

BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN HO 254 A SENATOR-BRAUN-ALLEE / BERLINER STRAÙE

1. Allgemeines

1.0 Vorbemerkung

Der Bebauungsplan HO 254 "Für das Gebiet zwischen Senator-Braun-Allee, Berliner Straße (B1) und Frankenstraße" wird aufgehoben, soweit er vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes HO 254 A überdeckt wird.

1.1 Lage des Plangebiets

Das Plangebiet liegt im östlichen Stadtbereich südlich und östlich des Verkehrsknotens Berliner Kreisel und umfasst Teilabschnitte der Hauptverkehrsstraßen Senator-Braun-Allee B 6 und Berliner Straße B 1 sowie den Kreuzungsbereich Senator-Braun-Allee/Frankenstraße. Der Geltungsbereich umfasst 1,44 ha.

1.2 Vorhandene Nutzung

Der Planbereich umfasst hauptsächlich vorhandene, ausgebaute Verkehrsflächen. Für die Verbreiterung der Straßen vorgesehene Flächen liegen aufgrund vorangegangener Ankäufe durch die Stadt brach oder werden als Kleingärten genutzt. Westlich des Plangebietes befindet sich die Oststadt mit überwiegender Wohnnutzung. Östlich bzw. südöstlich des Plangebiets befindet sich ein ausgedehntes Kleingartenareal mehrerer Kleingartenvereine. Südlich an der Senator-Braun-Allee liegen Wohngebäude, ein Gewerbebetrieb und eine Kaserne.

1.3 Eigentumsverhältnisse

Die ausgebauten Verkehrsflächen befinden sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und der Stadt Hildesheim. Die für den Ausbau erforderlichen Flächen sind bereits überwiegend im Besitz der Stadt Hildesheim. Für die zur Arrondierung notwendigen Restflächen der Kirchengemeinde St. Andreas laufen die Erwerbsverhandlungen.

1.4 Darstellung im Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt hier Hauptverkehrsstraßen dar. Die beabsichtigte Festsetzung ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

2. Städtebauliche Zielsetzungen

Die Senator-Braun-Allee ist eine übergeordnete Verkehrsstraße, die zwischen dem Anschluss Goslarsche Landstraße und Berliner Kreisel zweispurig ausgebaut ist.

Da nach Aussage des vom Land beauftragten Gutachters des Institutes für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, Prof. Dr.-Ing. Schnüll die im Zusammenhang mit der Weltausstellung EXPO-2000 auftretenden zusätzlichen Verkehre in der Region Hildesheim die Leistungsfähigkeit des Berliner Kreisels überschreiten werden, hat das Straßenbauamt Hildesheim als Vertreter der Bundesfernstraßenverwaltung und Bau- lastträger für den Berliner Kreisel den Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr erhalten, die Leistungsfähigkeit des Berliner Kreisels durch bauliche Maßnahmen zu verbessern.

Die durch die EXPO-bedingten Zusatzverkehre zu erwartende Mehrbelastung ist auch auf die Senator-Braun-Allee übertragbar. Da die Leistungsfähigkeit des Berliner Kreisels auch aus Fahrtrichtung Süden mit einer Verkehrsbelastung von 11.100 Kfz/24 h (Berechnung durch Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert 1998) bereits jetzt überschritten wird, ist festzustellen, dass im Hinblick auf die EXPO-bedingten Zusatzverkehre, insbesondere bei Störfällen auf der BAB 7, dringend Leistungsfähigkeitsverbesserungen auch aus dieser Fahrtrichtung erforderlich werden. Unabhängig von den zeitlich begrenzten EXPO-bedingten Zusatzverkehren prognostiziert das Büro Schubert, dass das Verkehrsaufkommen südlich des Berliner Kreisels von heute insgesamt 21.500 Kfz/24 h durch den geplanten P&R-Platz auf ca. 24.800 Kfz/24 h steigen wird.

