

Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1 und per Fax 168-42418 (ohne die Anlage)
30159 Hannover

11.05.2010

**Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
Entwurf des Vorhaben bezogenen Bebauungsplans Nr. 1679 – Südbahnhof –
Az. 61.1 B / Br - 7.04.2010**

Stellungnahme des BUND, KG Hannover gem. § 4 Abs. 2 BauGB

zu Teil I - Begründung

Grundsätzlich bezweifelt der BUND, dass die im vorliegenden Entwurf des Vorhaben bezogenen Bebauungsplans genannten Ziele zur Ansiedlung eines Verbrauchermarktes von 4.400 m² (!), zweier Fachmärkte mit zusammen 1900 m² und der Umsiedelung des bestehenden Baumarktes in mit – geplant 9.500 m² - dann wesentlich vergrößerter Dimension an dieser Stelle städtebaulich raumverträglich sind: Der Standort ist aufgrund seiner hohen umweltbezogenen Vorbelastungen (Bodenaltlasten, verkehrsbezogene Immissionen) sowie der bestehenden Struktur von Einzelhandel und Fachmärkten und zu schlechten ÖPNV-Anbindung für das geplante Vorhaben nur bedingt geeignet. Der Umfang der geplanten Verkaufsflächen wird durch den damit verbundenen Liefer- und Kundenverkehr zu erheblichem zusätzlichem LKW- und PKW-Verkehr führen, wodurch die bereits heute zum Teil sehr hohen Belastungen angrenzender Wohngebiete durch Verkehrsimmissionen zusätzlich belastet würden.

So ist in den Planungsunterlagen auf Seite 6 zutreffend von „*publikumsintensiven Nutzungen*“ die Rede, die Konsequenzen hieraus werden in den vorliegenden Unterlagen dann allerdings nur rudimentär betrachtet und beschönigt. Aufgrund der bereits heute hohen Vorbelastungen im Bereich der unmittelbar angrenzenden Straßen (Brehmstraße, Menschingstr., Rimpaustraße, Sedanstraße, Tiestestraße, An der Weide), die zumindest beim Lärm bereits mit über 60 dB(A) nachts ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß erreicht haben, vertragen die angrenzenden Wohngebiete keine zusätzlichen verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoff-Immissionen.

Statt der erforderlichen Entlastung der Verkehrslärmimmissionen angrenzender Wohngebiete führen die zu erwartenden Zusatzverkehre zu einer weiteren Erhöhung. Weil bereits Teilbereiche in gesundheitlich gefährdendem Umfang (Nachwerte über 60 dB(A)) durch den unmittelbar angrenzenden Bahnverkehr vorbelastet sind, ist in diesen Bereichen (z. B. Brehmstr., Jordanstr., Sallstr., Marienstr.) keine weitere Zusatzbelastung zulässig (vgl. Rechtsprechung des BVerwG).

Dieses Problem wird in den vorliegenden Planunterlagen einfach ausgeklammert, so dass es an der gebotenen umfassenden Konfliktbewältigung mangelt.

Das gilt auch für das Problem verkehrsbedingter Luftschadstoffe, weil die vorhabensbedingt zu erwartenden oder möglichen Zusatzverkehre (worst case) zu einer signifikanten Zusatzbelastung von bereits hoch belasteten Bereichen wie z. B.

Marienstraße/Braunschweiger Platz führen.

Etwa 450 PKW-Stellplätze im Bereich der Fachmärkte sowie zahlreiche weitere Stellplätze im Bereich der Erschließungsstraße sind Ausdruck einer zu erwartenden erheblichen Verkehrszunahme in diesem Bereich.

Dieses würde den Zielen der Umweltzone ebenso zuwiderlaufen wie denen des Luftreinhalteplans und des von der Stadt – bisher trotz eindeutiger Rechtsvorgabe – versäumten Lärmaktionsplans. So wird erst bei Abschluss der Beteiligung der TÖB in diesem Verfahren zur Änderung des B-Plans ein Entwurf für einen Lärmaktionsplan der Stadt Hannover gemäß öffentlicher Ankündigung ab 12.05.2005 öffentlich ausgelegt.

Angesichts des rechtlichen Versäumnisses der verspäteten Vorlage und demzufolge mangelnder Berücksichtigungsfähigkeit in diesem B-Planänderungsverfahrens beantragt der BUND aufgrund der bestehenden Konfliktlage der Lärm-/immissionen im Planungsraum (einschl. angrenzender Wohngebiete) eine Aussetzung des Verfahrens bis der Lärmaktionsplan beschlossen und entsprechend planerisch berücksichtigt wurde. Dann ist die laufende Beteiligung der TÖB zu wiederholen. – Ansonsten sieht der BUND das Gebot einer sachgemäßen und umfassenden Konfliktbewältigung verletzt.

Es wird bezweifelt, dass die in den Planunterlagen dargestellte „Verkehrskonzeption“ geeignet und ausreichend ist, die zu erwartenden Zusatzverkehre zufrieden stellend zu bewältigen. Die Annahme, die von Norden geplante neue „Erschließungsstraße“ würde die zu erwartenden Zusatzverkehre auffangen, ist angesichts der Tatsache, dass weder der Verkehr von Süden, noch von Westen hiervon aufgefangen wird, nicht tragfähig.

So wird sich der Verkehr von Westen wie bisher überwiegend durch die engen Straßen der Wohngebiete der angrenzenden Südstadt „quälen“, die vorhabensbedingt zu erwartende Zunahme wäre verkehrlich und für die betroffenen Anwohner äußerst problematisch (reduzierte Wohnqualität durch erhöhte Immissionsbelastung, reduzierte Verkehrssicherheit). Der durch den Bahnkörper abgeschnittene Verkehr von Osten wird auch nur teilweise die nördliche Erschließungsstraße nutzen, zum anderen Teil aber die Zusatzbelastung der südlichen Anbindung weiter verstärken.

