw. Ladennutzung. Hier liegt ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit ca. 4000 m² Fläche. Außerdem befindet sich noch ein Parkhaus an der Einmündung zur Bodestraße.
Der Gewerbebetrieb in dem Planbereich 1411 (Eichbaum - Behrens, Stahlbau) ist inzwischen aufgegeben. Auf dem ehemaligen Eichbaum-Behrens Gelände sind zurzeit folgende Firmen angemeldet: Baufertigteile, Herstellung von Stahl- und Leichtmetallprodukten, Video und Medien, Werbeteam/Agentur. Die Halle der ehemaligen Schlosserei Eichbaum wird heute im Erdgeschoss von der Firma "Behrens- Innovation" genutzt.

D. Bauvoranfragen

Die Eigentümer haben seit April 2000 mehrere Bauvoranfragen für Nutzungsänderungen im rückwärtigen Grundstücksbereich gestellt. Sie möchten die bisher vom be- und verarbeitenden Gewerbe genutzten Flächen künftig für zusätzliche Läden nutzen. Die Voranfragen wurden auf der Grundlage des Sanierungsrechtes mit Hinweis auf das Sanierungsziel, den Einkaufsbereich Engelbosteler Damm zu stärken, negativ beschieden. Gegen den ablehnenden Bescheid legten die Eigentümer Widerspruch ein und klagten nach der Zurückweisung des Widerspruchs.

Das Verwaltungsgericht Hannover hat im Urteil vom 01.11.2001 die Landeshauptstadt verpflichtet, den Bescheid vom 20.07.2000 aufzuheben und den Eigentümern einen positiven Bescheid entsprechend des gestellten Antrages auf die planungsrechtliche Zulässigkeit zu erteilen.
Die Berufung der Stadt gegen dieses Urteil hat das Nds. OVG mit Urteil vom 14.04.2004 zurückgewiesen. Das Nds. OVG hat in seiner Entscheidung die Stadt zu einer Erteilung eines positiven Bauvorbescheides verurteilt. Das Gericht teilt die Auffassung, dass eine Bauvoranfrage, die nur nach der planungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens und der Rechtmäßigkeit der Planung nach NBauO fragt, nicht automatisch auch nach Sanierungsrecht zu bescheiden ist.

E. Bebauungsplan, Stand des Verfahrens

Durchführungsplan Nr. 59
Der als Bebauungsplan übergeleitete Durchführungsplan Nr. 59 vom 17.02.1954 umfasst das Gebiet zwischen Engelbosteler Damm, Schulzenstraße und Schöneworth. Er enthält folgende Festsetzungen: Entlang des Engelbosteler Dammes Gemischtes Wohngebiet und für die gesamte Restfläche bis zum ehemaligen Bahngelände an der Straße Schöneworth Gewerbegebiet. Diese Festsetzungen entsprechen jedoch nicht mehr den Zielvorstellungen für die künftige Nutzungsstruktur des Gebietes – insbesondere in Bezug zum Einzelhandel auf dem Engelbosteler Damm.

Bebauungsplan Nr. 1411
Das Bauleitplanverfahren für den Bebauungsplan 1411 wurde mit dem Aufstellungsbeschluss am 20. März 1997 fortgeführt. Eines der darin enthaltenen Planungsziele war die Festlegung der künftigen Weidendammtrasse zwischen Bodestraße und der Bundesbahnbrücke. Die damalige Trassenführung hätte den Abriss von mehreren Wohnhäusern bedeutet. Dies war nicht durchsetzbar, so dass der Entwurf nicht weiterverfolgt wurde. Die Festsetzungen zur baulichen Nutzung sollten die bereits bestehende Nutzungsmischung im Plangebiet sichern.
Der überarbeitete jetzt vorliegende Entwurf wurde am 05.09.2001 ins Verfahren gebracht und musste seitens der Verwaltung im Januar 2002 zunächst angehalten werden. Für den Fortgang des Verfahrens war es notwendig geworden, von der DB-Netz die Zustimmung für eine Inanspruchnahme weiterer Bahnflächen östlich des Plangebietes zu erhalten. In weitergehenden Verhandlungen konnte die Verwaltung erreichen, dass die DB-Netz mehr Fläche für die Planung der Weidendammtrasse zur Verfügung stellen und der Stadt anbieten wird. Damit werden weniger Eingriffe in die privaten Grundstücke notwendig und es ergibt sich eine Trassenführung, die den Erhalt der Wohnhäuser Engelbosteler Damm 130, 132 ermöglicht. Der im Zusatzantrag (DS-Nr. 2947/2001) vom Bündnis 90/Die Grünen beschlossene Prüfauftrag an die Verwaltung wurde bereits mit der Drucksache Nr. 2275/2001 N1 (Auslegungsbeschluss und vorbehaltlicher Satzungsbeschluss) abgehandelt.

Daraufhin konnte die öffentliche Auslage für die formulierten Sanierungsziele am 25.03.2004 beschlossen werden. Dazu wurde von Grundstückseigentümern Anregungen vorgebracht.

F. Anregungen zum Bebauungsplanentwurf und Stellungnahme der Stadt Hannover

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat in seiner Sitzung am 25.03.2004 die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 1411 beschlossen und damit auch den formulierten Sanierungszielen seine Zustimmung gegeben. Der Entwurf des Bebauungsplanes hat in der Zeit vom 08.04.2004 bis 07.05.2004 öffentlich ausgelegen. Der Rechtsvertreter zweier

Eigentümerinnen der von der Planung betroffenen Grundstücke hat mit Schreiben vom 07.05.2004 folgende Anregungen vorgetragen:

Die vertretenen Mandantinnen seien jeweils Eigentümerinnen zweier Grundstücke im Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplans. Mit dem Einwandschreiben werde ebenso Bezug auf in der Sache seitens einer vertretenen Eigentümerin datierender Schreiben bzw. Gesprächsvermerk vom 03.06.1999 und 29.03.2000 genommen. Weiterhin werde Bezug genommen auf einen Rechtsstreit zwischen einer seiner Mandantinnen und der Stadt hinsichtlich der Bescheidung von Einzelhandelsvorhaben (4 Einheiten jeweils kleiner als 700 m² Verkaufsfläche) im Wege eines Bauvorbescheides. Auf die zunächst erfolgte Ablehnung sei die Stadt durch das Verwaltungsgericht Hannover und in der Berufung durch das Nds. Oberverwaltungsgericht zur Erteilung eines entsprechenden Bauvorbescheides verpflichtet worden.
Über zwei weitere Widersprüche gegen die Ablehnung von Bauvoranfragen sei noch nicht entschieden worden (ebenfalls Einzelhandelsnutzungen bzw. Nutzungen in Kombination mit Einzelhandel).
Die betroffenen Grundstücke lägen im Geltungsbereich des nach § 173 Abs. 3 Bau GB als Bebauungsplan übergeleiteten Durchführungsplans Nr. 59 vom 17.02.1954, der von der Art der Nutzung her ein Gewerbegebiet festsetze. Die Stadt beabsichtige seit längerer Zeit, den Durchführungsplan Nr. 59 außer Kraft zu setzen und ein MI-Gebiet sowie ein GE- Gebiet auszuweisen. Für das Gewerbegebiet passe der Bebauungsplan das Spektrum der zulässigen Nutzung an die Rechtslage der derzeit geltenden Baunutzungsverordnung an.
Der beabsichtigte Ausschluss von Einzelhandel und die Führung der geplanten Verlängerung des Weidendamms seien Gegenstand der durchgreifenden, rechtlichen Bedenken. Der Rechtsvertreter sehe die Interessen seiner Mandantinnen in verschiedener Hinsicht bedroht:

Erforderlichkeit des Bebauungsplans und Berücksichtigung des Abwägungsgebotes

Der Planentwurf verstoße gegen das Gebot der städtebaulichen Erforderlichkeit (§ 1 Abs. BauGB) und auch gegen das Gebot einer gerechten Abwägung. Das Gebot der gerechten Abwägung ergebe sich aus § 1 Abs. 6 BauGB (in der seit dem 20.07.2004 geltenden Fassung des BauGB in § 1 Abs. 7 geregelt) und besage, dass bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen seien. Dies sei im Falle des vorliegenden Bebauungsplans nicht geschehen.

Die Eigentümerinnen der Flächen seien mit dem Ausschluss von Einzelhandel für ihren Grundbesitz, insbesondere soweit sich der Ausschluss auch auf die sog. Eichbaum- Halle erstrecke, nicht einverstanden. Hierfür seien keine städtebaulichen Gründe ersichtlich. Es werde darauf hingewiesen, dass die Gestaltungsfreiheit der Stadt hinsichtlich des Gesichtspunktes des Vertrauensschutzes seiner Mandantinnen unter Nennung von Entscheidungen des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts eingeschränkt sei, OVG Lüneburg vom 06.12.1989 6K 16.21/89- NVwZ 1990, 576 und vom 23.08.1993 6K 3103/ 91-Nds.Rpfl.1994.54. Sämtliche Eigentümer und Mieter haben sich auf die vorhandene Situation eingestellt. Auf diese vorgegebene Situation müsse Rücksicht genommen werden. Zu den besonders geschützten Vertrauenspositionen gehöre es auch, dass es sich bei dem

zu überplanenden Gebiet um ein bisher uneingeschränktes Gewerbegebiet hinsichtlich des Einzelhandels handele. Die Mandantinnen würden auch weiterhin uneingeschränkte Einzelhandelsnutzungen erwarten können. Nach der Rechtssprechung des BVerwG stelle es insbesondere einen Abwägungsfehler dar, wenn eine Gemeinde einen zweiten Bebauungsplan erlasse und sich dabei des bereits bestehenden Planes nicht hinreichend bewusst sei oder aus anderen Gründen seine Festsetzungen bei der erneuten Abwägung nicht hinreichend berücksichtige (BVerwG, Bau 1976, 175,176).

Stellungnahme der Verwaltung
Der bestehende Durchführungsplan Nr. 59 muss geändert werden, da die Sanierungsziele (siehe Kapitel **A.** und **B.**) mit diesem Plan nicht umgesetzt werden können. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 1411 sind aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt, der hier gewerbliche Bauflächen und die geplante Weidendammtrasse als Hauptverkehrstraße darstellt. Die Sanierungsziele wurden bereits in der Umgebung und der Nachbarschaft des Planbereiches zu wesentlichen Teilen im Sinne des Gesamtkonzeptes umgesetzt. Mit den bestehenden Festsetzungen in dem Durchführungsplan Nr. 59 ist die weitere Umsetzung nicht möglich. Die Festsetzungen des Durchführungsplanes sind den Sanierungszielen gegenläufig. Hier gilt das alte Baurecht, das im Gewerbegebiet auch großflächigen Einzelhandel zulässt.
Auch aus verkehrlicher Sicht muss durch einen neuen Bebauungsplan die Erweiterung der Einzelhandelsflächen auf den Bestand begrenzt werden. Der Verkehrsknotenpunkt Haltenhoffstraße / Engelbosteler Damm ist funktional sehr kompliziert und stark belastet. Die Zufahrt zum Grundstück befindet sich in unmittelbarer Nähe und im Staubereich der Kreuzung. In der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange spricht die verkehrstechnisch ungünstige Lage gegen eine Ansiedlung weiterer publikumsintensiver Ladenflächen. Die jetzt entstandene, gefangene Grundstückssituation, auf der die "Eichbaum – Halle" steht, und die dadurch eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit sind dem Eigentümer bei der Beantragung der Genehmigung für das "Nordstadtzentrum" bewusst gewesen. So wurde die Lage der Zufahrt in das Grundstück entsprechend den Wünschen der Grundstückseigentümer im Rahmen der Projektplanung für das "Nordstadtzentrum" festgelegt.

Das Konzept für die Nordstadt ist, wie oben geschildert, bereits sehr weitgehend umgesetzt worden und funktioniert in der gewünschten Weise. Der Bebauungsplan 1411 ist der letzte Baustein, um die endgültige Umsetzung des Konzeptes sicherzustellen. Daraus ergibt sich das Planerfordernis.

Abwägung
Der Bebauungsplan Nr. 1411 sichert den Bestand an unterschiedlichen Nutzungen. Das Planungs- und Sanierungsziel ist es, lediglich die publikumsintensiven Einzelhandelsnutzungen in diesem Bereich auf den Bestand zu begrenzen und eine Mischung mit anderen gewerblichen Nutzungen zu ermöglichen. Neben dem vorhandenen

Angebot von ca. 4.000 m² Bruttogeschossfläche Einzelhandel an der Bodestraße bieten die übrigen bisher gewerblich genutzten Flächen der ehemaligen Schlosserei Eichbaum Voraussetzungen für die Ansiedlung von z. B. kleinteiligen Gewerbe, Werkstätten, Ateliers, aber auch für Lager- und Showräume für Betriebe und Geschäfte, die z. B. in der Innenstadt ansässig sind. Im Rahmen der Umnutzung des Hauptgüterbahnhofs Weidendamm kann es zur Verlagerung von benachbarten Gewerbebetrieben kommen, auch dafür sind Flächen im Planbereich des Bebauungsplanes als Ersatzstandort gut geeignet.

Städtebauliche Zielsetzung zur Steuerung des Einzelhandels als Ziel der Sanierung

Das von der Stadt herangezogene ECON-Gutachten zum Einzelhandel in der Nordstadt aus dem Jahr 1989 stehe der Ansiedlung von weiterem Einzelhandel in der Bodestraße nicht entgegen. Der Umstand, dass es an der Bodestraße zu einem Einzelhandelsangebot von etwa 4000 m² gekommen sei (Nordstadtzentrum), finde naturgemäß in dem Gutachten keine Berücksichtigung. Im streitigen Bereich habe man es mit einem Einzelhandelsangebot von etwa 4000 m² zu tun, welches durch zusätzliche Dienstleistungen und einem mehrstöckigem Parkhaus in zentraler Lage zum Engelbosteler Damm abgerundet werde. Gerade Einzelhandelsnutzungen würden in diesem Bereich zu einer Stärkung des Geschäftsbestandes des Engelbosteler Dammes führen.
Die von der Stadt gegen eine Erweiterung der Einzelhandelsflächen an der Bodestraße ins Feld geführten Argumente seien vorgeschoben und würden eine negative Verhinderungsplanung darstellen, dies sei unzulässig. Es sei davon auszugehen, dass Einzelhandelsnutzungen an der Bodestraße durchaus den Sanierungszielen und -Konzepten entsprächen bzw. nicht im Widerspruch stünden. Es sei offenkundig, dass einzig und allein das Einzelhandelsvorhaben an der Kopernikusstraße begünstigt werden solle.
In diesem Falle könne sich die Stadt nicht auf die CIMA-Studie aus dem Jahr 2002 berufen, weil dem Gutachten keine Aussagen zu der hier maßgebenden Problematik der Auswirkungen der vorhandenen und beabsichtigten Einzelhandelsnutzung zu entnehmen seien.
Davon, dass sich der vorhandene und beabsichtigte Einzelhandel im Bereich des Bebauungsplan-Entwurfs 1411 nachteilig auf den Engelbosteler Damm auswirke, sei dem Gutachten nichts zu entnehmen.
Bereits mit Schreiben vom 29.03.2000 sei von der einen vertretenen Einwanderheberin die Forderung erhoben worden, von Nutzungseinschränkungen Abstand zu nehmen, um den Spielraum für Nachfolgenutzungen zu erhalten. In der Planbegründung heiße es, dass ansässige Betriebe mit einer großen Anzahl an Arbeitsplätzen zu sichern seien. Hiervon könne jedoch keine Rede sein, da diese Betriebe insolvent seien bzw. vor der Aufgabe stünden.

Es mangele insofern bei der Planung an den notwendigen städtebaulichen Gründen. Der Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen verhindere die Schaffung von Ersatzarbeitsplätzen und führe nicht zu einer Bestandssicherung. Seitens der Verwaltung sei hingegen signalisiert worden, dass bestimmte Einzelhandelsnutzungen, die nicht in Konkurrenz zum Engelbosteler Damm stünden, vorstellbar seien.
Auf der Grundlage des bisherigen Planungsrechtes habe das Verwaltungsgericht Hannover und in der Berufungsinstanz das Nds. Oberverwaltungsgericht die Stadt dazu verurteilt, für ein nicht großflächiges Einzelhandelsvorhaben an der Bodestraße einen positiven Bauvorbescheid zu erteilen. Auch die künftige Planung stünde dieser Zulässigkeit nicht entgegen. Das Verwaltungsgericht Hannover habe Zweifel daran, dass die Zielsetzung des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 1411 einer gerichtlichen Überprüfung standhalten werde. Hierzu trage bei, dass in der Bodestraße vor wenigen Jahren ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb zugelassen worden sei. Es könne nicht auf der einen Seite großflächiger Einzelhandel zugelassen werden und auf der anderen Seite weiterer Einzelhandel ausgeschlossen werden. Auch zu den Zielen der Sanierungssatzung aus dem Jahr 1984 bestehe nach Auffassung des Gerichts kein Widerspruch. Auf die Sanierungsziele der Wohnungsmodernisierung und der Verbesserung des Verkehrskonzeptes wirke sich das Einzelhandelsvorhaben nicht aus. Soweit in den vorbereitenden Untersuchungen zur Sanierungssatzung und in der Bereichsplanung die Stärkung des Einkaufsstandortes Engelbosteler Damm angesprochen werde, stehe das Vorhaben ebenfalls nicht offenkundig im Widerspruch zu diesem Konzept.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Engelbosteler Damm ist im Flächennutzungsplan als Bereich mit Marktfunktionen dargestellt. Er ist die urbane Achse mit den identitätsstiftenden Funktionen eines Stadtteilzentrums und eines Nahversorgungsbereiches.
Der Abschnitt des Engelbosteler Dammes zwischen Christuskirche und Kopernikusstraße/ Lutherkirche ist beiderseits mit dichter, z.T. sehr dichter, gründerzeitlicher Wohnbebauung umgeben. Für ca. 80 % der Bevölkerung des Sanierungsgebietes ist dieser Bereich in weniger als fünf Minuten zu Fuß erreichbar. Aufgrund seiner Lage, der Wegebeziehungen, der verkehrlichen Erschließung, insbesondere für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Benutzer, aber auch für Pkw-Verkehr hat sich der Straßenabschnitt historisch zum Stadtteilzentrum und Versorgungsschwerpunkt entwickelt.

Die allgemeine Entwicklung des Einzelhandels ist gekennzeichnet von Veränderungen in der Betriebs- und Gesellschafterstruktur. Sie hinterlässt ihre Spuren auch am Engelbosteler Damm. Die Filialisierung, die wachsenden Ladengrößen und die Angebote auf der "grünen Wiese" führen zu Erosionserscheinungen in den gewachsenen Zentren wie auch in der Nordstadt. Um den stetigen dynamischen Wandel im Einzelhandel zu berücksichtigen, verfolgt die Stadt ein umfassendes städtebauliches Konzept für den Stadtteil und das Sanierungsgebiet Nordstadt:

- Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der Läden mit PKW (siehe Ausführungen auf Seite 5)
- Umbau des Engelbosteler Dammes zu einer kundenfreundlichen Einkaufsstraße,
- umfangreiche stadtgestalterische Maßnahmen im Rahmen der städtebaulichen Sanierung (u. a. Platz an der Christuskirche, Platz an der Lutherkirche),
- Ausweisung von Bauzonen zur Erweitung von Ladenflächen in den Blöcken am Engelbosteler Damm. Baurechte in den Bebauungsplänen entlang des Engelbosteler Damms stärken die Versorgungsfunktion des Stadtteilzentrums, indem regelmäßig Erweiterungen der Geschäftsflächen im Erdgeschoss und bauliche Ergänzungen zulässig sind und
- Spielhallen weitestgehend ausgeschlossen sind,
- Verbesserung des Parkplatzangebotes zur Stärkung der Betriebe am Engelbosteler Damm,
- die dezentrale Verteilung der Nahversorgerstandorte im Bereich mit Marktfunktion (Standortplanung Kopernikusstraße 5, Bebauungsplan Nr. 1414, 1. Änderung),
- keine Ansiedlungen an peripheren Standorten wie das Gewerbegebiet Weidendamm
- Umstrukturierung der Brachflächen für neue Wohnungen für zusätzliche Bevölkerung und Kundenfrequenz.

Im Rahmen dieses Konzeptes und gemessen an der Bedeutung des Bereiches mit Marktfunktion Engelbosteler Damm kommt dem Planbereich 1411 mit dem vorhandenen Einzelhandelsangebot an der Bodestraße bezüglich der Nahversorgung keine schwerpunktbildende Aufgabe, sondern lediglich eine ergänzende Funktion zu. Die Genehmigung des "Nordstadtzentrums" an der Bodestraße war in Bezug auf das genannte städtebauliche Konzept eine Ausnahmeregelung, ebenso wie die Sechsgeschossigkeit des Geschäftshauses: Durch die neue autogerechte Erschließung über die Bodestraße wurde das Gewerbegrundstück für neue Nutzungen interessanter, die wegen der bis dahin vorhandenen abseitigen ("Hinterlieger"-) Situation keine marktfähige Chance hatten. Mit dem Bau der Bodestraße wurde den Eigentümern die Möglichkeit gegeben, mit einem städtebaulich angemessenen Bauvorhaben die Aufwertung des Gewerbegrundstückes zu realisieren. Die vorhandenen Einzelhandelsflächen sind als autobezogener Standort

zugelassen worden, um dem Stadtteil ein differenziertes Angebot an Ladengrößen mit entsprechend unterschiedlichem Warenangebot und Erschließungsqualitäten zu geben. Darüber hinaus sind die Verkaufsflächen speziell für Autokunden aus den nördlich angrenzenden Stadtteilen günstig gelegen.

Sie haben in ihrem Bestand keine wesentlichen Auswirkungen für das Sanierungsgebiet Nordstadt.
Die Umnutzung der “Eichbaum – Halle” auf dem Grundstück an der Bodestraße zu einem erweiterten Einkaufsbereich übersteigt allerdings das Maß der Verträglichkeit mit dem Konzept für Einzelhandelsstandorte in der Nordstadt und steht den ursprünglichen Zielen der Sanierung entgegen.

