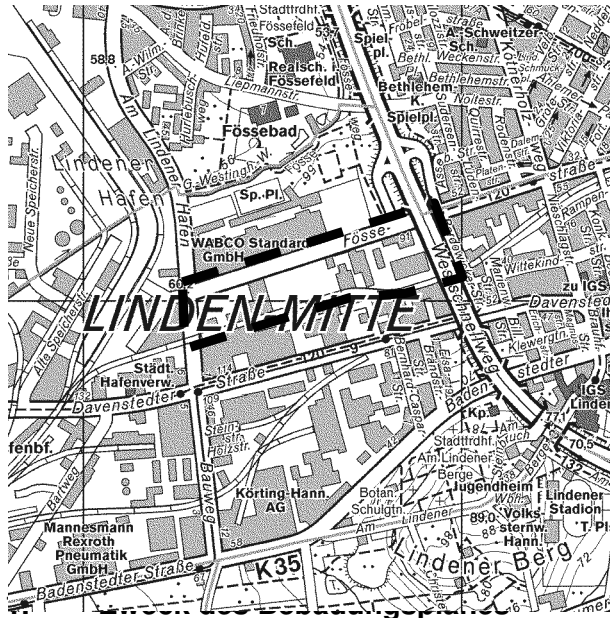


B e g r ü n d u n g

Bebauungsplan Nr. 1622



Stadtteil: Linden-Mitte

Geltungsbereich:

Fössestraße; Westschnellweg; Gleisanlage der Hafenbahn; Straße „Am Lindener Hafen“

Das Gebiet am Lindener Hafen ist eines der größten zusammenhängenden Industrie - und Gewerbegebiete im Stadtgebiet Hannovers und hat einen großen Anteil am Güterverkehrsaufkommen der Region Hannover. Das Plangebiet befindet sich in Randlage des Lindener Hafens. Zurzeit gibt es nur für einen Teilbereich im Osten des Plangebietes planungsrechtliche Vorgaben (Durchführungsplan Nr. 180); der 1990 außer Kraft getretene Baunutzungsplan von 1960 hat hier weitgehend Industriegebiet vorgesehen. Für den östlichen Teil des Plangebietes sah er Gewerbegebiet und in einem kleinen Teil auch Wa (das entspricht einem heutigen reinen Wohngebiet) vor.

Das Plangebiet befindet sich seit längerem in einem Prozess der Umstrukturierung, bei dem ein Rückzug des produzierenden Gewerbes und eine Expansion des großflächigen Einzelhandels zu beobachten ist. Zweck des Bebauungsplanes ist es, diesen Prozess in geordnete Bahnen zu lenken und eine Struktur zu schaffen, die der günstigen verkehrlichen Lage des Geländes gerecht wird, ohne in den angrenzenden Stadtteilen zu Beeinträchtigungen zu führen.

Im Laufe der Jahrzehnte sind Industrie und Wohnen aufeinander zugewachsen und grenzen in Teilbereichen direkt aneinander. Da die Nutzungen vorhanden sind, kann der Bebauungsplan diesen Konflikt nicht beseitigen, sondern soll gemäß dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme die konkurrierenden Interessen (uneingeschränkte Betriebsausübung einerseits und Wohnruhe andererseits) regeln und damit Planungssicherheit für zukünftige Investitionen geben.

Ältere Industrie- und Gewerbegebiete weisen traditionell hohe Defizite im Grünbereich auf. Durch Festsetzung von Pflanzgeboten soll die Durchgrünung der Gebiete gefördert werden. Unter städtebaulichen Aspekten wird die Qualität der Straßenräume durch Baumpflanzungen gesteigert.

Der Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet gewerbliche Baufläche dar. Die Straße "Am Lindener Hafen" und die Fössestraße sowie der Westschnellweg sind als Hauptverkehrsstraße dargestellt. Die Planung ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

2. Städtebauliche Ziele

2.1 Situation / Umgebung des Plangebietes

Das Plangebiet umfasst die Flächen zwischen der Straße am „Lindener Hafen“, dem Westschnellweg, der Fössestraße und der Gleisanlage der Hafenbahn. Für den östlichen Teil gilt der Durchführungsplan Nr. 180, der hier Gewerbegebiet und Wohngebiet a ausweist. Im übrigen Bereich regelt sich die Zulässigkeit von Bauvorhaben nach §34 BauGB.

Der Planbereich setzt sich aus einer Mischung von Gewerbe- und Mischgebietsnutzungen zusammen. Betriebe wie Speditionen, Maschinenfabrik, Metallhandel, Bekleidungslager, Konservenfabrik, Kfz-Werkstatt, Lager für Mineralölhandel, Druckerei, Tischlerei bis zu Wohnungen waren bzw. sind in dem Gebiet ansässig. Seit längerem befindet sich das Gebiet in einem Prozess der Umstrukturierung, bei dem ein Rückzug des produzierenden Gewerbes zu beobachten ist und Einzelhandel auf diese Flächen drängt.

In der näheren Umgebung ist nördlich des Plangebietes ein Industriebetrieb vorhanden. Westlich der Straße „Am Lindener Hafen“ schließt sich der Lindener Hafen mit industriell genutzten Flächen an. Südlich der Gleisanlagen der Hafenbahn ist eine Mischung aus Gewerbe, Einzelhandel und Wohnen vorzufinden. Östlich wird das Plangebiet vom Westschnellweg begrenzt. Östlich des Westschnellwegs, an der Bardowicker Straße, sind ein Kfz-Handel, ein Lebensmitteldiscounter und ein Hotel vorhanden.

Bezüglich der Nutzung des Grundstücks Fössestraße 103A wurde bereits ein Bauvorbescheid mit dem Inhalt erteilt, dass dort ein Lebensmittelmarkt bis 700 m² Verkaufsfläche entstehen kann. Dieses Recht ist in der Abwägung als Bestand zu beachten.

Für den Bereich südlich des Plangebietes ist der Bebauungsplan Nr. 1365 vorhanden und für den Bereich westlich sind Bebauungspläne in Aufstellung, die o.g. Nutzungen festschreiben.