Für die Südanbindung stellen die vorliegenden Planungsunterlagen bereits heute auf Seite 10 fest: „*Der unsignalisierte Knotenpunkt Jordanstraße – An der Weide – Heinrich-Heine-Straße ist derzeit bereits durch seine ungünstige Geometrie und eingeschränkte Einsehbarkeit als kritisch einzustufen*“. Dieses heute schon Staus verursachende Nadelöhr für die zu erwartenden Zusatzverkehre über den Bau eines „Mini-Kreisels“ ausreichend leistungsfähig zu machen, erscheint dem BUND äußerst fragwürdig. - Eine derartige Wunschvorstellung der Planer ist kein tragfähiger Nachweis, der hier jedoch erforderlich ist.

Immissionsträchtige Stausituationen in Einmündungsbereichen der angrenzenden Straßen sind ebenso zu befürchten wie behinderter Verkehrsabfluss bei wichtigen Hauptstraßen wie Bischofsholer Damm, Altenbekener Damm, Marienstraße und Sallstraße, sofern dort konsequenterweise mit veränderten Ampelschaltungen auf die Vorhaben bezogenen Zusatzverkehre reagiert wird.

Somit ist eine unzureichende Konfliktbewältigung der bestehenden Planung festzustellen.

Durch die zusätzlich geplanten Märkte werden andere verdrängt und werden u. U. bei abnehmender Rentabilität schließen, eine Verstärkung des problematischen Ladensterbens in angrenzenden Stadtteilen ist nicht auszuschließen. Die hierzu getroffenen – beschwichtigenden – Annahmen überzeugen nicht, auch weil sie nicht ausreichend begründet sind.

Planungsrechtliche Situation:

Der vorliegende Plan wurde nicht – wie üblich und gemäß § 8 Abs. 2 BauGB rechtlich vorgegeben – aus dem übergeordneten F-Plan entwickelt, weil dieser erst noch geändert bzw. entsprechend angepasst werden soll.

Hierzu wird in den vorliegenden Unterlagen in fragwürdiger Weise festgestellt: „Die Planungsziele sind mit den geplanten Darstellungen des Flächennutzungsplanes vereinbar. Damit wird die Planung des Vorhaben bezogenen Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.“

Dem ist zu widersprechen, so lange die geplante F-Planänderung¹ nicht beschlossen und rechtsverbindlich geworden ist. Der BUND erwartet und beantragt deshalb eine Aussetzung der laufenden B-Planänderung und erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) auf Basis eines rechtsverbindlichen F-Plans. Alles andere halten wir rechtlich für problematisch, auch weil die gültige B-Planung in diesem Bereich die nun geplanten Vorhaben ebenso wenig planungsrechtlich zulässt wie der heute gültige F-Plan: Nicht ohne Grund (s. o.) sind solche Einkaufszentren gemäß § 11 Abs. 3 der BauNVO gemäß heute gültigem F- und B-Plan für den Bereich Südbahnhof unzulässig. Nun sollen auf einmal bis zu 15.800 m² (!) inmitten angrenzender Wohngebiete von Südstadt und Bult errichtet werden, ohne die damit verbundenen vorgenannten Konflikte zu lösen. Das lehnt der BUND, nicht zuletzt wegen seiner vor Ort betroffenen Mitglieder ab.

Der BUND hatte bereits am 8.06.2006 eine umfangreiche Stellungnahme zur geplanten F-Planänderung vorgelegt. Somit erscheint es unverständlich, warum die dort ausführlich und substantiell vorgetragenen Hinweise in diesem Vorhaben bezogenen B-Planentwurf erneut unberücksichtigt wurden. Deshalb wird hiermit noch mal vollinhaltlich auf diese hier als Anlage beigefügte Stellungnahme verwiesen und damit auch zum Gegenstand dieses Verfahrens gemacht.

Gemäß § 1 Abs. 6 BauGB sind „*bei der Aufstellung der Bauleitpläne*“ u. a. „*insbesondere zu berücksichtigen:*

1. *die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,*
2. *die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung,...*“

...

¹ Wir bitten hier um eine Beteiligung des BUND.

7. die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere

...

c) umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt,

...

e) die Vermeidung von Emissionen...

...

h) die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden,..."

Diese rechtlichen Vorgaben sind bindend und wurden bisher von Vorhabensträger und Stadtplanungsamt offensichtlich (s. o.) in den vorliegenden Unterlagen nicht ausreichend ernst genommen:

Aufgrund der zu bei Realisierung der Vorhaben erwartenden zusätzlichen Verkehrsimmisionen lassen sich diese Vorgaben – beispielsweise - nur durch zusätzliche Schallschutzmaßnahmen für die angrenzenden Wohngebiete erfüllen, wozu der vorliegende Planentwurf jedoch keine Angaben enthält, so dass es ihm an einer entsprechenden Konfliktbewältigung mangelt.

Hierzu erwartet und beantragt der BUND konkrete Hinweise und Festlegungen (beispielsweise eine Erhöhung und Verlängerung der Lärmschutzwand am Bahndamm zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete der Bult - als Konfliktlösung für die gesundheitsgefährdenden Lärmimmisionen in Brehmstr. und Rimpaustr.).

Um die Konflikte im Bereich Jordanstraße und angrenzender Wohngebiete der Südstadt sowie den Vorgaben des Luftreinhalteplans gerecht werden zu können, wird wohl eine erhebliche Reduktion der bis zu 15.800 m² geplanten Verkaufsflächen erforderlich sein. Auch wenn dieses für den Vorhabensträger und Investor aurelis Real Estate nicht mehr lukrativ sein sollte, darf dieses Interesse nicht auf Kosten von Gesundheit und Lebensqualität betroffener Anwohner gehen.

