

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 137 A über die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge Marienburger Straße und Feldstraße im Bereich der Marienburger Straße und ihrer Verlängerung östlich der Bahnlinie nach Goslar von Silberfundstraße bis verlängerte Brucknerstraße und der Struckmannstraße zwischen Hohnsen und Händelstraße und das Gebiet zwischen Bahnlinie nach Goslar, Marienburger Straße und Einmündung Mellingerstraße

1. Allgemeines

- 1.1 Die dem Bebauungsplan 137 A zugrunde liegende Planung ist Teil einer verkehrlichen Gesamtplanung, deren südlicher Abschnitt im Bebauungsplan 137 A geregelt wird, während den nördlichen Abschnitt der Bebauungsplan 137 B enthält.
- 1.2 Das Plangebiet liegt im südöstlichen Stadtbereich zwischen der südlichen Oststadt und dem Galgenberggebiet.
- 1.3 Die Aufstellung des Bebauungsplanes vor dem Flächennutzungsplan wird gem. § 8 Abs. 2 Satz 3 wie folgt begründet:

Die Vorbereitungen dieser Planung mit den zuständigen Dienststellen des Landes, des Bundes und der Bundesbahn laufen seit Jahren. Die Klärung der planerischen Konzeption, ihrer Details und der Abschluß der Vereinbarungen mit der Bundesbahn sind erfolgt, Mittel wurden bereitgestellt und mit dem Bau wurde begonnen. Die Beseitigung der latenten Gefahrenpunkte der Bahnübergänge ist dringend. Die Planung muß zum Abschluß gebracht werden, um die Rechtsgrundlage der Baumaßnahmen zu sichern. Die Dringlichkeit ergibt sich auch aus den folgenden Ausführungen.

Daten zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes

- | | |
|-------------|--|
| 09.07.1973 | - Aufstellungsbeschluß |
| 1973 - 1974 | - Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange |
| 10.07.1973 | - Beantragung der Bekanntgabe des Landesplanerischen Rahmenprogramms |
| | - November 1973, Zusendung des Entwurfs des Landesplanerischen Rahmenprogramms |

- Oktober 1974, Zusendung des Diskussions-
entwurfs des Landesplanerischen Rahmen-
programms

- Nov. 1973 -
Mitte 1974 - Erarbeitung von Grundlagenplänen und dem
Modell der räumlichen Ordnung. Ratszu-
stimmung am 18.11.1974

- 1.04.1974 - Ratbeschuß zur Fortschreibung des General-
verkehrsplanes
Zeitliche Verzögerungen der dafür erforder-
lichen Datenerfassung, bedingt durch die
Einkreisung der Stadt und Verlagerung von
Zuständigkeiten. Da durch den Verkehrsplaner
gleichzeitig für Stadt- und Landkreis
Generalverkehrspläne aufgestellt wurden,
waren zeitliche Verzögerungen durch Fehlen
von Daten und Abstimmungen derselben in
Stadtgrenzbereichen nicht zu vermeiden.
Fertigstellung des Generalverkehrsplanes
im Oktober 1977

- 1.04.1974 - Gebiets- und Verwaltungsreform, geeignete
kartografische Unterlagen waren erst ab
Sommer 1974 vorhanden

- 9.06.1974 - Neuwahlen auf Kommunalebene

- 3.04.1975 - Wiederholung der Kommunalwahlen

- von Mitte 74
bis Ende 1975 - Erarbeitung des Vorentwurfes des Flächen-
nutzungsplanes sowie der Ortsteilpläne

- 8.03.1976 - Auftrag des Rates an die Verwaltung, den
Flächennutzungsplanentwurf den zuständigen
Ortsräten zur Beratung vorzustellen.

Beratung in den Ortsräten in der Zeit vom
22.04. bis 9.06.1976

- 25.04.1977 - Nach Überarbeitung des Vorentwurfs Zustimmung
des Rates zum Entwurf des Flächennutzungs-
planes. Auftrag an die Verwaltung, die Träger
öffentlicher Belange zu beteiligen und die
vorgezogene Bürgerbeteiligung durchzuführen.

Nach Erarbeitung einer Informationsbroschüre
wurde die Bürgerbeteiligung in der Zeit vom
16.01. bis 27.02.1978 durchgeführt

- 29.05.1978 - Ratsbeschuß zur öffentlichen Auslegung des
Flächennutzungsplanentwurfs

30.06. bis
31.07.1978 - Öffentliche Auslegung gemäß § 2 a (6) Bundes-
baugesetz

16.10.1978 - Beschlußfassung durch den Rat der Stadt

Es ist beabsichtigt, den Flächennutzungsplan noch 1978 zur Genehmigung bei der Bezirksregierung in Hannover einzureichen.

Besondere verfahrensmäßige Schwierigkeiten bei der Aufstellung des Flächennutzungsplanes

1. Die Bekanntgabe des Landesplanerischen Rahmenprogramms führte nicht zu einem endgültigen Entwurf.

Letzter Stand: Diskussionsentwurf Juli 1974

2. Die für den Flächennutzungsplan wichtige Fortschreibung des Generalverkehrsplans verzögerte sich,

- a) ... da die erforderliche Datenerfassung durch die Einkreisung der Stadt und die damit verbundene Verlagerung von Zuständigkeiten erschwert wurde.

- b) ... da durch den Verkehrsplaner gleichzeitig für Stadt- und Landkreis Generalverkehrspläne fortgeschrieben wurden und durch Fehlen von erforderlichen Daten im Stadt-Land-Grenzbereich eine Abstimmung derselben kurzfristig nicht möglich war.

3. Durch die kommunale Neugliederung vom 1.04.1974 entstanden Schwierigkeiten bei der Beschaffung von kartografischen Unterlagen.

4. Die bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (am 5.09.1977) gesetzte angemessene Frist wurde von den meisten Trägern öffentlicher Belange nicht eingehalten. Es wurden bis zu 3 Monate Fristverlängerung beantragt. Die letzten Stellungnahmen gingen erst Anfang März 1978 ein.