Nur die derzeit als Einkaufszentrum genutzten Flächen werden deshalb durch entsprechende Festsetzung “Sondergebiet” planungsrechtlich in ihrem Bestand gesichert. Somit wird hinsichtlich der Eigentümer- und Eigentümerinneninteressen der bereits vollzogenen Entwicklung Rechnung getragen. Wie bereits erwähnt, bleibt auch nach dem Ausschluss von Einzelhandel für den Grundstücksteil der ehemaligen Schlosserei Eichbaum noch ein breites Spektrum gewerblicher Nutzungsmöglichkeiten im Sinne der “Nordstädter Mischung” bestehen.

Das Standortkonzept wird gestützt durch Untersuchungen bzw. Gutachten zur Einzelhandelsentwicklung in der Nordstadt.
Das ECON-Gutachten empfiehlt grundsätzlich eine Erweiterung der Einzelhandelsflächen in der Nordstadt, und zwar ausdrücklich in konzentrierter Form an der Kopernikusstraße. Der Gutachter kommt eindeutig zu dem Schluss, dass unter Flächenaspekten keine Planungsalternative zu dem vorgenannten Areal (Bereich Kopernikusstraße) zu erkennen ist, die sinnvolle städtebauliche und versorgungsstrukturelle Schwerpunktsetzung erlauben würde. Aus gewerbeplanerischer Sicht wird in dem Gutachten abgeraten, im nördlichen Bereich der neuen Weidendammtrasse, z.B. an einer neu trassierten Verbindungsstraße zur Haltenhoffstraße, Einzelhandelsnutzungen baurechtlich zuzulassen. Dieses würde zu einer Zersplitterung des begrenzten Entwicklungspotentials auf dem Einzelhandelssektor führen mit der Folge, dass die angestrebte städtebauliche und versorgungsstrukturelle Konzentration und Verdichtung des Geschäftsbesatzes unterlaufen würde (ECON-Gutachten 1989, S. 144, 145).

Das CIMA-Gutachten aus dem Jahr 2002 stellt für die Entwicklung des Stadtteilzentrums Engelbosteler Damm, bestehend aus insgesamt 53 Einzelhandelsbetrieben, folgende Punkte als besonders positiv heraus:

- Der gestalterisch anspruchsvolle Umbau des Engelbosteler Damms einschließlich der Plätze “An der Christuskirche” und “An der Lutherkirche” trägt zur Stärkung der zentralen Funktionen dieses Bereiches bei.
- Stärken sind ebenfalls die ansässigen “Ankerbetriebe” (Lebensmittel- und Drogeriediscounter).
- Die hochrangige ÖPNV- Anbindung und
- die Nähe zur Universität.

Es ist richtig, dass sich der Gutachter nicht direkt mit der beabsichtigten Erweiterung von Einzelhandelsflächen an der Bodestraße befasst hat. In der Studie wird festgestellt, dass es

bereits Trading–down-Tendenzen am Engelbosteler Damm gibt. In den Handlungsempfehlungen zum Engelbosteler Damm heißt es, dass es “noch ein Potential an attraktiven Einzelhandelsbetrieben im Stadtteilzentrum gibt, das eine Umkehr der Trading-down-Tendenzen bewirken könnte. Dazu müssen die Rahmenbedingungen für den Einzelhandel erheblich verbessert werden.” (CIMA Gutachten S. 196).
Ein wichtiger Schritt dazu war die Aufgabe der Fußgängerzone Engelbosteler Damm/ Kopernikusstraße (DS Nr. 2964/ 2000) zugunsten des Sanierungsziels, Stärkung des Engelbosteler Dammes als Einkaufs-/ Nahversorgungszentrum.

Eingriff in das Eigentum durch die Führung der Weidendammtrasse

Die Eigentümerinnen seien nicht damit einverstanden, dass ihr Grundbesitz für die Trasse der geplanten Verlängerung des Weidendammes in Anspruch genommen werde. Es handele sich hier um einen Eingriff in das durch Artikel 14 Grundgesetz geschützte Grundeigentum. Die Voraussetzungen für einen derartigen schwerwiegenden Eingriff lägen nicht vor.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stärkung des ÖPNV und damit verbunden eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des ÖPNV ist ebenfalls ein Ziel der Planungen auch im Sanierungsgebiet. Durch den Bau der geplanten Trasse werden MIV und ÖPNV frühzeitig voneinander getrennt, so dass sich für den ÖPNV wie auch für das Umfeld, Haltenhoffstraße-Brückenbereich, neue Gestaltungsmöglichkeiten für fußgänger- und fahrradfreundliche Bereiche ergeben. Mit diesem Ziel wurde der Flächennutzungsplan geändert (in Kraft getreten 1995), mit der 115. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde die Trasse zu den Bahngleisen verlegt. Dieses letzte Teilstück stellt die Verbindung zur Bahnbrücke nach Hainholz her und komplettiert somit die Stadtteil verbindende Umgehungsstraße für den Engelbosteler Damm.

Die hier geänderte Flächennutzungsplanung soll u.a. auch zu der Entflechtung der Verkehrsproblematik am Kreuzungspunkt Engelbosteler Damm/Haltenhoffstraße/ Bodestraße beitragen und die räumliche Barrierewirkung des Engelbosteler Damms, durch den Durchgangsverkehr verursacht, aufheben.

Sollte die Trasse nicht gebaut werden, muss eine Alternativroute als Hauptverkehrsstraße definiert werden. Die einzige Alternative ist die Bodestraße, über die heute der Verkehr abgewickelt wird. Die Bodestraße ist jedoch nicht als Hauptverkehrsstraße angelegt worden, so dass mit Fortsetzung der bisherigen Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf gerechnet werden muss.
Weiterhin ist hinsichtlich der jetzt vorgebrachten Anregung noch die vertragliche Beziehung zur Stadt zu sehen.
In einem Kaufvertrag aus dem Jahr 1994 haben sich die Eigentümer mit der Beanspruchung ihres Grundbesitzes für die Führung der Trasse einverstanden erklärt.
Für die Realisierung dieser Trassenführung wurden entsprechend die Flächen im Rahmen der Umlegungsregelung zugeteilt. Gleichzeitig regelt der Vertrag, dass die Eigentümerinnen keinen Anspruch auf Flächenausgleich, für die in Anspruch zu nehmenden Flächen oder der darauf befindlichen Gebäude, haben.

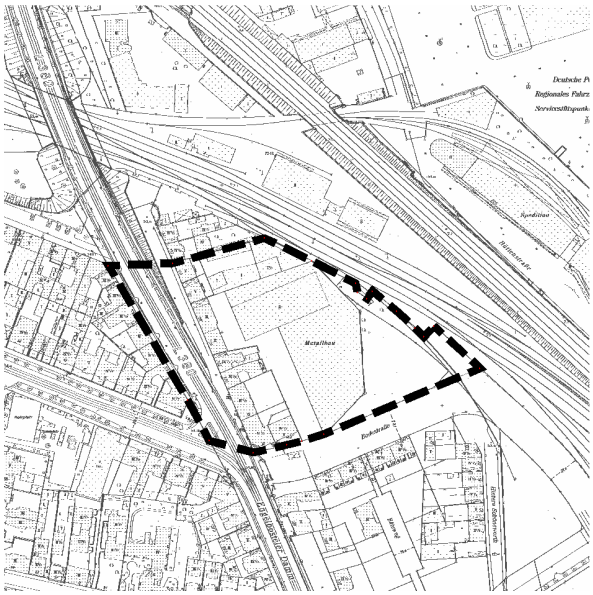
Die konkrete Festlegung der Lage und des Ausbaus der neuen Weidendammtrasse wird in einem weiteren Planverfahren zeitnah zu deren Realisierung erfolgen. Weitere Verhandlungen werden zeigen, ob die DB-Netz noch mehr Bahnflächen für die Verschiebung der Straßentrasse nach Osten freigeben wird, um den Eignriff in die privaten Grundstücke auf das notwendigste Minimum zu beschränken.

Die beantragten Beschlüsse sind erforderlich, um das Bebauungsplanverfahren weiterführen bzw. abschließen zu können und damit die städtebaulichen Ziele der Stadt auf Dauer zu sichern.

61.41
Hannover / 14.02.2005

Bebauungsplan Nr. 1411
- Bodestraße -

Geltungsbereich und bisheriges Verfahren



Planungsabteilung:
61.4 Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen

Stadtteil: Nordstadt

Geltungsbereich:

Engelbosteler Damm,
Engelbosteler Damm 130 Nordseite,
Bahngelände,
Bodestraße,

Bisherige Drucksachenbeschlüsse:

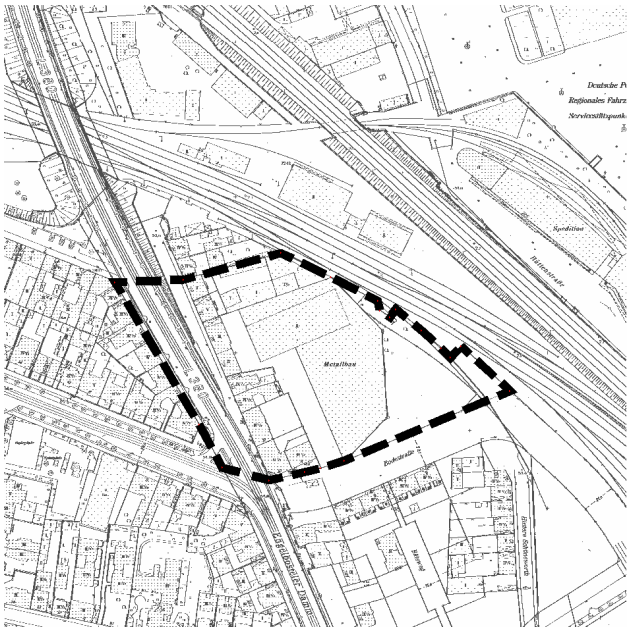
758/97	Aufstellungsbeschluss
3194/99	Beschluss zur vorgezogenen Bürgerbeteiligung
831/2000	erneuter Aufstellungsbeschluss
22275/2001	Auslegungsbeschluss vorbehaltlicher Satzungsbeschluss

Anlage 2 zur Drucksache Nr.

Begründung

Bebauungsplan Nr. 1411

Stadtteil: Nordstadt



Geltungsbereich:

Engelbosteler Damm,
Engelbosteler Damm 130
Nordseite, Bahngelände,
Bodestraße

1. Zweck des Bebauungsplans

Mit dem Bebauungsplan 1411 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung folgender Planungsziele geschaffen werden:

1. Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen

2. Sicherung der Flächen für die Weidendammtrasse

Inhalt

Deckblatt

Inhalt 2

1. Zweck des Bebauungsplans 3

2. Städtebauliche Ziele des Bebauungsplans 3

2.1. Bestand / Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan 3

2.2. Art der baulichen Nutzung 3
2.2.1 Einzelhandel 5

2.3. Maß der baulichen Nutzung 8

3. Verkehr 9

4. Öffentliche Kinderspielplätze 11

5. Umweltverträglichkeit 11

5.1. Lärmschutz 11

5.2. Naturschutz 12

5.3. Altlasten 13

6. Städtebauliche Maßnahmen - Umlegung 13

7. Kosten 14

1. Zweck des Bebauungsplans

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt innerhalb des förmlich festgestellten Sanierungsgebietes Nordstadt. Mit dem Bebauungsplan 1411 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung folgender Planungsziele geschaffen werden:

1. Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen

2. Sicherung der Flächen für die Weidendammtrasse

Als planungsrechtliche Voraussetzung für die Zulässigkeit der geplanten Nutzungen und für die Durchführung der erforderlichen bodenordnenden Maßnahmen (Umlegung) ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Gleichzeitig werden die bisher innerhalb des Plangebietes geltenden Festsetzungen des Durchführungsplans Nr. 59 vom 17. Februar 1954 aufgehoben.

2. Städtebauliche Ziele des Bebauungsplans

2.1. Bestand / Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Am Engelbosteler Damm und an der Bodestraße befinden sich mehrgeschossige Gebäude mit reiner Wohnnutzung, gemischter Nutzung oder reiner Büro- bzw. Ladennutzung. Im rückwärtigen Teil sind bis zum Bahngelände gewerbliche Nutzungen und insbesondere ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit ca. 2800 m² Geschossfläche vorhanden. Außerdem befindet sich noch ein Parkhaus an der Einmündung der Bodestraße in den Weidendamm.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt, der hier Gewerbliche Bauflächen und die geplante Weidendammtrasse als Hauptverkehrsstraße darstellt. Da die Landeshauptstadt Hannover noch nicht die Planungshoheit über die gesamte Fläche der Weidendammtrasse hat, ist es auch nicht möglich hier eine öffentliche Verkehrsfläche festzusetzen. (Näheres zu diesem Thema siehe Punkt 3. Verkehr). Der Bebauungsplan Nr. 1411 setzt in seinem Geltungsbereich den Durchführungsplan 59, der entlang des Engelbosteler Damms Gemischtes Wohngebiet und für die gesamte Restfläche bis zum Bahngelände Gewerbegebiet festsetzt, außer Kraft.

2.2. Art der Nutzung

Im Rahmen der Sanierung Nordstadt wurden die Bodestraße und die Straße Am Kläperberg als neue Verbindungen zwischen Engelbosteler Damm und Weidendamm angelegt. Damit wurden ehemalige „Hinterlieger-Grundstücke“ deutlich aufgewertet. Das Wohngebiet Bäteblock konnte so entstehen und wesentliche Voraussetzungen für die Herstellung des Stadtteilparks Möhringsberg wurden damit geschaffen.
Auch auf dem ehemaligen Betriebsgrundstück Eichbaum - Behrens haben die Eigentümer die neue Lage an der Bodestraße zur Aufwertung der straßenseitigen Grundstücksteile genutzt:

- Durch Abriss eines Altbaus konnte eine dichtere Bebauung mit wesentlich mehr Wohneinheiten an der Ecke Engelbosteler Damm/Bodestraße realisiert werden.

- Die Betriebsfläche des ehemaligen Metallbaubetriebes wurde verkleinert zugunsten des Neubaus eines sechsgeschossigen Geschäftshauses, das von der Bodestraße direkt erschlossen werden konnte. Damit wurde eine wesentlich höhere Bebauungs- und Nutzungsdichte ermöglicht. Büros, Dienstleistungen und Läden wurden hier angesiedelt.

Der Gewerbebetrieb in dem Planbereich 1411 (Eichbaum - Behrens, Stahlbau) ist inzwischen aufgegeben. Auf dem ehemaligen Eichbaum-Behrens-Gelände sind zurzeit folgende Firmen angemeldet: Baufertigteile, Herstellung von Stahl- und Leichtmetallprodukten, Video und Medien, Werbeteam/Agentur. Die Halle der ehemaligen Schlosserei Eichbaum wird heute im Erdgeschoss von der Firma „Behrens-Innovation“ genutzt.

Das Planungs- und Sanierungsziel ist es, eine Mischung mit gewerblichen und anderen Nutzungen zu ermöglichen und die publikumsintensiven Einzelhandels-nutzungen in diesem Bereich auf den Bestand zu begrenzen. Neben dem vorhandenen Angebot von ca. 4.000 qm Bruttogeschossfläche Einzelhandel an der Bodestraße bieten die übrigen bisher gewerblich genutzten Flächen der ehemaligen Schlosserei Eichbaum Voraussetzungen für die Ansiedlung von z. B. kleinteiligem Gewerbe, Werkstätten, Ateliers, aber auch für Lager- und Showräume für Betriebe und Firmen, die z.B. in der Innenstadt ansässig sind. Im Rahmen der Umnutzung des Hauptgüterbahnhofs Weidendamm kann es zur Verlagerung von benachbarten Gewerbebetrieben kommen, auch dafür sind Flächen im Planbereich des Bebauungsplanes als Ersatzstandort gut geeignet.

Der Bebauungsplanentwurf hat das städtebauliche Ziel, die vorhandene Nutzungs-struktur im Plangebiet zu sichern. Für die entlang des Engelbosteler Dammes und der Bodestraße vorhandene gemischte Nutzung mit Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäuden soll ein Mischgebiet festgesetzt werden.

Für das Gewerbegebiet passt der Bebauungsplan das Spektrum der zulässigen Nutzungen an die Rechtslage der derzeit geltenden Baunutzungsverordnung von 1990 an. Darüber hinaus werden im Gewerbegebiet Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen. Damit soll verhindert werden, dass sich an diesem Standort noch mehr Einzelhandel etabliert. Die Ausweitung der Flächen für den Einzelhandel neben dem hier schon bestehenden Angebot hätte in dieser für die Nordstadt peripheren Lage einen weiteren Kaufkraftverlust für den Engelbosteler Damm als Haupteinkaufsmeile der Nordstadt zur Folge. Gerade für den nördlichen Engelbosteler Damm wäre ein Abwandern von Einzelhändlern in die Bodestraße schwer zu verkraften.

2.2.1 Einzelhandel

Nach dem ECON-Gutachten von 1989 wird als Erweiterungsfläche für Einzelhandelsflächen in der Nordstadt der südliche Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs an der Kopernikusstraße vorgesehen. Nur hier ist es möglich einen

im Stadtteil integrierten Standort zu entwickeln, der in zentraler Lage in der Nordstadt gelegen ist und mit den bestehenden Geschäftsbereichen am Engelbosteler Damm und an der Lutherkirche ein attraktives Geschäftszentrum bilden kann.

Ferner wird in dem ECON-Gutachten aus gewerbeplanerischer Sicht davon abgeraten, im nördlichen Bereich des Weidendamms und an der Bodestraße weitere Einzelhandelsflächen zuzulassen. Dies würde zu einer Zersplitterung des begrenzten Entwicklungspotentials auf dem Einzelhandelssektor mit der Folge führen, dass die angestrebte städtebauliche und versorgungsstrukturelle Konzentration des Geschäftsbesatzes unterlaufen würde.

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse hat die Stadt in dem Geltungsbereich des 1997 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplanes 1414 an der Kopernikusstraße bereits Kerngebietsflächen festgesetzt, auf denen der Einzelhandel in der Nordstadt dem ECON-Gutachten entsprechend entwickelt werden kann. Diesem Planungsziel würde eine weitere Konzentration von Einzelhandelsflächen an der Bodestraße entgegenstehen und die Umsetzung der Planungen in der Kopernikusstraße zum Scheitern bringen.

Das CIMA-Gutachten aus dem Jahr 2002 stellt für die Entwicklung des Stadtteilzentrums Engelbosteler Damm, bestehend aus insgesamt 53 Einzelhandelsbetrieben, folgende Punkte als besonders positiv heraus:

- Der gestalterisch anspruchsvolle Umbau des Engelbosteler Damms einschließlich der Plätze „ An der Christuskirche“ und „An der Lutherkirche“ trägt zur Stärkung der zentralen Funktionen dieses Bereiches bei.

- Stärken sind ebenfalls die ansässigen „Ankerbetriebe“ (Lebensmittel- und Drogeriediscounter).

- Die hochrangige ÖPNV- Anbindung und

- die Nähe zur Universität.

Der Gutachter befasst sich zwar nicht direkt mit der beabsichtigten Erweiterung von Einzelhandelsflächen an der Bodestraße, in der Studie wird aber festgestellt, dass es bereits Trading–down-Tendenzen am Engelbosteler Damm gibt. In den Handlungsempfehlungen zum Engelbosteler Damm heißt es deshalb, dass es „noch ein Potential an attraktiven Einzelhandelsbetrieben im Stadtteilzentrum gibt, das eine Umkehr der Trading-down-Tendenzen bewirken könnte. Dazu müssen die Rahmenbedingungen für den Einzelhandel erheblich verbessert werden“ (CIMA Gutachten S. 196).
Ein wichtiger Schritt dazu war die Aufgabe der Fußgängerzone Engelbosteler Damm/ Kopernikusstraße (DS Nr. 2964/ 2000) zugunsten des Sanierungsziels, Stärkung des Engelbosteler Dammes als Einkaufs-/ Nahversorgungszentrum.

Der Engelbosteler Damm ist im Flächennutzungsplan als Bereich mit Marktfunktionen dargestellt. Er ist die urbane Achse mit den identitätsstiftenden Funktionen eines Stadtteilzentrums und eines Nahversorgungsbereiches.
Der Abschnitt des Engelbosteler Dammes zwischen Christuskirche und Kopernikusstraße/ Lutherkirche ist beiderseits mit dichter, z.T. sehr dichter, gründerzeitlicher

Wohnbebauung umgeben. Für ca. 80 % der Bevölkerung des Sanierungsgebietes ist dieser Bereich in weniger als fünf Minuten zu Fuß erreichbar. Aufgrund seiner Lage, der Wegebeziehungen, der verkehrlichen Erschließung, insbesondere für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Benutzer, aber auch für Pkw-Verkehr hat sich der Straßenabschnitt historisch zum Stadtteilzentrum und Versorgungsschwerpunkt entwickelt.

Die allgemeine Entwicklung des Einzelhandels ist gekennzeichnet von Veränderungen in der Betriebs- und Gesellschafterstruktur. Sie hinterlässt ihre Spuren auch am Engelbosteler Damm. Die Filiallilsierung, die wachsenden Ladengrößen und die Angebote auf der „grünen Wiese“ führen zu Erosionserscheinungen in den gewachsenen Zentren wie auch in der Nordstadt. Um den stetigen dynamischen Wandel im Einzelhandel zu berücksichtigen, verfolgt die Stadt ein umfassendes städtebauliches Konzept für den Stadtteil und das Sanierungsgebiet Nordstadt:

- Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der Läden mit PKW (siehe Ausführungen auf Seite 9),

- Umbau des Engelbosteler Dammes zu einer kundenfreundlichen Einkaufsstraße,

- umfangreiche stadtgestalterische Maßnahmen im Rahmen der städtebaulichen Sanierung (u.a. Platz an der Christuskirche, Platz an der Lutherkirche),

- Ausweisung von Bauzonen zur Erweitung von Ladenflächen in den Blöcken am Engelbosteler Damm: Baurechte in den Bebauungspläne entlang des Engelbosteler Damms stärken die Versorgungsfunktion des Stadtteilzentrums, indem regelmäßig Erweiterungen der Geschäftsflächen im Erdgeschoss und bauliche Ergänzungen zulässig sind und

- Spielhallen weitestgehend ausgeschlossen sind,

- Verbesserung des Parkplatzangebotes zur Stärkung der Betriebe am Engelbosteler Damm,

- die dezentrale Verteilung der Nahversorgerstandorte im Bereich mit Marktfunktion (Standortplanung Kopernikusstraße 5, Bebauungsplan Nr. 1414, 1. Änderung,),

- keine Ansiedlungen an peripheren Standorten wie das Gewerbegebiet Weidendamm,

- Umstrukturierung der Brachflächen für neue Wohnungen für zusätzliche Bevölkerung und Kundenfrequenz.