Ziele des Vorhabens:

Das der Planung zugrunde liegende **städtebauliche Ziel**, „*durch entsprechende Ansiedlungen die Versorgungsfunktion für die Südstadt*“ zu verbessern, ist angesichts der Konzentration bereits bestehender Märkte im unmittelbar angrenzenden Bereich (Hagebaumarkt, Netto, Hol´Ab-Getränkemarkt, Rewe und Rewe-Getränke, Lidl, Schlecker, Kik, Penny, Edeka, Sofa-Loft Möbel und Aldi) nicht mehr nachvollziehbar. Ein wesentlicher Teil dieser Märkte hat sich bereits in den letzten Jahren angesiedelt.

Deshalb ist das auf Seite 12 der Planungsvorlage zur Begründung herangezogene Nahversorgungskonzept von 2002 (!) von der Entwicklung längst überholt worden und sollte deshalb zunächst aktualisiert bzw. neu erstellt werden. So ist für diesen Bereich der Südstadt mittlerweile eine überdurchschnittliche Versorgung mit entstanden, die nachweislich andernorts im Nahbereich zu einem Verdrängungswettbewerb mit Geschäftsaufgaben (z.B. Penny, Mielke-Haushaltswaren, Artgerecht) und zunehmenden Ladenleerständen geführt hat:. So hat z. B. das einzige Ladengeschäft in der stark unterversorgten Bult schließen müssen, der so manche Autobenutzung vermieden hat.

Somit wurde die seit Jahren stagnierende Planung des Investors aurelis Real Estate durch die aktuelle Entwicklung überholt.

Die in den vorliegenden Unterlagen erwähnten Versorgungslücken im Bereich Schuhe und Textilien sind angesichts des vielfältigen Angebots der nahen Innenstadt mit sehr guter Anbindung öffentlicher Verkehrsmittel kein Rechtfertigungsgrund für die vorliegende Planung für den Südbahnhof. Die Annahme auf Seite 12, die Vorhaben würden „zu insgesamt ausgewogenen Versorgungsstrukturen“ im Stadtteil führen, lässt sich angesichts des hier Vorhergesagten nicht aufrecht erhalten.

Auch die Darstellung auf Seite 12 unten „Für die Warengruppen ‚Bekleidung/Textilien, Schuhe/Lederwaren‘, ‚Haushalt und persönliche Bedarf‘ sowie ‚Möbel/Einrichtungsbedarf, Haus-/Heimtextilien‘ wurden kaum nachweisbare Umsatz-Umverteilungen und dementsprechend keinerlei negative Auswirkungen festgestellt“ erscheinen angesichts der Schließung der langjährigen Traditionsbetriebe von Möbel-Flamme an der Jordanstraße und Haushaltwaren Mielcke an der Sallstraße in den letzten Jahren äußerst fragwürdig. Hinzu kommt, dass Käufer dieses nichtalltäglichen Warensortiments traditionell ihre Wünsche eher in dem hier reichhaltigen Angebot der angrenzenden Innenstadt oder großen Fachmärkten am Stadtrand oder über die zunehmenden Angebote in großen Supermärkten gezielt befriedigen. Kleinere Läden mussten und müssen deshalb schließen.

Die Angaben zum „Standortgutachten Südbahnhof“ (S. 12/13) können insgesamt nicht überzeugen, die als „worst-case“ bezeichnete, angeblich „berechnete Umsatz-Umverteilung“ von 10,7%“ ist weder nachvollziehbar, noch glaubwürdig. Sie scheint vielmehr dem Wunsch der Auftraggeber zu entsprechen, sein Vorhaben durch derartig optimistische Annahmen nicht zu gefährden.

Bei der geplanten weiteren Ansiedlung von großen Fachmärkten besteht die große Gefahr, dass bestehende kleinere Fachmärkte und Einzelhandelsgeschäfte insbesondere im fußläufig erreichbaren Umfeld² durch deutliche Umsatzeinbußen schließen müssen. Das gilt insbesondere für die Nahbereiche von Sallstraße und Jordanstraße und die dazwischen liegenden kleinen Geschäfte als Nahversorger in den Wohngebieten. Diese zumeist langjährig eingesessenen Geschäfte haben häufig auch eine soziale Funktion und waren bisher bestimmend für das Flair und die Lebensqualität in der Südstadt. Weitere Großversorger werden das Ladensterben der durchweg mittelständischen Betriebe beschleunigen und viele Existenzen zugunsten großer Ladenketten und neuer Arbeitsplätze im Niedriglohnbereich zerstören. Auch Fachmärkte in weiter entfernten Wohngebieten in Südstadt und angrenzenden Wohnbereichen, die heute häufig am Rande der Rentabilität stehen, werden durch diese Entwicklung im Bestand bedroht wie die letzten Jahre bereits gezeigt haben. – Derartige Negativentwicklungen wurden andernorts bereits häufig festgestellt.

Die auf Seite 14 der Unterlagen getroffenen Annahmen über vorhabensbedingt zu erwartende Zusatzverkehre werden angesichts der Gesamtfläche geplanter Fachmärkte, der geplanten Parkplätze und aufgrund von Erfahrungen vergleichbarer Märkte (z. B. Media Markt, Real Kauf) für viel zu niedrig gehalten und führen zu einer unsachgemäßen Beschönigung der vorgenannten, negativen Auswirkungen. Zur notwendigen Darstellung und Bewertung des worst-case sind diese Zahlen zu verdreifachen.