2.2 Städtebauliches Konzept zum Gewerbegebiet

Der Standort "Lindener Hafen" bietet mit dem Anschluss an den Mittellandkanal sowie an die Gleisanlagen der Hafenbahn und mit der Anlage für den kombinierten Ladeverkehr (KLV-Anlage) eine gute Verkehrsinfrastruktur für einen Gewerbe- und Industriestandort. Die (meisten) Grundstücke sind durch Gleisanschlüsse an das Bahnnetz angeschlossen. Weniger günstig ist die Anbindung des Gebietes an das überörtliche Bundesautobahnnetz einzustufen. Der Anschluss an die Autobahn ist nur umwegig über die Schnellwege gegeben und ist für die städtischen Gebiete mit entsprechenden Belastungen durch den LKW- Verkehr verbunden. Durch die gegenwärtig prominente Bedeutung des Verkehrsträgers Straße für den Güterverkehr gewinnt dieser Aspekt an Bedeutung.

Unter den Aspekten einer nachhaltigen Stadtentwicklung stellen die vorhandenen Standortqualitäten der Gewerbeflächen auch die Voraussetzungen für eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf emissionsärmere Verkehrsträger dar. Dies gilt insbesondere für Flächen, die direkt am Hafenbecken und nahe dem Hafenbahnhof liegen. Im Übrigen bietet die Anlage für den kombinierten Ladeverkehr die Möglichkeit einer Verlagerung der Güter vom LKW auf die Schiene mit kurzen Umschlagzeiten. Dem Gedanken der Nachhaltigkeit entsprechen auch der Erhalt und die Entwicklungsmöglichkeit von zentral gelegenen Arbeitsplätzen im Produktions- und Dienstleistungssektor, durch die eine räumliche Nähe zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen gesichert wird. Das entspricht dem städtebaulichen Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“, so dass hier auch die Ansiedlung arbeitsplatzintensiver Betriebe wie Büros und Verwaltungen wünschenswert ist.

Einzelhandel

Der Einzelhandel kann höhere Preise bei Grundstücken, Pachten und Mieten zahlen. Im gleichen Maß verschlechtern sich die Chancen für Produktionsbetriebe an Standorten, an denen

Einzelhandel bereits Fuß gefasst hat. Planungsziel ist es daher, im Gebiet die Voraussetzung für den Erhalt und die Entwicklung solcher Betriebe zu schaffen, die Standortvorteile und Infrastruktur des Gebietes nutzen und andererseits den Einzelhandel weitgehend auf den Bestand zu begrenzen.

Der seit einiger Zeit zu beobachtende Rückzug des produzierenden Gewerbes geht einher mit einer gestiegenen Nachfrage nach Grundstücken für den Einzelhandel. Diese Nachfrage erschwert die Umsetzung der Planungsziele und kann mit negativen Auswirkungen für die bestehende Zentrenstruktur verbunden sein. Fach- und Verbrauchermärkte in weniger gut erreichbaren Lagen können jedoch gravierende Probleme für Stadt- und Stadtteilzentren verursachen. An einer wohnungsnahen Versorgung mit Einzelhandel und einem Erhalt der Zentrenstruktur besteht ein erhebliches öffentliches und städtebauliches Interesse. Daher gehört es zu den Aufgaben der Bauleitplanung, in die Entwicklung des Einzelhandels steuernd einzugreifen. Weiterhin werden die gegebenen Infrastruktureinrichtungen Hafen und Bahnanschluss durch den Einzelhandel nicht genutzt.

Die Zielsetzung der Stadt Hannover ist es, die Ansiedlung des Einzelhandels auf städtebaulich integrierte Standorte zu lenken, bestehende Zentren zu stärken und im Gegenzug die Ansiedlung an ungeeigneten Standorten zu verhindern. Konkrete Aussagen diesbezüglich werden in dem „Rahmenkonzept für Einkaufsstandorte“ vom April 1985 und dem „Konzept zur Ansiedlung großflächiger flächenextensiver Einzelhandelsbetriebe“ von 1996 getroffen. Der Standort wird in den Aussagen des Fachmarktkonzeptes und dem Konzept zur Ansiedlung großflächiger flächenextensiver Einzelhandelsbetriebe, das als Entwicklungsschwerpunkt für Fachmärkte und Marktbereiche besonders nahverkehrserschlossene gemischte Bauflächen/Kerngebiete an wichtigen Ausfallstraßen vorsieht, berücksichtigt. Mit diesem Bebauungsplan sowie dem südlich angrenzenden werden in der räumlichen Darstellung pauschalisierte Konzepte dahingehend räumlich konkretisiert, dass die Einzelhandelsnutzungen hinsichtlich der baulichen Ausdehnung auf den Bestand an der Davenstedter Straße beschränkt werden. Dies geschieht unter der Maßgabe, bestehende Nebenzentren wie das Ihmezentrum und die Limmer Straße zu stützen, für deren Erhalt die Stadt teilweise erhebliche Anstrengungen unternommen hat. Für das Plangebiet dieses Bebauungsplanes sind Einzelhandelsnutzungen daher ausgeschlossen.

Das Plangebiet ist durch Gewerbebetriebe geprägt. Der räumliche Bezug der Flächen wird zum Hafengebiet und nicht zu den bewohnten Stadtteilgebieten gesehen. Ein genereller Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen in den Gewerbegebieten kann aber zu Rechtsunsicherheiten und nicht beabsichtigten Härten bei branchenüblich händlerisch Tätigen führen. Es soll daher ausnahmsweise zulässig sein, dass der Verkauf an Endverbraucher gestattet ist, wenn er nach Art und Umfang in eindeutigem Zusammenhang mit der Produktion oder der Ver- und Bearbeitung von Gütern der Betriebsstätte steht. Die Flächen werden dadurch für herstellende und verarbeitende Betriebe - die häufig auf Infrastruktur, wie sie der Lindener Hafen bietet, angewiesen sind - sowie für Dienstleistungsbetriebe (Büro und Verwaltung) bereitgehalten. Handwerksbetriebe z. B., können die Produkte, die sie verarbeiten, weiterhin auch verkaufen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt haben sich in den Randbereichen und in der Nachbarschaft des Plangebietes bereits einige Autohäuser, Reifenhändler etc. angesiedelt. Eine Fortführung der sich vollziehenden Entwicklung kann mit positiven Effekten für das Gebiet verbunden sein. Als Nutzung steht die Kfz-Branche zwischen produzierendem Gewerbe – wegen der Reparaturen stellt es ähnliche Anforderungen an das Plangebiet - und dem Einzelhandel, der hier allerdings nicht zu Lasten der Innenstadt und der Nahversorgung geht, da er in diesem Bereich wegen seiner Flächen- und Standortansprüche nicht sinnvoll unterzubringen ist. Für die Eignung des Standortes für diese Nutzung (Reparaturen) spricht die gute Anbindung der Flächen an den ÖPNV, der es ermöglicht, das Fahrzeug abzugeben und das Gebiet mit der Stadtbahn zu verlassen.