Im Rahmen dieses Konzeptes und gemessen an der Bedeutung des Bereiches mit Marktfunktion Engelbosteler Damm kommt dem Planbereich 1411 mit dem vorhandenen Einzelhandelsangebot an der Bodestraße bezüglich der Nahversorgung keine schwerpunktbildende Aufgabe, sondern lediglich eine ergänzende Funktion zu. Die Genehmigung des „Nordstadtzentrums“ an der Bodestraße war in Bezug auf das genannte städtebauliche Konzept eine Ausnahmeregelung, ebenso wie die Sechsgeschossigkeit des Geschäftshauses: Durch die neue autogerechte Erschließung über die Bodestraße wurde das Gewerbegrundstück für neue

Nutzungen interessanter, die wegen der bis dahin vorhandenen abseitigen („Hinterlieger“-) Situation keine marktfähige Chance hatten. Mit dem Bau der Bodestraße wurde den Eigentümern die Möglichkeit gegeben, mit einem städtebaulich angemessenen Bauvorhaben die Aufwertung des Gewerbegrundstückes zu realisieren. Die vorhandenen Einzelhandelsflächen sind als autobezogener Standort zugelassen worden, um dem Stadtteil ein differenziertes Angebot an Ladengrößen mit entsprechend unterschiedlichem Warenangebot und Erschließungsqualitäten zu geben. Darüber hinaus sind die Verkaufsflächen speziell für Autokunden aus den nördlich angrenzenden Stadtteilen günstig gelegen.
Sie haben in ihrem Bestand keine wesentlichen Auswirkungen für das Sanierungsgebiet Nordstadt.

Die Umnutzung der „Eichbaum–Halle“ auf dem Grundstück an der Bodestraße zu einem erweiterten Einkaufsbereich übersteigt allerdings das Maß der Verträglichkeit mit dem Konzept für Einzelhandelsstandorte in der Nordstadt und steht den ursprünglichen Zielen der Sanierung entgegen.

Nur die derzeit als Einkaufszentrum genutzten Flächen werden deshalb durch entsprechende Festsetzung „Sondergebiet“ planungsrechtlich in ihrem Bestand gesichert. Somit wird hinsichtlich der Eigentümerinteressen der bereits vollzogenen Entwicklung Rechnung getragen. Wie bereits erwähnt, bleibt auch nach dem Ausschluss von Einzelhandel für den Grundstücksteil der ehemaligen Schlosserei Eichbaum noch ein breites Spektrum gewerblicher Nutzungsmöglichkeiten im Sinne der „Nordstädter Mischung“ bestehen.

Eine Erweiterung der Einzelhandelsflächen an der Bodestraße ist mit Blick auf die genannten Gutachten und das dargestellte Einzelhandelskonzept für die Entwicklung des Einzelhandels in der Nordstadt nicht vertretbar. Deshalb begrenzt der Bebauungsplan die Gesamtverkaufsfläche mit 2500 m² auf ein am Bestand orientiertes Maß. Die nach § 3 Nr. 3 der textlichen Festsetzungen ausnahmsweise zulässigen Nutzungen, wie Dienstleistungsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen im Obergeschoss, dienen nur der Ergänzung der allgemeinen Zweckbestimmung als sonstiges Sondergebíet „Einkaufszentrum“ und sichern planungsrechtlich im wesentlichen auch die bereits vorhandenen Nutzungen. Durch diese Festsetzung ergibt sich auch eine größere Flexibilität bei der Bewirtschaftung eventuell freiwerdender Ladenlokale.

Ein weiteres Problem der Erweiterung von Einzelhandelsflächen im rückwärtigen Grundstücksbereich (Eichbaum-Halle) liegt in der verkehrlichen Erschließung für eine verkehrsintensivere Nutzung als der bisherigen (mehr zu diesem Thema unter Pkt. 3 „Verkehr“).

In letzter Zeit ist zu beobachten, das Einzelhandelsbetriebe aber auch Einkaufszentren durch besonders hohe Werbeträger auf sich aufmerksam machen. Dieses Bestreben mag darin begründet sein, sich bei der Teilnahme an dem sich verschärfenden Wettbewerb gewisse Vorteile vor der Konkurrenz zu verschaffen und die Kundenströme auf sich zu lenken. Diese Vorgehensweise macht aus der Sicht des Einzelhandels besonders in der Nähe und damit Sichtbarkeit von Hauptverkehrsstraßen und überörtlichen Verkehrswegen Sinn. Über diese Funktion

hinaus sind diese Anlagen jedoch dazu geeignet, wegen ihrer äußerst prägenden und weithin sichtbaren Wirkung die Belange des Ortsbildes zu beeinträchtigen. Dies insbesondere dann, wenn durch die große Höhe dieser Anlagen eine kilometerweit über das Baugebiet hinaus merkliche Wahrnehmbarkeit erzeugt wird. Dies kann zu einer unerwünschten Veränderung des vorhandenen Orts- bzw. Landschaftsbildes führen, da durch die angrenzenden großflächigen Gleisanlagen der Deutschen Bahn von derartigen Werbepylonen eine große Fernwirkung ausgeht. Außerdem würde ein hoher Werbepylon für die aus Richtung Hainholz Kommenden den Stadtteileingang in die Nordstadt dominieren und somit den ersten Eindruck von dem Stadtteil prägen. Mit der Begrenzung von Werbeträgern als Nebenanlagen oder als selbständige Anlagen (Fremdwerbung) auf eine Gesamthöhe von 15 m - sei es als Pylone oder als Aufbauten auf Gebäuden - wird einerseits erreicht, dass den gebietsbezogenen Belangen des Einzelhandels und des Gewerbes Rechnung getragen wird. Zudem werden bei dieser Begrenzung die beschriebenen übergreifenden negativen Auswirkungen vermieden. Selbständige Werbeanlagen sollen nur als Ausnahme zugelassen werden dürfen, um zu verhindern, dass die Erscheinungsform des Baugebiets durch Werbemasten eine unerwünschte Prägung erhält.

2.3. Maß der Nutzung

Die Nordstadt ist von einer straßenbegleitenden zumeist gründerzeitlichen Blockrandbebauung geprägt. Die an den Straßenfronten des Plangebietes vorhandene Bebauung soll deshalb erhalten bleiben bzw. ergänzt werden. An der Bodestraße wird das städtebauliche Ziel verfolgt, den in der Haltenhoffstraße vorhandenen räumlich gefassten Straßenraum bis zum Weidendamm weiterzuführen. Um sicherzustellen, dass notwendige Neubauten städtebaulich befriedigend in das Ortsbild eingefügt werden, begrenzt der Bebauungsplan die Zahl der Vollgeschosse auf ein am Bestand orientiertes Maß. Außerdem sind zu den Verkehrsflächen hin Baulinien ausgewiesen, die von den Neubauten wieder aufgenommen werden müssen. Zur stärkeren Gliederung von Fassaden können die Baulinien jedoch ausnahmsweise von Gebäudeteilen jeweils um bis zu maximal 5,0 m Breite und maximal 1,0 m Tiefe unter- bzw. überschritten werden, wenn es aus Gründen differenzierter Einzelgestaltung erforderlich ist.

Als Maß der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan für das Mischgebiet Geschossflächenzahlen fest, die über den nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Höchstwert von 1,2 hinausgehen. Diese Ausweisungen erfordern gemäß § 17 Abs. 3 BauNVO aus folgenden städtebaulichen Gründen eine Abweichung von den Obergrenzen.

1. Der städtebauliche Charakter der im Stadtteil Nordstadt vorhandenen Blockrandbebauung soll erhalten bleiben bzw. wieder instandgesetzt werden. Erforderliche Neubauten müssen deshalb die zwingend festgesetzte Zahl der Vollgeschosse einhalten.

2. Durch die im Engelbosteler Damm verkehrenden Stadtbahn- und Buslinien sowie die in der Nähe liegende S-Bahn-Haltestelle Nordstadt ist ein günstiger Anschluss der Baugebiete an den öffentlichen Nahverkehr gegeben.

3. Weite Teile des Plangebietes waren bei Inkrafttreten der BauNVO am 1.8.1962 bereits bebaut.

Sonstige öffentliche Belange stehen einer Überschreitung der zulässigen Obergrenze von GRZ und GFZ nicht entgegen.

Die rückwärtige Baugrenze liegt am Engelbosteler Damm bezogen auf das Gebäude Engelbosteler Damm 120 um ca. 12 m hinter der vorhandenen rückwärtigen Gebäudeaußenkante. Mit dieser Baugrenze wird zum einen eine einheitlichere Rückfront der Gebäude am E-Damm angestrebt, zum anderen steht aber die Schaffung eines Abstandes zwischen den Bauflächen des Gewerbegebietes und des Mischgebietes im Vordergrund. Bei dieser bestandsorientierten Planung wären größere Abstände nicht mit der vorhandenen Bebauung vereinbar. Im Rahmen des Bestandsschutzes ist eine Nutzung des Gebäudes Engelbosteler Damm 120 uneingeschränkt weiter problemlos möglich. Eventuelle Ersatzbauten müssten sich allerdings an die hier festgesetzte Baugrenze halten.

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen entlang der Bodestraße und der von Bebauung freizuhaltenden Fläche für die geplante Weidendammtrasse sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO nicht zulässig, um überschaubare, „aufgeräumte“ Straßenräume mit klar definierten Raumkanten zu schaffen.

3. Verkehr

Das Baugebiet ist durch Engelbosteler Damm und Bodestraße verkehrlich erschlossen.

Durch die im Engelbosteler Damm und in der Haltenhoffstraße verkehrenden Stadtbahn- und Buslinien und durch die S-Bahn-Haltestelle Nordstadt wird das Plangebiet vom öffentlichen Nahverkehr sehr gut bedient.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt die aus dem Flächennutzungsplan entwickelte Trasse für die geplante Verlängerung des Weidendammes. Dieses letzte Teilstück stellt die Verbindung zur Bahnbrücke nach Hainholz her und komplettiert somit die stadtteilverbindende Umgehungsstraße für den Engelbosteler Damm. Die Anbindung der Weidendammtrasse ist erforderlich, um folgende Ziele zu erreichen:

- Bündelung des Verkehrs (Straßenverkehr und Deutsche Bahn) und damit Verkehrsberuhigung des Engelbosteler Damms im Rampenbereich

- Umbau der Straßen im Rampenbereich zu Anliegerstraßen und damit weitaus geringere Belastungen der Anwohner durch Abgase und Lärm

- Entzerrung und Neuordnung der Verkehrsströme am Knotenpunkt Engelbosteler Damm / Haltenhoffstraße / Bodestraße

- Verbesserung der internen Quartiersverbindungen für Fußgänger (u.a. zum Kinderspielplatz Auf dem Loh)

Die Ansiedlung verkehrsintensiverer Nutzungen im Gewerbegebiet, wie z.B. Einzelhandel, ist aus verkehrstechnischer Sicht sehr problematisch. Die Erschließung über die neue Weidendammtrasse ist wegen der Anrampung an die höher liegende Eisenbahnbrücke aus topografischen Gründen schwierig und aus verkehrstechnischer Sicht sehr problematisch, da abbiegende Fahrzeuge den geradeaus fahrenden Verkehr behindern und gesonderte Abbiegespuren aus Platzgründen nicht möglich sind. Der Rückstau hätte unter anderem eine Überlastung der Kreuzung Bodestraße / Weidendamm zu Folge. Deshalb wird die geplante Weidendammtrasse auf der gesamten Länge als Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt. Die Abwicklung des gesamten Zu- und Abfahrtverkehrs über die vorhandene Zufahrt an der Bodestraße ist bereits heute schwierig und würde bei verstärkter Nutzung den Verkehr im Kreuzungsbereich Engelbosteler Damm / Haltenhoffstraße / Bodestraße zum Erliegen bringen.

Für Teilflächen der geplanten Weidendammtrasse hat die Landeshauptstadt Hannover derzeit noch nicht die Planungshoheit, da sie sich noch im Besitz der Deutschen Bahn befinden und erst entwidmet werden müssen. Um dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB Rechnung zu tragen, werden die Flächen, die im Flächennutzungsplan für die Trasse vorgesehen sind und für die die Landeshauptstadt die Planungshoheit besitzt, von der Bebauung freigehalten. Eine Ausweisung als öffentliche Verkehrsfläche ist aus den oben genannten Gründen nicht möglich.

Die sonstigen festgesetzten Verkehrsflächen entsprechen dem derzeitigen Bestand. Änderungen bezüglich dieser Verkehrsflächen und der Verkehrsführung setzt der Bebauungsplan nicht fest.

4. Öffentliche Spielplätze

Der für das Mischgebiet erforderliche Spielplatzbedarf kann nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1411 nachgewiesen werden. Der Bedarf kann allerdings durch den nordwestlich angrenzenden Spielplatz Auf dem Loh gedeckt werden. Die Größe dieses Spielplatzes überschreitet den Bedarf des angrenzenden Wohnblocks Auf dem Loh bei weitem und ist durch die anvisierte Verkehrsberuhigung im Rampenbereich auch gut erreichbar.

5. Umweltverträglichkeit

5.1. Lärmschutz

Das Plangebiet wird durch Schallimmissionen belastet, die vom Engelbosteler Damm, der Bodestraße und den Anlagen der Deutschen Bahn AG ausgehen.

Für die schalltechnische Untersuchung konnte auf eine Verkehrszählung vom 8.7.1997 zurückgegriffen werden. Nachdem zwischenzeitlich der Engelbosteler Damm zwischen Haltenhoffstraße und Strangriede für den Kfz-Verkehr gesperrt wurde, wurde dieser Verkehr in der Untersuchung der Bodestraße zugeordnet. Im einzelnen waren folgende Verkehrsdaten zubeachten:

Engelbosteler Damm	21 100Kfz/24h,
Haltenhoffstraße	14 200Kfz/24h,
Bodestraße	19 200Kfz/24h.

Für die Anlagen der Deutschen Bahn AG wurde der 25-m-Pegel aus dem Schallimmissionsplan Lm_{25} = 74,7 / 71,00 dB(A) (Tag/Nacht) übernommen und zusätzlich die S-Bahn mit einer Frequenz von 6/3 Zügen/h pro Richtung (Tag/Nacht) berücksichtigt.

Mit diesen Daten wurden mittels eines Rechenprogramms getrennt für die Quellen Straße und Deutsche Bahn die Mittelungspegel an acht Immissionspunkten berechnet. Die Berechnungsergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden

- Die Orientierungswerte eines MI-Gebietes (60/50dB(A) nach DIN 18005) werden an den zum Engelbosteler Damm und zur Bodestraße hin orientierten Gebäudefronten deutlich überschritten. Die Überschreitungen reichen im Kreuzungsbereich der beiden Straßen bis an 16 dB(A) heran.

- Der Stadtbahnverkehr trägt zu keiner Erhöhung der Mittelungspegel bei.

- Die Immissionen von den Anlagen der Deutschen Bahn führen auf den Gebäuderückseiten zu erhöhten Werten. Die Überschreitung des Orientierungswertes für den Nachtzeitraum im Obergeschoss einzelner Immissionsorte bewegen sich allerdings in einer Größenordnung, die keine erhöhten Anforderungen an die Fenster begründet.

In Anlehnung an die DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau -, die anzustrebende Orientierungswerte in den Baugebieten enthält, sind die prognostiziert einwirkenden Verkehrsimmissionen damit so erheblich, dass grundsätzlich Schutzmaßnahmen als erforderlich erachtet werden, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können.

Aus straßenbautechnischer und städtebaulicher Sicht ist kein aktiver Lärmschutz, z.B. durch eine Lärmschutzwand, möglich. Erforderliche Schutzmaßnahmen können daher nur durch die Festsetzung passiven Lärmschutzes erreicht werden. Durch die Festsetzung dieser Maßnahmen sollen die durch den Verkehrslärm entstehenden schädlichen Auswirkungen soweit wie möglich vermindert werden. Im Ergebnis sollen in den künftigen Gebäuden Innenraumpegel erreicht werden, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ermöglichen.

Eine exakte Berechnung hierzu erforderlicher bewerteter Schalldämmmaße ist im Rahmen der Bauleitplanung insofern nicht möglich, weil wichtige Berechnungsparameter, wie z.B. die Raumgrößen, die Fenstergrößen und die Wandstärken noch nicht bekannt sind und erst im Baugenehmigungsverfahren festliegen. Die Festsetzung von Lärmschutzfenstern kann daher nur pauschal und allgemein vorgenommen werden. Erst im Baugenehmigungsverfahren können anhand der dann vorliegenden Berechnungsparameter die Anforderungen an den Schallschutz konkretisiert werden.

Verbindliche Anforderungen über bestimmte einzuhaltende Innenpegel sind gesetzlich nicht vorgeschrieben. Als sinnvolle Grundlage zur Erzielung eines ausreichenden Schutzes vor Verkehrsimmissionen ist es sachgerecht, die vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) hinzuzuziehen. Diese Verordnung legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Maßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest, soweit u.a. durch den Bau öffentlicher Straßen die Immissionsgrenzwerte der hierfür anzuwendenden sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) überschritten werden.

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

5.2. Naturschutz

Mit Ausnahme der straßenbegleitenden Baumreihe und der Bepflanzung mit heimischen Gehölzen im Böschungsbereich am Engelbosteler Damm sowie der Bepflanzung im rückwärtigen Bereich der Häuser Bodestraße 8 - 12 besteht im Planbereich ein hoher Versiegelungsgrad des Bodens und damit auch ein Vegetationsmangel.
Mit den getroffenen Festsetzungen vollzieht die Planung die tatsächlich vorhandene, örtliche Situation nach. Ein Eingriff in Natur und Landschaft liegt daher nicht vor. Die Eingriffsregelung ist nicht anzuwenden.

5.3. Altlasten

Neben der beim Bau des Parkhauses in der Bodestraße angetroffenen ca. 0,6 bis 1,0 m dicken Schlackeschicht, die durch Schwermetalle nicht auffällig belastet war, ist davon auszugehen, dass auch in anderen Bereichen des Plangebietes aus Schlacken, Aschen und Bauschutt bestehende Auffüllungen vorhanden sind.

Beim Bau des Geschäftsgebäudes in der Bodestraße sind schädliche Bodenveränderungen angetroffen worden, die im Zuge der Bauarbeiten ausgekoffert und entsorgt worden sind (Einzelfall 448). Bei der Neuanlage eines Regenwasserversickerungsbeckens direkt nördlich des Parkhauses wurde ca. 0,6 m unter der

Geländeoberfläche eine ca. 0,6 bis 1,0 m mächtige Auffüllung (schwarz) aus Aschen, Schlacken und Ziegelresten angetroffen. Die entnommenen Proben wurden auf Schwermetalle und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) untersucht. Daraus hat sich ergeben, dass eine auffällige Belastung durch Schwermetalle - zumindest in diesem Bereich - nicht vorlag. Die nachgewiesenen PAK-Gehalte sind dagegen zum Teil stark erhöht.

Es ist davon auszugehen, dass die aus Schlacken, Aschen und Bauschutt bestehende Auffüllung nicht nur auf den Bereich nördlich des Parkhauses beschränkt ist, sondern vor allem im gesamten nördlichen Bereich des Bebauungsplangebietes verbreitet sein wird. Da durch diesen Bebauungsplan keine Baumaßnahmen vorbereitet werden, sondern lediglich der tatsächlich vorhandene Bestand gesichert werden soll, sind auch keine Maßnahmen zur Altlastensanierung geplant. Sollten dennoch Baumaßnahmen im Bestand anstehen, die den Bodenbereich betreffen, ist deshalb eine gutachterliche Begleitung und Dokumentation erforderlich. Untersuchungen sowie der Untersuchungsumfang sind mit den zuständigen Mitarbeitern des Amtes für Umweltschutz abzustimmen.

Es besteht die Möglichkeit von schädlichen Bodenveränderungen durch branchentypische Substanzen (Schwermetalle, MKW, PAK und ggf. Rückstände der chem. Industrie). In der Grundwasser-Messstelle V 414 südlich des B-Plan-Gebietes wurden im Jahre 1992 leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) nachgewiesen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden, weil im Plangebiet auch weiterhin eine nahezu vollständige Überbauung der Baugrundstücke zu erwarten ist. Eine akute Gefährdung der Bevölkerung kann derzeit ausgeschlossen werden.

6. Städtebauliche Maßnahmen - Umlegung

Mit Ratsbeschluss vom 28.06.1984 wurde in dem Teilbereich der Nordstadt, in dem auch der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt, die Umlegung angeordnet.

7. Kosten für die Stadt

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1411 entstehen der Landeshauptstadt Hannover voraussichtlich keine Kosten.

Begründung des Entwurfes
aufgestellt:
Bereich Stadtplanung, 23. August 2001

gez. Heesch
Fachbereichsleiter

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat der Begründung des Entwurfes am 25.03.2004 zugestimmt.

gez. Seinige
Stadtoberamtsrat

Die Begründung des Entwurfes wurde aufgrund der Ergebnisse der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB geprüft. Sie wurde mit Änderungen unter den Punkten 2.2 und 2.2.1 als Begründung des Bebauungsplanes übernommen.

Bereich Stadtplanung

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

(Heesch)
Fachbereichsleiter

Anlage 3 zur Drucksache Nr. /2001

Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde

zum Bebauungsplan 1411

entsprechend dem Ratsbeschluß vom 22.10.1987 (723/1987)

Planung

Der Bebauungsplan sieht die Ausweisung von MI- und GE-Gebieten vor. Er soll damit die Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen, dem Erhalt des Gewerbestandortes sowie der Flächen für die Weidendammtrasse festlegen. Auf grünplanerische Festsetzungen wurde vollständig verzichtet.