Die auf Seite 14 behauptete „gute Anbindung“ an das ÖPNV“ entbehrt gemäß üblichem Käuferverhalten solcher Märkte jeglicher sachgemäßen Grundlage: So sind die erwähnten vier U-Bahn-Verbindungen am Braunschweiger Platz mit 7-800 m fußläufig viel zu weit von den hier geplanten Vorhaben entfernt, um realistisch die hier notwendige Funktion zu

² Auch bei weiter entfernten Geschäften ist durch Umsatzeinbußen mit Schließungen zu rechnen, was andernorts zu Versorgungslücken führt.

erfüllen. Auch die Buslinien auf dem Bischofsholer Damm und der S-Bahnanschluss am Bismarckbahnhof sind fußläufig mit mindestens 600 m weit, um hier als ÖPNV-Verbindung attraktiv zu sein. Konsumenten derartiger Fachmärkte bevorzugen erfahrungsgemäß die dort laut Plan reichlich angebotenen Parkplätze und werden mit ihren Einkaufstaschen nur wenig die viel weiter entfernten ÖPNV-Verbindungen nutzen. Alles andere ist Schönfärberei und hat mit der Realität wenig zu tun.

Der BUND hält den Standort der großen Fachmärkte gerade aufgrund der für diese Zweckbestimmung unattraktiven Anbindung ans ÖPNV-Netz für wenig geeignet. Aufgrund dessen ist zu befürchten – zumindest jedoch nicht auszuschließen –, dass der motorisierte Individualverkehr vorhabensbedingt deutlich stärker zunimmt (s. o.) als in den Planungen angenommen (s. o.).

Das auch deshalb, weil die Planung erst unter weiträumiger Zugrundelegung der weitläufigen gesamten Südstadt, der angrenzenden Bult und des weitläufigen Zooviertels eine unterdurchschnittliche Versorgung aufzeigen kann³ (vgl. S. 11 der Unterlagen, oben). Diese Unterversorgung besteht sowohl im Zooviertel wie auch der Bult und einigen, weiter entfernten Wohnbereichen der Südstadt. Alle diese unterversorgten Gebiete sind vom Planungsbereich des Südbahnhofs für Einkäufe fußläufig zu weit entfernt, d. h. im Idealfall kommen Kunden per Fahrrad, großenteils vermutlich jedoch erfahrungsgemäß mit dem PKW. Für die fußläufige und Fahrrad bezogene Anbindung der Bult wurde früher ein entsprechender Tunnel unter der trennenden Bahn vom Robert-Koch-Platz aus diskutiert. Dass diese Anbindungsmöglichkeit in der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt wurde, ist angesichts Vorhergesagten unsachgemäß und sollte entsprechend ergänzt werden.

Aufgrund des mehr als ausreichenden Angebots von Nahversorgern in diesem Bereich der Südstadt und der Gefahr einer Verdrängung bestehender Versorger umliegender Stadtteile mit entsprechendem Leerstand infolge weiterer Ansiedlungen im Bereich des Südbahnhofs wird den Vorgaben aus § 1a Abs. 2 BauGB zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden – entgegen der Annahme in den Planunterlagen - keineswegs entsprochen.

Im Bereich des Südbahnhofs sollen Ruderalflächen bebaut werden, die inmitten der bebauten Südstadt heute eine positive Freiraumfunktion mit zunehmendem ökologischem Wert bilden. Dieses könnte gefördert werden, was den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten der Südstadt zugute käme, die mit Grünflächen unterversorgt ist. Statt „*Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu beschränken*“ – wie in der vorliegenden Planung unzutreffend behauptet wird, sollen hier nicht notwendige Versorger großflächig gebaut werden. Die behauptete Nahversorgungsfunktion für die bisher unterversorgten Wohngebiete in der Bult kann hierdurch nicht hergestellt werden⁴, weil eine fußläufige Erreichbarkeit durch den trennenden Bahndamm nicht gegeben ist. Die meisten potentiellen Kunden werden somit ihr Auto nutzen und bei angrenzenden Versorgern Kaufkraft abziehen, was dort zu Geschäftsschließungen mit negativen Folgen für die Anwohner führen kann.

Schall- und Schadstoffimmissionen

Die vorliegenden Unterlagen werden einer gemäß BauGB bzw. UVPG notwendigen Gesamtbetrachtung nicht gerecht. (Die hier einschlägigen Rechtsvorgaben werden hier als bekannt vorausgesetzt.)

³ Unklar bleibt dabei auf Seite 11, ob der gesamtstädtisch angegebene Vergleichswert die Einkaufszentren der Innenstadt mit einbezieht. Sollte das der Fall sein, so führt das zu einer unsachgemäßen Verzerrung des Vergleichsmaßstabs, denn dann wären die meisten umliegenden Stadtteile entspr. unterversorgt.

⁴ Es sei denn durch eine in der vorliegenden Planung nicht vorgesehene Tunnelanbindung für Fußgänger und Radfahrer am Robert-Koch-Platz durch den Bahndamm.