Vergnügungsstätten

Gemäß der Baunutzungsverordnung sind Vergnügungsstätten in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässig. Ähnlich wie Einzelhandelsbetriebe würden Vergnügungsstätten, die

(z.B. als Diskotheken o.ä.) jedoch erhebliche Flächen beanspruchen, die Hafeninfrastruktur nicht nutzen und die hier wünschenswerten Gewerbebetriebe verdrängen. Aus diesen Gründen sollen Vergnügungsstätten in den Gewerbegebieten daher nicht zulässig sein.

Für Nutzungen, die bei Rechtskraft des Bebauungsplanes vorhanden, oder genehmigt sind, gelten die Grundsätze des Bestandsschutzes.

Werbeträger /-Pylone

In letzter Zeit ist zu beobachten, dass Einzelhandelsbetriebe, Einkaufszentren aber auch andere Betriebe durch besonders hohe Werbeträger auf sich aufmerksam machen. Das ausschließliche Ziel der Werbeträger ist es dabei, durch Höhe, Leuchtkraft und Größe weit in das Umfeld hineinzuwirken. Ab einer gewissen Höhenentwicklung würden sie ihre Wirkung weit über das gewerblich geprägte Gebiet hinaus entfalten. Im Fall des Gewerbegebietes Lindener Hafen bedeutet das: in die dicht bewohnten Bereiche der angrenzenden Stadtteile und die Naherholungsgebiete des Lindener Bergs und der Leineau hinein. Damit wäre die Werbung in solchen Bereichen stark wahrnehmbar, für die die NBauO begründeterweise erhebliche Beschränkungen für Werbeanlagen ausspricht. Weiter kann dies zu einer unerwünschten Veränderung des vorhandenen Orts- bzw. Landschaftsbildes führen. Dies soll vermieden werden.

Gebäude, die eine Höhe von 12 m erreichen, sind in Industrie-, Gewerbe- und Kerngebieten ganz überwiegend Bürogebäude, auf deren Fassade Werbeanlagen schon wegen der notwendigen Fenster in ihrer Ausdehnung und Leuchtkraft begrenzt sein müssen. Dadurch erhalten sie eine erkennbar dem Gebäude untergeordnete Funktion und ihre Fernwirkung ist zwangsläufig begrenzt.

Plausibelerweise wird in einem Gebiet, wie dem "Lindener Hafen", das von speditionellen und anderen gewerblichen Nutzungen geprägt ist, die mögliche Gebäudehöhe die Ausnahme bleiben. Damit könnten auch schon Werbeanlagen, die die Höhe von 12 m überschreiten, eine Fernwirkung erzielen, die aus den genannten Gründen vermieden werden soll.

Die festgelegte Maximalhöhe der Werbepylone, die sich auf das Niveau der Erschließenden Straße (d.h. nicht den Westschnellweg) bezieht, orientiert sich an der Höhe des in Linden üblichen 4-5-geschossigen Wohnungsbaus. Sie bleibt damit unter der Gebäudehöhe von 20 m, die im Gebiet möglich ist. Durch die Möglichkeit Werbeanlagen bis zu einer Gesamthöhe von 12 m und ohne Einschränkung von deren Größe zu errichten - sei es als Pylone oder als Aufbauten auf Gebäuden - wird einerseits erreicht, dass den gebietsbezogenen Belangen des Einzelhandels und des Gewerbes Rechnung getragen wird. Durch die Beschränkung auf 12 m werden andererseits die beschriebenen übergreifenden negativen Auswirkungen vermieden. Selbständige Werbeanlagen, d.h. solche, die nicht an der Stätte der Leistung stehen, sollen nur als Ausnahme zugelassen werden dürfen, um zu verhindern, dass die Erscheinungsform des Baugebiets durch Werbemasten eine unerwünschte Prägung erhält.

Wohnen und Arbeiten

In der Vergangenheit sind im erweiterten Bereich des Lindener Hafens die Wohnnutzung und die gewerbliche Nutzung aufeinander zugewachsen. Aus den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen resultieren Konflikte, die planungsrechtlich berücksichtigt werden müssen. Im Sinne einer Konfliktminimierung soll durch ein Gesamtkonzept zur Lärmkontingentierung für den Bereich des "Lindener Hafens" dafür Sorge getragen werden, dass das Emissionsverhalten der Betriebe auf einem - für die anliegenden Nutzungen - verträglichen Maß gehalten wird.

Um die Verträglichkeit der Wohnbereiche mit den Gewerbegebieten im Geltungsbereich zu regeln, wird ein flächenbezogener Schallleistungspegel festgesetzt, der die Gebiete hinsichtlich ihrer Lärmemissionen gliedert. So sind auf den GE-Flächen des Plangebietes nur Anlagen und Einrichtungen zulässig, die einen flächenbezogenen Schallleistungspegel von tagsüber 60 dB (A)/m² und von nachts 45 dB (A)/m² nicht überschreiten (siehe Abschnitt Lärmschutz).

Ausnahmsweise können diese Schallpegel überschritten werden, wenn sich durch Abschirmungsmaßnahmen oder besondere Gegebenheiten die Auswirkungen auf andere Grundstücke nicht erhöhen.