In Fahrtrichtung Süden wird der aus dem Kreisel ausfahrende Verkehr durch Rückstauungen im Knotenpunkt Senator-Braun-Allee/Frankenstraße behindert. Hier sind nachhaltige Leistungsfähigkeitsverbesserungen – auch im Hinblick auf die Anbindung des von der Stadt Hildesheim geplanten P&R-Platzes am Berliner Kreisel – zwingend erforderlich.

Um die oben genannten Missstände im südlichen Bereich des Berliner Kreisels zu beheben, ist ein lichtsignalgeregelter Ausbau des Kreuzungspunktes Senator-Braun-Allee/Frankenstraße unerlässlich. Damit verbunden sind:

1. Bau einer zusätzlichen freien Rechtsabbiegespur aus der Senator-Braun-Allee in die östliche Bundesstraße 1 unter Wegfall der jetzigen Radwegequerung im direkten Kreiselbereich,
2. leistungsgerechter Ausbau der Senator-Braun-Allee vom Kreisel bis zur Kreuzung Frankenstraße.

Die im Zuge des Kreuzungsumbaus geplante Anpassung der Senator-Braun-Allee bewirkt zudem:

- Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs auf diesem Streckenabschnitt,
- die Verkehrsentlastung im nachgeordneten Straßennetz,

- der Abbau des Durchgangsverkehrs vor allem in der Innenstadt und
- die damit verbundenen Entwicklungsmöglichkeiten zur städtebaulichen Belebung der Innenstadt.

3. Planinhalt

Der Bebauungsplan setzt die Verkehrsflächen für den erforderlichen Ausbau der Senator-Braun-Allee fest.

Nördlich der Frankenstraße überdeckt die Planung Teile des Bebauungsplanes HO 254, der hier Dauerkleingärten festsetzt. Da in der weiteren Umgebung des Plangebietes in ausreichendem Maße Kleingartenland zur Verfügung steht, ist die neue Festsetzung "Straßenverkehrsfläche" städtebaulich vertretbar.

Südlich der Frankenstraße und östlich der Senator-Braun-Allee ist eine Lärmschutzwand vorgesehen, die aufgrund der erhöhten Lärmemissionen im Kreuzungsbereich notwendig ist (s. dazu unter Punkt 4.1).

Nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes kann ein Ausbau, wie er in der angefügten Ausbauplanung vorgesehen ist, umgesetzt werden. Inhalt dieser Ausbauplanung ist wie folgt:

Die Senator-Braun-Allee erhält vom Kreisel in Richtung Süden einen zusätzlichen Rechtsabbieger in die Frankenstraße. Die Kreuzung Senator-Braun-Allee/Frankenstraße erhält eine Lichtsignalanlage. Diese ist notwendig, um den Unfallschwerpunkt an dieser Kreuzung zu entschärfen, die Gefahr eines Rückstaus in den Berliner Kreisel von vornherein auszuschließen und die durch den östlich des Plangebiets geplanten P&R-Platz neu entstehende Verkehrsbeziehungen zu regulieren. Die Fußgängerquerung über diese Kreuzung findet zur Leistungsverbesserung der neuen Lichtsignalanlage im südlichen Kreuzungsbereich statt. Die Senator-Braun-Allee erhält auf Höhe des Kreisels einen freien Rechtsabbieger in Richtung BAB, um Verflechtungskollisionen im Kreisverkehr zu reduzieren und um ein sicheres und flüssiges Abfließen stadtauswärts zu gewährleisten. Die vorhandenen Mittelinseln werden der neuen Straßenachse entsprechend versetzt.