Die in den Unterlagen und den in Bezug genommenen beiden Schallgutachten der GTA vom 1. April 2010, die der BUND erst nach Anforderung erhalten hat, führen lediglich sektorale verursacherbezogene Untersuchungen gemäß TA-Lärm für Gewerbelärm und gemäß 16. BImSchV für Straßenverkehrslärm durch. Der zwar auch mit Belastungsangaben erwähnte Schienenverkehrslärm bleibt letztlich bei der Gesamtbewertung unberücksichtigt. Auch wenn die TA-Lärm bei den Baugenehmigungen der Gewerbebetriebe und die 16. BImSchV bei der Planfeststellung einer Straße wie der geplanten Erschließungsstraße heranzuziehen sind, gehen die hier geltenden Bestimmungen des BauGB deutlich weiter, weil hier eine umfassende und gesamthafte Umweltprüfung erforderlich ist. Demnach muss – beispielsweise – bei der Ermittlung der Schallimmissionen zunächst eine Bestandsaufnahme aller heute signifikanten Belastungen (=Vorbelastungen) erfolgen. Wenn dann anschließend die zukünftig zu erwartenden (und als worst case möglichen!) Zusatzbelastungen ermittelt worden sind, müssen Vor- und Zusatzbelastung einer Gesamtbewertung zugeführt werden, die vor allem zu klären hat, ob dieses möglicherweise zu erheblichen Belästigungen oder gar Gesundheitsgefährdungen der Anwohner führen kann. Diese gemäß BauGB und BImSchG gutachterlich erforderliche Bewertung wurde weder in den vorliegenden Planungsunterlagen, einschl. Umweltbericht geleistet, noch in den dort explizit herangezogenen Fachgutachten: So wurde eine Einbeziehung des in diesem Bereich heute bereits größtenteils gesundheitsgefährdenden Schienenverkehrslärm versäumt, obwohl gemäß Rechtsprechung des BVerwG in derartigen Fällen eine weitere Verschlechterung unzulässig ist. Der Versuch der Gutachter, die vorhabensbedingt zu erwartende Erhöhung dieser bedenklichen Vorbelastung für irrelevant zu erklären, ist aus verschiedenen Gründen haltlos:

- So gibt es keine Irrelevanzschwelle bei 3 dB(A), eine Erhöhung in dieser Größenordnung ist eine physikalische Lärmverdoppelung. Beim Straßenverkehr wird beispielsweise erst bei einer Verdoppelung eine Zunahme von 3 dB(A) erreicht.
- Die dem Gutachter vorgegebenen Verkehrszahlen zur Ermittlung des Straßenverkehrslärms sind viel zu gering und weit von einer – hier notwendigen – worst-case-Betrachtung (s. o.) entfernt.
- Die Annahmen der Gutachter sind beim Straßenverkehrslärm auch aus anderen Gründen unrealistisch „geschönt“: So wurde beispielsweise angenommen, dass parkende Fahrzeuge ab 22.00 Uhr nahezu fehlen, was bei den geplanten Öffnungszeiten bis 22.00 Uhr erfahrungsgemäß nicht stimmt.
- Weder in den vorliegenden Unterlagen der gepl. B-Planänderung, noch die in den Bezug genommenen Gutachten der GTA dargestellte Lärmkontingentierung des bestehenden und zukünftigen Gewerbelärms ist nachvollziehbar. Ohne entsprechende Grundlagendaten und Erläuterungen sind die gemachten Bewertungen und Schlussfolgerungen nicht valide.
- Nicht nachvollziehbar und unglaublich ist auch die Annahme der Gutachter, dass durch LKW's verursachte Lärmspitzenpegel an schutzbedürftigen Immissionsorten am Tag 68 dB(A) erreichen können, nachts hingegen nur 59 dB(A). Bemerkenswert ist dabei, dass auf diese Weise der hier rechtlich gemäß TA Lärm zulässige Maximalpegel von 60 dB(A) unterschritten wird.
- Die Annahmen der Gutachter beim Schienenverkehrslärm sind ohne Angabe der zugrunde liegenden Verkehrsdaten nicht nachvollziehbar. Erfahrungsgemäß werden von der Bahn keine Daten zu Spitzenverkehrsbelastungen weitergegeben, sondern nur im Durchschnittsbetrieb. Aufgrund von Streckenumleitungen der Güterumgebungsbahn gibt es hier jedoch häufiger worst-case-Phasen, die einer Betrachtung unterzogen werden müssen. Zur Nachvollziehbarkeit beantragt der BUND daher hiermit eine Vorlage der zugrunde gelegten Zugzahlen.
- Die in den Planunterlagen und von GTA behauptete nur geringfügige Erhöhung der heutigen Belastung durch Schienenverkehrslärm in der Rimpaustraße durch mögliche Reflexionen durch das 12m hohe Vorhaben auf der anderen Bahnseite von angeblich

„nur“ 0,8 dB(A) ist nicht nur aus vorgenannten Gründen zu hinterfragen, sondern bereits aufgrund der falschen Annahme, im Bereich der Rimpaustraße gebe es heute eine zwei Meter hohe Lärmschutzwand. - Angesichts der Tatsache, dass im Bereich der Rimpaustraße – wie auch die Gutachter zutreffend festgestellt haben – bereits heute mit über 60 dB(A) eine gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkung besteht, erscheint eine unter korrekter Ermittlung mit vermutlich deutlich über 1 dB(A) anzusetzende Zusatzbelastung problematisch.

- Das gilt auch für den Bereich der ähnlich stark belasteten Brehmstraße, wo zwar eine solche Lärmschutzwand vorhanden ist, die Bahntrasse jedoch sehr viel dichter verläuft. Die Annahme der Gutachter, eine Erhöhung der heutigen Straßenlärmbelastung von tagsüber 8 und nachts 6 Dezibel durch das geplante Vorhaben sei hier irrelevant, weil die Immissionsgrenzwerte insgesamt noch unterschritten seien, bezieht sich nur auf eine sektorale Beurteilung des Straßenverkehrslärms. Die hohe Lärmvorbelastung des Schienenverkehrslärms wird einfach ausgeklammert obwohl die Gutachter selbst einräumen, dass die straßenverkehrsbezogenen Geräuschpegel durch das Vorhaben „merkbar zunehmen“. Weil die Lärmbelastung heute bereits als gesundheitsgefährdend gilt, ist eine Gesamtbewertung notwendig und eine derartige Verschlechterung unzulässig.
- Weitere - hier nicht näher erläuterte - „geschönte“ Annahmen der Verkehrsgutachter mit entsprechenden Schlussfolgerungen machen die vorliegenden Gutachten im Auftrag des Vorhabenträgers zu Gefälligkeitsgutachten. Den rechtlichen Anforderungen von BauGB und Bauleitplanung werden beide Gutachten nicht gerecht.

