

Begründung

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes ^{HM}~~Nr.~~ 32 für das
Gebiet zwischen Bahnhofplatz, Bernwardstraße und
Hannoversche Straße

1. Allgemeines

1.1 Lage des Gebietes und bisherige Nutzung

Das Gebiet liegt im nördlichen Bereich des Stadtzentrums, teils gegenüber dem Hauptbahnhof, teils in dessen unmittelbarer Nähe.

Die Verkehrsflächen in dem Gebiet sind fertiggestellt. Eine größere Grundstücksfläche ist unbebaut und wird z.Z. als öffentlicher Parkplatz genutzt.

Soweit bebaute Grundstücke vorhanden sind, sind sie teils mit Wohn- und Geschäftshäusern, teils mit Bürogebäuden bebaut. Unmittelbar am Bahnkörper liegt eine für Bahnanlagen festgestellte Fläche der Bundesbahn.

1.2 Eigentumsverhältnisse

Die Verkehrsflächen sind städtisches Eigentum; die für die Bebauung vorgesehenen Flächen befinden sich überwiegend im Privateigentum.

1.3 Erläuterung und Begründung der Planung

1.3.1 Allgemeine Begründung

Um der Gestaltung des Bahnhofplatzes einen baulichen Abschluß zu geben, wurde der Bebauungsplan Nr. 32 aufgestellt; zur Verwirklichung der Planabsichten wurde ein Träger für diese Bebauung gewonnen. Nachdem dieser Träger von der Durchführung zurückgetreten war, war eine Planänderung erforderlich, da nunmehr kein reines Geschäftshaus in der ursprünglich geplanten Größe mehr erbaut werden sollte. Die Stadt hat zusammen mit einem anderen Träger ein neues Konzept erarbeitet, das die Grundlage für Bebauungsplanänderung darstellt.

1.3.2 Begründung zu den Festsetzungen

a) Art der Nutzung

Das Baugebiet ist im Hinblick auf die Lage im Geschäftszentrum der Stadt als Kerngebiet (MK) festgesetzt.

Im Gegensatz zur bislang beabsichtigten Nutzung ist in der 1. Änderung des Bebauungsplanes neben einer Geschäftsnutzung im Erd- und 1. Obergeschoß eine Nutzung der darüber liegenden Geschosse teils als Büroflächen, teils als Wohnfläche (Appartementwohnungen) vorgesehen. Um dem allgemeinen Trend zur Bereitstellung urbaner Wohnformen in den

Kerngebieten der Städte zu folgen, wurde von der in § 7 (2) Ziff. 7 BauNVO vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht und die entsprechenden Festsetzungen getroffen. Die geplanten Parkhäuser werden den zukünftigen Bedarf an privaten und öffentlichen Einstellplätzen decken. Zunächst ist die Errichtung des Parkhauses auf dem Gelände neben dem Güterbahnhof vorgesehen; hier werden ca. 480 Einstellplätze geschaffen. Die Möglichkeit, das weitere Parkhaus über dem ZOB zu errichten, bleibt erhalten. Unter diesem Parkhaus wird eine auf 3,50 m Höhe begrenzte Bebauung zugelassen, in der vorwiegend dem ZOB dienende Einrichtungen wie Wartehalle, WC u.ä. unterzubringen sind.

b) Maß der Nutzung

aa) Geschosßzahlen und Bauhöhen

Aus der Änderung des Nutzungskonzeptes für die Bahnhofsplatzbebauung resultiert auch eine Änderung der im Bebauungsplan festgesetzten Geschosßzahlen.

Statt der bisher zwingenden Anzahl der Geschosse sind nunmehr Höchstgrenzen ausgewiesen, um den Architekten eine größere Gestaltungsfreiheit zu belassen.

Die Festsetzung der Geschosßzahl wurde unter Beachtung von § 18 BauNVO vorgenommen.

In Abstimmung mit dem Landeskonservator ist bei Berücksichtigung der Stadtsilhouette nach vorheriger Untersuchung die Höhe des Baukörpers auf max. 114,50 m ü. N.N. begrenzt. Dadurch bleibt die beherrschende Stellung der Michaeliskirche in der Stadtsilhouette, die sich besonders eindrucksvoll vom Berghölzchen zeigt, erhalten.