Begrünung / Aufenthaltsqualität

Neben der Sicherung von Industrie- und Gewerbeflächen ist es Ziel der Planung, hinsichtlich der naturräumlichen Situation auch in bestehenden Gewerbegebiete nachzubessern und somit bestehende Defizite an Grün zu beheben.

Gewerblich genutzte Grundstücke mit ihren Zweckbauten bilden oftmals städtebaulich und gestalterisch einen unbefriedigenden Anblick. Das gilt besonders für Grundstücksteile, die vielfach Lagerzwecken oder ausnahmslos als Garagenstandort dienen. Derartige negative Eindrücke lassen sich jedoch wesentlich verbessern, wenn die Randbereiche entlang der Verkehrsflächen eingegrünt und dadurch weitgehend optisch abgeschirmt werden. Eines der vorrangigen Ziele ist es daher, in Gebieten mit gewerblicher und industrieller Nutzung städtegestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen, um so die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen und privaten Räumen für die dort arbeitenden Menschen und Besucher zu verbessern und positive Auswirkungen auf das Ortsbild zu erzielen. Mit der Ausweisung von Pflanzstreifen und einer entsprechenden Begrünung auf den Grundstücks(teil)flächen, die an die öffentlichen Verkehrsflächen angrenzen, soll eine Verbesserung der städtebaulichen Situation erreicht werden. Für die geplante Eingrünung sind diese Flächen mit mindestens einem standortheimischen Laubbaum und fünf standortheimischen Sträuchern pro 100 m² zu bepflanzen. Bei dieser Pflanzdichte kann eine optische Abschirmung der Betriebsanlagen erreicht werden. Im Hinblick auf den derzeitigen Zustand des Plangebietes stellt diese Festsetzung langfristig eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des optischen Eindruckes des Plangebietes dar. Mit dieser Festsetzung werden auch Inhalte aus dem Landschaftsplan Linden- Limmer (Stand: Nov. 2001) berücksichtigt. In dem Landschaftsplan schlagen die Gutachter im Kreuzungsbereich Fössestraße und Am Lindener Hafen die Ergänzung einer Baumreihe vor.

Diese Festsetzung würde ein Pflanzgebot durch die Gemeinde zulassen. Dies wäre hier jedoch unverhältnismäßig und würde, da in den Pflanzstreifen teilweise Gebäude vorhanden sind, zu Entschädigungsansprüchen führen. Ein Pflanzgebot wird daher erst in Erwägung gezogen, wenn der Pflanzstreifen von baulichen Anlagen geräumt ist oder bei wesentlichen baulichen Änderungen auf dem Baugrundstück. Dementsprechend sind hier Nebenanlagen und bauliche Anlagen, die nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig wären -mit Ausnahme von Zufahrten- ausgeschlossen, so dass hier keine neuen Anlagen entstehen können. Für die vorhandenen Gebäude innerhalb dieses Streifens gelten die Grundsätze des Bestandschutzes.

Um die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft und die städtebauliche Situation im gesamten Plangebiet zu verbessern, stellt dieser Bebauungsplan explizit klar, dass die Grundstücke mindestens zu 10 % zu begrünen sind. Darauf angerechnet werden können die Bepflanzungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen, die insbesondere auch unter gestalterischen Gesichtspunkten von hoher Bedeutung sind.

Als weitere grünplanerische Maßnahme sind offene Einstellplätze durch ein Baumraster zu gliedern. Neben der ökologischen Funktion fungieren diese Bäume als Gestaltungselement, indem sie die meist vollständig versiegelten Stellplatzanlagen gliedern und auflockern. Für die Nutzer erweist sich die schattenspendende Wirkung der Bäume in den Sommermonaten von Vorteil.

Weiterhin ist die dauerhafte und flächendeckende Begrünung von Dächern mit einer Dachneigung von weniger als 20° in den Gewerbegebieten vorgeschrieben. Ausnahmen sind nur möglich, wenn eine Begrünung dem Nutzungszweck widersprechen oder zu technisch oder wirtschaftlich unangemessenem Aufwand führen würde. In diesen Ausnahmefällen sind jedoch mindestens 25 % der Dachflächen zu begrünen. Durch eine Dachbegrünung kann ein

kleiner, aber durchaus wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Umwelt geleistet werden. Zu den Vorteilen zählen:

- das Verbessern kleinklimatischer Verhältnisse und Förderung des Luftaustausches,
- das Bilden von Nahrungs-, Brut- und Ruheplätzen für zahlreiche Tiere,
- das Speichern von Regenwasser,
- die Verbesserung der Wärmedämmung.

Den tlw. als Nachteil aufzuführenden höheren Herstellungs- und Unterhaltungskosten steht eine Verlängerung der Lebensdauer der Dächer gegenüber.

Im Hinblick auf den derzeitigen Zustand des Plangebietes stellen diese Festsetzungen langfristig eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des optischen Eindruckes des Plangebietes dar.

2.3 Mischgebiete

Im östlichen Teil des Plangebietes an der Fössestraße sind einige mehrgeschossige Wohnhäuser sowie einzelne kleine, nicht störende Betriebe vorhanden. Darüber hinaus befindet sich südlich des Plangebietes Wohnbebauung an der Davenstedter Straße.

Aus der unmittelbaren Nachbarschaft zu den vorhandenen gewerblichen und industriellen Nutzungen ergibt sich die konfliktträchtige Situation einer Gemengelage. Gemäß dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme müssen die benachbarten Betriebe Rücksicht auf die Wohnungen nehmen, die Wohnungen andererseits auch Einschränkungen hinsichtlich der Wohnruhe tolerieren.

Angesichts der vorhandenen Belastung einerseits und der bereits vorhandenen Ansätze für eine Nutzungsmischung andererseits scheint die Festsetzung eines Mischgebietes angemessen. Damit wird den Gewerbebetrieben eine Entfaltungsmöglichkeit in den Grenzen eingeräumt, die jetzt schon durch die Gewerbeaufsicht durchgesetzt werden müsste; die Wohnungen erhalten durch die Festsetzung den erforderlichen Schutz vor unververtretbaren Belastungen, der bei Festsetzung eines Gewerbegebietes nach der neuen TA Lärm nicht mehr zwingend gewährleistet wäre.