Außerdem kann die Wirksamkeit des Flächennutzungsplanes auch aus folgenden Gründen nicht abgewartet werden:

Erhebliche Verkehrsstörungen und -verzögerungen im Bereich des höhengleichen Bahnüberganges Marienburger Straße schaffen schon seit Jahren in den Spitzenzeiten unbefriedigende Verkehrsverhältnisse. Schon bei der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 141 (Blauer Kamp) und Nr. 150 für das Gebiet südlich der Braunsberger Straße wurde vom Regierungspräsidenten in Hildesheim darauf hingewiesen, daß eine zusätzliche Verkehrs-

belastung durch die Erschließung neuer Baugebiete im Einzugsbereich der Marienburger Straße vor Inangriffnahme einer wirk-samen Sanierung dieses verkehrsneuralgischen Punktes nicht hingenommen werden kann.

Die diesbezüglichen Bedenken gegen die Genehmigung des Bebauungsplanes Nr. 141 wurden zurückgestellt, weil der Bebauungsplan Nr. 137 A bereits als Satzung beschlossen war und mit dem 1. Bauabschnitt zur Beseitigung des schienen-gleichen Bahnüberganges bereits begonnen war. Weil die Bebauung am "Blauen Kamp" vor der Fertigstellung steht, ist die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges besonders dringend.

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 196 (Itzumer Hausberg) ist nahezu abgeschlossen. Die Bebauung dieses Gebietes würde ebenfalls zu einer zusätzlichen Be-lastung im Bereich des Bahnüberganges führen.

Die künftige Wohnbauentwicklung wird sich nach dem Entwurf des Flächennutzungsplanes vorwiegend im Bereich der Marien-burger Höhe und im Ortsteil Itzum vollziehen. Die Durch-führung des Bebauungsplanes Nr. 137 A ist Voraussetzung für die Aufstellung weiterer Bebauungspläne im südlichen Stadt-bereich, ohne die dringend erforderliche Baugrundstücke nicht zur Verfügung gestellt werden können. Die Bautätigkeit in der Stadt Hildesheim wäre erheblich beeinträchtigt.

Die mit diesem Bebauungsplan beabsichtigte Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse ist dringend erforder-lich, um schwerwiegende Nachteile für die städtebauliche Ent-wicklung der Stadt Hildesheim zu vermeiden.

Weitere Argumente für die Eilbedürftigkeit der Planung:

In dem ohnehin strukturgeschwächten Gebiet der Stadt Hildes-heim werden durch die Baumaßnahme ca. 100 Arbeitsplätze im Stadtbereich für die Dauer der Bauzeit gesichert.

Die im Investitionsprogramm der Bundesbahn und des Bundes-verkehrsministeriums festgelegten Mittel sind nicht über-tragbar. Ein nicht termingerechter Abruf würde die Gesamt-maßnahme gefährden.

2. Grundlagen der Planung

- 2.1 Die Planung geht zurück auf die schon seit Beginn dieses Jahr-hunderts verfolgte Absicht, den höhengleichen Bahnübergang Marienburger Straße durch eine höhenungleiche Lösung zu er-setzen. Verschiedene Lösungsvorschläge wurden in den folgenden Jahrzehnten untersucht; ein konkretes Ergebnis ver-hinderten die geschichtlichen Umstände (Abbildung 1).
- 2.2 Der 1. Generalverkehrsplan der Stadt Hildesheim aus dem Jahre 1960 nahm diese Überlegungen wieder auf und enthielt eine Ver-bindung der B 243 südlich der Stadt mit der B 6 über den Hohnsen und eine neue Straße parallel und östlich der Bahnlinie nach Goslar (Abbildung 2).

Detaillierter wurde dieser Vorschlag in der ersten Fortschreibung des Generalverkehrsplanes 1969 dargestellt, insbesondere hinsichtlich der Verbindung des Hohnsens mit der neuen Straße östlich der Bahnlinie (Abbildung 3). Diesen Generalverkehrsplan billigte der Rat in seiner Sitzung am 1. Juli 1968.

Die 2. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes (1977) übernahm diese Planung (Abbildung 4), der Flächennutzungsplanentwurf enthält sie ebenfalls.

- 2.3 Zur 2. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes beschloß der Rat am 1. April 1974 unter anderem folgende "Ziele der Generalverkehrsplanung":

- "Zur Verbesserung der Umweltqualität sollen möglichst große zusammenhängende Stadtbereiche frei von hindurchgehenden Strömen des Individualverkehrs entstehen. Deshalb ist bei der Straßennetzplanung anzustreben, den Verkehr auf ein großmaschiges Netz von Verkehrsstraßen zu konzentrieren."

Erläuterung:

Bedingt durch die Art der historischen Ausbildung des Straßennetzes sowie durch teilweise Überlastung von Hauptverkehrsstraßen werden mehr und mehr Wohnstraßen von Durchgangsverkehr belastet. Dies hat zu einer erheblichen Verschlechterung der Wohnqualität und der Umweltbedingungen in der Stadt überhaupt geführt.

Statt den Verkehr durch viele schmale Straßen zu leiten und diese auszubauen und mit Ampeln auszustatten, ist es insgesamt betrachtet umweltfreundlicher und auch wirtschaftlicher, den Verkehr auf ein großmaschiges Netz bildende leistungsfähige Hauptverkehrsstraße zu konzentrieren und gleichzeitig innerhalb der Maschen liegende zusammengehörige Stadtteile von hindurchfahrendem Verkehr zu befreien.

- "Das Straßennetz soll so gestaltet werden, daß nicht mehr Autoverkehr als nötig in die Innenstadt geleitet wird. Aus diesem Grunde soll das historisch bedingte Prinzip der radial auf die Stadtmitte zulaufenden Straßen weiter verändert werden zugunsten einer mehr tangentialen Führung der Hauptverkehrsstraßen."

Erläuterung:

Das historisch überkommene Stadtstraßennetz enthält radial auf die Stadtmitte zulaufende Hauptstraßen. Ein solches Straßennetz führt, auch wenn es durch Ringstraßen ergänzt wird, mehr Autoverkehr zur Innenstadt als aufgrund der Ziele der Verkehrsteilnehmer erforderlich. Die Entwicklung eines mehr tangential geführten und ein großmaschiges Raster bildende Hauptverkehrsstraßen sollte weitergeführt und gleichzeitig die Verkehrsbelastung historischer Radialstraßen reduziert werden.

Diesen Zielen entspricht die vorliegende Planung.