4. Auswirkungen auf die Umwelt

4.1 Immissionssituation - Verkehr

Im Hinblick auf die beabsichtigten Ausbaumaßnahmen wurde der TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e.V. mit der Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens beauftragt. Ziel war es, die zukünftigen Geräuschimmissionen nach Durchführung der Maßnahmen zu prognostizieren, darzustellen und Bereiche aufzuzeigen, in denen ggf. Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Folgende Lärmquellen wurden dabei besonders berücksichtigt:

- Der Verkehr auf der Bundesstraße B1 und der Senator-Braun-Allee,
- der geplante P&R-Platz und
- die geplanten Lichtzeichenanlagen an der Kreuzung Senator-Braun-Allee/Frankenstraße sowie Berliner Straße/Sauteichsfeld.

Die Beurteilung der Geräuschemissionen wurde nach der 16. BImSchV, die für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen gilt, durchgeführt. Nach neuerer Rechtsprechung sind die Geräuschemissionen von öffentlichen Parkplätzen nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu bestimmen und ebenfalls auf der Basis der 16. BImSchV zu beurteilen. Da innerhalb der für eine Beurteilung der Geräuschemissionen relevanten Bereiche eine Erweiterung des Verkehrsweges um einen oder mehrere *durchgehende* Fahrstreifen nicht gegeben ist, war zu prüfen, in welchem Bereich eine durch einen "erheblichen baulichen Eingriff" hervorgerufene Erhöhung des Verkehrslärms auf mindestens 70 dB(A) tagsüber oder mindestens 60 dB(A) nachts stattfindet (§ 2 Abs. 2, Nr. 2, 16. BImSchV). Dabei wurde berücksichtigt, dass eine Erhöhung um mehr als 2,1 dB(A) bereits auf 3 dB(A) gerundet werden muss. Zusätzlich gelten die folgenden Immissionsgrenzwerte:

- reine, allgemeine Wohngebiete (WR, WA) und Kleinsiedlungsgebiete (WS): 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts.
- Kerngebiete (MK), Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI): 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts.

Im Zuge der Erstellung der Differenzpläne wurde deutlich, dass eine Lärmpegeländerung im wesentlichen durch die neue Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Frankenstraße/Senator-Braun-Allee und durch den Ausbau der Senator-Braun-Allee nördlich der Frankenstraße entsteht, nicht jedoch durch den geplanten benachbarten P&R-Platz.

Die Berechnungen ergaben, dass in folgenden Bereichen aufgrund der zu erwartenden baulichen Eingriffe wesentliche Änderungen der Geräuschsituation auftreten werden:

1. Teil der Kleingartenanlage südlich der Frankenstraße und östlich der Senator-Braun-Allee, in dem sich eine Pegeländerung tagsüber von >2,1 dB(A) ergibt.
2. An der neuen Lichtsignalanlage im Bereich der Frankenstraße nächstgelegener Wohnblock der ehemaligen Kaserne mit einem Beurteilungspegel von bis zu 70/65 dB(A) tagsüber/nachts.
3. Reihenhaushaus nördlich der Frankenstraße und westlich der Senator-Braun-Allee mit einem Beurteilungspegel von bis zu 72/66 dB(A) tagsüber/nachts bzw. einer wesentlichen Pegeländerung von >2,1 dB(A).

Für den Bereich der Kleingartenanlage, die in einem Bebauungsplan festgesetzt ist und damit immissionsschutzrechtlich als "Dorfgebiet" einzustufen ist, wird der Empfehlung der Gutachter gefolgt, in dem im Bebauungsplan eine Lärmschutzwand von 1,80 m Höhe und von 30 m in östlicher und 60 m in südlicher Richtung festgesetzt wird. Mit dieser Maßnahme können die geforderten Tages-Beurteilungspegel eingehalten werden.