Es wäre falsch, angesichts der Belastungen aus dem Umfeld auf eine Wohnnutzung zu bestehen. Die Festsetzung räumt die Möglichkeit ein, bisherige Wohnräume auch gewerblich zu nutzen.

Aufgrund der bestehenden Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Fössestraße und dem Westschnellweg sind die dorthin orientierten Fenster- und Türöffnungen von Aufenthaltsräumen mit Schallschutz auszustatten, wenn nicht auf andere Weise ausreichender Lärmschutz gewährleistet wird.

2.4 Maß der baulichen Nutzung

Im Bebauungsplan wird für die Gewerbegebiete eine Grundflächenzahl (GRZ 0,8) und eine Geschossflächenzahl (GFZ 2,0) festgesetzt, wie sie für die vorhandenen und auch weiterhin vorgesehenen Nutzungen typisch und ausreichend sind. Die vorhandenen und möglichen Nutzungen benötigen viel Fahr-, Stellplatz- und Lagerflächen, die auf die zulässige Grundfläche angerechnet werden. Das Maß der baulichen Nutzung in den Gewerbegebieten ist damit hinsichtlich der Geschossfläche innerhalb der in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegten Obergrenzen festgesetzt.

Für das städtebauliche Erscheinungsbild ist die Höhe eines Baukörpers von großer Bedeutung. Da bei gewerblichen Nutzungen die Geschosshöhen oftmals sehr stark schwanken, werden im Plangebiet statt der Anzahl der Vollgeschosse die Gebäudeoberkanten festgesetzt. Die vorgesehene maximale Bauhöhe mit 78,0 m ü. NN - das entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 18 -19 m über der nach Osten leicht ansteigenden Fössestraße - beeinträchtigt nicht die über das Plangebiet verlaufenden Richtfunktrassen.

Ein innerstädtischer Straßenraum gewinnt durch eine bauliche Einfassung an Qualität. Aus städtebaulicher Sicht ist es daher wünschenswert, wenn sich auf den Grundstücken entlang der Straßenräume mittelfristig im Zuge baulicher Veränderungen eine höhere Bebauung

entwickelt. Um die stadträumliche Situation in dieser Hinsicht zu verbessern, wird in den Blockrändern daher eine Mindestbauhöhe von 66,0 m (6 bis 7 m über der Straße) festgesetzt. Die Bauhöhe kann bis zu 80,0 m über NN (20 bis 21 m über der Straße) und damit höher als der rückwärtige Bereich zugelassen werden.

Eine Mindesthöhe der baulichen Anlagen in den Randbereichen soll im Rahmen von baulichen Veränderungen darauf hinwirken, dass sich – wie z.T. schon vorhanden- vorrangig Büronutzungen für Verwaltungen und Dienstleistungen in höhergeschossigen Gebäuden ansiedeln. Höhere Baukörper haben einen positiven Effekt auf die straßenräumliche Situation und erzeugen als bauliche Riegel eine abschirmende Wirkung zu den benachbarten Bereichen.

Für das Maß der baulichen Nutzung gelten in Mischgebieten andere Obergrenzen als in Gewerbegebieten, da sie in der Regel kleinteiliger bebaut werden. An der Davenstedter Straße wird für das Mischgebiet daher eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 festgesetzt. Da hier keine höheren Wohngebäude entstehen sollen, wird die Anzahl der Vollgeschosse mit V festgesetzt. Dies entspricht der vorhandenen Bebauung.

2.5 Verkehr

Der Westschnellweg ist eine Bundesstraße gemäß Bundesfernstraßengesetz, bei der die Bauverbotszone (jeweils 20 m vom äußeren Fahrbahnrand) zu beachten ist (siehe auch Abschnitt 2.6). Die festgesetzten Baugrenzen berücksichtigen diese Bauverbotszone. Für die baulichen Anlagen, die in dieser Zone liegen, sowie für die teilweisen Unterbauungen des Westschnellweges (eine Stadtteilgarage und eine Tankstelle) gelten die Grundsätze des Bestandschutzes.

Das Plangebiet wird durch das vorhandene Straßennetz erschlossen und ist über die Fössestraße an den Westschnellweg angebunden. Die in der Davenstedter Straße verkehrende Stadtbahnlinie 9 und die Buslinie 120 schließen das Gebiet mit der Haltestelle Bernhard-Casper-Straße an den öffentlichen Personennahverkehr an.

Im Bebauungsplan wird eine 10 m breite Trasse mit Geh- und Fahrrechten zugunsten der Anlieger festgesetzt. In mehreren Anläufen wurde bereits eine solche Wegeverbindung geplant. Diese Festsetzung soll die Option einer Querverbindung zwischen Fössestraße und Davenstedter Straße, die für die Gesamterschließung des Gebietes zwischen Fössestraße und Davenstedter Straße sinnvoll ist, offen halten, da damit eine bessere Anbindung der südlich der Bahnanlagen gelegenen Nutzungen an den Westschnellweg verbunden ist. Die Planung findet in dem südlich angrenzenden Bebauungsplan (Nr. 1365) ihre Fortsetzung. Auch die fußläufige Verbindung von der Haltestelle Bernhard-Caspar-Straße zu den Betrieben an der Fössestraße wird dadurch verbessert. Weiter erübrigt sich die derzeit bestehende provisorische Zufahrt von der Bardowicker Straße zu dem Verbrauchermarkt, die in Teilbereichen über die Gleisanlagen der Städtischen Häfen verläuft. Es sollen Planungen weiterverfolgt werden, anstelle der Zufahrt auf den Gleisen einen Radweg anzulegen.

Eine Realisierung der Gesamttrasse macht bei entsprechendem Verkehrsaufkommen die Einrichtung einer Lichtsignalanlage im Einmündungsbereich der Fössestraße erforderlich. Die damit verbundenen Kosten gehen zu Lasten der Anlieger der privaten Erschließungsstraße.