3. Ziele und Zwecke der Planung

3.1 Das Gebiet der Neustadt - und hier insbesondere die Wollenweberstraße, die Goschenstraße, die Annenstraße und das Gebiet der südöstlichen Altstadt - und hier insbesondere der Immengarten und die Gravelottestraße - werden von starkem, gebietsfremden "Durchgangsverkehr" erheblich belastet.

Diese Gebiete zählen jedoch zu den einwohnerstarken Wohngebieten der Stadt. Der "Durchgangsverkehr" bringt Lärm- und Abgasbelästigungen mit sich. Auf der anderen Seite erleidet der "Durchgangsverkehr", da die Straßen nicht für seine Zwecke gebaut sind, ebenfalls Behinderungen und Schwierigkeiten durch parkende oder haltende Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer.

3.2 Es ist daher beabsichtigt, gem. den unter 2.3 dargelegten "Zielen der Generalverkehrsplanung" durch eine Herausnahme und Bündelung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs eine Verkehrsberuhigung dieser Gebiete zu erreichen und gleichzeitig dem Kraftfahrzeugverkehr auf einer neuen Straße bessere Bedingungen zu geben.

3.3 Die Eisenbahn bildet im Bereich der Gesamtplanung zwischen Goslarscher Straße und Marienburger Straße mit Stadtstraßen 3 plangleiche Bahnübergänge:

- an der Marienburger Straße
- an der Feldstraße
- an der Gartenstraße

Die beiden Erstgenannten liegen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 137 A. Diese Bahnübergänge stellen latente Gefahrenpunkte dar. Ihre Abschaffung ist ein berechtigtes Anliegen städtischer Planung, da damit mehr Sicherheit für den Verkehr auf der Straße (Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrzeuge) wie für den Bundesbahnverkehr erreicht wird.

4. Auswirkungen der Planung

- 4.1 Durch die Planung wird eine erhebliche Verkehrsberuhigung in der Neustadt und der südlichen Oststadt erzielt. Die Reduzierung des Verkehrs in diesen Gebieten bringt eine größere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (Autofahrer, Fußgänger, Radfahrer). Sie schlägt sich außerdem in einer drastischen Reduzierung der Lärmbelastungen nieder (alle Belastungsangaben aus: Scheich, Gerhard: Schallschutzgutachten für die Stadt Hildesheim zum Ausbau von Verkehrsstraßen und zur Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge der Marienburger Straße, der Feldstraße und der Goslarschen Straße, Sept. 1976):

So wird im Immengarten die Lärmbelastung von 76 dB(A) auf 67 dB(A) und in der Goschenstraße von 78 dB(A) auf 69 dB(A) abnehmen (Schallgutachten Prof. Scheich, Hildesheim). Diese Minderung um 9 dB(A) bedeutet fast eine Halbierung der subjektiven Lärmempfindung (DIN 18005, Entwurf April 1976).

- 4.2 Die geplante Straße östlich der Bahn läßt, da sie anbaufrei ist, einen flüssigeren, weniger störanfälligen und damit sichereren Kraftfahrzeugverkehr zu.
- 4.3 Die latenten Gefahrenpunkte der plangleichen Bahnübergänge werden beseitigt.
- 4.4 Durch die Verkehrsverlagerung auf diese neue Straße werden allerdings andere Bereiche mehr belastet als bisher. Hier ist zunächst die Struckmannstraße im Abschnitt zwischen Hohnsen und Marienburger Straße zu nennen, deren Lärmbelastung mit der Verkehrsbelastung zunimmt. Hier müssen 3 Zonen unterschieden werden:
- der Bereich Hohnsen, mit einer ermittelten und berechneten Belastung von gleichbleibend 70 dB(A),
 - die mittlere Struckmannstraße (Haus Nr. 7) mit einer erhöhten Lärmbelastung von 62 dB(A) auf 67 dB(A),
 - der Bereich Bahnschranke mit einer Belastungserhöhung von 67 dB(A) auf 70 dB(A)

Die vorliegende Planung löst auch in der Goslarschen Straße durch die Zunahme des Verkehrs eine höhere Lärmbelastung aus. Hiervon wären vor allem die Rückfronten der Häuser an der Weißenburger Straße betroffen, da die schützende Häuserreihe auf der Südseite der Goslarschen Straße dem Straßenbau weichen muß. Durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen (Mauer, Wall) wird jedoch die vorhandene Lärmbelastung von 59 dB(A) auf gleicher Höhe gehalten. Auf der Nordseite der Goslarschen Straße (gemessen und errechnet am Haus Nr. 38) bleibt die Lärmbelastung bei 69 dB(A); sie ändert sich durch die Planung also nicht.

Eine höhere verkehrliche und damit lärmmäßige Belastung der Marienburger Straße wird durch die Planung nicht eintreten.

Die neue Straße östlich der Bahnlinie wird nach den Prognosewerten des Generalverkehrsplanes eine Belastung von ca. 30.000 Kfz in 24 Stunden erhalten. Die Lärmimmission auf die Bebauung östlich der Straße zwischen Händelstraße und Windmühlenstraße wäre trotz der vorhandenen Lärmbelastung durch die Bundesbahnstrecke erheblich gestiegen; die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen (gepflanzte Wälle, Schallschutzwände) garantieren, daß sich die Lärmbelastung in Grenzen hält:

- Hohenstaufering 39
gemessen 64 dB(A)
Prognose 60 dB(A)
- Stüvestraße 24
gemessen 59 dB(A)
Prognose 62 dB(A)
(nur Straßenverkehr,
ohne Bahn)
- Feldstraße 12
geschätzt 60 dB(A)
Prognose Erdgeschoß
56 dB(A)
1. Obergeschoß 62,5 dB(A)
2. Obergeschoß 72,5 dB(A)
(diese Werte wurden unter
Zugrundelegung einer 4,2 m
hohen Lärmwand errechnet; in
den beiden Obergeschossen sind
aufgrund der Prognosewerte
lärmdämmende Fenster vor-
gesehen.)
- Marienburger Straße 57
gemessen 71 dB(A)
Prognose 73 dB(A)
(nur Straßenverkehr, ohne Bahn)
- Windmühlenstraße 20
geschätzt 67 dB(A)
Prognose 67 bis 68 dB(A)
(in den beiden obersten Stock-
werken kann eine Schallpegel-
erhöhung um 2-3 dB(A) durch
Reflektionen aus der Trog-
strecke nicht ausgeschlossen
werden)
- Marienburger Straße 1-6
Es wird eine Schallpegelzunahme
bis zu 2 dB(A) geschätzt.
- Immengarten
Es wird eine Schallpegelzunahme
bis 2 dB(A) geschätzt.