Zudem wurde bei den Umweltauswirkungen nur die Betriebsphase untersucht und nicht die Bauphase, obwohl auch diese Auswirkungen gemäß der hier einschlägigen Rechtsvorgaben umfassend zu ermitteln und bewertungsmäßig in die Gesamtbetrachtung mit einzubeziehen sind. So haben beispielsweise die Bauarbeiten beim Lidl-Fachmarkt vor wenigen Jahren zu erheblichen Belästigungen der Anwohner und gemäß Ermittlung Betroffener auch zu Überschreitungen der zulässigen Richtwerte geführt.

Auch die im Umweltbericht erfolgten Darstellungen sind im Wesentlichen aus den hier bereits bemängelten Gründen des Immissionsschutzes unzureichend und fehlerhaft. Der beschönigende Charakter wird an haltlosen Äußerungen wie auf Seite 27 (Mitte) deutlich: „Der Verkehr im Bereich Sallstraße und der Bahntrasse wird sich neu ordnen, insgesamt jedoch der gleiche sein.“ – Damit wird der an anderer Stelle zu erwartende Zusatzverkehr infolge der neuen Fachmärkte von bis zu 15.800 m² einfach ausgeblendet.

Auch nachfolgende Bewertungen zum vorhabensbedingten Verkehrslärm sind von solchen beschönigenden Aussagen geprägt: So wird die von den Schallgutachtern in der Brehmstraße ermittelte drastische Erhöhung des Straßenverkehrslärms um bis zu 8 dB(A) ohne konkrete Angabe als „merkbar zunehmender Geräuschpegel“ relativiert. Auch die begleitende, sektorale Inwertsetzung wird der hier notwendigen Betrachtung der gesamten Lärmbelastung nicht gerecht, obwohl dieses Gegenstand aller Gesamtlärbetrachtungen gemäß BImSchG und BauGB sein sollte.

Auf die in den vorliegenden Unterlagen noch nicht geklärte Frage, ob die Immissionsgrenzwerte für Ruß und Benzol gemäß 22. BImSchV eingehalten werden, wurde im Umweltbericht hingewiesen. – Die Planung sollte erst nach zufrieden stellender Klärung (=Einhaltung) fortgesetzt werden (BUND-Antrag).

Naturschutz / Artenschutz / Weiteres zum Umweltbericht

Auch wenn bei einer derartigen Fläche mitten in der Stadt schon aufgrund der bisherigen Nutzung und Zweckbestimmung keine herausragende Wertigkeit bei der vorkommenden Flora und Fauna erwartet wird, beherbergt das Areal eine Reihe bestandsbedrohter Arten und besitzt zumindest für die Vogelwelt mit immerhin 23 festgestellten Brutvogelarten eine „*allgemeine Bedeutung*“. Das städtische Kleinod ist insofern nicht nur erhaltenswert, sondern auch entwicklungsfähig und –bedürftig⁵. Dem wird die vorliegende Planung ebenso wenig gerecht wie das bisherige – offensichtlich durch dieses langjährige Planungsvorhaben bedingte - Verhalten der Stadt Hannover hinsichtlich verschiedener Verschlechterungen der vergangenen Jahre, die insbesondere die negative Entwicklung im Bereich der Vegetation entscheidend mit verursacht haben: So wurde weder eine großflächiges Aufbringen von Schotter für eine dann gescheiterte Nutzung als Flohmarkt wie das großflächige Abholzen im Auftrag des Vorhabensträgers durch die aufsichtsrechtlich zuständige Stadt Hannover unterbunden. Obwohl beides illegal war und durch die Presse ging, hat die Stadt beide Naturzerstörungen in diesem Bereich anscheinend geduldet. - Ob er gemäß der hier anzuwendenden Rechtsvorgaben mit Ordnungsgeldern belegt wurde und wenn ja, in welcher Höhe, ist unbekannt und wird hiermit vom BUND erfragt.

Der Vorgabe des Umweltberichts zur Erhaltung der randlich im Gebiet im Bahndammbereich vorkommenden Nachtigall als gefährdete Vogelart kann hier nur zugestimmt werden, allerdings nicht der gleichzeitigen Annahme, dass dieses bereits durch Aussparung des Gebüschbereichs des Bahndamms von jeglicher Bau- und Lagertätigkeit erreichbar ist. Der bei direktem Auftreten des Menschen rel. störungsempfindliche Vogel würde bei einer unmittelbar angrenzenden Bautätigkeit während der Brutzeit wahrscheinlich verschucht. Dieses kann nur durch ausreichenden Abstand bzw. einer Bautätigkeit außerhalb der Brutzeit sichergestellt werden. Neben dem gesetzlich vorgegebenen besonderen Schutz der Nachtigall trägt die Nachtigall mit ihrem außergewöhnlichen Gesang zur besonderen Lebensqualität der umliegenden Wohngebiete bei. Trotz der hohen Lärmbelastung infolge des Zugverkehrs ist der Gesang der Nachtigall in den mehr oder weniger langen Zug-Pausen bei der dann relativ großen Ruhe weitläufig zu hören.