Bestandsaufnahme und Bewertung aus Sicht des Naturschutzes

Grünflächen im Bebauungsplangebiet sind lediglich parallel zur Bahn und an den Böschungen des Engelbosteler Dammes vorhanden. Hier prägen insbesondere die straßenbegleitenden Bäume das Orts- und Straßenbild. Das Gewerbegebiet ist fast vollständig versiegelt. Auf Grund dieses Zustandes ist das Artenspektrum eingeschränkt. Lediglich die einzelnen Grünbereiche im Norden des Plangebietes stellen eine Ausnahme hiervon dar und haben somit eine höhere Wertigkeit aus Sicht des Naturschutzes.

Auswirkungen der Planung auf den Naturhaushalt und auf das Landschaftsbild

Durch die Verlängerung der Weidendammtrasse kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen auf Grund der Überbauung und dem Verlust von Gehölzstrukturen.

Eingriffsregelung

Die Bearbeitung der Eingriffsregelung ergab, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.

Zu entfernende Gehölzbestände sind nach Maßgabe der Baumschutzsatzung auszugleichen.

6. Februar 2001

Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

Nr. 0025/2005

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Integriertes Handlungskonzept Hainholz 2004

Antrag,

das im Integrierten Handlungskonzept Hainholz 2004 auf Seite 48 und 49 aufgeführte Leitbild der Sanierung “Soziale Stadt” Hainholz als Sanierungsziel zu beschließen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Innerhalb des Stadtquartiers wird im Rahmen der Sanierung eine Vielzahl von Projekten durchgeführt, die jeweils entsprechend ihrer Zielsetzung entweder geschlechterneutral oder geschlechterspezifisch ausgerichtet sind. Die Projektbögen geben hierzu im Einzelnen Auskunft.

Kostentabelle

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen, weil durch diese Drucksache keine konkreten Projekte beschlossen werden.
Die im Integrierten Handlungskonzept beschriebenen Sanierungsziele werden im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umgesetzt.
Von bisher 3,46 Mio. € durch das Land bewilligten Städtebauförderungsmitteln sind bis 2004 1,5 Mio. € für laufende Projekte ausgegeben bzw. gebunden worden. Die Stadt geht davon aus, dass in den Folgejahren weitere Städtebauförderungsmittel durch das Land bereitgestellt werden.

Darüber hinaus fließen Haushaltsmittel der Stadt Hannover in diverse nicht-investive Projekte in Hainholz.

Ein genauerer Überblick über die geplante Finanzierung der Sanierung "Soziale Stadt" ist in der Anlage 1 dem Kapitel 5 "Finanzierung" zu entnehmen.

Begründung des Antrages

Nach der Infodrucksache 1853/2002 zu den allgemeinen Sanierungszielen der Sanierung Hainholz wird nun mit dem Integrierten Handlungskonzept Hainholz 2004 eine umfassende Beschreibung der Handlungsfelder für das Sanierungsgebiet “Soziale Stadt” Hainholz vorgelegt. Mit den Sanierungszielen werden Eckpunkte zur Ausgestaltung und Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes festgelegt.

Der Beschluss ist Grundlage für den weiteren Diskussionsprozess und die Verwaltungsarbeit zur weiteren Konkretisierung des integrierten Handlungsansatzes.

Das Konzept wurde dem integrativen Ansatz folgend vor allem mit den Vernetzten Diensten, dem Quartiersmanagement Hainholz und anderen im Stadtteil Hainholz zuständigen städtischen Bereichen erarbeitet. Darüber hinaus sind die Ergebnisse von mehreren Beteiligungsprozessen im Stadtteil eingeflossen.

Aus diesem Integrierten Handlungskonzept ergibt sich keine Verbindlichkeit hinsichtlich der Umsetzung der hier aufgeführten Projekte. Hinsichtlich ihrer Entscheidungsreife ist der Entwicklungsstand recht unterschiedlich. Während einige bereits realisiert sind, ist für andere der Abstimmungsprozess innerhalb der Verwaltung und mit anderen Beteiligten noch nicht abgeschlossen. Des Weiteren sind viele von ihnen mit den Einwohnerinnen und Einwohnern zu diskutieren. Erst im Anschluss hieran ist eine Realisierung unter Einbeziehung finanzieller und zeitlicher Gesichtspunkte zu entscheiden.

Da die Drucksache den Infostand 05/2004 umfasst, gibt die Anlage 1 nicht mehr für alle Projekte die aktuellen Sachstände wieder. Dies gilt insbesondere für das Hainhölzer Bad. Zu diesem Thema wird voraussichtlich im Februar 2005 eine Drucksache vorgelegt werden.

Nach dem nun vorgelegten Integrierten Handlungskonzept Hainholz 2004 werden in den jährlichen Fortschreibungen dieses Papiers kontinuierlich die Projektstände weiter dokumentiert und über aktuelle Entwicklungen im Sanierungsgebiet Bericht erstattet.

61.4 neu: 61.41
Hannover / 05.01.2005

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. 0326/2005

Anzahl der Anlagen 2

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Städtebaulicher Rahmenplan Hainholz

Antrag,
den Rahmenplan zur städtebaulichen Entwicklung in Hainholz in Anlage 1 als Sanierungsziel zu beschließen und dem Erläuterungsbericht in Anlage 2 zuzustimmen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten
Ziel der Rahmenplanung ist es, für den bestehenden Stadtteil und die zukünftigen Wohngebiete eine Struktur zu schaffen, die im unmittelbaren Umfeld Angebote für Naherholung, Freizeit, soziale und kulturelle Infrastruktur und Nahversorgung durch Einzelhandel erhält oder zusätzlich anbietet. Dadurch wird eine Planung der kurzen Wege geschaffen, die insbesondere älteren Menschen und jungen Familien mit begrenztem Zeitbudget zugute kommt.

Kostentabelle
Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.
Erst durch weitere Drucksachen, die die Konkretisierung einzelner Maßnahmen des hier dargestellten Rahmens zum Ziel haben, werden kostenrelevante Entscheidungen getroffen.

Begründung des Antrages
Mit dem vorgelegten Rahmenplan werden die Eckpunkte für die städtebauliche Entwicklung des Stadtteils dargestellt. Neben der Bestandsentwicklung, die im Wesentlichen im Rahmen der Sanierung “Soziale Stadt” Hainholz bearbeitet wird, zeigt der Plan Entwicklungspotentiale besonders für neue Wohngebiete auf, die auch zeitlich weit über die Intervention der Sanierung hinausgehen.

Mit der Herausnahme des Niedersachsenrings aus dem Flächennutzungsplan ist klar, dass diese Hauptverkehrsstraße, die den Stadtteil zusätzlich zerschnitten hätte, nicht mehr

gebaut werden soll. Hierdurch ergeben sich neue Möglichkeiten zur Entwicklung des Stadtteils. Durch den Wegfall der einengenden Trasse kann der Stadtteil nun nach Norden weiterentwickelt werden.

Neben der Zieldefinition für die städtebauliche Entwicklung des Stadtteils dient der Rahmenplan speziell als Begründungszusammenhang dafür, dass der Erhalt bzw. die ökologische Modernisierung des Hainhölzer Bades zum Naturbad ein wesentlicher Baustein für eine positive Entwicklung von Hainholz ist. Ein vom Rat beschlossener Rahmenplan ist vom Niedersächsischen Sozialministerium als eine Voraussetzung für die Förderung des Umbaus zum Naturbad mit Städtebauförderungsmitteln genannt worden.

Auf Grundlage dieses Rahmenplanes werden - insbesondere bezogen auf die neuen Wohnbauflächen und die ehemalige Niedersachsenringstrasse - Änderungsverfahren für den Flächennutzungsplan und Bebauungspläne in diesem Bereich folgen.

61.4 neu: 61.41
Hannover / 16.02.2005

SANIERUNG „SOZIALE STADT“

HAINHOLZ

Anlage 2 zu DS

Hannover

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN
ERLÄUTERUNGSBERICHT

LANDESHAUPTSTADT HANNOVER
FACHBEREICH PLANEN UND STADTENTWICKLUNG
- STADTERNEUERUNG -

Städtebaulicher Rahmenplan Hainholz

Erläuterungsbericht

Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich
Planen und Stadtentwicklung,
Stadterneuerung

Bearbeitung
Bernd Hothan
Karl Schuchert

Hannover
Februar 2005

Inhaltsübersicht	Seite
Einleitung und Anlass	4
Bestandsentwicklung	4
Neue Wohngebiete	6
Private Infrastruktur / Nahversorgung	6
Soziale und Kulturelle Infrastruktur	8
Verkehr	9
Öffentlicher Personennahverkehr	9
Grün- und Freiflächen	10

Einleitung und Anlass

Neben der Zieldefinition für die städtebauliche Entwicklung des Stadtteils dient der Rahmenplan auch als Begründung dafür, dass der Erhalt des Bades für die weitere Entwicklung von Hainholz von großer Bedeutung ist. Dieser Nachweis ist vom Niedersächsischen Sozialministerium als eine Voraussetzung für die Förderung des Umbaus zum Naturbad mit Städtebauförderungsmitteln genannt worden.

In diesem Rahmenplan wird ein städtebauliches Leitbild dargestellt, das auf baulich-räumlicher Ebene die Grundzüge für die weitere Stadtteilentwicklung in Hainholz skizziert. In diesem Erläuterungsbericht werden der Rahmen, in dem diese Planung entstanden ist, und die wichtigsten daraus folgenden städtebaulichen Handlungsfelder der nächsten Jahre beschrieben.

Bestandsentwicklung

Die anstehende städtebauliche und technische Verbesserung der Wohnverhältnisse im Sanierungsgebiet soll einerseits mit einer Stärkung der Qualitäten von Wohnung und Wohnumfeld wie auch der besseren Beachtung ökologischer Erfordernisse (z.B. Agenda 21) verknüpft werden.

Die östlich der Schulenburger Landstraße vorhandene, weitgehend monostrukturierte (Wohn-)Nutzung (Mietgeschosswohnungsbau mit überwiegend Kleinwohnungen), korrespondiert mit einer nur begrenzten Auswahl an Gebäudetypen, die eine an und für sich wünschenswerte Mischung verschiedener Wohn- und Nutzungsformen für verschiedene Lebensstile erschwert. Um dem abzuhelfen, können z.B. unter Einsatz von Städtebauförderungsmitteln Kleinwohnungen durch Zusammenlegung zu familiengerechten größeren Wohnungen umgenutzt werden. Darüber hinaus müssen die Aneignungsmöglichkeiten der Freiräume (Mietergärten etc.) durch Herstellung gebäudebezogener Freiraumstrukturen weiter differenziert werden.

Die Sicherung des baulichen Bestandes und die Verbesserung des wärmetechnischen Standards (energetische Sanierung durch Wärmedämmung und Erneuerung der Heiztechnik) soll verknüpft werden mit einer Stärkung der städtebaulichen Qualitäten (z.B. Verbesserung der Eingangssituationen und deren Verknüpfung mit dem Umfeld) sowie einer Mobilisierung von Baulücken und Freiflächen für kulturell / kommunikative, soziale und ggf. gewerbliche Nutzung.

Das monostrukturierte Mietwohnungsangebot in Hainholz kann durch Wohnungsbau in bisher nicht in Hainholz vorhandenen Qualitäten ergänzt werden. Durch ein differenziertes Angebot

neuer Bau- und Wohnformen kann den jeweils unterschiedlichen Wohn- und Lebensbedürfnissen, insbesondere auch in Bezug auf veränderte Bedürfnisse in Abhängigkeit vom jeweiligen Lebensabschnitt, wie auch ggf. Mobilitätseinschränkungen entsprochen werden.

Neben diesen Faktoren haben aber auch Einkommensgrenzen und Belegungsrechte entscheidenden Einfluss auf die Zusammensetzung der Mieterschaft in einem Quartier. Da die Bindung an Einkommensgrenzen bei einem Großteil der Wohnungen inzwischen ausgelaufen ist, sind nur noch bei vergleichsweise wenigen Wohnungen Einkommensgrenzen der normalen Wohnraumförderung zu beachten.

modernisiertes Gebäude in der Bömelburgstraße

Zusammenfassend bedeutet dies im Einzelnen:

- Technische Modernisierung von Wohngebäuden mit verbesserter Wärmedämmung, neuen Fenstern und einer grundlegenden Erneuerung der technischen Infrastruktur.
- Hebung des Wohnwertes durch Verbesserung des direkten Wohnumfeldes und Anbau von Balkonen.
- Schaffung von größeren, familiengerechten Wohnungen durch Grundrissveränderungen und Wohnungszusammenlegung.
- Verbesserung des Angebots an barrierefreien, behinderten- bzw. altengerechten Wohnungen im Stadtteil.
- Behebung von städtebaulichen Missständen in einigen gründerzeitlichen Blöcken im Rahmen der Umsetzung von noch zu entwickelnden Blockkonzepten.
- Reduzierung des Anteils an Belegrechtswohnungen
- Weitgehende Vermietung ohne Bindung an Einkommensgrenzen.
- Ruhenlassen von Belegrechten, Befreiung von den gesetzlichen Bindungen (Einkommensgrenzen, Fehlbelegungsab-

gabe u.a.) bei der Vermietung von Wohnungen im Belegrechtsschwerpunkt Bömelburg Quartier.

Neue Wohngebiete

Hainholz verfügt über kein aktuell nutzbares Bauland. Der Stadtteil hat jedoch große Flächenpotentiale, die mittelfristig als Bauland entwickelt werden können. Mit diesen Wohngebieten soll eine Veränderung der Bevölkerungsstruktur des Stadtteils mit dem Ziel bezweckt werden, junge sozial stabilisierende Familien in Hainholz zu halten bzw. nach Hainholz zu holen. Es ist zwingend notwendig, für diese Familien attraktive Angebote zu machen, damit sie nicht der Stadt den Rücken kehren und sich im Umland niederlassen. Ein Naturbad Hainholz stellt neben den übrigen Infrastruktureinrichtungen im Stadtteil einen wichtigen Zuzugs-/ Ansiedlungsgrund für Familien mit Kindern dar.

Als Bauland entwickelbar ist die im Rahmenplan als Hainhölzer Gärten bezeichnete Fläche nördlich und östlich des Bades mit ca. 350 Wohneinheiten. Zurzeit befinden sich auf der Fläche eine der Sportanlagen des VfV Hainholz und Kleingärten, für die Ersatzstandorte bereitgestellt werden. Das geplante Wohngebiet hält Abstand zum Hainhölzer Bad, damit die Grenzwerte der vom Badebetrieb ausgehenden Emissionen eingehalten werden. Dieses Wohngebiet liegt noch relativ zentrumsnah in einem ruhigen und grünen Umfeld. Mit dem in den geplanten Hainhölzer Park eingebetteten Naturbad Hainholz liegen nicht nur öffentliche Freiflächen vor der Tür, sondern auch Kindertagesstätten, Horte, Grundschule und andere soziokulturelle Stadtteileinrichtungen.

Das Wohngebiet Hainhölzer Gärten kann der aktuellen Marktlage folgend in mehreren Abschnitten realisiert werden, die auch zeitlich über den Sanierungszeitraum hinausreichen. Vorgesehen ist ein Gebiet mit Einfamilienhausbau.

Private Infrastruktur / Nahversorgung

Um die Nahversorgung des Stadtteils mit den Gütern des täglichen Bedarfs sicherzustellen, sind Strategien zu entwickeln, die der fortschreitenden Erosion des Hauptgeschäftsbereiches an der Schulenburger Landstraße entgegenwirken. Neben der Bestandsentwicklung ist hier insbesondere das Entwicklungspotential „Hainhölzer Markt“ hervorzuheben.

Jahrzehntelang bestand im Kreuzungsbereich der Schulenburger Landstraße mit der ehemals geplanten Niedersachsenringtrasse vor allem im gewerblichen Bereich eine große Investitionsunsicherheit bezogen auf die Frage, ob die Trasse gebaut werden würde oder nicht. Große Flächen für notwendige Rampen, Abbiegespuren usw. werden bis heute von jeglicher Bebauung freigehalten. Diese Investitionsunsicherheit hat dazu geführt, dass bis auf wenige positive Ausnahmen westlich der Schulenburger Landstraße Gewerbebrachen das Bild bestimmen. Das kleine Ladenzentrum auf Höhe der Hochhäuser ist bis heute ein städtebaulicher Torso geblieben und in der letzten Zeit zusätzlich durch Leerstand belastet.

Entwicklungspotential Hainhölzer Markt

Nach dem Verzicht auf den Bau des Niedersachsenringes kann die ehemalige Trassenfläche an der Schulenburger Landstraße, die zurzeit brach liegt bzw. als Parkplatz dient, genutzt werden, um an diesem Standort die neue Stadtteilmitte „Hainhölzer Markt“ zu entwickeln. Nach dem derzeitigen Stand der Planungen wird daran gedacht, neben einem großen Lebensmittelmarkt als Kundenmagnet, hier eine lebendige Mischung aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen zu etablieren. Dieser Standort wird gegenüber anderen Lagen bevorzugt, weil nur hier ausreichend Fläche zur Verfügung steht, um in relativ zentraler Lage im Stadtteil einen Nahversorgungsschwerpunkt zu entwickeln, der auch fußläufig für die so mobile Bevölkerungsteile ohne Auto erreichbar ist. Durch die Lage in der ersten Reihe an der Hauptverkehrsstraße Schulenburger Landstraße wird es auch weiterhin möglich sein, an diesem Standort Kaufkraft aus anderen Stadtteilen bzw. von Pendlern aus dem Umland in Hainholz binden.
Da Hainholz ein identifikationsstiftender Stadtteilmittelpunkt fehlt, sollen an diesem Standort nicht nur Flächen für Einzelhandel und Dienstleistungen entwickelt werden, sondern auch ein öffentlicher Raum entstehen, der dem Anspruch ein Stadtteilmittelpunkt zu sein, gerecht wird. Neben einer attraktiven

städtebaulichen und architektonischen Lösung wird hier auch die Gestaltung einer öffentlichen Platzfläche, des eigentlichen „Hainhölzer Marktes“, von besonderer Bedeutung sein.

Auf der Westseite der Schulenburger Landstraße sieht der Rahmenplan zur Fassung des ungestalteten und diffusen Straßenraumes Raumkanten entlang der Straßen vor. Durch die Schaffung von neuen Baurechten wird die lange Zeit der Investitionsunsicherheit beendet. Die Vermarktbarkeit der Grundstücke wird dadurch massiv verbessert und es kann nach langen Jahren der Stagnation der guten Lage entsprechendes Leben in die heute durch Brachen geprägte Fläche einziehen.

Soziale und kulturelle Infrastruktur

Durch die Verlagerung der Berufsschule von der Alice-Salomon-Schule an einen anderen Standort und der damit verbundenen Rückübertragung des Gebäudes von der Region an die Stadt ergibt sich die Möglichkeit zur räumlichen Neuorganisation der sozialen und kulturellen Infrastruktur in Hainholz. In Nachbarschaft zum Gebäude des Kulturtreffs können Synergieeffekte durch Bündelung unterschiedlicher öffentlicher Einrichtungen insbesondere des geplanten Kinder- und Jugendhauses erzielt werden. Angedacht ist zudem eine stärkere Vernetzung des Angebotes an sozialen und kulturellen Dienstleistungen mit den räumlichen Möglichkeiten des Naturbades beispielsweise in Form von konkreten Kooperationsvereinbarungen in der Veranstaltungsplanung.

Alice-Salomon-Schule

Die anderen sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen des Stadtteils, die nicht Teil dieses zentralen Bereichs werden, sind bedarfsorientiert weiterzuentwickeln. Dieses gilt insbesondere für den Bereich der Kindertagesstätten.

Verkehr

Durch seine Innenstadtrandlage ist das Sanierungsgebiet in besonderem Maße von Durchfahrtsverkehren zwischen den nordwestlichen Umlandgemeinden und der Innenstadt betroffen.

Die Schulenburger Landstraße verläuft als Hauptverkehrsstraße in Nord-Südrichtung durch das Gebiet. Erhebliche Verkehrsbelastungen bestehen ferner auf der im Südteil des Sanierungsgebietes verlaufenen Fenskestraße. Die damit verbundenen Belastungen werden durch die mangelhafte städtebauliche Integration dieser Hauptverkehrsstraßen in Folge großer Baulücken, mangelhafter Querschnittsgestaltung und Randbegrünung noch verstärkt. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastungen in ihrer Quantität auch langfristig bestehen bleiben, da an der Funktion als Hauptverkehrsstraßen festgehalten wird.
Unnötige innerquartierliche Verkehrsbelastungen entstehen Anwohnern außerdem im Bereich der Voltmerstraße, die als Schleichwegbeziehung zur Umgehung der Staus und Ampelphasen auf der Schulenburger Landstraße genutzt werden.

Ein wesentlicher Ansatz zur Verbesserung der Lageeigenschaften des Sanierungsgebietes besteht in Maßnahmen zur städtebaulichen Integration der Hauptverkehrsstraßen (Schulenburger Landstraße, Fenskestraße) in die Siedlungsstruktur sowie in einer Verringerung der Verkehrsbelastungen in den Wohn- bzw. Wohnsammelstraßen durch gezielte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Zur Realisierung der im Rahmenplan als Quartiersachse mit zahlreichen öffentlichen Infrastruktureinrichtungen dargestellten Voltmerstraße wird in diesem Jahr der 1. Bauabschnitt der Voltmerstraße verkehrsberuhigt ausgebaut (siehe DS 2339/2004).

Erst durch den Verzicht auf den Bau des Niedersachsenrings, der den Stadtteil zusätzlich zerschnitten hätte, ergeben sich neue Möglichkeiten zur Entwicklung des Stadtteils. Der ruhige Bereich der ehemaligen Trasse kann als Grünzug mit Fuß- und Radwegeverbindung ausgebaut werden (siehe DS 0264/2004). Im Einmündungsbereich Schulenburger Landstraße entsteht die Möglichkeit, ein Stadtteilzentrum mit Markt- und Dienstleistungsfunktionen auszubilden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Mit der Stadtbahnlinie 6, der Buslinie 121 und der nahe gelegenen S-Bahn-Haltestelle Nordstadt kann das Angebot hinsichtlich der flächenmäßigen Erschließung durch den ÖPNV als gut bezeichnet werden.

Die Handlungsfelder für Verbesserungen des ÖPNV konzentrieren sich auf die Bereiche:

- Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen mit Hochbahnsteigen.

- Behebung von Störungen im Verkehrsverlauf der Stadtbahn in der Schulenburger Landstraße z.B. durch besonderen Bahnkörper.