In den übrigen Baugebieten der 1. Änderung wurden die Festsetzungen hinsichtlich der Zahl der Geschosse wie im verbindlichen Bebauungsplan Nr. 32 belassen, bzw. neu festgesetzt (Hannoversche Straße).

bb) Grund- und Geschosßflächenzahlen

In Anbetracht der städtebaulich hervorragenden Lage sowie unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Erfordernisse wurden die Grundflächenzahlen bis zu 1,0 ausgewiesen. Die Geschosßflächenzahl im Bereich des Geschäftshauses wird i.S. des § 17 (9) BauNVO auf 4,2 festgesetzt. Die Festsetzung rechtfertigt sich einerseits aus besonderen städtebaulichen Gründen, die auf der bereits erwähnten Lage, insbesondere am Beginn der Fußgängerzone, fußen; andererseits stehen dieser Ausweisung keine öffentlichen Belange entgegen, da die Bedürfnisse des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie insbesondere die des Fußgängerverkehrs befriedigt werden. Im übrigen bleiben die Geschosßflächenzahlen gegenüber dem rechtsverbindlichen Plan unverändert.

Für die Parkhäuser sind unter Hinweis auf § 17 (6) BauNVO jeweils die Geschosßflächenzahlen auf 6,5 bzw. 4,5 festgesetzt.

cc)

cc) Sonstige Festsetzungen

Für das Wohn- und Geschäftshaus sowie für die Bebauung Friedrichstraße/ Bernwardstraße ist im 1. Obergeschoß eine Auskragung vorgesehen, deren lichte Höhe mit Rücksicht auf die Freihaltung des Straßenraumes, der dem fließenden Verkehr dient, auf 4,70 m zwischen Fahrbahnoberkante und Unterkante Auskragung festgesetzt wurde. Darüber hinaus ist die Möglichkeit eröffnet, auch eine geringere lichte Höhe zu wählen, wenn die Auskragung einen Sicherheitsabstand von 0,70 m von der äußeren Fahrbahnkante einhält.

Für das Parkhaus auf dem ZOB ist eine lichte Höhe von 4,50 m festgesetzt, damit ein einwandfreier Betriebsablauf auf dem ZOB gewährleistet wird.

1.2.3 Erschließung

Das Plangebiet ist durch bereits vorhandene und ausgebaute Straßen erschlossen. Es ist geplant, die Bernwardstraße als Fußgängerstraße bis zum Bahnhof durchzuführen; dazu wird es unumgänglich, den vor dem Bahnhof fließenden Individualverkehr herauszunehmen und die Bahnhofsrundstraße ausschließlich dem öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung zu stellen.

Die Zu- und Abfahrt zum Parkhaus auf dem ZOB soll über die im Plan ausgewiesene Rampe und Brücke über der Hannoverschen Straße erfolgen. Das Parkhaus neben dem Güterbahnhof wird seine Zufahrt unmittelbar neben der Einfahrt zum Güterbahnhof erhalten.

2. Zahlenangaben:

2.1 Größe des Gebietes	1,54 ha
2.11 Bruttobauland	1,54 ha
2.111 Nettobauland für den Gemeinbedarf	--
2.112 übriges Nettobauland	1,52 ha
2.2 Summe der Geschoßflächen	
2.21 der Wohnflächen	7.300 qm
2.22 der gewerblich genutzten Flächen	41.100 qm
2.3 Baumasse	
2.4 Zahl der Wohnungen	
2.41 vorhanden	ca. 25 WE
2.42 geplant	ca. 80 WE
2.421 in Einzel-, Doppel- bzw. Reihenhäusern	
2.422 in Mehrfamilienhäusern	
2.423 in sonstigen Gebäuden	

2.5 voraussichtliche Zahl der Einwohner 80 WE x 2.6 200 EW

2.6 Verkehrsflächen

2.62 vorhandene Straßen 200 qm

2.63 öffentliche Parkfläche

Zahl der Parkplätze
Fläche

werden in Parkhäusern ange-
ordnet. s. unten

2.7 Zahl der Stellplätze sowie der öffent-
lichen Parkplätze und deren Unter-
bringung

980 Est
in zwei Parkhäusern

3. Kostenschätzungen

s. Kostenschätzungen in Begründung zum Pl. Nr. 32

Hildesheim, den 9. Juli 1973

Der Oberstadtdirektor
I. V.

Krause

Rechtsverbindliche 19.02.74