2.6 Öffentliche Grünverbindung

Es wird angestrebt, die Grünverbindungen im Bereich Linden-Mitte durch eine Anbindung an die Leineau, den Lindener Berg und den Grünzug Fösseweg besser zu vernetzen. Die Grünverbindung ist auch Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Landschaftsplanes Linden-Limmer (Entwurf vom Juni 1999). Es war vorgesehen, diese Verbindung westlich des Westschnellweges zu legen. Hier wären zum einen schwierige Gebäudeverhältnisse zu bewältigen, „Angstecken“ würden durch die tlw. Führung unter dem Westschnellweg hindurch entstehen und andererseits würde die Zufahrt von der Bardowicker Straße zu den Betrieben westlich des Westschnellweges abgeschnitten bzw. zu einer Gefahrenquelle. Schließlich würden auch Gewerbeflächen verbraucht.

Wie bereits im Bebauungsplan 1365 vorgesehen soll nun auch hier die Rad- und Fußwegverbindung auf die östliche Seite des Schnellweges verlegt werden. Dadurch werden die vorgenannten Begleitumstände vermieden und die Rad- und Fußwegverbindung vom Stadtteil aus einsehbar. Die Fläche östlich des Schnellweges liegt nicht im Plangebiet, daher können hierfür keine Festsetzungen getroffen werden. In einem weiteren Bebauungsplanverfahren soll diese Verbindung weiter verfolgt werden.

3. Versorgung

Die Ver- und Entsorgungsleitungen sind in den Straßen bereits vorhanden. Zur Sicherung der Elt-Versorgung ist ein bereits vorhandener Trafo-Standort im Bebauungsplan eingetragen.

Im Plangebiet verläuft eine Gasfernleitung der Ruhrgas AG. Da diese Leitung in der öffentlichen Verkehrsfläche "Am Lindener Hafen" verläuft, ist es nicht erforderlich, besondere Schutzstreifen im Bebauungsplan einzutragen.

Im Westen des Plangebietes (Grundstück Am Lindener Hafen Nr. 13) sowie im östlichen Teil (Fössestraße Nr. 99A) quert ein Schmutzwasser- sowie ein Regenwasserkanal das Gelände in nord-südlicher Richtung. Für diese Kanäle ist ein Leitungsrecht zugunsten der Stadt Hannover festgesetzt.

Über das Plangebiet verlaufen Richtfunktrassen. Da eine maximale Bauhöhe von 80 m ü. NN festgesetzt ist, werden sie nicht von der ermöglichten Bebauung beeinträchtigt.

Spielplatz

Der vorliegende Bebauungsplan setzt Mischgebiet fest, in dem auch Wohnungen zulässig sind. Ausgehend von einem geschätzten Wohnungsanteil von ca. 50% der Geschossfläche sind für das Plangebiet ca. 65 m² Spielplatzfläche (brutto) erforderlich. Die Versorgung mit Kinderspielplätzen ist mit den vorhandenen Spielplätzen an der Marienwerderstraße und an der Noltestraße östlich des Westschnellweges sichergestellt.

Der Spielplatz an der Marienwerderstraße ist ca. 400 m von den Wohnungen entfernt und ausreichend groß bemessen (ca. 600 m²/ brutto). Der Spielplatz an der Noltestraße verfügt über eine Bruttospielfläche von ca. 3000 m² in einer Entfernung von ca. 350 m. Hier kann der Spielflächenbedarf mit nachgewiesen werden.

Kindertagesstätten

Der Bedarf an Kindertagesstättenplätzen in Linden ist zur Zeit gedeckt. Es besteht in der Nähe des Von-Alten-Garten noch ein potentieller Standort für eine Kindertagesstätte, der aufgrund fehlender Nachfrage bisher nicht eingerichtet wurde.

Klimaschutz

Die Stadt Hannover hat zusammen mit den Stadtwerken Hannover AG ein Energiekonzept erarbeitet, das u. a. die energiepolitischen Zielsetzungen festlegt. Hierin verpflichtet sich die Landeshauptstadt Hannover (LHH) bis zum Jahr 2005 im Vergleich zu 1990, 25% Kohlendioxid einzusparen. Das 1996 verabschiedete kommunale Klimaschutzprogramm enthält geeignete Maßnahmen und deren jeweilige klimawirksamen Einsparpotentiale sowohl für die Nachfrage- als auch für die Angebotsseite. Geeignete Maßnahmen sind u.a. die Erschließung verhaltensorientierter, nicht-investiver Einsparpotentiale, die Bedarfsminderung durch rationelle Energienutzung, die Förderung des Einsatzes regenerativer Energieträger sowie energieoptimierte Bebauungsplanung, die Errichtung neuer Gebäude in Niedrigenergiebauweise und die Verwendung von Nahwärmeversorgung (Blockheizkraftwerke).

Mit Ausweisung von Baugebieten in integrierten Lagen, das heißt hier die räumliche Nähe von Wohnungen und Arbeitsplätzen mit vorhandener Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr, ermöglicht dieser Plan lange Anfahrtswege zu vermeiden und somit auch die Abgasbelastung durch Kraftfahrzeuge zu reduzieren.

Es ist wünschenswert, dass zukünftige Investoren die beschriebenen Maßnahmen zum Klimaschutz auch in diesem Gebiet anwenden. Den Investoren wird empfohlen, sich dazu

von der Abteilung Energie und Klimaschutz des Amtes für Umweltschutz beraten zu lassen. prüfen würden.

4. Umweltverträglichkeit

Das Plangebiet ist bereits jetzt als Gewerbe- und Industriegebiet genutzt, diesem Gebietscharakter entsprechende Vorhaben und deren Änderung sind gem. § 34 BauGB jetzt schon zulässig. Der Plan begründet dementsprechend nicht die Zulässigkeit von Vorhaben oder deren Änderung, da sie bereits zulässig sind. Ergebnis der Vorprüfung im Sinne des UVP-Gesetzes ist, dass der Plan das mögliche Höchstmaß an Schallemissionen regelt und langfristig zu einer Erhöhung des Grünanteils abzielt. Insofern führt er absehbar zu einer Verbesserung der Umwelt gegenüber der Situation, die ohne Planung besteht oder eintreten könnte. Damit ergibt sich keine Notwendigkeit, eine UVP im Sinne des UVP-Gesetzes durchzuführen (siehe Anlage 1 zur Begründung).