- Behebung von Störungen im Verkehrsverlauf und Verbesserung der Haltestellensituation im Straßenzug Fenskestraße/Melanchthonstraße durch die Einrichtung von Haltestellenkaps und den Einbau von Mittelinseln im Bereich von Bushaltestellen.

Für den Bereich der Schulenburger Landstraße zwischen Chamissostraße und Bömelburgstraße soll die Lage der Haltestellen neu überprüft werden. Die Entwicklung eines neuen Hainhölzer Zentrums mit Marktfunktion hängt auch von einen direkten und attraktiven ÖPNV-Anschluss ab. Die Lage der bisherigen Haltestellen Chamissostraße und Bertramstraße bieten keinen optimalen Standort für eine Anbindung. Im Rahmen des ohnehin erforderlichen behindertengerechten Haltestellenausbaus sollten Standortalternativen überprüft und die Frage geklärt werden, ob für eine angemessene Versorgung auch zukünftig zwei Haltestellen erforderlich sind.

Grün- und Freiflächen

Gebäudebezogene private bzw. gemeinschaftlich nutzbare Freiflächen:
Mit Blick auf die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen des Sanierungsgebietes ist die Versorgung der Bevölkerung mit gebäude- bzw. wohnungsbezogenen Grün- und Freiflächen in quantitativer und qualitativer Hinsicht, insbesondere im Bereich der Baublöcke entlang der Schulenburger Landstraße, nur unzureichend gewährleistet. Im Rahmen von noch zu erarbeitenden Blockkonzepten ist die Versorgung mit wohnungsnahen Grün- und Aufenthaltsflächen von besonderer Bedeutung

Demgegenüber geht es im Quartier um die Bömelburgstraße, das in den 60er Jahren nach dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt entstanden ist, weniger um eine quantitative Ausweitung als viel mehr um eine qualitative Aufwertung des Wohnumfeldes.

Quartiersbezogene, öffentliche Freiflächen:
Die Grünfläche vor der Alice-Salomon-Schule ist neben Teilflächen der ehemaligen Niedersachsenringtrasse (zwischen Hain-

hölzer Bad und Voltmerstraße) die einzige quartiersnahe, öffentliche Freifläche. Alle übrigen Wohnquartiere des Sanierungsgebietes, die nicht im unmittelbaren Umfeld der vorgenannten Flächen liegen, sind unterversorgt mit öffentlich nutzbaren Freiräumen. Dies gilt insbesondere auch für das Quartier an der Chamissostraße.
Der vorhandene quartiersnahe, öffentliche Freiraum an der Voltmerstraße kann zudem aufgrund seiner geringen Größe die Bewohner im Einzugsbereich (500 m) nicht ausreichend versorgen. Die Grünflächen geringer Größe im Bereich der Marienkirche und der Fenskestraße / Melanchthonstraße sind durch Verkehrslärm und die Barrierewirkung der viel befahrenen Fenskestraße sowie ihrer fehlenden Privatheit nur unzureichend nutzbar.

ehem. Niedersachsenringtrasse zwischen Fichteschule und Alice-Salomon-Schule

Vor diesem Hintergrund zeigt der Rahmenplan das Potential zur Entwicklung einer grünen Mitte des Stadtteils unter der Überschrift Hainhölzer Park auf. Hier handelt es sich zum einen um die vorgenannte Fläche nördlich und südlich der Alice-Salomon-Schule, die ergänzt wird um den Vorbereich des Bades, der sich heute in einem wenig einladenden Zustand befindet. Zum anderen stellt das Gelände des Hainhölzer Bades mit seinem landschaftsprägenden Baumbestand das Herz des zukünftigen Parks dar. Nach dem Umbau des heutigen konventionellen Hainhölzer Bades zum Naturbad mit einer naturnahen Gestaltung der Schwimmbecken soll das Gelände außerhalb der Badesaison als Park geöffnet und dem Stadtteil zugänglich gemacht werden. Durch eine Neuordnung der Erschließung des Bades von Nord/West und den Fortfall der nicht mehr benötigten Erschließungsstraße auf der ehemaligen Niedersachsenringtrasse entsteht so ein zusammenhängender und attraktiver Stadtteilpark.

Für das neue Wohnbauland müssen zum Teil Flächen in Anspruch genommen werden, die heute als Kleingartenfläche ge-

nutzt werden. Die Entscheidung für diese Lage geschah vor dem Hintergrund der Abwägung zwischen dem Einzelinteresse der direkt betroffenen Kleingärtner und dem übergeordneten Interesse ausreichend Wohnraum für junge Familien in der Stadt bereit zu stellen und insbesondere in Hainholz stabilisierende Gruppen zu etablieren. Für die zu verlegenden Kleingärten ist noch ein Umsetzungskonzept zu erarbeiten, damit möglichst standortnahe Ersatzflächen bereitgestellt werden können. Hierbei gelten selbstverständlich die Regelungen des Bundeskleingartengesetzes.

Naturbad Hainholz

Hainhölzer Bad 2002

Für das Sanierungsgebiet „Soziale Stadt“ und den gesamten Stadtteil Hainholz hat das Hainhölzer Bad eine große Bedeutung. Es gehört zu den wenigen Attraktionspunkten im Stadtteil und ist mit ca. 58.000 (2002) Besuchern pro Jahr nicht nur die am häufigsten besuchte öffentliche Einrichtung des Stadtteils, sondern zieht auch, wie die Ergebnisse einer Befragung aus dem Jahr 2004 deutlich machen, Besucher aus anderen Stadtteilen nach Hainholz und in das Sanierungsgebiet. Die Befragung ergab, dass ca. 30 % der Besucher aus dem Sanierungsgebiet und 70 % aus anderen Stadtteilen kommen.

Durch die Städtebauförderung besteht unter dem Vorbehalt einer Bewilligung der vom Land Niedersachsen in Aussicht gestellten Sanierungsmittel die Möglichkeit, das Hainhölzer Bad zu einem Naturbad mit einer spürbaren Senkung der bisherigen Unterhaltungskosten umzugestalten.

Der Fortbestand und die Umnutzung des Hainhölzer Bades zu einem Naturbad ist von großer Bedeutung für die beabsichtigte Aufwertung des Stadtteiles Hainholz zu einem attraktiven Wohnstandort für junge Familien und Senioren. Im Zusammenhang mit der Ausbildung eines attraktiven Stadtteilparks stellt das zukünftige Naturbad ein hochwertiges Freizeit- und Naherholungsangebot für die jetzigen Bewohner von Hainholz, die

der umliegenden Stadtteile sowie für neu hinzuziehende und stabilisierende Bewohner dar.

So werden durch die Maßnahme „Entwicklung eines zusammenhängenden Stadtteilparks mit einem attraktiven Naturbad“ die Lageeigenschaften des Stadtteiles entscheidend verbessert und damit eine wesentliche Voraussetzung für eine Ansiedlung von stabilisierenden Bewohnern und jungen Familien über eine Entwicklung neuer Wohngebiete geschaffen.

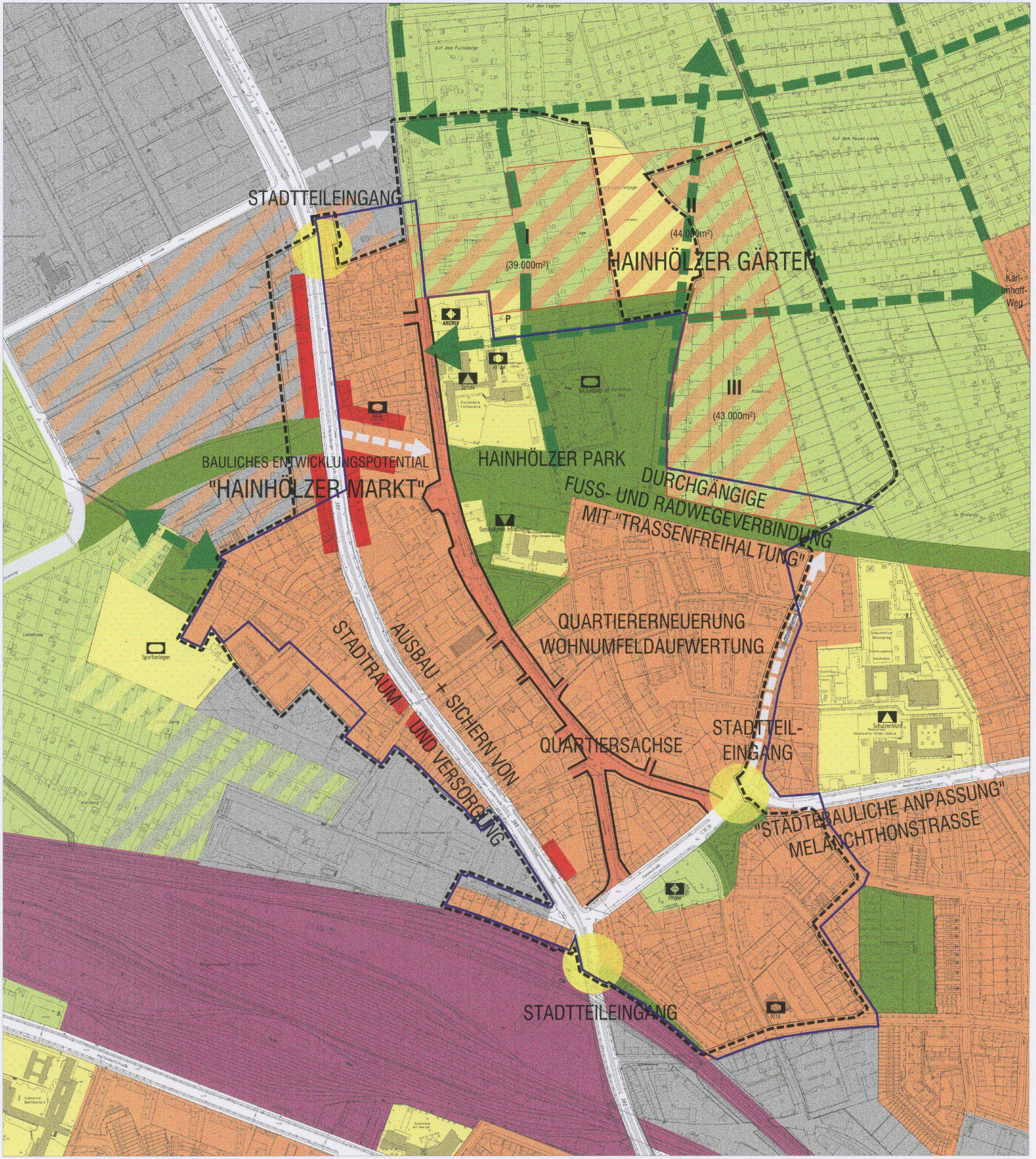
Sportflächen

Die vorhandenen Sportplätze an der Helmkestraße und an der Voltmerstraße befinden sich in städtischem Besitz und werden vom VfV von 1887 Hainholz e.V. betrieben. Im Zuge der Baulandausweisung in Hainholz sollen die Sportanlagen an der Helmkestraße konzentriert werden. Über die Zusammenlegung der Sportflächen besteht zwischen der Stadt und dem Verein grundsätzlich Konsens, da der Betrieb einer zusammenhängenden Fläche besser zu bewerkstelligen ist. Über die genauen Ausmaße bzw. die Standards der neuen Sportanlage an der Helmkestraße kann auf der allgemeinen Ebene dieses Rahmenplans keine Aussage gemacht werden. Hierzu sind noch weitere Abstimmungen notwendig.

LANDESHAUPTSTADT HANNOVER

SANIERUNGSGEBIET HAINHOLZ

RAHMENPLAN
STÄDTEBAULICHES LEITBILD



- WOHNEN
- ENTWICKLUNG WOHNEN
- GEWERBE
- ENTWICKLUNG GEWERBL. NUTZUNG
- ENTWICKLUNG GEMISCHTE NUTZUNG
- ÖFFENTLICHE INFRASTRUKTUR
- ENTWICKLUNG SPORTFLÄCHEN
- GRÜNFLÄCHE / KLEINGÄRTEN
- ÖFF. GRÜNFLÄCHE
- ÖFFENTL. GRÜNVERBINDUNG
- RAUMKANTE
- VERKEHRSBERUHIGUNG
- BAHNANLAGEN
- SANIERUNGSGEBIETSGRENZE
- UNTERSUCHUNGSGEBIETSGRENZE

M 1:2000

FACHBEREICH
PLANEN UND STADTENTWICKLUNG
STADTERNEUERUNG
JANUAR 2005

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Sozialausschuss
In den Ausschuss für Haushalt Finanzen und Rechnungsprüfung
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung
An die Stadtbezirksräte 01 - 13
(zur Kenntnis)

Nr. 0101/2005

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Satzung über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte in der Landeshauptstadt Hannover; Kalkulation 2004/2005 und Gebührenerhöhung ab 01.04.2005

Antrag,

die vorgelegte Kalkulation zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und eine Erhöhung der zurzeit gültigen Gebührensätze der ”Satzung über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte in der Landeshauptstadt Hannover” wie nachstehend vorgeschlagen zu beschließen. Die Gebührenerhöhung soll zum 01.04.2005 erfolgen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

In den zur Verfügung stehenden Obdachlosenunterkünften werden sowohl Frauen als auch Männer untergebracht.

Die Gebührenerhebung ist unabhängig vom Geschlecht, die Gebühren werden für Familien, allein stehende Frauen und allein stehende Männer gleich erhoben.

Kostentabelle

Finanzielle Auswirkungen in den Jahren 2004/2005

Voraussichtliche Ausgaben und Einnahmen in 2004 (Stand 01.08.2004) und Prognose 2005		
Haushaltsstelle	**Ausgaben 2004**	**Prognose 2005**
1.4350. HGr. 4 Personalkosten OE 61	1.290.420,22 €	1.330.961,68 €
1.4072. HGr. 4 Personalkosten OE 51	196.408,48 €	200.833,76 €
Sachkosten (1)	1.297.816,26 €	1.323.772,59 €
1.4350.678100.6 Betreuung	464.953,15 €	464.953,15 €
1.4350.531000.0 Mieten und Pachten	148.591,78 €	148.645,98 €
Abschreibungen AV	169.302,93 €	172.528,65 €
Summe der Ausgaben	**3.567.492,82 €**	**3.641.695,81 €**

Haushaltsstelle	**Einnahmen 2004**	**Prognose 2005**
Nebenerträge	2.200,00 €	2.200,00 €
1.4350.146000.7 Gebührenerlöse (2) 1.4350.147200.2	690.571,45 €	762.602,41 € (Soll)*2
Summe der Einnahmen	692.771,45 €	764.802,41 €
Unterdeckung	**-2.874.721,37 €**	**-2.876.893,40 €**

zu (1):

Hier sind insgesamt 16 Haushaltsstellen betroffen, von der baulichen Unterhaltung bis zum Bürobedarf einzelner Sachbearbeiter.

zu (2):
Das Soll für die Gebührenerlöse wurde nach voraussichtlich genutzten Unterkünften berechnet. Es wird dabei mit einer Auslastung der Unterkünfte von durchschnittlich 80 %

gerechnet.

Wie immer bei Prognosen, sind Abweichungen möglich, z. B. Mindereinnahmen bei den Gebührenerlösen durch Nichtzahlung der Unterkunftsgebühr einzelner Bewohner oder eine geringere als die prognostizierte Auslastung der Unterkünfte.

Begründung des Antrages

Mit der beigefügten Kalkulation wird die nach den Erfordernissen des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes zu erstellende Gebührenkalkulation vorgelegt.

Die Gebührensatzung selbst ist mit der Drucksache 740/96 „Neufassung der Satzung über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung der Obdachlosenunterkünfte in der Landeshauptstadt Hannover“ am 22.08.1996 einstimmig beschlossen worden.

Mit der Beschlussdrucksache 1128/2003 N2, einstimmig beschlossen im Rat der Landeshauptstadt Hannover am 11.09.2003, wurde die Satzung zuletzt geändert, hier wurden für Wohnungen, bei denen der Gasverbrauch nur über einen gemeinsamen Gaszähler ermittelt wird, die Gebühren von 4,35 € um 0,60 € auf 4,95 € angehoben. Die Änderung ist zum 09.10.2003 in Kraft getreten.

Die neuen Gebühren sollen ab dem 01.04.2005 im Einzelnen betragen:

Für Wohnungen ohne Bad / ohne Heizung	**2,65 €** pro m² / vorher 2,30 €
Für Wohnungen mit Bad / ohne Heizung	**3,60 €** pro m² / vorher 3,10 €
Für Wohnungen mit Bad / mit Heizung	**4,95 €** pro m² / vorher 4,35 €
Für Wohnungen mit Bad / mit Heizung, ohne eigenen Gaszähler für die Heizung	**5,70 €** pro m² / vorher 4,95 €
Für die Unterbringung in Gemeinschafts-unterkünften (feste Gebäude)	**5,30 €** pro Bett / Nacht / vorher 4,60 €
Für die Unterbringung in Gemeinschafts-unterkünften (Mobilheime)	**3,55 €** pro Bett / Nacht / vorher 3,10 €

Wie bei den vorhergehenden Kalkulationen wurde grundsätzlich bei allen Gebührensätzen die Divisionskalkulation angewendet, d. h., dass die zu erwartenden Gesamtkosten durch die vorgehaltene Menge an m² oder Plätzen in Abhängigkeit von der prognostizierten Auslastung durch die Anzahl der Monate bzw. Tage eines Jahres geteilt wurden.

Lediglich bei den Schlichtwohnungen konnten die Kosten nicht nach den einzelnen Wohnungsausstattungsmerkmalen getrennt kalkuliert werden. Daher wurden hier die Kosten pro m² mit Hilfe von Äquivalenzziffern kalkuliert. Das heißt, diese Ziffern wurden entsprechend der Wohnungsausstattung festgelegt.

Aufgrund des unverhältnismäßig hohen Arbeitsaufwandes und des niedrigen Kostendeckungsgrades wurde auf die Ermittlung der kalkulatorischen Verzinsung des

gebundenen Kapitals bei den städtischen Immobilien verzichtet.

Bei den Prognosen für die Ausgaben der Jahre 2004 und 2005 sind Erhöhungen bei den Personalkosten und eine allgemeine Preissteigerung von 2 % berücksichtigt worden.

Trotz aller Bemühungen die Kosten zu senken, ist weiterhin eine Unterdeckung vorhanden, die nicht abgefangen werden kann. Dies hängt damit zusammen, dass die Unterbringung wohnungsloser Personen eine soziale Leistung ist, die neben der Zurverfügungstellung von Wohnraum auch dessen Verwaltung und eine allgemeine Betreuung der Obdachlosen in bestimmten Unterkünften beinhaltet.

Der überwiegende Teil der Obdachlosen ist aufgrund besonderer persönlicher, finanzieller oder anderer sozialer Probleme auf die Beratung und Betreuung durch qualifizierte Sozialarbeiterinnen und Sozialarbeiter angewiesen.

Wie sich das neue Arbeitslosengeld II ab dem Jahr 2005 auf die Gebührenzahlung auswirkt ist noch nicht abzuschätzen.

Bei den untergebrachten Personen schlüsseln sich die Einkommensarten der Familien und allein stehenden Unterkunftsbewohner wie folgt auf (Stand 01.11.2004):

Hilfe zum Lebensunterhalt	152 Parteien
Arbeitslosenhilfe	73 Parteien
Rente	24 Parteien
Grundsicherung	2 Parteien
Sonstiges Einkommen	6 Parteien
Gesamt	257 Parteien

Aus dieser Aufstellung ist ersichtlich, dass die meisten Unterkunftsbewohner auf Hilfe durch den Fachbereich Soziales angewiesen sein werden, da nach bisherigem Wissensstand der Fachbereich Soziales für die Sicherung der Unterkunftskosten derjenigen Bewohner aufkommen muss, die unter die Regelungen des Arbeitslosengeldes II fallen werden.

Der qualifizierte Betrieb der Obdachloseneinrichtungen erfordert umfangreiche Personal- und Sachkosten. Eine vollständige Umlage dieser Kosten würde zu einer Gebühr je m² und Monat bzw. je Bett und Nacht führen, die in ihrer Höhe von den Nutzerinnen und Nutzern nicht zu erzielen ist und die deutlich über den Mietpreisen liegt, die auf dem freien Wohnungsmarkt erzielt werden. Daher ist eine kostendeckende Gebühr nicht zu erzielen. Der Kostendeckungsgrad liegt nach der hier von der Verwaltung vorgeschlagenen Erhöhung der Gebühren zwischen 18,31 % und 28,91 %.