- Gravelottestraße 14

Es wird eine Schallpegelzunahme in den beiden Obergeschossen von ca. 3 dB(A) geschätzt.

Überall dort, wo die Lärmimmissionen merkbar ansteigen, und keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden können, ist vorgesehen, passiven Lärmschutz (Einbau lärm-dämmender Fenster) vorzusehen, soweit eine gesetzliche Verpflichtung besteht.

5. Abwägung

5.1 Wie unter 4.4 dargelegt, ist die Belastung der von der Straßenplanung betroffenen Gebiete relativ gering. Von erheblichem Gewicht ist jedoch die Ruhigstellung der bisher vom Verkehr durchfahrenen Gebiete. Das trifft nicht nur für die Lärmbelastung zu, sondern für die gesamte städtebauliche Situation; die Wohn- und Lebensqualität steigt in diesen Gebieten. Demgegenüber hält sich die Belastung sowohl der Höhe als auch dem Umfang nach (weniger bewohnte Straßen) in Grenzen. Die neue Planung als die insgesamt weniger belastende stellt damit die städtebaulich bessere Lösung dar. Dabei ist insbesondere auch in Rechnung zu stellen, daß 3 plangleiche Bahnübergänge verschwinden und der Hauptverkehrsstrang mit der größten Verkehrsmenge und der höchsten Belastung parallel zur Bahnstrecke gelegt wird, die ohnehin schon einen erheblichen Lärmfaktor darstellt. Hier wird durch Schallschutzmaßnahmen der Verkehrslärm am wirksamsten bekämpft, wie die Werte für das Haus Hohenstaufenring 39 zeigen, das stellvertretend für alle Häuser am Hohenstaufenring steht.

5.2 Für die Führung des Rechtsabbiegers aus der Struckmannstraße in die Marienburger Straße sind 2 alternative Lösungen denkbar:

- die Rampenlösungen mit einer direkten Führung des Verkehrs von der Struckmannstraße in die Marienburger Straße,
- die Führung des Rechtsabbiegers über die Schleife als Linksabbieger.

Die Entscheidung für die "Rampenlösung" ergab sich aus folgenden Gesichtspunkten:

Die Rampenlösung garantiert einen flüssigen Verkehrsablauf und ist die zukunftssträchtigere Lösung, da sie sich wechselnden verkehrlichen Belastungen besser anpassen kann. Eine besondere Bedeutung hat sie für den öffentlichen Nahverkehr, der über sie störungsfrei fließen kann. Sie erfordert jedoch die Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen für den Ausbau der Gehwege an der Marienburger Straße einerseits und für den Ausbau der rückwärtigen Erschließungsstraße sowie den Abbruch eines Hinterhauses andererseits. Demgegenüber könnte die Schleifenlösung verkehrlich einwandfrei mit einem ausreichenden Stauraum für den Linksabbieger nur unter Eingriff in die Grundstücke der Strüvestraße ausgebaut werden.

In jedem Falle entstünde durch die Einrichtung der für den Linksabbieger notwendigen Ampel eine erhöhte Immissionsbelastung von ca. 3 dB(A) für die Nachbarschaft.

Die Kosten der beiden Alternativen verhalten sich folgendermaßen:

Die Schleifenlösung verursacht eine jährliche Mehrbelastung im öffentlichen Nahverkehr von 265.000,-- DM. Sie errechnen sich aus dem Zeitverlust, der durch die Mehrlänge einerseits und den Ampelaufenthalt andererseits entsteht. Demgegenüber ist die Rampenlösung ca. 2 Mio. DM teurer, wovon die Stadt lediglich einen Anteil von 170.000,-- DM zu tragen hat.

Es wird nicht verkannt, daß die Rampenlösung die Anlieger in ihrem Bereich durch den Fortfall der direkten Zufahrt zu ihren Geschäften und dem Grundstücksverlust für den Straßenbau belastet.

Diese Belastung erscheint jedoch gegenüber den unstreitbaren verkehrlichen Vorteilen der Rampenlösung und den Nachteilen der Schleifenlösung tragbar.

6. Planungsdetails

6.1 Der Planung liegen folgende Werte über die täglichen Verkehrsbelastungen zugrunde:

- neue Straße östlich der Bahn ca. 30.000 Kfz.,
- Marienburger Straße südlich des Knotenpunktes ca. 15.000 Kfz.,
- Struckmann Straße ca. 14.000 Kfz.

(Abbildung 4)

Dementsprechend ergeben sich folgende Straßenbreiten:

- für die neue Straße 4 Spuren,
- für die Marienburger Straße - in einer Übergangszone bis zu Bromberger Straße - 4 Spuren,
- für die Struckmannstraße 2 Spuren.

6.2 Durch die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge und den damit verbundenen Ausbau der Straßen werden auch für die Fußgänger neue Verkehrseinrichtungen erforderlich. Im Verlauf der Marienburger Straße sollen an 3 Stellen und zwar an der Silberfundstraße in Höhe der Freiherr-vom-Stein-Straße und südlich der Händelstraße signalgesteuerte Anlagen dem Fußgänger das gefahrlose Überschreiten der Straße ermöglichen.

Für die Fußwegverbindung von der Marienburger Straße in Richtung Stadtmitte ist eine separat mit Rampen geführte

Fußwegunterführung unter der Bahnlinie vorgesehen. Sie wird nach Norden über die unter der Bahn unterführte Struckmannstraße in den nordwestlichen Teil der unterbrochenen Marienburger Straße weitergeführt. Am Godehardfriedhof wird der Weg wegen der geplanten Erweiterung des Friedhofes einen kleinen Umweg erhalten. An diese Fußwegverbindung kann durch Unterführung des Fußweges von verlängerter Marienburger Straße und Bahnlinie der Fußgänger aus Richtung Händelstraße herangeführt werden.