Diese heutigen Ruhepausen würden allerdings durch den – vorhabensbedingt - zunehmenden Straßenverkehrslärm arg in Mitleidenschaft gezogen, weil hier zum Beispiel für die angrenzende Brehmstraße eine bis zu 8 dB(A) erhöhte Lärmbelastung prognostiziert wird. Diese Zunahme des Lärms in den heutigen Ruhephasen des Schienenverkehrslärms sind für den Menschen⁶ - entgegen der Darstellungen der vorliegenden Unterlagen - keineswegs irrelevant. Das ist durch zahlreiche Lärmwirkungsforschungen bei Verkehrslärm auf den Menschen belegt.

Verwiesen wird hier auch auf die Bedeutung des Planungsraums für gefährdete Fledermäuse, die in den Unterlagen jedoch unsachgemäß kleingeredet wird: Derartige Freiflächen mit Abbruchhäusern inmitten der Stadt haben eine hohe Bedeutung für Fledermäuse, nicht zuletzt aufgrund der heute noch relativ geringen unmittelbaren anthropogenen Störungen.

⁵ Auf die im Landschaftsrahmenplan für diesen Bereich vorgegebenen Ziele wird hier zustimmend verwiesen. Eine angemessene Auseinandersetzung wurde in den vorliegenden Unterlagen versäumt, obwohl die Planung den Zielen des Landschaftsrahmenplans zuwider läuft.

⁶ Das Auffüllen der Ruhepausen des Bahnlärms führt zu (erheblichen) Belästigungen der betroffenen Anwohner und aufgrund des Wegfalls der heute bestehenden Rekreativmöglichkeiten zu einer Gesundheitsbelastung.

Insgesamt wurde die positive Freiflächenfunktion des Areals, etwa auch für das Stadtklima in der Planung – trotz Darstellung im Umweltbericht - nicht angemessen gewürdigt. Angesichts des Klimawandels hält der BUND Temperaturerhöhungen von mehr als 1 Grad C (vgl. S. 48) ebenso bedenklich, wie folgende Aussage auf Seite 50 des Umweltberichts: *„Die geplante bauliche Umgestaltung wirkt sich in signifikanter Weise auf die stadtklimaökologischen Parameter aus. Mit Realisierung der Plankonzeption werden im Vorhabenbereich Austauschhindernisse etabliert, die das lokale Kaltluftsystem in seiner bioklimatischen Wirksamkeit einschränken und damit die Durchlüftung der anliegenden Gewerbegebiete bei autochtonen Wetterlagen verschlechtern.“* – Trotz dieser zunächst kleinräumigen Wirkung ist eine Verschlechterung der heutigen klimatischen Bedingungen der angrenzenden Wohngebiete zu befürchten.

Zum Schutzgut Luft und Klima bittet der BUND um kostenfreie Zusendung des in den vorliegenden Unterlagen wiederholt herangezogenen Gutachtens von GEONET.

Auch die im Umweltbericht für Teilbereiche der Umgebung – z. B. Marienstraße, Bischofsholer und Altenbekener Damm – dargestellte problematische „lufthygienische Situation“ durch erhöhte Schadstoffwerte wie bei NO₂ findet in der Planung keine angemessene Berücksichtigung, obwohl die vorgenannten Bereiche im Umweltbericht auf Seite 51 durch hohe Grenzwertüberschreitung als „hoch belastet“ bezeichnet werden.

Auch für Feinstaub gelten heute schon Bereiche wie Marienstraße und Braunschweiger Platz als stark belastet, ohne dass dieses konkrete Konsequenzen für die Planung hat. Die Angabe, dass planungsbedingt keine zusätzlichen Bereiche mit Überschreitungen der Grenzwerte beim Feinstaub geschaffen würden, mag für das eigentliche Planungsgebiet zutreffen, nicht jedoch für die umliegenden Zufahrtstraßen, wo der zusätzlich zu erwartende Verkehr zu einer weiteren Belastung mit zusätzlichen Grenzwertüberschreitungen führen wird. Dieses kollidiert mit den Zielen des Luftreinhalteplans und ist rechtlich bedenklich.

Die anschließende Bewertung, dass die projektbedingten Zusatzbelastungen „die genannten immissionsökologischen `Hot Spots`“... *„nicht wesentlich beeinflusst“* und *„für die im Jahr 2012 zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen“*... *„unmaßgeblich“* seien, ist reine Spekulation und entbehrt als Beschönigung einer sachgemäßen Nachvollziehbarkeit. Auch hier hat stattdessen zu gelten: Jede kritische, für den Menschen gesundheitsgefährdende Belastung darf durch derartige Projekte nicht weiter verschlechtert werden.

Beschönigend vorhabenfreundlich und falsch ist im Umweltbericht die Darstellung auf Seite 59 zur „Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung“, wonach *„eine Entlastung von negativen Verkehrsauswirkungen der angrenzenden Wohngebiete durch den Bau der Erschließungsstraße“* *„nicht zum tragen“* käme. Dabei wird ausgeblendet, dass zwar die an der Großen Düwelstraße gelegenen Wohngebiete hierdurch entlastet würden, andere Wohngebiete wie an der benachbarten Brehmstraße dagegen belastet würden.

Entsprechend einseitig und falsch ist dann auch die Darstellung im Umweltbericht (S. 59/60) unter „Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltwirkungen“, wonach eine *„Verringerung der Lärmimmissionen und Schadstoffemissionen durch den Neubau einer Straße“* erfolge.

Das Gesamtprojekt führt dagegen vielmehr sowohl absolut als auch in viel größeren Bereichen zu einer deutlichen und mancherorts unzulässigen Erhöhung von Lärm- und Schadstoffemissionen.

Insgesamt sind die vier auf Seite 59/60 genannten „Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltwirkungen“ aus vorgenannten Gründen völlig unzureichend und müssen erheblich nachgebessert werden (vgl. z. B. Vorschlag des BUND auf S. 4).