Für die Wohngebäude westlich der Senator-Braun-Allee sind aktive Lärmschutzmaßnahmen aus Sicht der Gutachter als schwierig anzusehen. Der wirtschaftliche Aufwand dürfte – so technisch unter den zur Verfügung stehenden Flächen überhaupt machbar - außer Verhältnis zum angestrebten Nutzungszweck stehen. Darüber hinaus ist eine Erfolg versprechende Lärminderung in den oberen Geschossen der mehrgeschossigen Bebauung durch aktiven Lärmschutz als fraglich anzusehen. Letztendlich ist aber auch aus stadtgestalterischer Sicht eine "Einmauerung" des Kreuzungspunktes mit seiner Verbindungsfunktion zwischen dicht bebauter Oststadt und den aufgelockerten Kleingärten östlich der Senator-Braun-Allee als kritisch anzusehen. Die negativen Auswirkungen solch einer Wand im Hinblick auf Belichtung, Besonnung und Stadtgestalt zu der unmittelbar angrenzenden Reihenhausbebauung dürften schwerer wiegen, als der lärmindernde Nutzen, der damit erreicht werden könnte. Im Bebauungsplan wird daher auf aktive Lärmschutzmaßnahmen verzichtet. Sollten an den zu schützenden Gebäuden die zur Zeit vorhandenen Umfassungsbauteile nicht ausreichen, die notwendigen Immissionsgrenzwerte einzuhalten, so ist vom Vorhabenträger der baulichen Maßnahmen auf der Basis der 24. BImSchV passiver Lärmschutz einzusetzen. Dies wird in der Regel mit dem Einbau von isolierverglasten Fenstern erreicht, da schon durch sie eine Pegelminderung im zu schützenden Innenraum von 30 dB(A) oder mehr entsteht.

4.2 Eingriffe in Natur und Landschaft

Das Landschafts- bzw. Ortsbild des Bebauungsplangebiets wird durch die Bundesstraßen B 1 und B 6 sowie den Kreisverkehrsplatz mit versiegelten Fahrbahnbereichen, Verkehrsschildern und Lichtmasten geprägt. Daneben kommen großflächige Scherrasenbereiche sowie vereinzelte Gehölzstrukturen vor. Letztere können die Dominanz der verkehrstechnischen Anlagen nicht verhindern.

In der angrenzenden Umgebung überwiegen durch Grünstrukturen aufgelockerte Kleingärten, Grünlandflächen sowie die beginnende Bebauung der Oststadt.

Insgesamt weist das Schutzgut Landschaftsbild nur einen geringen Wert auf, da es von den Verkehrsflächen dominiert wird.

Da auf die Radwegequerung südlich des Berliner Kreisels sowie die südlich der Berliner Straße B 1 verlaufende Radwegeverbindung Richtung Kreuzung B 1/Sauteichsfeld verzichtet wird, findet in diesem Bereich eine Teilentsiegelung statt, wobei im Zusammenhang mit dem vorhandenen Straßenbegleitgraben Maßnahmen zur Renaturierung stattfinden können.

Durch die geplanten Ausbaumaßnahmen findet ein - wenn auch als gering anzusehender - Eingriff in Natur und Landschaft statt. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden in einem landschaftspflegerischen Fachbeitrag geregelt. Die Bemessung der Kompensationsmaßnahmen erfolgt durch die Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung vom Niedersächsischen Städtetag.

Zur Regelung des Ausgleichs wird eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege

und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Innerhalb dieser Fläche werden versiegelte Flächen entsiegelt, vorhandene Bäume und Sträucher erhalten, vorhandene Grabelandflächen in extensiven Landschaftsrasen umgewandelt und 13 hochwüchsige standortgerechte heimische Laubbäume (z.B. Feldahorn) an festgesetzten Standorten angepflanzt. Darüber hinaus werden im Zuge der Senator-Braun-Allee, des freien Rechtsabbiegers und der Berliner Straße weitere 35 Einzelstandorte zur Anpflanzung von Bäumen festgesetzt. Durch die Entsiegelung, die Einsaat von Landschaftsrasen und das Anpflanzen von insgesamt 46 Bäumen kann der zu erwartende Eingriff bis auf 17 Biotopwertpunkte innerhalb des Plangebiets vollständig ausgeglichen werden.