4.1 Lärmschutz

Im Bereich des Lindener Hafens sind die Gewerbe- und Industriebetriebe und Wohnnutzungen aufeinander zu gewachsen. Hierdurch entstehen Konflikte durch Ansprüche auf uneingeschränkte Ausübung des Betriebes einerseits und auf Wohnruhe andererseits.

Dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgend müssen die gewerblichen Nutzungen Einschränkungen bei der Lärmerzeugung hinnehmen, die Wohnungen andererseits auch Einschränkungen hinsichtlich der Wohnruhe, was jedoch nicht dazu führt, dass unzumutbare Wohnverhältnisse entstehen.

Als Grundlage für eine sachgerechte Abwägung wurden Gutachten für das gesamte Hafengebiet und die umliegenden Gewerbegebiete erstellt. Hierin werden die aus schalltechnischer Sicht realisierbaren Nutzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von den benachbarten empfindlichen Nutzungen ermittelt. Das Gutachten aus dem Jahre 1989 wurde 1990 um die östlichen Gewerbegebiete ergänzt und in einem letzten Gutachten im Jahr 2000 hinsichtlich der Flächenverteilung optimiert. Die Flächen wurden gegliedert und ihnen ein Wert für den immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel zugewiesen, so dass die Immissionswerte in den Bereichen der schutzwürdigen Nutzungen (Wohnungen, Kleingärten, Friedhof) zumutbar bleiben. Als zumutbar werden hier die Orientierungswerte für allgemeines Wohngebiet gemäß DIN 18005 angesehen. Eine Schallpegelminderung durch abschirmende Hindernisse wurde bei den Schallausbreitungsrechnungen nicht berücksichtigt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass aus schalltechnischer Sicht ein Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen realisiert werden kann, wenn unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme langfristig die vom Gutachter ermittelten und festgesetzten Emissionsschallpegel für die gewerblichen bzw. industriell genutzten Gebiete eingehalten werden. Dabei wurden für die "Reinen Wohngebiete" die Empfindlichkeit von allgemeinen Wohngebieten zugrundegelegt, da aus schalltechnischer Sicht das direkte Nebeneinander von WR- Gebieten mit gewerblichen/ industriellen Nutzflächen nicht realisierbar ist. In die Beurteilung mit eingeflossen ist der Umstand, dass es sich bei den untersuchten Emissionsflächen und Immissionsgebieten bereits um existierende (gewachsene) Situationen handelt.

Das Plangebiet ist ein Teil des Gebietes, für das die Gutachten angefertigt wurden. In einem Teilbereich grenzen auch im Plangebiet die gewerblichen Nutzungen und die Wohnnutzung besonders eng aneinander. Für die Gewerbeflächen wird hinsichtlich der Emissionswerte ein flächenbezogener Schallleistungspegel von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts festgesetzt.

Wie bereits beschrieben, sind im Plangebiet Wohnungen an der Fössestraße vorhanden. Da dieser Bereich zum einen mit Lärm vorbelastet, und andererseits auch von einer Nutzungsmischung gekennzeichnet ist, wird er als Mischgebiet bewertet. Der Orientierungswert für Mischgebiet gemäß DIN 18005 liegt bei 60/45 dB(A) tags/nachts.

Die Wohnungen an der Fössestraße werden auch durch Verkehrslärm belastet. Die Fössestraße wird mit ca. 11.500 Kfz/12h (Stand: VMK 1995) frequentiert. Die räumliche Nähe zum

Westschnellweg mit einer Verkehrsbelastung von ca. 37.700Kfz/12 h bedingt eine weitere Belastung durch den Straßenverkehr. Durch den Verkehr und den geringen Abstand der Gebäude von der Straße beträgt der Immissionspegel an der Gebäudefassade ca. 70 dB(A) tags (gemäß Schallimmissionsplan), dieser Pegel wird noch besonders überprüft.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind an diesem Standort technisch jedoch nicht möglich. Erforderliche Schutzmaßnahmen können daher nur durch die Festsetzung passiven Lärmschutzes erreicht werden. Der Bebauungsplan schreibt deshalb vor, dass Fenster- und Türöffnungen mit entsprechenden Schallschutzfenstern ausgerüstet werden. Im Ergebnis sollen künftig in den Gebäuden Innenraumpegel erreicht werden, die gesunde Wohnverhältnisse ermöglichen.

Eine exakte Berechnung hierzu erforderlicher Schalldämm-Maße ist im Rahmen der Bauleitplanung jedoch nicht möglich, da wichtige Berechnungsparameter nicht bekannt sind und erst im Baugenehmigungsverfahren festliegen. Die Festsetzung von Lärmschutzfenstern wird daher nur pauschal und allgemein vorgenommen. 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 Verkehrsgerausche 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.

4.2 Naturschutz

Die überwiegend gewerblichen Flächen des Plangebietes sind bedingt durch die gewerbliche und industrielle Nutzung durch Überbauung, Stell-, Lager- und Verkehrsflächen weitestgehend versiegelt und daher von geringer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Im östlichen Teil des Plangebietes sind entlang der in West-Ost-Richtung verlaufenden Bahntrasse blütenreiche Ruderalflächen, Glatthaferwiesen, Rainfarn- und Beifußgestrüppe, Beerendickichte und Gebüschbäume vorhanden. Im gesamten Plangebiet stehen vereinzelte, überwiegend kleinwüchsige Bäume und Büsche.

Aufgrund der räumlichen Situation liegt für das Plangebiet Planungsrecht vor. Zusätzliche Eingriffsmöglichkeiten durch Erweiterungen des Maßes der baulichen Nutzung sind nicht gegeben. Ein Ausgleich ist daher nicht erforderlich.

Vorhandene Großbäume werden durch die Baumschutzsatzung geschützt. Eine zusätzliche Festsetzung als zu erhaltende Bäume ist daher nicht erforderlich.