In den vorliegenden Unterlagen fehlt auch eine angemessene Betrachtung möglicher Planungsalternativen⁷, sei es als Fortbestand der heutigen Ruderalfläche, ggf. mit einer Teilentwicklung als Grünzone in dem hinsichtlich bestehender Altlasten für den Menschen ungefährlichen Bereich. Als sinnvolle Alternative wären auch sehr viel kleinere Verkaufsflächen (z. B. bis 5.000, bis 10.000 m²) aus Umweltsicht zu prüfen gewesen.

Die vorliegenden Unterlagen sind insofern aus Umweltsicht grundlegend zu überarbeiten, um den gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen.

Zusammenfassung / Fazit:

Insgesamt sind die Unterlagen weder als ausreichende Fachgrundlage zur Beurteilung der umweltbezogenen Auswirkungen gemäß BauGB/UVPG geeignet, noch wurde der Nachweis zur Einhaltung der hier maßgeblichen Rechtsvorgaben, etwa des BauGB („Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“) gerecht. Worst case-Betrachtungen fehlen ebenso wie Vorkehrungen zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation der vorhabensbedingt zusätzlichen Immissionsbelastungen betroffener Anwohner und Arbeiter/Innen. Eine Betrachtung des zuletzt genannten Personenkreises während Bau und Betrieb des Vorhabens fehlt völlig.

Dass die hier versäumte Gesamtbetrachtung der Lärmimmissionen im Rahmen der Bauleitplanung sinnvoll, möglich und auch notwendig ist, zeigt nicht nur die Fachliteratur⁸, sondern wird auch durch die europäischen Vorgaben zum Umgebungslärm (Gesamtlärm) mit ihrer nationalrechtlichen Umsetzung im BImSchG deutlich.

Was unter den hier im Umweltbericht zu untersuchenden Auswirkungen auf die Umwelt zu verstehen ist, wird unmissverständlich in der UVP-VwV unter Ziffer 0.3 definiert.

Die vorliegenden Unterlagen mit Umweltbericht werden diesen gesetzlich vorgegebenen Anforderungen in wesentlichen Punkten nicht gerecht und bedürfen daher einer grundlegenden Überarbeitung.

Das Interesse des Vorhabensträgers aurelis Asset nach lukrativer Vermarktung seiner Ruderalflächen durch Bebauung steht den Interessen der Anwohner des Planungsgebiets entgegen, die – abgesehen von der hier aus vorangestellten Gründen nur wenig profitierenden Bult - nachweislich bereits fußläufig ausreichende Einkaufsmöglichkeiten haben, jedoch einen Mangel an attraktiven Freiräumen/Grünzonen. Letzteres würde die Umweltqualität fördern, eine Umsetzung der vorliegenden Planung würde diese dagegen nachweislich

⁷ Der gesamte Umweltbericht widmet dem Thema Planungsalternativen auf Seite 60 gerade einmal 9 Zeilen.

⁸ Vgl. z. B. TÜV Köln im Auftrag des Landesamt für Umweltschutz Baden-Württemberg (LfU) vom 27.11.2000, Gesamtlärmstudie, Beurteilung und Bewertung von Gesamtlärm; Tegeder, K (2000), Summation von Schallpegeln verschiedener Geräuscharten, pragmatischer Ansatz für eine ganzheitliche Lärmbeurteilung, Tagung „Lärmkongress 2000“; Lärmkontor (2005): Minderung des Lärms und seiner Auswirkungen in der raumbezogenen Planung und im Städtebau (PULS) im Auftrag des Umweltbundesamtes; Feldt; W., Kumulative Wirkungen bei Lärmimmissionen, UVP-report, H. 1/2 2006.

verschlechtern. Bei den projektbedingten Lärm- und Luftimmissionen hält der BUND dieses aufgrund hoher Vorbelastungen in Teilbereichen nicht nur für bedenklich, sondern auch rechtlich für unzulässig⁹. Weil der Vorhabensträger seine zur Vermarktung und Bebauung vorgesehenen Flächen seinerzeit von der Deutschen Bahn AG erhalten hat und diese über den Bahnbetrieb Hauptverursacher der gemäß Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes aus 2009 in diesem Bereich gesundheitsgefährdend hoher Lärmbelastungen ist, sollte der Verursacher zunächst über mögliche Lärmvermeidungs- und Sanierungsmaßnahmen (z. B. Lärmsanierung lauter Güterzüge) sowie geeignete Schallschutzmaßnahmen (Bau- bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden) sorgen. Ohne diese Maßnahmen sind die Vorbelastungen so hoch, dass die gewünschte Vermarktung gemäß vorliegender Planung voraussichtlich an rechtlichen Vorgaben scheitern wird, sofern Betroffene hier (erwartungsgemäß) den Rechtsweg eines Normenkontroll-Verfahrens beschreiten.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. BUND Region Hannover

Dr. Walter Feldt¹⁰
(Vors. des wissenschaftlichen Beirats
des BUND-Niedersachsen)

CC: Rat der Stadt Hannover, Bauausschuss und Umweltausschuss

⁹ Besonders betroffene Anwohner können dieses gerichtlich später ggf. durch ein Normenkontrollverfahren gerichtlich prüfen lassen und damit die Gesamtplanung stoppen. Dem BUND sind mehrere potentielle und möglicherweise klagewillige Betroffene bekannt.

¹⁰ Der Unterzeichner war von 1990 – 2003 in leitender Funktion im Niedersächsischen Umweltministerium für Fachfragen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zuständig; unter seiner Leitung entstand seinerzeit der UVP-Leitfaden Niedersachsen.

Mitautor der UVP-Qualitätsstandards der UVP-Gesellschaft e.V.