Wegen der kurzen und zügigen Fußgängerführung und mit Rücksicht sowohl auf die vorhandenen städtebaulichen Gegebenheiten und die Straßenplanungen in diesem Bereich wird der Unterführung statt einer Überführung, für die längere Rampen wegen der größeren Höhenüberwindung erforderlich wären, der Vorzug gegeben.

Im Verlauf der Feldstraße wird für die Fußgänger eine Überführung vorgesehen und damit die Verbindung zwischen Galgenberg und Goschentor aufrechterhalten.

Für die alte Fußwegverbindung im Verlauf der Regerstraße ist ein Fußweg auf der Ostseite der verlängerten Marienburger Straße und des Auffahrtsohres aus der Struckmannstraße vorgesehen.

Die neuen Fußwegverbindungen liegen etwa im bisherigen Verlauf der Fußgängerführung und binden an das bestehende Wegenetz an. Wegen der Ableitung eines wesentlichen Teiles des Fahrverkehrs kann der Fußgängerverkehr über verkehrsarme und damit umweltfreundlichere Fußwegverbindungen geführt werden.

Die Fußgängerüberwege erhalten eine Breite von 4 m; sie dienen dem Fußgänger und den Radfahrern. Ihre Steigung beträgt ca. 6 %, so daß sie auch von Behinderten ohne Schwierigkeiten bewältigt werden können.

- 6.3 Zur Verbesserung der Umweltqualität der Straßen wurden die vorhandenen Bäume soweit wie möglich geschont. So wurde insbesondere Wert auf die Erhaltung der Bäume vor der südlichen Häuserfront der Struckmannstraße zwischen Wiesenstraße und Bahnübergang sowie auf der östlichen Seite der Marienburger Straße gelegt. Jede geeignete Restfläche neben den Verkehrsanlagen wird begrünt und mit Gehölzen besetzt. Der Mittelstreifen in der Marienburger Straße erhält eine bodendeckende Bepflanzung und eine Baumreihe. Die Fläche der Schleife wird ebenfalls begrünt, desgleichen die Lärmschutzanlagen.

Die Bepflanzung dient sowohl der besseren optischen Einbindung der Verkehrslagen in die Stadt, als auch der Lärm- und Staubminderung.

- 6.4 Die abgehängte nördliche Marienburger Straße erhält durch eine vorgesehene bauliche Umgestaltung und Bepflanzung eine neue städtebauliche Qualität; der Godehardifriedhof, der im Bereich der Rampe in der Struckmannstraße Fläche verliert, wird an dieser Stelle ausgeweitet und erhält hier seine Ersatzfläche.
- 6.5 Begründung der Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzung

Bedingt durch die Straßenbaumaßnahmen und mit Rücksicht auf die Bedeutung der vorhandenen Bebauung mit Ladengeschäften für die angrenzenden Wohngebiete werden für das Gebiet zwischen Bahnlinie, Marienburger Straße und Mellingerstraße städtebauliche Festsetzungen erforderlich.

Für dieses Gebiet war die Bebaubarkeit bisher durch den Baunutzungsplan, der im nördlichen Teil ein WIIIg-Gebiet und im südlichen Teil an der Mellingerstraße ein WIIIo-Gebiet ausweist, geregelt.

Durch die Ausweisung als allgemeines Wohngebiet wird auf die Lage im Verkehrsnetz, die bereits vorhandene Bebauung und die wünschenswerte Einkaufsmöglichkeit auch für die Bewohner die benachbarten Wohngebiete Rücksicht genommen.

Um die möglichen baulichen Entwicklungen nicht einzuengen, werden Baugrenzen festgesetzt.

Durch die Ausweisung als allgemeines Wohngebiet wird auch das Maß der baulichen Nutzung erhöht:

Statt der bisher zulässigen Dreigeschossigkeit sollen im nördlichen Bereich vier Geschosse als Höchstgrenze zulässig sein. (Angleichung an die Gebäude Nr. 142 und 143). Da diese Gebiete bei Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes überwiegend bebaut war und die bisher vorhandene bzw. zulässige Geschoßfläche auch bei einer zulässigen 4-geschossigen Bebauung nicht wesentlich überschritten wird, ein Verbleiben der Betriebe, die der Versorgung der umliegenden Wohngebiete dienen, erwünscht ist und sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen, ist die Erhöhung der Grund- und Geschoßflächenzahl über das sonst nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässige Maß aus städtebaulichen Gründen gerechtfertigt (§ 17 Abs. 8 BauNVO).

Um die unterirdische Unterbringung von Garagen zu fördern, wird die Erhöhung der zulässigen Geschoßfläche um die Flächen der Garage, die unter der Geländeoberfläche hergestellt werden, als Ausnahme zugelassen, jedoch nur bei den Grundstücken, deren ausgewiesene Geschoßflächenzahl das zulässige Maß nach § 17 Abs. 1 BauNVO nicht übersteigt.

Um der Forderung nach gesunden Lebensverhältnissen der Bevölkerung des allgemeinen Wohngebietes gerecht zu werden, wird im Bebauungsplan darauf hingewiesen, daß bei Neu- oder Umbauten durch Grundrißgestaltung und bautechnische Ausführung Vorkehrungen gegen Lärmimmissionen zu treffen sind.

6.6 Grünflächen und Kinderspielplätze:

Für Kinder im Alter von 6 - 12 Jahren ist südlich des allgemeinen Wohngebietes an der Mellingerstraße ein öffentlicher Kinderspielplatz ausgewiesen. Der Einflußbereich geht über das ausgewiesene allgemeine Wohngebiet hinaus.

Die Spielplätze für Kleinkinder sind auf den Grundstücken nachzuweisen.