4.3 Altlasten und Verdachtsflächen

Das Plangebiet wird seit ca. 80 Jahren überwiegend industriell und gewerblich genutzt. Durch die aktuellen und historischen Nutzungen ergeben sich für viele Grundstücke konkrete Verdachtsmomente auf Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden und Wasser. Im Plangebiet hatten eine Maschinenfabrik, eine Konservenfabrik, ein Metallhandel, eine Kfz-Werkstatt, ein Lager für Mineralölhandel, eine Druckerei, Lagerplätze und weitere Betriebe ihren Standort. Es sind und waren verschiedene Betriebe hier ansässig, in denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wurde bzw. wird. Daher können hier Bodenverunreinigungen möglich sein.

Um mögliche Verdachtsflächen sowie damit verbundene Gefährdungen zu erkennen, einschätzen und ggf. sanieren zu können, wurde 1995 eine historische Recherche durchgeführt. Hierin wurde nach Aktenlage grundstücksbezogen das Verunreinigungspotential und der weitere Untersuchungsbedarf ermittelt. Die durchgeführte Recherche ergab Hinweise auf industrielle und andere umweltgefährdende Nutzungen. Durch punktuell durchgeführte Boden- und Grundwasseruntersuchungen wurden konkrete Verunreinigungen nachgewiesen.

Hinsichtlich der Einschätzung zur Kontamination und zum daraus resultierenden Handlungsbedarf in bezug auf die untersuchten Einzelgrundstücke kommt die historische Recherche zu dem Ergebnis, dass eine allgemeine Hintergrundbelastung für alle Grundstücke festzuhalten ist, akuter Handlungsbedarf aufgrund weiterer, betriebsspezifischer Verunreinigungen jedoch nicht bzw. erst im Falle einer neuen empfindlicheren Nutzung oder Mobilisierung durch Bauarbeiten besteht. Die folgende Übersicht (gegliedert nach Hausnummern) gibt Auskunft über die erforderlichen Maßnahmen im Falle einer Umnutzung.

Grundstücke, bei denen im Falle von Baumaßnahmen baubegleitende Untersuchungen erforderlich sind:

- Am Lindener Hafen 13 und angrenzendes Teilstück der Straße am Lindener Hafen
- Fössestraße 105 A und 105 und angrenzendes Teilstück der Fössestraße
- Fössestraße 101a und 103
Teilflächen des Grundstückes Fössestraße 103, für die ein Eintrag vom Schadstoffen denkbar erschien, wurden eingegrenzt. Mittels Bodenluft- und Bodenuntersuchungen wurden diese Flächen hinsichtlich Bodenverunreinigungen erkundet. Die Untersuchungen ergaben in einem kleinen Teilbereich im Nordwesten des Grundstückes, auf dem sich eine Betriebstankstelle befand erhöhte Gehalte an Mineralöl-Kohlenwasserstoffen (MKW). Dieser Teilbereich des Grundstückes wurde von dem damaligen Grundstückseigentümer saniert.

Grundstücke, bei denen konkreter Untersuchungs- oder Handlungsbedarf im Falle einer Umnutzung erforderlich ist:

Am Lindener Hafen 17 und angrenzende Teilstücke der Straße am Lindener Hafen und Fössestraße (Teil des Grundstückes wurde im Rahmen einer Einzelfalluntersuchung überprüft – MKW- Konzentrationen wurden im Boden nachgewiesen). Diese Fläche ist im Bebauungsplan gekennzeichnet.

- Fössestraße 101 und angrenzendes Teilstück der Fössestraße : Aufgrund der historischen Nutzung durch einen Mineralölhandel ist ein im Vergleich zum gesamten Industriegebiet überdurchschnittliches Verunreinigungspotential für Grundwasser und Boden nicht auszuschließen. Es wird eine Einzelfalluntersuchung empfohlen.
- Fössestraße 97 A und angrenzender Teil des Westschnellweges: Aufgrund von möglichen Schadensauswirkungen eines CKW-Schadenfalls (Chlorkohlenwasserstoff) auf dem Grundstück Davenstedter Straße 60 werden überprüfende Untersuchungen empfohlen.
- Gleise der Hafenbahn: Aufgrund von möglichen Schadensauswirkungen eines CKW-Schadenfalls auf dem Grundstück Davenstedter Straße 60 werden überprüfende Untersuchungen für den nördlich angrenzenden Teilbereich der Gleise empfohlen. Gleiches

gilt für die an die Grundstücke Fössestraße 101 und Davenstedter Str. 80a u.80b. Hier könnten durch die benachbarten ehemaligen Brennstoffhandlungen Handhabungsverluste beim Güterumschlag entstanden sein.

Die Grundstücke betreffende Einzelheiten können in der historischen Recherche eingesehen werden. Die bauliche Begleitung sowie die Untersuchungen sind von fachlich anerkannten Büros durchzuführen. Eine Beteiligung der unteren Bodenschutzbehörde bei der Region Hannover ist in jedem Fall erforderlich.

Eine abschließende Klärung der Altlastenproblematik ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens nicht möglich. Die vorgesehenen Nutzungen als Gewerbegebiet sind grundsätzlich mit der Altlastensituation vereinbar. Aufgrund der geplanten Nutzungsfestsetzung als Gewerbegebiet besteht kein konkreter Handlungsbedarf. Im Bebauungsplan ist das Problem durch den Hinweis „Altlasten“ verankert.

Auf Teilflächen wurden weitergehende Untersuchungen durchgeführt. Flächen, für die eine erhebliche Verunreinigung nachgewiesen wurde (Am Lindener Hafen Nr. 17) sind im Bebauungsplan gekennzeichnet.

Im gesamten Bebauungsplangebiet ist mit Kriegsschäden durch Bombentrichter, die mit unterschiedlichem Abraum verfüllt wurden und mit Blindgängern zu rechnen, die eventuell noch im Boden vorhanden sind. Bei baulichen Untersuchungen ist vorab eine Freigabebescheinigung des KBD (Kampfmittelbeseitigungsdienst) erforderlich.

5. Kosten

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes entstehen der Stadt keine Kosten.

Begründung des Entwurfes wurde zum Satzungsbeschluss in den Abschnitten 1, 2.1, 2.2, 2.6 und 5 überarbeitet

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

Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Bereich Stadtplanung, April 2004

(Heesch)
Fachbereichsleiter

61.12 / 20.04.04