61.4
Hannover / 12.01.2005

Gebührenkalkulation

Unterbringung in Wohnungen

	Abrechnung 2000	Abrechnung 2001	Abrechnung 2002	Abrechnung 2003	Prognose 2004	Prognose 2005
Personalkosten OE 61	840.686,35 Eur	886.670,44 Eur	835.583,15 Eur 1.	616.128,73 Eur 1.	612.594,67 Eur 1.	636.674,60 Eur
Personalkosten OE 58	179.222,80 Eur	173.542,79 Eur	177.622,80 Eur	0,00 Eur 2.	0,00 Eur	0,00 Eur
Sachkosten	758.825,50 Eur	671.719,05 Eur	682.435,87 Eur 3.	622.718,57 Eur 3.	573.987,82 Eur 4.	585.467,58 Eur
Betreuung	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Mieten und Pachten	173.659,80 Eur	151.608,42 Eur	118.612,84 Eur	146.483,30 Eur 5.	145.881,83 Eur	145.881,83 Eur
Abschreibungen AV	26.837,46 Eur	26.837,46 Eur	26.837,46 Eur	28.889,40 Eur	28.889,40 Eur	29.467,19 Eur
Summe der Kosten	1.979.231,91 Eur	1.910.378,16 Eur	1.841.092,12 Eur	1.414.220,00 Eur	1.361.353,72 Eur	1.397.491,19 Eur
Nebenerträge	37.550,54 Eur	34.275,69 Eur	1.907,52 Eur	18.777,02 Eur 6.	2.200,00 Eur	2.200,00 Eur
gebührenfähige Kosten	**1.941.681,37 Eur**	**1.876.102,46 Eur**	**1.839.184,60 Eur**	**1.395.442,98 Eur**	**1.359.153,72 Eur**	**1.395.291,19 Eur**
Gebührenerlöse (Soll)	351.117,66 Eur	294.175,81 Eur	311.581,63 Eur	252.174,38 Eur 7.	267.864,95 Eur 8.	298.179,91 Eur 8.
Jahresergebnis	**-1.590.563,70 Eur**	**-1.581.926,65 Eur**	**-1.527.602,97 Eur**	**-1.143.268,60 Eur**	**-1.091.288,77 Eur**	**-1.097.111,28 Eur**

Erläuterungen

Allg.: Bei den Abrechnungen für 2000 bis 2003 sind Istdaten und bei den Prognosen ab 2004 sind Durchschnittssätze zugrunde gelegt worden.
Bei der Prognose für 2004 sind die Tarifsteigerungen berücksichtigt worden. Die Prognose 2005 enthält eine Tarifsteigerung von 2,0 %.
Die Sachkosten für 2004 und 2005 sind jeweils mit einer Preissteigerung von 2 % kalkuliert worden.
Bei den **Gesamtpersonalkosten für OE 61.43.4** gibt es 2003 im Vergleich zu 2002 aufgrund von Stundenreduzierungen und Personalabbau eine Einsparung von 144.215,09 **Euro**.
Bei den **Gesamtpersonalkosten für OE 61.43.4** gibt es 2004, trotz der Tarifsteigerung von 2,4 %, aufgrund des weiteren Personalabbaus (Altersteilzeit) im Vergleich zu 2003 nochmals eine Verringerung um 12.977,10 **Euro**.

zu 1.: Aufgrund neuer Ratenaufteilungen des Personals kommt es hier zu geringeren Personalkosten.

zu 2.: Die Aufgabe der Schlichtwohnungen im Modernisierungsgebiet Stöcken machte eine weitere Betreuung durch den KSD nicht mehr notwendig.

zu 3.: Die Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung und die Rückgabe von Schlichtwohnungen führen zur allgemeinen Senkung der Sachkosten.

zu 4.: Eine Verringerung ergibt sich bei der baulichen Unterhaltung sowie bei den laufenden Betriebskosten durch die Rückgabe der "Moorhoffstr. 19 - 29".

zu 5.: Die energetische Sanierung der Schlichtwohnungen im Wülfeoder Weg 1-9 hat ein höheres Nutzungsentgelt zur Folge.

zu 6.: Die höheren Nebenerträge resultieren aus Gutschriften der Stadtwerke nach Ablauf der Abrechnungszeiträume.

zu 7.: Erläuterungen zur Höhe der Gebührenerlöse 2003 siehe Seite 2

zu 8.: Erläuterungen zu den kalkulierten Gebührenerlösen 2004 und 2005 siehe Seite 2

Gebührenkalkulation

Unterbringung in Wohnungen

Das Soll der Gebührenerlöse für die Jahre 2003, 2004 und 2005 wurde auf der Basis der tatsächlich genutzten Fläche bzw. der prognostizierten Flächennutzung kalkuliert:

zu 7.: **Berechnung Ist 2003**

Wohnungsstandard	Gebühr je m²/Monat	genutzte Fläche	Gebührenerlöse 2003
Wohnungen o. Bad / o. Heizung b. 08/03	2,30 Eur	383,67 qm	6.645,11 Eur
Wohnungen mit Bad / ohne Heizung	3,10 Eur	2224,40 qm	97.112,81 Eur
Wohnungen mit Bad / mit Heizung	4,35 Eur	2964,88 qm	148.416,46 Eur

zu 8.: Kalkulation 2004 und 2005

Wohnungsstandard	Gebühr je m²/Monat	genutzte Fläche	Gebührenerlöse 2004	Gebühr ab 1.4.2005	Gebührenerlöse 2005
Wohnungen ohne Bad / ohne Heizung bis August	2,30 Eur	0,00 qm	0,00 Eur	2,65 Eur	0,00 Eur
Wohnungen mit Bad / ohne Heizung	3,10 Eur	2530,65 qm	94.140,18 Eur	3,60 Eur	105.528,11 Eur
Wohnungen mit Bad / mit Heizung	4,35 Eur	1531,37 qm	79.937,51 Eur	4,95 Eur	88.206,91 Eur
Wohnungen mit Bad / mit Heizung HK-Pausch.	4,95 Eur	1578,91 qm	93.787,25 Eur	5,70 Eur	104.444,90 Eur

Die Rückgabe der Objekte "Moorhoffstr. 19 - 29" führt ab 2004 zu einer höheren Auslastung der übrigen Schlichtwohnungen. Weiterhin sind höhere Gebühren durch die Heizkostenpauschale für Bewohner des Objektes Wülferoder Weg zu erwarten.

Nr.: _____

Gebührenkalkulation
Unterbringung in Hotels / Pensionen

	Abrechnung 2000	Abrechnung 2001	Abrechnung 2002	Abrechnung 2003	Prognose 2004	Prognose 2005
Personalkosten OE 61	2.049,93 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Personalkosten OE 58	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Sachkosten	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Betreuung	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Mieten und Pachten	1.640,22 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Abschreibungen AV	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Summe der Kosten	3.690,16 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Nebenerträge	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
gebührenfähige Kosten	**3.690,16 Eur**	**0,00 Eur**	**0,00 Eur**	**0,00 Eur**	**0,00 Eur**	**0,00 Eur**
Gebührenerlöse (Soll)	4.478,92 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Jahresergebnis	**788,76 Eur**	**0,00 Eur**	**0,00 Eur** 1.	**0,00 Eur** 2.	**0,00 Eur** 3.	**0,00 Eur**

Erläuterungen

zu 1.: Aufgrund des Rückgangs der Obdachlosenzahlen und dem damit zusammenhängenden Abbau von Unterkünften wurde die Unterbringung in Hotels eingestellt, zumal in den Jahren davor nur noch 2 Personen in Hotels untergebracht waren.

zu 2.: Von der Unterbringung obdachloser Personen in Hotels wurde abgesehen.

zu 3.: Von der Unterbringung obdachloser Personen in Hotels wird abgesehen.

Gebührenkalkulation

Unterbringung in Gemeinschaftsunterkünften - feste Gebäude - / angemieteten Heimen

	Abrechnung 2000	**Abrechnung 2001**	**Abrechnung 2002**	**Abrechnung 2003**		**Prognose 2004**		**Prognose 2005**	
Personalkosten OE 61	548.985,54 Eur	565.685,26 Eur	565.098,14 Eur	634.971,13 Eur	1.	623.237,65 Eur		638.441,35 Eur	
Personalkosten OE 58	177.591,34 Eur	182.798,41 Eur	187.096,02 Eur	193.016,22 Eur		196.408,48 Eur		200.833,76 Eur	
Sachkosten	736.646,97 Eur	797.953,96 Eur	713.561,85 Eur	694.168,95 Eur		692.193,88 Eur		706.037,76 Eur	
Betreuung	503.447,77 Eur	488.797,07 Eur	499.825,17 Eur	478.566,12 Eur		464.953,15 Eur		464.953,15 Eur	
Mieten und Pachten	121.758,15 Eur	117.457,82 Eur	99.364,87 Eur	53.022,26 Eur	2.	2.709,95 Eur		2.764,15 Eur	
Abschreibungen AV	100.870,73 Eur	100.870,73 Eur	100.870,73 Eur	132.696,60 Eur		132.696,60 Eur		135.350,53 Eur	
Summe der Kosten	2.189.300,50 Eur	2.253.563,24 Eur	2.165.816,78 Eur	2.186.441,28 Eur		2.112.199,71 Eur		2.148.380,70 Eur	
Nebenerträge	457,09 Eur	392,67 Eur	308,14 Eur	3.565,07 Eur		0,00 Eur		0,00 Eur	
gebührenfähige Kosten	**2.188.843,41 Eur**	**2.253.170,57 Eur**	**2.165.508,64 Eur**	**2.182.876,21 Eur**		**2.112.199,71 Eur**		**2.148.380,70 Eur**	
Gebührenerlöse (Soll)	371.429,52 Eur	381.267,80 Eur	409.676,00 Eur	398.378,63 Eur	3.	407.997,00 Eur	4.	448.335,00 Eur	5.
Jahresergebnis	**-1.817.413,89 Eur**	**-1.871.902,77 Eur**	**-1.755.832,64 Eur**	**-1.784.497,58 Eur**		**-1.704.202,71 Eur**		**-1.700.045,70 Eur**	

Erläuterungen

Allg.: Bei den Abrechnungen für 2000 bis 2003 sind Istdaten und bei den Prognosen ab 2004 sind Durchschnittssätze zugrunde gelegt worden.
Bei der Prognose für 2004 sind die Tarifsteigerungen berücksichtigt worden. Die Prognose 2005 enthält eine Tarifsteigerung von 2,0 %.
Die Sachkosten für 2004 und 2005 sind jeweils mit einer Preissteigerung von 2 % kalkuliert worden.
Bei den **Gesamtpersonalkosten für OE 61.43.4** gibt es 2003 im Vergleich zu 2002 aufgrund von Stundenreduzierungen und Personalabbau eine Einsparung von 144.215,09 **Euro**.
Bei den **Gesamtpersonalkosten für OE 61.43.4** gibt es 2004, trotz der Tarifsteigerung von 2,4 %, aufgrund des weiteren Personalabbaus (Altersteilzeit) im Vergleich zu 2003 nochmals eine Verringerung um 12.977,10 **Euro**.

zu 1.: Aufgrund geänderter Ratenaufteilungen des Personals erhöhen sich die Personalkosten. Darüber wirkt sich die Integration von zwei Mitarbeitern der ehem. Neukonzeption von Unterkünften negativ aus.

zu 2.: Die Rückgabe der angemieteten Frauenunterkunft "Podbielskistraße 18" führt zu einer Verringerung der Mietkosten.
Für das verbliebene Heim "Voltmerstraße 16/16a" ist nur ein geringes Nutzungsentgelt an die GBH zu zahlen.

zu 3.: Die Höhe der Gebührenerlöse 2003 wurde aus der Kosten- und Leistungsrechnung 2003 berechnet.

zu 4.: Das Soll für die Gebührenerlöse 2004 wurde nach voraussichtlich genutzten Plätzen (243 Plätze x 4,60 € x 365 Tage) ermittelt.

zu 5.: Das Soll für die Gebührenerlöse 2005 wurde nach voraussichtlich genutzten Plätzen (243 Plätze x 4.95 € x 365 Tage) und der geplanten Gebührenerhöhung zum 1.4.2005 ermittelt.

Gebührenkalkulation

Unterbringung in der Gemeinschaftsunterkunft Burgweg 13 - Fertighaus -

	Abrechnung 2000	Abrechnung 2001	Abrechnung 2002	Abrechnung 2003	Prognose 2004	Prognose 2005
Personalkosten OE 61	27.266,03 Eur	33.328,08 Eur	44.972,12 Eur	50.338,46 Eur 1.	52.628,90 Eur	53.840,73 Eur
Personalkosten OE 58	5.575,82 Eur	9.255,62 Eur	9.473,22 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Sachkosten	20.630,80 Eur	18.498,16 Eur	23.916,41 Eur 3.	30.768,95 Eur 2.	31.634,56 Eur	32.267,25 Eur
Betreuung	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Mieten und Pachten	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
Abschreibungen AV	4.501,54 Eur	7.716,93 Eur	7.716,93 Eur	7.716,93 Eur	7.716,93 Eur	7.716,93 Eur
Summe der Kosten	57.974,20 Eur	68.798,78 Eur	86.078,68 Eur	88.824,34 Eur	91.980,39 Eur	93.824,91 Eur
Nebenerträge	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur	0,00 Eur
gebührenfähige Kosten	**57.974,20 Eur**	**68.798,78 Eur**	**86.078,68 Eur**	**88.824,34 Eur**	**91.980,39 Eur**	**93.824,91 Eur**
Gebührenerlöse (Soll)	5.620,12 Eur	13.436,75 Eur	16.972,50 Eur	15.494,36 Eur 3.	14.709,50 Eur 4.	16.087,50 Eur 5.
Jahresergebnis	**-52.354,07 Eur**	**-55.362,03 Eur**	**-69.106,18 Eur**	**-73.329,98 Eur**	**-77.270,89 Eur**	**-77.737,41 Eur**

Erläuterungen

Allg.: Bei den Abrechnungen für 2000 bis 2003 sind Istdaten und bei den Prognosen ab 2004 sind Durchschnittssätze zugrunde gelegt worden.
Bei der Prognose für 2004 sind die Tarifsteigerungen berücksichtigt worden. Die Prognose 2005 enthält eine Tarifsteigerung von 2,0 %.
Die Sachkosten 2004 und 2005 sind jeweils mit einer Preissteigerung von 2 % kalkuliert worden.
Bei den **Gesamtpersonalkosten für OE 61.43.4** gibt es 2003 im Vergleich zu 2002 aufgrund von Stundenreduzierungen und Personalabbau eine Einsparung von 144.215,09 **Euro**.
Bei den **Gesamtpersonalkosten für OE 61.43.4** gibt es 2004, trotz der Tarifsteigerung von 2,4 %, aufgrund des weiteren Personalabbaus (Altersteilzeit) im Vergleich zu 2003 nochmals eine Verringerung um 12.977,10 **Euro**.

zu 1.: Aufgrund neuer Ratenaufteilungen des Personals kommt es hier zu höheren Personalkosten.

zu 2.: Durch die Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung haben genauere Zuordnungen der allg. Sach- und Verwaltungskosten zu Erhöhungen geführt.

zu 3.: Die Höhe der Gebührenerlöse 2003 wurde nach den tatsächlichen Erlösen aus der Kosten- und Leistungsrechnung 2003 berechnet.

zu 4.: Das Soll für die Gebührenerlöse 2004 wurde nach voraussichtlich genutzten Plätzen (13 Plätze x 3,10 € x 365 Tage) ermittelt.

zu 5.: Das Soll für die Gebührenerlöse 2005 wurde nach voraussichtlich genutzten Plätzen (243 Plätze x 3,55 € x 365 Tage) und der geplanten Gebührenerhöhung zum 1.4.2005 ermittelt.

Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat
Linden-Limmer
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Ausschuss für
Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0255/2005

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Stellungnahme der Landeshauptstadt zum Entwurf des Luftreinhalte- und Aktionsplanes des Niedersächsischen Umweltministeriums für Hannover, Göttinger Straße

Antrag,
zu beschließen, dass die Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf des Luftreinhalte- und Aktionsplans des Niedersächsischen Umweltministeriums die als Anlage 1 beigefügte Stellungnahme abgibt.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten
Männer und Frauen sind von den möglichen Auswirkungen lufthygienischer Belastungen gleichermaßen betroffen. Eine besondere Betroffenheit, z. B. wegen erhöhter Empfindlichkeit von Frauen, ist bislang nicht bekannt. Insofern dient der Beschluss im Rahmen dieser Luftreinhalteplanung beiden Geschlechtern in gleicher Weise.

Kostentabelle
Die finanziellen Auswirkungen sind in einer Kostentabelle nicht darstellbar.
Zurzeit ist noch ungeklärt, welche Kosten entstehen und wie sie finanziert werden. Weitere Ausführungen sind der Begründung zu entnehmen.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Aufgrund der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie und ihrer zwei Tochterrichtlinien, die 2002 bereits in deutsches Recht umgesetzt worden sind, bestehen neue Anforderungen an die Luftqualität in Europa.
Die von der EU festgesetzten strengeren Grenzwerte zum Schutz der menschlichen

Gesundheit wurden in Hannover bereits vor ihrem Inkrafttreten gebietsweise – nachweislich in der Göttinger Straße – überschritten. Dieses betrifft ausschließlich die Schadstoffe Feinstaub (PM10) (Grenzwert ist zum 01.01.2005 in Kraft getreten) und Stickstoffdioxid (NO2) (Grenzwert ab 01.01.2010). Für diesen Fall sieht die EU vor, dass Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität in den betroffenen Gebieten in einem Luftreinhalteplan festgelegt werden müssen. Zur Göttinger Straße liegt nunmehr der Entwurf eines Luftreinhalte- und Aktionsplans des Niedersächsischen Umweltministeriums vor, der als Anlage 2 beigefügt ist

Für die Erstellung des Luftreinhalteplans ist das Niedersächsische Umweltministerium zuständig. Unterstützt wurde es dabei vom Niedersächsischen Landesamt für Ökologie, dessen Zuständigkeit für die Luftgüteüberwachung seit dem 1.1.2005 auf das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim übergegangen ist. Die Stadt Hannover ist an den bisherigen Maßnahmeplanungen des Landes für die Göttinger Straße beteiligt worden. Überlegungen des Landes für einen Maßnahmeplan für das übrige Stadtgebiet in Bezug auf Feinstaub (Grenzwert ab 2005) und in Bezug auf NOx (Grenzwert ab 2010) liegt noch nicht vor.

Weitere Informationen zum Thema Luftreinhaltplan enthält die Informationsdrucksache Nr. 2645/2004.

Mit Schreiben vom 05.01.2005 hat das Niedersächsische Umweltministerium der Stadt den o. g. Entwurf zum Luftreinhalte- und Aktionsplan übersandt mit dem Hinweis, bis zum 18.02.2005 Anregungen und Bedenken zu diesem Plan vorzubringen. Um die zuständigen politischen Gremien der Stadt beteiligen zu können, hat die Verwaltung beim Land eine Fristverlängerung bis zum 31.03.2005 beantragt.

2. Maßnahmen

Die geplanten Maßnahmen wurden bereits in der DS-Nr. 2645/2004 beschrieben. Zu folgenden Punkten sind noch Ergänzungen erforderlich:

2.1 Änderung der Wegweisung und Beschilderung für Lkw

Die geplanten Änderungen sind zwischenzeitlich abgestimmt, so dass die Schilder beauftragt werden können. Ein Großteil der Beschilderung muss durch das Land erfolgen. Die Arbeiten können wegen des beim Land notwendigen Ausschreibungsverfahrens erst im Juni 2005 zum Abschluss gebracht werden.

2.2 Signalisierung

Zur Verstetigung des Verkehrsflusses hat es sich im Rahmen der weiteren Planung gezeigt, dass es effektiver ist, die Lichtsignalanlagen Elfriede-Paul-Allee, Behnsenstraße und Deisterplatz mit Schwerpunkt auf der stadteinwärtigen Fahrtrichtung zu koordinieren.

Der Verkehr, der an der Elfriede-Paul-Allee in Richtung Norden durchfährt, wird künftig ungehindert auch die Fußgängeranlage und den Deisterplatz passieren können, ohne einen Rückstau im kritischen Bereich zu verursachen. Die Umstellung der Signalschaltungen wurde Ende Januar 2005 abgeschlossen.

In einem zweiten Schritt wird im Frühjahr 2005 die Mittelinsel an der Fußgängeranlage Behnsenstraße verbreitert werden, womit dann eine Signalisierung für Fußgänger in zwei Etappen möglich wird. Der Vorteil liegt darin, dass dann der Verkehr in der Göttinger

Straße auch in Fahrtrichtung Süd über alle drei Signalanlagen hinweg vernünftig koordiniert wird und es dann auch für diese Fahrtrichtung nicht mehr zu Rückstaus vor der Fußgängersignalanlage kommt. Außerdem können dann Zeitbereiche an der Lichtsignalanlage Deisterplatz so verschoben werden, dass auch in der Bornumer Straße eine bessere Koordinierung möglich ist.

Die Veränderungen, insbesondere des zweiten Schrittes, haben allerdings Nachteile für die Nutzer der Fußgängersignalanlage Behnsenstraße. Diese müssen länger warten und können die Straße nicht mehr in einem Zuge queren. Angesichts der hohen Effektivität dieser Maßnahme ist diese leichte Einschränkung für einen verhältnismäßig kleinen Nutzerkreis jedoch vertretbar.

2.3 Nassreinigung

Der Entwurf des Luftreinhalte- und Aktionsplanes enthält als eine weitere denkbare Maßnahme eine umfangreiche Nassreinigung der Göttingen Straße, zu der es aber bisher noch keine Erfahrungswerte zur Wirksamkeit gibt. Aus Sicht der Stadtverwaltung sollte abgewartet werden, ob die Modellversuche in Berlin zeigen, ob solch eine Maßnahme überhaupt einen Erfolg hat.

3. Stellungnahme der Stadt

Die Stadtverwaltung stimmt mit fast allen Punkten des Landesvorschlages überein.

Die von der Verwaltung vorgeschlagene Stellungnahme (siehe Anlage) geht im Wesentlichen auf die im Entwurf des Aktionsplanes vorgesehene Sperrung der Göttinger Straße zwischen Deisterplatz und Elfriede-Paul-Allee für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t ein. Aus Sicht der Verwaltung ist die Maßnahme nicht vertretbar, da die Umleitung über die Bornumer Straße und Bückeburger Allee nur eine Verlagerung des Problems und eine ca. 2,5mal längere Wegstrecke mit entsprechend höheren Schadstoffemissionen zur Folge hat. Eine Umleitung über Elfriede-Paul-Allee und Marianne-Becker-Allee kommt wegen mangelnder Leistungsfähigkeit der Straßen nicht in Frage.

Auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist aus Sicht der Verwaltung nicht gegeben, da eine Unterschreitung der Grenzwerte durch diese Maßnahme nach Untersuchungen des Niedersächsischen Umweltministeriums nicht sicherzustellen ist.

4. Kosten, Finanzierung

Nach telefonischer Auskunft des Niedersächsischen Umweltministeriums muss die Stadt Hannover die Kosten für die durch den Luftreinhalte- und Aktionsplan festgelegten Maßnahmen übernehmen.

Bis zur endgültigen Klärung der Finanzierung, werden die bereits veranlassten Maßnahmen aus Mitteln des Straßenbaus des Fachbereiches Tiefbau vorfinanziert.

Die Kosten für die Änderung der Signalisierung und die Verbreiterung der Mittelinsel werden auf ca. 25.000 € beziffert.

Die Finanzierung erfolgt aus den Vorhaben „Nicht beitragsfähiger Straßenbau“ – 2.6300-079 - und „Verkehrssicherungsanlagen“ - 2.6300-097, sofern keine andere Finanzierung zu Stande kommt.

Im Falle der Umsetzung der Maßnahme Nassreinigung entstehen dauerhaft Kosten, die zurzeit noch nicht abgeschätzt werden können.