7. Zahlenangaben

7.1 Flächen

7.11	Gesamtfläche des Geltungsbereiches		ca. 5,2	ha
7.111	Nicht dem Baugebiet unmittelbar dienende Flächen			ha
7.12	Bruttobaubland			ha
7.121	Flächen, die zum Erschließungsaufwand gehören			
	Straßen, Wege, Plätze			ha
	Öffentl. Parkplätze			ha
	Öffentl. Grünflächen			ha
	Kinderspielplätze ca.	0,09		ha
	sonstige Flächen		0,09	ha
7.122	Flächen, die nicht zum Erschließungsaufwand gehören			
	Straßen, Wege, Plätze	ca. 3,91		ha
	Öberörtl. Grünflächen			ha
	Kleingärten			ha
	Sportflächen			ha
	Lärmschutzeinricht. ca.	0,4		ha
	sonstige Flächen		4,31	ha
7.13	Nettobauland		0,8	ha
7.131	Davon Flächen für Gemeinbedarf			ha
7.132	Davon Flächen in den Baugebieten			
	WS			ha
	WR			ha
	WA	ca. 0,8		ha
	MI			ha
	MD			ha
	MK			ha
	GE			ha
	GE gegl.			ha
	GI			ha
	SO			ha
	SW		ca. 0,8	ha

7.2 Nutzung

7.21	a) mögl. Geschoßfl. für Wohnnutzung			ca. 6.900 qm
	b) tatsächl. zu erwartende Geschoßfläche			
7.22	a) mögl. Geschoßfl. für gewerbl. Nutzung			ca. 3.300 qm
	b) zu erwartende Geschoßfläche für gewerbl. Nutzung			
7.23	Anzahl der Einwohner			
7.231	vorhanden	ca. 170	EW	
7.322	zu erwarten	ca. 300	EW	ca. 200
	zusammen:			=====
7.233	a) Einwohnerdichte brutto	= EW		
		Bruttobauland		EW
		=====		
	b) Einwohnerdichte netto	= EW		
		Nettobauland	ca. 250	
		=====		
7.24	Anzahl der Wohnungen			
7.241	vorhanden	ca. 60	WE	
7.242	geplant	ca. 10	WE zus.:	ca. 70
				=====
7.243	a) Wohnungsdichte brutto	WE		EW
		Bruttobauland		
				ha br.
	b) Wohnungsdichte netto	WE		EW
		Nettobauland		
			ca. 88	ha n.

8. Überschlägige Kostenangabe

8.1	Kosten, die zum Erschließungsaufwand gehören ca.		36.000,-- DM
8.11	Grunderwerb und Freilegung der Flächen (§ 127 BBauG)		-,-- DM
8.12	Wert der von der Stadt aus ihrem Vermögen bereitgestellten Fläche		-,-- DM
8.13	Bau der Straßen, Wege, Plätze und Park- flächen einschl. deren Entwässerung und Beleuchtung (Einschl. des Straßenbegleitgrüns)		
8.14	Ausbau der Grünflächen		
	Kinderspielplätze (2.711)	DM	54.000,--
	Sonstige Grünflächen (2.713)	DM	-,--
8.15	Summe 8.11 bis 8.14		90.000,-- DM
8.16	Von der Stadt zu tragende Kosten		9.000,-- DM =====

10 % lt. Erschließungsbeitragssatzung

8.2 Kosten, die nicht zum Erschließungsaufwand
gehören

8.21	Grunderwerb und Freilegung der Flächen ca.		2.600.000,-- DM
8.22	Wert der von der Stadt aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen	ca.	400.000,-- DM
8.23	Bau der Straßen, Wege, Plätze und Park- flächen einschl. deren Entwässerung und Beleuchtung und Begrünung sowie Schall- schutzmaßnahmen	ca.	27.645.000,-- DM
8.24	Ausbau der Grünflächen		-,-- DM

8.25 Summe 8.21 bis 8.24	30.645.000,-- DM
8.26 Zuschüsse zu 8.21 bis 8.24	27.330.000,-- DM
8.27 Kosten, die der Stadt aus 8.21 bis 8.24 verbleiben	3.315.000,-- DM =====

8.3 Kanalbaukosten entfällt

8.4 Anlagen des Gemeinbedarfs entfällt

8.5 Kosten, die der Stadt insgesamt voraussichtlich
verbleiben. Kosten aus 8.1 und 8.2 zusammen 3.324.000,-- DM
=====

9. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

9.1 Grenzregelung

Wenn eine Einigung von Grundstückseigentümern über einen Tausch von Teilen benachbarter Grundstücks zwecks Herbeiführung einer ordnungsgemäßen Bebauung nicht erreicht wird, wenn diese im öffentlichen Interesse geboten ist, mit einer Grenzregelung berechnet werden.

9.2 Umlegung

Mit Rücksicht auf die Neugestaltung kann eine Umlegung erforderlich werden.

9.3 Enteignung

Enteignungen können erforderlich werden.