Die anzupflanzenden Bäume sind auf Dauer zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Im Stammbereich der Bäume müssen jeweils mindestens 9 m² unversiegelt sein und vor Bodenverdichtungen geschützt werden. Um einer späteren Ausbauplanung Gestaltungsmöglichkeiten zu überlassen, ist eine geringfügige Abweichung vom festgesetzten Standort möglich. Dabei sollten jedoch die Abstände untereinander eingehalten werden.

5. Altlasten

Das Planungsgebiet befindet sich zum großen Teil innerhalb der Altablagerung Nr. 16. Es handelt sich hierbei um eine verfüllte ehemalige Lehmgrube. Die Grube muß vor 1915 verfüllt worden sein, da seit dieser Zeit eine Kleingartenanlage an dieser Stelle ansässig ist. Eine in den Jahren 1996 und 1997 durchgeführte Erkundung durch das Büro Dr. Pelzer und Partner ergab, dass es sich bei der Verfüllung hauptsächlich um Bodenaushub und Bauschutt, ferner um Hausmüll/Klärschlamm und Asche/Schlacke handelt.

Obwohl das Grundwasser infolge z.T. reduzierter Mächtigkeit bindiger Deckschichten insgesamt wenig vor Schadstoffausträgen aus der Altablagerung geschützt ist, besteht nur eine schwache Beeinflussung. Eine akute Gefährdung besteht nicht. Eine über die beiden Untersuchungen hinausgehende Gefährdungsabschätzung wird von den Gutachtern als nicht notwendig erachtet. Eine wasserundurchlässige Versiegelung der Altablagerung wird ebenfalls nicht als notwendig erachtet.

Da der Boden *nicht* mit *erheblich* umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, wird von einer gesonderten Kennzeichnung im Bebauungsplan abgesehen.

6. Nachrichtliche Übernahme und Hinweise

Anhand historischer Luftaufnahmen ist im Planungsgebiet mit Bombenblindgängern zu rechnen. Die erforderlichen Tiefbauarbeiten sollten nur in Begleitung eines sachkundigen Kampfmittelräumdienstes durchgeführt werden!

7. Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtmaßnahme des Straßenausbaus im Geltungsbereich des Bebauungs

05/99

planes wird mit ca. 1.617.000 DM beziffert. Davon werden etwa 41,25 % durch Bundesmittel für den Streckenabschnitt des Straßenbauamtes und etwa 35,25 % durch Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bzw. 23,50 % durch Haushaltsmittel der Stadt Hildesheim für die Maßnahmen im städtischen Zuständigkeitsbereich aufgebracht.

8. Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen im Sinne des 1. Kapitels, 4. Teil BauGB sind nicht erforderlich.

Wenn ein freihändiger Erwerb der für den Straßenausbau erforderlichen Flächen nicht möglich ist, wären Enteignungen erforderlich.

9. Verfahren

- | | |
|---|---------------------------|
| • Aufstellungsbeschluss
(§ 2 Abs. 1 BauGB) | 18.07.1994 |
| • Unterrichtung und Erörterung
(§ 3 Abs. 1 BauGB) | 21.07.1998
-17.08.1998 |
| • Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
(§ 4 Abs. 1 BauGB) | 12.02.1999
-12.03.1999 |
| • Öffentliche Auslegung
(§ 3 Abs. 2 BauGB) | 16.03.1999
-15.04.1999 |

Diese Begründung wurde vom Fachbereich Stadtplanung und räumliche Stadtentwicklung ausgearbeitet.

Hildesheim, den 28.05.1999

(Kulenkampff)

05/99

Der Rat der Stadt Hildesheim hat in seiner Sitzung am 12.07.1999 den Bebauungsplan HO 254 A "Senator-Braun-Allee/Berliner Straße" als Satzung mit der vorliegenden Begründung beschlossen.

Stadt Hildesheim, den 12.08.1999

In Vertretung

(Machens)
Oberbürgermeister

(Hoffmann)
1. Stadtrat

05/99