Für den Fall einer Sperrung der Göttinger Straße über einen längeren Zeitraum müssten Absperr- und Umleitungsschilder beschafft werden. Die Kosten werden einschließlich Aufbau auf 25.000 € geschätzt.

Die erforderlichen Schilder für das Lkw-Lenkungskonzept für den Südwesten von Hannover werden, wie ohnehin geplant, aus dem Vorhaben Verkehrssicherungsanlagen - 2.6300-097 - finanziert.

5. Rechtliche Betrachtung

Seit Juli 2004 liegt der Stadt Hannover ein „Rechtsgutachten über die Umsetzung der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes“ vor. Erarbeitet wurde das vom Deutschen Städtetag und einigen Städten gemeinsam beauftragte Gutachten von Prof. Dr. Eckard Rehbinder von der Johann Wolfgang Goethe-Universität in Frankfurt am Main.

In dem Gutachten sind viele Fragen, z. B. zur Maßnahmenplanung und – umsetzung, zu Kostenfragen und zur Amtshaftung rechtlich erläutert worden. Das Gutachten wird den Fraktionen zur Verfügung gestellt. Da mit dem neuen Recht aber teilweise Neuland betreten wird, sind einige Problematiken, z. B. zur möglichen Klageerhebung von Bürgern, u. W. noch nicht abschließend geklärt.

Dez. V / Dez. VI
Hannover / 03.02.2005

Städtischer Briefkopf
Stand: 27.01.2005

Niedersächsisches Umweltministerium
Archivstraße 2

30169 Hannover

Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf des Luftreinhalte- und Aktionsplanes des Niedersächsischen Umweltministeriums für Hannover, Göttinger Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Landeshauptstadt Hannover kommt bei der Prüfung des Entwurfs zum Luftreinhalte- und Aktionsplans zu folgendem Ergebnis:

Mit den meisten im Entwurf genannten Maßnahmen besteht Übereinstimmung, da der Entwurf intensiv mit der Landeshauptstadt abgestimmt wurde. Für die Göttinger Straße hält die Stadt folgende Maßnahmen für sinnvoll und durchführbar:

- Lkw-Lenkungskonzept durch verbesserte Beschilderung,
- Verstetigung des Verkehrsflusses durch eine Veränderung von Signalschaltungen,
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit durch optische Einengung der Straße durch Bäume.

Für überprüfenswert hält die Verwaltung die Sinnhaftigkeit einer Nassreinigung.

Keine Übereinstimmung besteht hinsichtlich der Maßnahme

- Sperrung der Göttinger Straße für den Lkw-Verkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen,

die für den Fall vorgesehen wird, dass der PM_{10}-Tagesmittelwert von 50 µg/m³ 35mal innerhalb eines Kalenderjahres überschritten wird. Bei ungünstigen Wetterverhältnissen könnte die 35malige Überschreitung bereits nach zwei Monaten erreicht sein. Die Sperrung der Straße für den Lkw-Verkehr würde dann zehn Monate bestehen bleiben, und das wäre aus Sicht der Stadt nicht verhältnismäßig. Die Umleitung der Lkw über die Bornumer Straße und die Bückeburger Allee bedeutet nur eine Verlagerung des Problems und eine ca. 2,5mal längere Wegstrecke mit entsprechend höheren Schadstoffemissionen.

Auch vor dem Hintergrund, dass nach Untersuchungen des Niedersächsischen Umweltministeriums auch durch diese Maßnahme die Unterschreitung der Grenzwerte nicht sichergestellt werden kann, erscheint der Verwaltung der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht gegeben.

Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahme außerdem nicht auf andere Straßen übertragbar wäre, da aufgrund fehlender Messstationen der Zeitpunkt der 35maligen Überschreitung des Tagesmittel-Grenzwertes dort nicht zu ermitteln ist.

Die Formulierung auf Seite 20, 2. Absatz von unten, lässt den Rückschluss zu, dass es sich bei der Sperrung der Straße für Lkws um eine „in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Hannover vorgesehene Maßnahme“ handelt. Wir weisen ausdrücklich daraufhin, dass wir dieser Maßnahme im Rahmen des Abstimmungsverfahrens keineswegs zugestimmt haben. Sofern das Land nicht zur Streichung der Maßnahme bereit ist, bedarf es im Luftreinhalte- und Aktionsplan der Klarstellung, dass die Stadt entgegen der Auffassung des Landes bei einer Sperrung der Göttinger Straße für Kfz über 3,5 t den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit als nicht gewahrt ansieht.

Nur langfristig angelegte Maßnahmen können in der Stadt Hannover dauerhaft zu einer Verminderung der Luftschadstoffbelastung führen. Langfristige Maßnahmen müssen die Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Stadt zum Ziel haben (siehe Punkt 7.2 des Luftreinhalteplans) und/oder zu einer Verminderung des Schadstoffausstoßes der Kraftfahrzeuge führen. Daher wäre es sinnvoller, wenn sich das Land Niedersachsen für gesetzgeberische Initiativen für schadstoffärmere Fahrzeugtechnik und insbesondere für die frühere Einführung von Dieselrußfiltern einsetzen würde.

Mit freundlichen Grüßen

(Mönninghoff)
Erster Stadtrat

Landeshauptstadt Hannover

Informationsdrucksache

An die Stadtbezirksräte 01 - 13
(zur Kenntnis)
In den Ausschuss für
Umweltschutz und Grünflächen
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
An die Ratsversammlung (zur
Kenntnis)

Nr. 2645/2004

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Beiträge der Landeshauptstadt zum Luftreinhalteplan

1. Anlass

Aufgrund der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie und ihre zwei Tochterrichtlinien, die 2002 bereits in deutsches Recht umgesetzt worden sind, entstehen neue Anforderungen an die Luftqualität in Europa. Die von der EU festgesetzten strengeren Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden in Hannover bereits jetzt, also vor ihrem Inkrafttreten (1.1.2005 bzw. 1.1.2010) gebietsweise – nachweislich in der Göttinger Straße – überschritten. Dieses betrifft ausschließlich die Schadstoffe Feinstaub (PM10) (Grenzwert tritt zum 01.01.2005 in Kraft) und Stickstoffdioxid (NO2) (Grenzwert ab 01.01.2010). Für diesen Fall sieht die EU vor, dass Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität in den betroffenen Gebieten in einem Luftreinhalteplan festgelegt werden müssen.

Um nähere Informationen zur verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover zu erhalten, hat die Verwaltung eine Modellrechnung in Auftrag gegeben, deren erste Ergebnisse nun vorliegen (siehe Anlage 1). Desweiteren wird gemäß der o.g. EU-Richtlinie ein so genannter Luftreinhalteplan gefordert. Für die Erstellung des Luftreinhalteplans ist das Niedersächsische Umweltministerium zuständig. Unterstützt wird es dabei vom Niedersächsischen Landesamt für Ökologie (NLÖ), das u. a. für die Luftgüteüberwachung zuständig ist. Die Stadt Hannover ist an den Maßnahmeplanungen beteiligt worden. Hierzu fand auf Einladung des Umweltministeriums ein erstes Gespräch am 22.6.2004 statt.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass nach Auskunft des Umweltministeriums ein Luftreinhalteplan bisher für keine weitere Stadt in Niedersachsen erstellt wurde. Einzig Braunschweig ist noch in der Diskussion. Dort lässt man sich mit der Planung aber noch Zeit, da man sich auf die von der EU vorgegebene Frist von zwei Jahren beruft, die von

Feststellung einer Grenzwertüberschreitung bis zur Fertigstellung eines Luftreinhalteplans eingeräumt wird. In Braunschweig hat das NLÖ erstmals 2003 die Überschreibung von (zukünftigen) Grenzwerten festgestellt, in Hannover schon in 2002.

2. Vorgehensweise

Das Umweltministerium sieht vor, die im Luftreinhalteplan zu beschreibenden Maßnahmen zunächst auf den Bereich der Göttinger Straße zu beschränken und sich dabei auf den Straßenverkehr als Hauptemittenten zu konzentrieren. Weitere durch Luftschadstoffe stark belastete Bereiche der Stadt sollen zu einem späten Zeitpunkt in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden.
Die Maßnahmenbeiträge der Stadt Hannover beschäftigen sich deshalb konkret mit Maßnahmen zur Verbesserung der Luftgütesituation in der Göttinger Straße. Da sich ein langfristiger Erfolg aber nur durch flächendeckende Maßnahmen einstellen kann, werden Konzepte und Maßnahmen vorangestellt, die zu einer umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Hannover und damit zu einer Reduzierung verkehrsbedingter Luftschadstoffe und auch zu einer Reduzierung der Lärmsituation beitragen. Diese Planungen werden in Hannover schon seit Jahren verfolgt und auch in Zukunft weitergeführt werden.

Konkret ergab sich daraus folgende Vorgehensweise: Das Umweltministerium stellte der Stadt Hannover eine Liste von möglichen Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung zur Verfügung, die im Rahmen der vom NLÖ in Auftrag gegebenen Studie „Feinstaub und Schadgasbelastungen in der Göttinger Straße, Hannover (2003)“ erarbeitet wurden. Diese Liste wurde später durch weitere Maßnahmen ergänzt, die in weiteren Terminen am 10.9. und 07.10.2004 diskutiert wurden. Die Stadt Hannover hat diese Maßnahmenvorschläge verwaltungsintern geprüft, Maßnahmen ausgewählt, die aus Sicht der Verwaltung umsetzbar sind und die unter Punkt 4 dargestellten Vorschläge am 07.12.2004 an das Umweltministerium weitergereicht. Ergänzend wurden dem Umweltministerium die von der Landeshauptstadt ohnehin verfolgten Konzepte für einen umweltverträglichen Verkehr erläutert (siehe Punkt 3) und es wurde in der Stellungnahme auf weitere mögliche Maßnahmen eingegangen, die aber aus Sicht der Landeshauptstadt nicht realisierbar sind (sieh Punkt 5).

Das Umweltministerium hat die Maßnahmen, die die Landeshauptstadt vorgeschlagen hat, bereits an die Bundesregierung weitergeleitet und will kurzfristig eine Information für die Öffentlichkeit ins Internet stellen. Allerdings hat das Umweltministerium mündlich mitgeteilt, dass es sich ergänzend hierzu vorbehält, die Sperrung der Göttinger Straße für den Lkw-Verkehr als mögliche kurzfristige Maßnahme aufzunehmen. Die Maßnahmenplanung soll eine Mischung aus Luftreinhalteplan (vorwiegend mittel- und langfristige Maßnahmen) und Aktionsplan (vorwiegend kurzfristige Maßnahmen) darstellen.

3. Konzepte für einen umweltverträglichen Verkehr

Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung setzen in vielen, sehr unterschiedlichen Aufgabenbereichen an. Sie erstrecken sich dabei nicht nur auf rein verkehrliche Maßnahmen. Wesentliche Ansatzpunkte sind bereits bei der Entwicklung der Siedlungsstrukturen in der Region und darüber hinaus zu sehen. Zur Verminderung des Individualverkehrs zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsarten tragen konzeptionelle Ansätze bei wie

- die Stadt der kurzen Wege. Durch räumliche engere Zuordnung von Nutzungen

können Pkw-Fahrten vermieden werden. Das kann geschehen durch Verdichtung, Nutzungsmischung sowie die Standortplanung öffentlicher und privater Versorgungseinrichtungen (z. B. städtisches und regionales Einzelhandelskonzept).

- die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Achsen und Haltepunkte des ÖPNV. Ganz wesentlich ist aber auch, die Bewohnerinnen und Bewohner von Stadt und Umland dafür zu gewinnen, möglichst häufig auf die Benutzung des eigenen Pkw zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verzichten.

Aus der großen Bandbreite von Handlungsansätzen zur umweltverträglicheren Abwicklung des Verkehrs und damit zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung sind folgende wesentlichen Bausteine zu nennen:

Bau und Ausbau des Stadtbahnnetzes

Mit dem Beschluss des Rates aus dem Jahr 1965 in Hannover eine U-Bahn zu bauen (aus der in den Folgejahren das Stadtbahnsystem entwickelt wurde), wurden die Weichen für eine wesentliche Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gestellt. Das Stadtbahnsystem Hannovers gehört im Vergleich mit ähnlichen Verdichtungsräumen in Europa inzwischen mit zu den besten.
Mit der Verlängerung bestehender Strecken (Misburg, Altwarmbüchen, Hemmingen...) wird die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs weiter zunehmen.
Weitere im Bau befindliche und geplante Maßnahmen wie u. a. die nachträgliche Ausrüstung von Tunnelstationen mit Fahrstühlen und der Bau von Hochbahnsteigen im Straßenraum verbessern die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Kunden.

Priorisierung von Bussen und Bahnen im Verkehrsablauf

Maßnahmen zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des öffentlichen Nahverkehrs werden seit Beginn des Stadtbahnbaus in Hannover durchgeführt. Dazu zählen vor allem bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen wie die Schaffung gesonderter Fahrwege, Verbesserungen in Haltestellenbereichen sowie die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch Bahnen und Busse, um so Verlustzeiten weitestgehend vermeiden zu können.
Eine Kommission zur Bevorrechtigung des öffentlichen Nahverkehrs beschäftigt sich regelmäßig mit weiteren Vorschlägen, die zur Verkürzung der Fahrzeiten, Erhöhung der Regelmäßigkeit und der Pünktlichkeit von Bussen und Bahnen und damit zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs beitragen.

Verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote

In Hannover wurde zum 1. November 2004 „HANNOVERmobil“ eingeführt – eine Karte mit verkehrsträgerübergreifenden Mobilitäts-Angeboten. Damit ist Hannover wieder einmal weltweit Vorreiter bei innovativen Mobilitätslösungen.
Im Kern von „HANNOVERmobil“ steht die Integration des CarSharing als vierte Säule neben ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger in den Umweltverbund. CarSharing wird nahtlos in die Angebotspalette des ÖPNV eingefügt. Das Angebot wird um weitere Mobilitätsdienstleistungen ergänzt, z. B. Kombination BahnCard mit ÖPNV, reduzierter Taxipreis, günstige Serviceleistungen bei Fahrradhändlern oder Sonderkonditionen beim Getränke- und Lebensmittel-Lieferservice. Mit „HANNOVERmobil“ erhält der Kunde ein Angebot, das einfach und übersichtlich zu nutzen ist und das eine attraktive und nachhaltige Alternative zum privaten Pkw bietet.

Ausbau und Erweiterung des Radwegenetzes

Verglichen mit anderen deutschen Großstädten verfügt Hannover über ein relativ gutes Radverkehrsnetz, das sich insbesondere dadurch auszeichnet, dass nahezu alle Hauptverkehrsstraßen über begleitende Radverkehrsanlagen verfügen und eine Vielzahl

von wichtigen Routen durch attraktive Grünbereiche angeboten wird. Die Qualität des hannoverschen Radwegenetzes wurde gerade erst im Jahre 2004 in einer bundesweiten Untersuchung des ADAC bestätigt. Der Anteil der Fahrten, die mit dem Fahrrad durchgeführt werden, liegt mit 13 % am Gesamtverkehr (Stand 1997) deshalb auch bereits deutlich über dem modal split vergleichbarer Großstädte. Da der Radverkehr jedoch noch ein erhebliches Steigerungspotential aufweist, soll er im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten stärker als bisher gefördert werden.
Das Handlungsprogramm 2001-2005 sieht aus diesem Grund auch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vor. Dazu sollen beitragen

- die Realisierung eines Hauptroutennetzes
- die Verbesserung der Infrastruktur innerhalb der Wohnquartiere
- die Umsetzung unkonventioneller Lösungen der Radverkehrsförderung durch Private und Öffentliche.

Um die Ziele der Radverkehrsplanung in zukünftige Planungen unterschiedlicher Bereiche der Stadtverwaltung einzubringen, wurde 2003 das „Netzkonzept für den Radverkehr“ entwickelt.

Bewirtschaftung des Parkraumes in der Innenstadt

In der Vergangenheit waren die Straßen der Innenstadt in starkem Maße auch durch Parkplatzsuchverkehr belastet, da viele Autofahrer/innen nach einem kostenlosen Parkplatz am Straßenrand Ausschau hielten. Seit die öffentlich zugänglichen Parkplätze bewirtschaftet und hinsichtlich der Preisgestaltung abhängig von der Entfernung zum Zentrum gestaffelt sind, hat sich die Verkehrslage in der Innenstadt deutlich entspannt.

Parkleitsystem

Weitere Verbesserungen im Parkplatzsuchverkehr konnten erreicht werden, seit die Parkhäuser an ein Parkleitsystem angeschlossen sind, das den aktuellen Belegungszustand der Anlagen berücksichtigt und dann den kürzesten Weg zum nächsten Parkhaus mit freien Plätzen anzeigt.

Bewohnerparken

In mehreren innenstadtnahen Wohngebieten wurden Parkzonen für die Anwohner/innen eingerichtet. Damit werden ortsfremde Parker aus den Wohngebieten herausgehalten und Parksuchverkehr minimiert, so dass auch hier zwischenzeitlich von reduzierten Luftschadstoffen auszugehen ist.
Mit dem geplanten Bau von Quartiersgaragen in den dicht bebauten Gründerzeitvierteln kann die Parkplatzproblematik weiter entschärft werden. Im Rahmen der Bauleitplanung werden in den Quartiersgaragen feste Stellplätze für „Carsharing“ festgesetzt, ein weiterer Schritt in Richtung Reduzierung des Pkw-Verkehrs.

Einrichtung von Tempo-30-Zonen

Zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in Wohngebieten sind seit 1986 in Hannover Tempo-30-Zonen eingerichtet worden, die inzwischen alle Wohnviertel im Stadtgebiet abdecken. Durch die flächendeckende Beschränkung der Geschwindigkeit in Wohngebieten konnte der diese Bereiche belastende Durchgangs- und Schleichverkehr deutlich verringert und so das Wohnumfeld in vielen Stadtteilen verbessert werden.
Durch entsprechende Netzverknüpfungen und unterstützende bauliche, gestalterische Maßnahmen sind in Maßen weitere Verbesserungen zu erwarten.

Lkw-Wegweisung

Aufbauend auf einem für die Region Hannover erarbeiteten Lkw-Vorrangnetz sind für das Stadtgebiet Vorschläge zur Wegweisung des Lkw-Verkehrs vorgelegt worden.
Mit der einheitlichen großräumigen Ausschilderung der großflächigen Industrie- und Gewerbegebiete im Stadtgebiet im Zuge der städtischen Schnellwege soll insbesondere die

umwegfreie Erreichbarkeit dieser Gebiete verbessert und damit der gerade im Schwerverkehr erhebliche Schadstoffausstoß reduziert werden. Ein weiteres Ziel ist, den Lkw-Verkehr von dichtbesiedelten Wohngebieten fernzuhalten.

Umweltgerechte Straßenplanung

Eine umweltgerechte Straßenplanung zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass der Kraftfahrzeugverkehr auf möglichst wenige leistungsfähige Straßen konzentriert wird. Nur durch eine Bündelung des Straßenverkehrs können seine Störwirkungen im Gesamtsystem minimiert werden. Dieses gilt insbesondere für den Verkehrslärm aber ebenso für die Schadstoffsituation in Wohngebieten.
Das im Flächennutzungsplan dargestellte Netz der Hauptverkehrsstraßen, das dem o. a. umweltgerechten Bündelungsprinzip entspricht, ist im wesentlichen auch bereits realisiert. Lokale Verbesserungen auch der Schadstoffsituation sind mit der Komplettierung des Hauptverkehrsstraßennetzes z. B. in den Stadtteilen Ahlem/Limmer (Bahndammtrasse), Bothfeld (Verlegung Burgwedeler Straße) und Misburg/Anderten zu erwarten.

Umgestaltung von Straßenräumen

Bei der Straßenplanung wird vielleicht stärker noch als in der Vergangenheit auf eine städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen geachtet. Bedeutsame Straßenzüge wie z. B. die Königsworther Straße, die Hildesheimer Straße, die Marienstraße oder der Allerweg sind hinsichtlich der Querschnitte anders gestaltet worden, als der Straßennetzplan es vorsah.
Durch breitere Nebenanlagen (Fuß- und Radwege) sowie den durch reduzierte Fahrbahnflächen erreichten gleichmäßigeren Verkehrsfluss konnte u. a. auch die Schadstoffbelastung im Straßenraum verringert werden.

Fazit: Ohne die weiterhin bestehende Schadstoffsituation im Stadtgebiet beschönigen zu wollen, muss anerkannt werden, dass die o. a. Maßnahmen bereits zu Erfolgen geführt haben. Die Erfolge begründen die Absicht der Stadt Hannover, mit der Fortsetzung dieser Aktivitäten auch weiterhin einen wesentlichen Beitrag zum „Luftreinhalteplan“ zu leisten.

4. Maßnahmen im Bereich der Göttinger Straße

Aus der Liste der möglichen Maßnahmen ist aus Sicht der Verwaltung die Umsetzung von drei Maßnahmen innerhalb der nächsten ein bis drei Jahre realistisch. Diese Maßnahmen wurden auch dem Umweltministerium vorgeschlagen.

Änderung der Wegweisung und Beschilderung für Lkw

Das Gewerbegebiet Linden wird vom Lkw-Verkehr vorwiegend aus südlicher (B 6 – Südschnellweg, Frankfurter Allee), südwestlicher (B 217 – Hamelner Chaussee, B 65) und nordwestlicher Richtung (B 6 – Westschnellweg) angefahren. Durch eine entsprechende Ausschilderung kann der Lkw-Verkehr aus Südwesten und Nordwesten über die Bornumer Straße in das Gewerbegebiet Linden-Süd geleitet und damit die Göttinger Straße entlastet werden. Auch der von Südwesten kommende Lkw-Verkehr mit dem Ziel Gewerbegebiet Linden-Mitte oder Westschnellweg kann über die Bornumer Straße geführt werden.
Die Stadt Hannover arbeitet zur Zeit an einem Wegweisungs- und Beschilderungskonzept für vier Gewerbegebiete (u. a. Linden-Bornum) zur Optimierung des Lkw-Verkehrs (Zielverkehr ohne Umwege).
Weiterhin wäre zu prüfen, ob der Transitverkehr (z. B. aus dem Hildesheimer Raum in Richtung Westen) auf attraktiven Routen um Hannover herum geleitet werden kann.