Hildesheim, den 02.11.1978

Der Oberstadtdirektor
In Vertretung



GUTACHTEN HILDESHEIM II

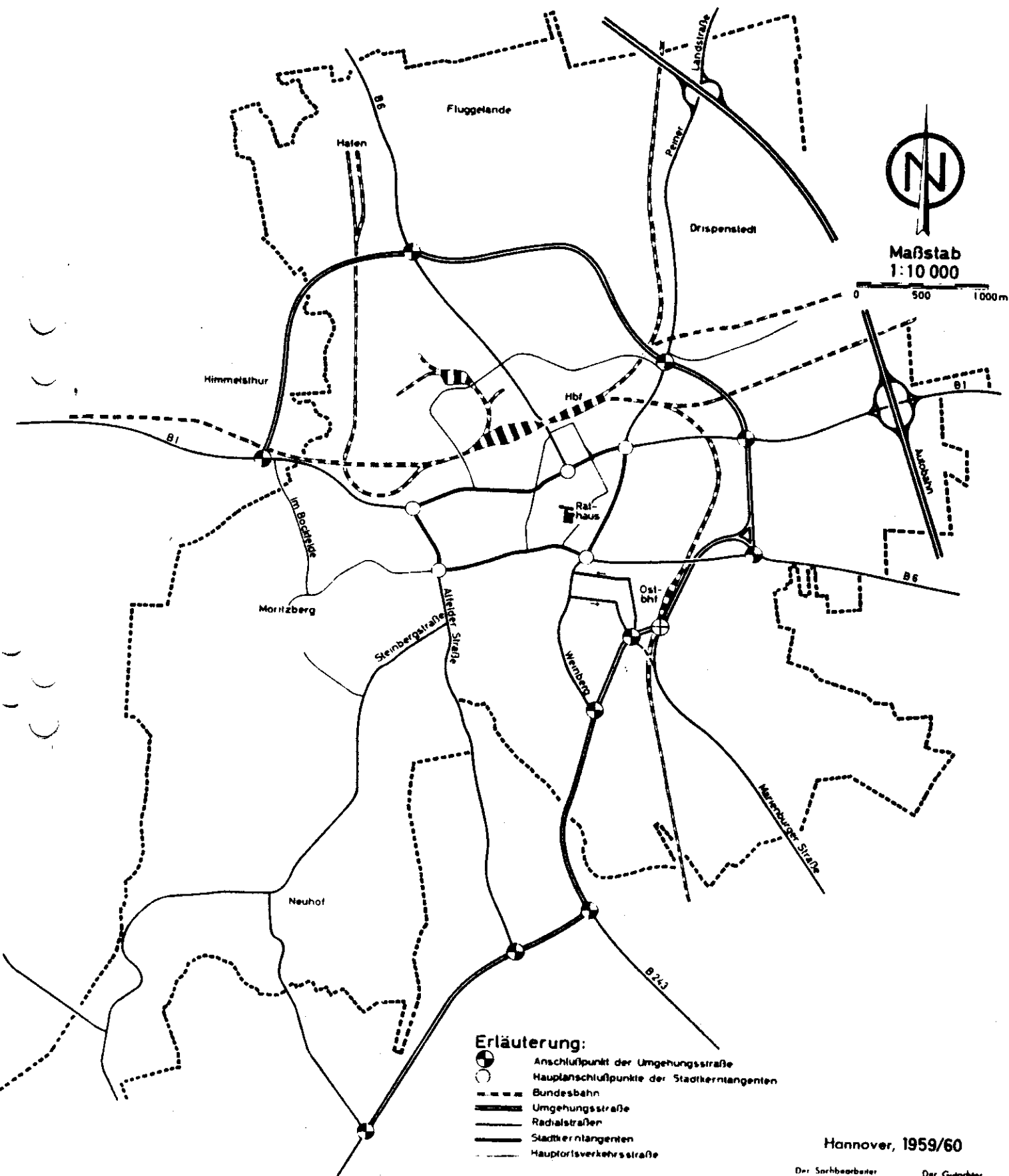
3
TABELLE

NR	Jahr	Veran- lasser	Bear- beiter	Symbol	Lösungsvorschlag		Bemerkungen
					Eisenbahnanlagen:	Strassen:	
1	1900	Stadt Hildesheim			Bis 6,00 m abgesenkt.	Unverändert.	
2	1900	Kgl. Eisenbahndirektion Hannover			Unverändert.	Bis 5,50 m abgesenkt	Gegenvorschlag zu 1.
3	1910	Stadt	Eisenbahn-Direktion Glanz		50 m nach Osten verschoben, bis 2,70 m abgesenkt.	Um 3,50 m angehoben.	Gutachten zu 1.
4	1913	Einigung der Stadt und der Bahn. Beginn der Planung nach Vorschlag 3.					
5	1919	Minister für öff. Arbeiten stellt Arbeiten auf unbestimmte Zeit ein.					
6	1920	Landespolizeiliche Begutachtung befürwortet tieferlegen der Bahnanlagen.					
7	1929	Hauptverwaltung der Dr. lehnt tieferlegen der Bahn grundsätzlich ab.					
8	1931	Deutsche Reichsbahn			Unverändert	Marienburgstr. überführt.	
9	1951	Deutsche Bundesbahn			Bis 3,28 m abgesenkt	Marienburgstr. überführt, Gos- larsche Str. kreuzt Schienengleich.	
10	1953	Stadt	Prof. Dr.-Ing. Massute		Bis 7,00 m abgesenkt.	Unverändert.	Anteil der Baukosten für die Stadt zu hoch.
11	1956	Deutsche Bundesbahn			Bis 4,37 m abgesenkt	Um 2,50 m angehoben.	
12	1962	Stadt	Prof. Dr.-Ing. Massute		Unverändert	Marienburg Str., Goslarsche Str. um 670 m angehoben, B 243 (Hohnsen) unter Bahn geführt.	

Bisherige Untersuchungen über die Umwandlung der Schienen-
gleichen Strassenübergänge an der 1875 eröffneten Eisenbahn-
strecke Hildesheim-Goslar im Süd-Ost-Raum der Stadt Hildesheim
hervor: *Massute*

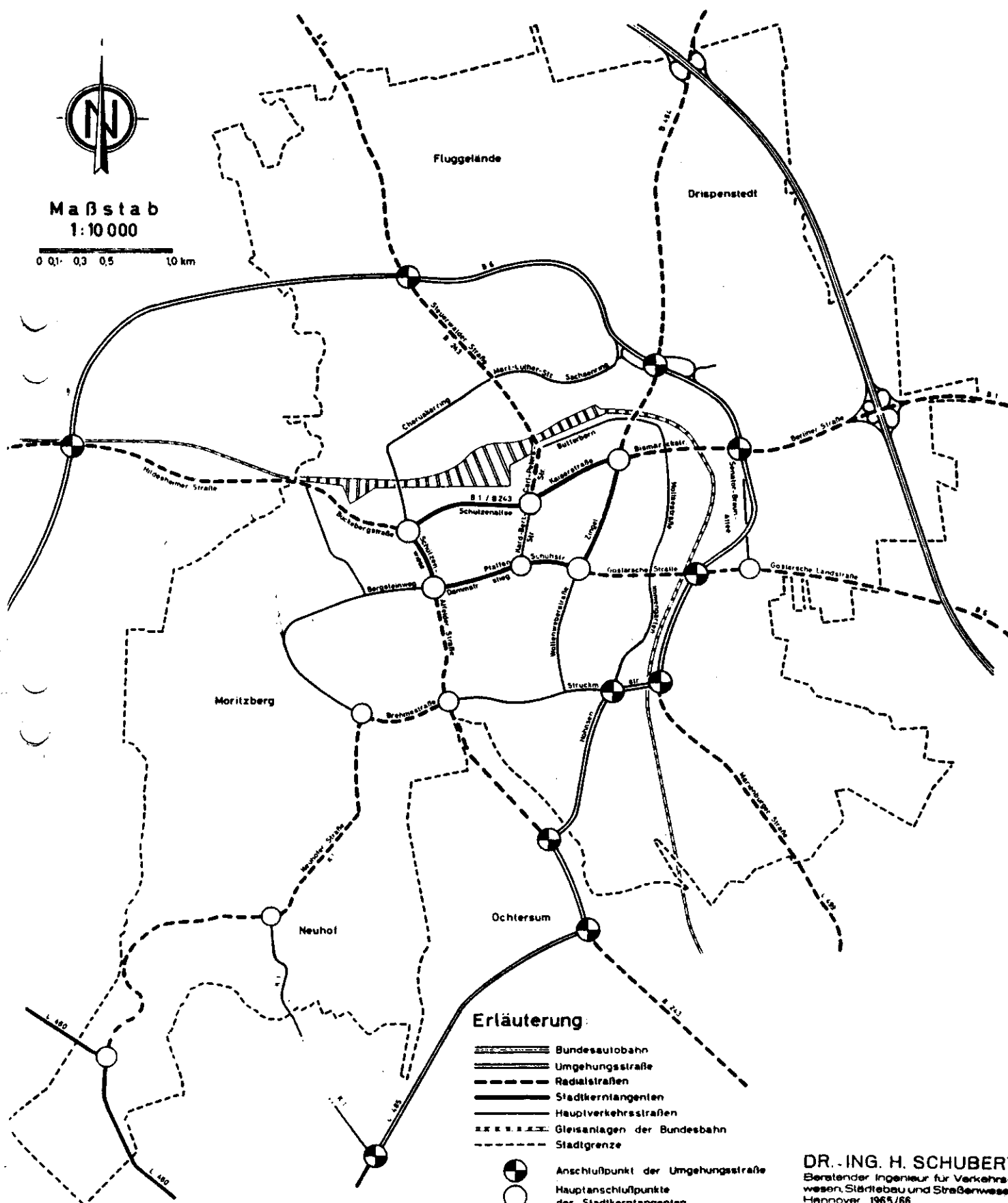
Geplantes Netz der Verkehrswege im Stadtgebiet

Abb. 2



Geplantes Netz der Verkehrswege im Stadtgebiet

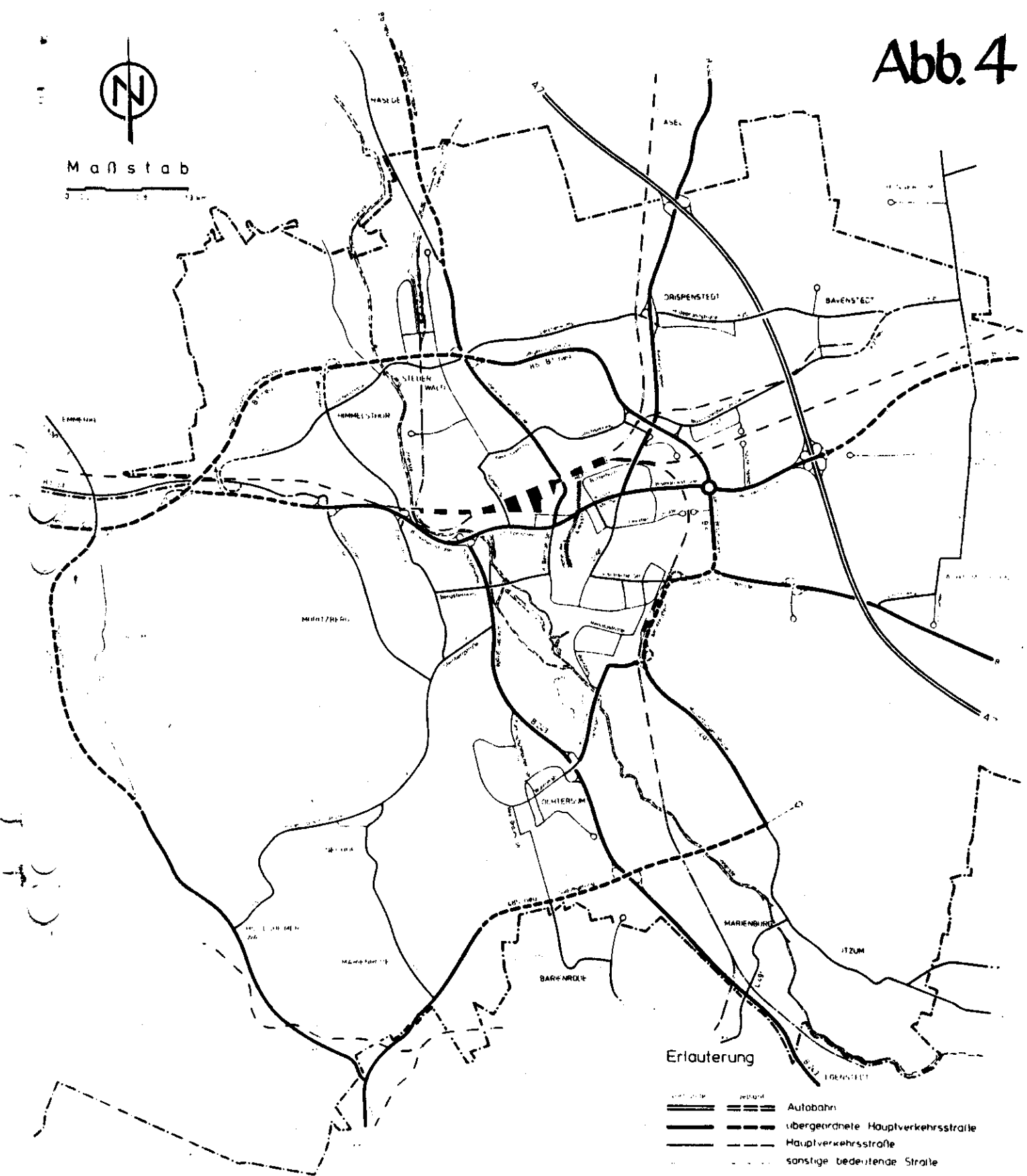
Abb.3





Maßstab

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



Erläuterung

- | | | |
|--|--|-----------------------------------|
| | | Autobahn |
| | | übergeordnete Hauptverkehrsstraße |
| | | Hauptverkehrsstraße |
| | | sonstige bedeutende Straße |
| | | Fußgängerbereich |
| | | Gleisanlage |
| | | Grenze der Stadt Hildesheim |

Das bei Hauptverkehrsstraßen ergänzende
Gleisennetz ist nur teilweise dargestellt