Verstetigung des Verkehrsflusses

Zur Optimierung des Verkehrsflusses Richtung Deisterkreisel wird es grundsätzlich für möglich gehalten, der ca. 200 m vor dem Kreisel befindlichen Fußgängerampel eine Pförtnerfunktion zuzuweisen. Dazu würde der Fahrzeugpulk Richtung Norden an der Fußgängeranlage erst dann freigegeben, wenn er in Koordinierung auch am Deisterplatz durchfahren kann. Während der Rotzeit (nur Fahrtrichtung Norden) müsste dem Fußgänger grundsätzlich auch Rot gegeben werden, damit ein ungehinderter Abfluss des Verkehrs in Richtung Süden möglich bleibt. Auf eine koordinierte Pförtnerung des Verkehrs müsste lediglich dann verzichtet werden, wenn sich Fußgänger Grün anfordern.
Bei der gundsätzlich technisch für möglich gehaltenen Pförtnerung wäre nach Auffassung der Stadt Hannover allerdings zu überprüfen, ob die o. a. Regelung auf Akzeptanz bei den Fußgängern trifft.

Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit

Im Rahmen der Bauleitplanung sieht die Stadt Hannover vor, die Erscheinung der Göttinger Straße ohne Veränderung der Fahrbahnbreiten, d. h. auch ohne Einschränkung der Leistungsfähigkeit so zu verändern, das durch Baumreihen und ausreichende Seitenanlagen für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ein Profil mit dem Charakter einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße entsteht. Der Verkehr wird durch den optischen Rahmen der Straße zu einer geringeren Geschwindigkeit veranlasst. Ziel ist, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h eingehalten wird.
Die Umsetzung dieser Maßnahme wurde mit dem Anpflanzen von Bäumen bereits begonnen. Eine über die vorgeschriebenen 50 km/h hinausgehende Geschwindigkeits-beschränkung durch Beschilderung wird im Zuge des Tangentennetzes für kontraproduktiv gehalten und kann deshalb nicht vertreten werden (Verlagerung von Verkehrsbeziehungen ins nachgeordnete Netz).

5. Diskussion weiterer Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, die eine hohe Wirksamkeit hinsichtlich der Minderung der Luftschadstoffe im Bereich der Göttinger Straße hätten, sind aus Sicht der Stadt Hannover – wie nachfolgend begründet – nicht durchführbar.

Maßnahme		Bewertung
Sperrung der Göttinger Straße für Lkw-Verkehr zwischen Deisterplatz und Elfriede-Paul-Allee; Marianne-Becker-Allee und Elfriede-Paul-Allee als Umgehungsstraße für den gesperrten Abschnitt.		Eine Umgehung über die Marianne-Becker-Allee und Elfriede-Paul-Allee ist technisch nicht möglich (Straßenquerschnitt, Belastbarkeit). Die bestehenden Knotenpunkte an der Göttinger Straße und an der Bornumer Straße sind aufgrund fehlender Stauräume für zusätzliche Linksabbieger für die Aufnahme größerer Umleitungsverkehre ungeeignet.
Generelle oder zeitliche Fahrverbote für leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse (kein ÖPNV)		Es bestehen geringe Aussichten, Fahrverbote durchzusetzen. Wohin sollen die Lkw umgeleitet werden (s. o.)?
Einbahnstraßenregelung für leichte und schwere Nutzfahrzeuge		Die Sperrung der Göttinger Straße für Fahrzeuge aus dem Süden ist nicht realistisch, da große Umwege (Bornumer Straße) oder Schleichwege (über Kaisergabel und Allerweg) die Alternative wären. Für diese Maßnahme fehlen außerdem Grundlagendaten zum Anteil des Ziel-/Quellverkehrs und des Transitverkehrs.
Bau eines Tunnels		Die Stadt hatte auf eigene Initiative Ende der 70er Jahre aus vielerlei Gründen die Möglichkeit der Untertunnelung geprüft und eine Machbarkeitsstudie für den gesamten Straßenzug von Ricklinger Kreisel bis Deisterplatz erstellt und mit dem Bund abgestimmt, der daraufhin auf die weitere Ausweisung der Äußeren Westtangente im Bundesverkehrswegeplan verzichtet hat. Danach hat der Bund die Nichtfinanzierbarkeit der Untertunnelung erklärt. Da Bund und Land auch für Maßnahmen zur Luftreinhaltung keine Gelder bereitstellen, ist das Projekt weiterhin nicht finanzierbar. Selbst wenn der Bund erhebliche Mittel bereitstellen würde, wäre die Möglichkeit einer Restfinanzierung durch die Stadt angesichts ihrer finanziellen Ausstattung praktisch kaum möglich.
Einhausung der Göttinger Straße		Auch eine solche Möglichkeit hat die Stadt nach der Feststellung der Nichtfinanzierbarkeit eines Tunnels überprüft und im Wesentlichen aus städtebaulichen Gründen verworfen (würde für die Anwohner/innen unzumutbare Belichtungs- und Erschließungsprobleme bedeuten). Sie würde zwar auch zur Lärmminderung beitragen, jedoch ist diese Maßnahme außerdem nicht finanzierbar.

6. Weitere Anmerkungen

Die Luftgütesituation in der Stadt Hannover lässt sich nur in eingeschränktem Maße durch lokale Maßnahmen verbessern. So wird beispielsweise die Feinstaubbelastung nur zu etwa einem Drittel vom Straßenverkehr verursacht. Zu einem großen Teil sind überregionale Quellen Verursacher der Belastung (Hintergrundbelastung).

Andere Maßnahmen zur effektiven Verbesserung der Luftgüte liegen außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Stadt Hannover. Dazu gehören z. B.

- Förderung von Partikelfiltern
- Förderung schwefelarmer Kraftstoffe / Biodiesel
- Förderung des Ausbaus des Tankstellennetzes für Erdgas / Biodiesel
- Investitionen in das Verkehrsmittel „Schiene“
- Förderung und Bau von leichten und sparsamen Kraftfahrzeugen und neuen Fahrzeugtechniken (Hybridfahrzeuge u. a.)

Hier sind Bundesregierung und Wirtschaft gefordert, entsprechende Maßnahme zur Luftgüteverbesserung voranzubringen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Männer und Frauen sind von den möglichen Auswirkungen lufthygienischer Belastungen gleichermaßen betroffen. Eine besondere Betroffenheit, z. B. wegen erhöhter Empfindlichkeit von Frauen, ist bislang nicht bekannt. Insofern dient auch die Information im Rahmen dieser Luftreinhalteplanung beiden Geschlechtern in gleicher Weise.

Kostentabelle

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

67/ 61 / 66.T
Hannover / 15.12.2004

Konzept zur Ermittlung der verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover

Zusammenfassung der Ergebnisse (Stand November 2004)

Aufgabenstellung

Das Büro GEO-NET hat im Auftrag des Bereichs Umweltschutz der Landeshauptstadt Hannover mittels Modellrechnungen eine Analyse der lufthygienischen Situation im Hauptstraßennetz der Stadt Hannover durchgeführt. Im Mittelpunkt stehen dabei die Belastungen, die von der Quellgruppe ‚Verkehr' ausgehen. Von den verkehrsbedingten Luftschadstoffen finden Stickstoffdioxid (NO_2), Benzol (C_6H_6) und Dieselruß besondere Berücksichtigung.
Das Ziel der Modellrechnungen ist die Darstellung der aktuellen lufthygienischen Situation für das Stadtgebiet von Hannover (ca. 204 km²) in einer räumlich hoch auflösenden digitalen Karte. Das für die Modellierung festgelegte Untersuchungsgebiet hat eine Ausdehnung von 19 x 16,3 km und eine Rasterzellenauflösung von 100 m.

Datengrundlagen und Methodik

Der Luftgütemodellierung liegen die Parameter Geländehöhe, Nutzungsstruktur, Versiegelungsgrad und Strukturhöhe zugrunde. Zur Abschätzung der Luftschadstoffbelastung an Straßen und deren Ausbreitung wurden folgende Daten aufgenommen:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV = Fahrzeuge/24 h),
- LKW-Anteil
- Fahrmodus in der Straße
- Bezugsjahr
- Jahresmittel der Windgeschwindigkeit über Dachniveau (m/s),
- Höhe des Emissionsortes,

Als Rahmenbedingung für die Ausbreitungsrechnung wurde eine austauscharme (autochthone) Wetterlage ausgewählt. Diese wird gekennzeichnet durch einen wolkenlosen Himmel und einen nur schwachen überlagernden Wind. Diese Wetterlagen treten in Norddeutschland typischerweise an 15 % der Jahresstunden auf und sind aufgrund der reduzierten Austauschbedingungen durch ein hohes immissionsökologisches Belastungspotenzial gekennzeichnet („Worst-Case"-Situation).
Die Ausbreitungsrechnung wurde für fünf unterschiedliche Szenarien durchgeführt, für austauscharme Wetterlagen mit schwacher Windanströmung aus Norden, Osten, Süden und Westen mit 1,5 m/s sowie ein Szenario ohne überlagernde Strömung.

Ergebnisse

Die Ergebnisse der Modellrechnungen sind von GEO-NET in einem 26seitigen Bericht zusammengefasst worden. Der Bericht liegt der Stadt als pdf-Datei vor und kann bei Interesse beim Bereich Umweltschutz (Herrn Schmidt) angefordert werden.

Im Folgenden werden die Immissionsfelder der Ausbreitungsrechnungen exemplarisch für den Parameter Stickstoffdioxid (NO_2) dargestellt. Die Modellrechnungen für Benzol und Dieselruß zeigen ähnliche Ergebnisse. Die ermittelten Immissionsfelder lassen sich annähernd mit den Kurzzeitbelastungen (Stundenmittel) der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) vergleichen.

Szenario 1: keine Anströmung

Bei diesem Szenario wird das Immissionsfeld ausschließlich durch die Immissionssituation und die eigenbürtigen aus dem Umland bzw. Stadtraum entstehenden Strömungssysteme (Flur- und Strukturwinde) geprägt. Aufgrund der nur geringen „Verdünnungsprozesse“ wird hier die höchste Belastungssituation abgebildet.
Die höchsten Belastungen zeigen sich in den Bereichen (einschließlich angrenzender Wohnbebauung)

- Messeschnellweg zwischen Pferdeturm und Weidetorkreisel und Teilflächen der Eilenriede
- Messeschnellweg zwischen AS Hannover Misburg und AK Buchholz
- Bundesstraße 65 in Höhe der AS Anderten
- Gesamter Verlauf der Autobahnen 2 und 7
- Nördlicher Teil der Vahrenwalder Straße sowie Vahrenwalder Platz
- Königsworther Platz
- Fössestraße zwischen Westschnellweg und Kötnerholzweg

In den Straßenräumen der Bundesstraßen 6 und 65 ist verbreitet von einer ähnlich hohen Immissionsbelastung auszugehen, während die übrigen Hauptverkehrsstraßen nur eine sporadische, punktuelle Belastung dieser Größenordnung aufweisen.
Hohe Belastungen sind an den meisten Hauptverkehrsstraßen und im inneren Stadtbereich, insbesondere innerhalb der Stadtteile Mitte, Linden und Oststadt, anzutreffen. Vergleichsweise gering belastet ist die südwestliche Umrahmung Hannovers und somit vor allem die Stadtteile Ahlem, Badenstedt und Oberricklingen. Gleichsam gering belastete Räume sind innerstädtisch im Bereich Vahrenwald/Hainholz sowie Kirchrode/Tiergarten lokalisiert.

Szenario 2: Anströmung aus Norden

Die Anströmung aus Norden mit einer Geschwindigkeit von 1,5 m/s bewirkt im Vergleich zum ersten Szenario ein insgesamt reduziertes Belastungsniveau. Die Zonen überdurchschnittlich hoher NO_2-Belastungen beschränken sich im Wesentlichen auf den Straßenraum, wobei die durchgehend höchsten Werte im gesamten Verlauf der Autobahnen 7 und 2 hervortreten. Insbesondere entlang der ost-west-orientierten Hauptverkehrsstraßen ist mit einer deutlichen Verdriftung der Luftschadstoffe um z. T. mehrere hundert Meter zu rechnen.
Vergleichsweise immissionsarme Räume entstehen vor allem innerhalb der nördlichen Stadtteile Hannovers (Leinhausen, Hainholz, Vahrenwald). Kleinräumig sind weitere immissionsarme Areale im Welfengarten sowie in den Stadtteilen Nordstadt und Sahlkamp zu erkennen.

Szenario 3: Anströmung aus Osten

Bei diesem Szenario bildet sich ein Belastungsschwerpunkt im Nordwesten Hannovers aus. Ausschlaggebend dafür sind vor allem die hohen Emissionen im Bereich der Autobahn 2. Betroffen sind vorrangig die Stadtteile Vinnhorst und Ledeburg und die vorwiegend unbebauten Flächen zwischen Vinnhorst und Berenbostel. Hohe Belastungen sind außerdem im Verlauf der Bundesstraße 6, Bundesstraße 65 sowie dem Messeschnellweg festzustellen.
Gering belastete Bereiche sind die vorwiegend unbebauten Flächen der Stadtteile Groß-Buchholz, Kleefeld und Bemerode.

Szenario 4: Anströmung aus Süden

Unter diesen meteorologischen Bedingungen zweigt sich eine Zweiteilung des Stadtgebietes in einen höher belasteten nördlichen und einen geringer belasteten südlichen Bereich. Im Bereich der Autobahn 2 breitet sich ein Feld mit hohen Immissionswerten nach Norden aus. Hohe Immissionswerte sind darüber hinaus im Raum der meisten Hauptverkehrsstraßen anzutreffen. Ein Verdriften der Schadstoffe ist vor allem im Umfeld der Bundesstraße 6, Bundesstraße 65 und Messeschnellweg festzustellen.
Die Wohnbebauung und Freiflächen der südlichen Stadthälfte weisen dagegen vorwiegend geringe Immissionsbelastungen auf. Begünstigt wird diese Situation durch die Lage der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet. Bei einer Südanströmung wird vor allem der Bereich zwischen Bundesstraße 6 und Messeschnellweg begünstigt, da die Luft lediglich die auf dem Südschnellweg freigesetzten Schadstoffe in Richtung Norden verfrachtet, die sich schnell verdünnen.

Szenario 5: Anströmung aus Westen

Dieses Szenario begünstigt immissionsökologisch die westlichen Stadtteile Davenstedt, Badenstedt, Limmer und Oberricklingen sowie Wettbergen sowie die südlichen Stadtteile Wülfel, Döhren und Mittelfeld.
Die höchsten NO_2-Konzentrationen sind im Umfeld der Autobahn 2 zu erwarten, von der überdurchschnittlich hohe Emissionen auf die angrenzenden Wohngebiete einwirken. Betroffen sind vor allem die Stadtteile Vinnhorst, Isernhagen-Süd und Bothfeld. Deutlich erhöhte Belastungen sind auch in den Stadtteilen Kleefeld und Großbuchholz festzustellen.

Zusammenfassung

Die Luftgütemodellierung macht die räumliche Ausprägung der vom Hauptverkehrsnetz Hannovers ausgehenden Luftschadstoffe während einer austauscharmen Wetterlage deutlich. Dieser Witterungstyp weist ein erhöhtes Belastungspotential auf, wobei unter Berücksichtigung einer schwachen Anströmung aus den Haupthimmelsrichtungen spezifische Belastungsschwerpunkte sichtbar werden. Von den fünf gerechneten Szenarien weisen das südliche und das westliche Anströmungsszenario eine vergleichsweise günstige Luftgütesituation für das Stadtgebiet auf, da die Immissionen im Bereich der Autobahn 2 in Richtung auf den Stadtrand abtransportiert werden.
Durch Überlagerung der fünf Anströmungssituationen können immissionsökologische Belastungsräume und Gunsträume ausgewiesen werden. Die Gunsträume konzentrieren sich vor allem in der Südhälfte des Stadtgebietes und werden durch die Hauptverkehrsstraßen in sich untergliedert. Sie betragen 39 % der Gesamtfläche. Innerhalb des Cityrings sind jedoch keine Gunsträume zu finden.
Die Belastungsräume konzentrieren sich entlang der verkehrsreichen Straßenabschnitte und werden darüber hinaus in ihrer räumlichen Ausprägung durch das Strömungsfeld beeinflusst. 34 % des Stadtgebietes sind potenziell belastet. Räume mit überdurchschnittlich hoher NO_2-Belastung befinden sich vor allem entlang der Autobahn 2 mit einer seitlichen Ausdehnung bis zu 1500 m. Über das Autobahnkreuz Hannover-Buchholz setzt sich dieser Belastungsraum in Richtung Messeschnellweg fort. Ein weiterer durchgängiger Belastungsraum geht vom West- und Südschnellweg aus. Allerdings ist dieser weniger stark ausgeprägt. Darüber hinaus ist eine Zone überdurchschnittlicher NO_2-Belastung in der nördlichen Innenstadt festzustellen. Sie erstreckt sich vom Stadtteil Linden über Mitte bis zur Oststadt und ist auf ein hohes Emissionsniveau bei gleichzeitig schwach ausgeprägtem Windfeld innerhalb der Bebauung zurückzuführen. Weitere – vergleichsweise schmale – Belastungsräume befinden sich entlang der Hauptverkehrsstraßen wie Engelbosteler Damm, Vahrenwalder Straße, Podbielskistraße und Hildesheimer Straße.

Weiteres Vorgehen

Das Konzept zur Ermittlung der verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover soll fortgeführt werden. Die bisherigen Ergebnisse geben auf Basis der in einem 100 m-Raster gerechneten Kurzzeitbelastungen einen ersten Überblick über immissionsökologische Belastungsräume und Gunsträume innerhalb der Stadt Hannover. Auf welchen Straßenabschnitten die zukünftigen Grenzwerte der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung überschritten werden, lässt sich anhand der ersten Modellrechnungen nicht präzise vorhersagen. Dieses Wissen ist jedoch vor dem Hintergrund der von der EU geforderten Luftreinhalteplanung notwendig.
Der Bereich Umweltschutz plant deshalb, am Beispiel des Parameters Stickstoffdioxid (NO_2) flächendeckend für die Stadt Hannover in einem 50 m-Raster die mittleren Immissionswerte eines Jahres rechnen zu lassen. Da der Grenzwert als Jahresmittelwert in der 22. BImSchV mit 40 µg/m³ vorgegeben ist, lassen sich anhand der Modellrechnung die höchsten Belastungspunkte anhand der Grenzwertüberschreitung innerhalb der Stadt Hannover lokalisieren. Diese bieten dann den Ansatz für notwendige Maßnahmen zur Luftreinhaltung.

CDU-Fraktion

(Antrag Nr. 0489/2005)

Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion zur Aufhebung der Beeinträchtigungen durch die Bau- und Absperrmaßnahmen während der Bauarbeiten an der S-Bahn-Umsteigeanlage Hannover-Linden

Antrag,
l. Die Landeshauptstadt Hannover - Baudezernat, Fachbereich Bauen - schafft bei den Bauarbeiten an der Umsteigeanlage Hannover-Linden die Möglichkeit, den Ricklinger Stadtweg in beiden Richtungen zu befahren (z.B. mit einer entsprechenden Baustellen-Ampel).
2. Mitarbeiter der Städtischen Wirtschaftsförderung erarbeiten umgehend gemeinsam mit betroffenen Unternehmern eine für die jeweiligen Geschäfte tragbare Übergangslösung zur besseren Erreichbarkeit. Dabei ist auch zu prüfen ob in den betroffenen Bereichen Gebühren nach der Sondernutzungssatzung für den Zeitraum der Um- und Ausbaumaßnahmen zu erlassen sind.
3. Künftig wird bei allen Bau- und Absperrmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum der LHH bereits im Vorfeld auch das Wirtschaftsdezernat verständigt, damit auch seitens der Wirtschaftsförderung sichergestellt werden kann, dass Handel und Gewerbe des betroffenen Bereiches frühzeitig unterrichtet, begleitet und unterstützt werden.

Begründung
Zur Vorbereitung auf die Fußballweltmeisterschaft 2006 wird derzeit die S-Bahn-Umsteigeanlage im Bereich des Bahnhofs Hannover-Linden verlegt und umgebaut. An dieser Maßnahme sind verschiedene Firmen und Gesell-schaften (z.B. TransTechBau, DB Bauprojekt, Üstra usw.) beteiligt. Für diese Baumaßnahme wurden in dem betroffenen Bereich erhebliche Absperr-maßnahmen durchgeführt.Diese Absperrmaßnahmen beeinträchtigen den dortigen Einzelhandel erheblich. Parkmöglichkeiten wurden eingeschränkt, der Zulieferverkehr für die Geschäfte wird erheblich behindert und den Kunden wird das fußläufige Erreichen der Ladengeschäfte erschwert. Durch eine mangelnde Koordination der am Ausbau beteiligten Firmen dauern diese Absperrmaßnahmen nun schon mehrere Monate.

Die Schwierigkeiten des Einzelhandels werden am Beispiel eines am Ricklinger Stadtweg 76 seit vielen Jahren ansässigen Fleischerfach-betriebes, der auch einen Partyservice betreibt, deutlich: Zum Be- und Entladen seiner Auslieferungsfahrzeuge bleibt dem Fachbetrieb auf Grund der Absperrmaßnahmen nur der Gehweg. Dies wurde dem Inhaber unter Androhung eines Bußgeldverfahrens durch eine städtische Mitarbeiterin inzwischen untersagt. Dabei ist besonders unverständlich, dass die Stadt auf den bisher nicht betroffenen Parkmöglichkeiten direkt vor dem Geschäft eine Taxi-.Haltestelle eingerichtet hat.Zur Verbesserung dieser unakzeptablen Situation muss die LHH sofort handeln und

Rahmenbedingungen wiederherstellen, die es den anliegenden Geschäften ermöglicht, ihren wirtschaftlichen Tätigkeiten nachzukommen. Auch deshalb wird künftig bei allen geplanten Bau- und Absperrmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum ergänzend das Wirtschaftsdezernat informiert, um dann Handel und Gewerbe des betroffenen Bereichs im Rahmen der Bestandspflege entsprechend zu betreuen.

Rainer Lensing

Vorsitzender

Hannover / 02.03.2005