

Stadt Hildesheim

BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN HM 32.1 "Bahnhofplatz"

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	2
1.1	Lage des Plangebiets	2
1.2	Vorhandene Nutzung	2
1.3	Eigentumsverhältnisse	3
1.4	Belange der Raumordnung/ übergeordnete Planungen	3
1.5	Verhältnis zum Fachplanungsrecht	4
1.6	Darstellung im Flächennutzungsplan	6
1.7	Rechtskräftige Bebauungspläne	6
2	Städtebauliche Zielsetzung	7
2.1	Situation des Einzelhandels in der Innenstadt von Hildesheim	7
2.2	Städtebauliche Situation im Bereich Bahnhofplatz	8
2.3	Grundsätzliche Planentscheidung	9
2.4	Auswirkungen des Bebauungsplans	10
2.5	Zusammenfassende Bewertung	13
3	Planinhalt	14
3.1	Art der baulichen Nutzung	14
3.2	Maß der baulichen Nutzung	18
3.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen	19
3.4	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	20
3.5	Erschließung	21
3.6	Technische Infrastruktur	23
3.7	Brandschutz	23
3.8	Immissionsschutz	24
4	Umweltbelange	26
4.1	Umweltbericht	27
4.1.1	Einleitung	27
4.1.1.1	Anlass und Aufgabenstellung	27
4.1.1.2	Rechtliche Grundlagen	27
4.1.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	28
4.1.2.1	Bestandsaufnahme	28
4.1.3	Voraussichtliche Entwicklung ohne das Vorhaben	33
4.1.3.1	Wechselwirkungen	33
4.1.4	Ermittlung der Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich	33
4.1.5	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. zur Kompensation von Umweltauswirkungen	36
4.1.6	Zusätzliche Angaben	37
5	Altlasten	37
6	Finanzielle Auswirkungen	38
7	Bodenordnende Maßnahmen	38
8	Ablauf des Planverfahrens	38
9	Hinweise der Träger öffentlicher Belange	39
10	Verfahren	41

1 Allgemeines

1.1 Lage des Plangebiets

Das Plangebiet liegt am Nordrand der Kernstadt von Hildesheim. Jenseits der die Nordgrenze bildenden Eisenbahntrasse beginnt die Nordstadt mit einer historisch gewachsenen Blockbebauung. Die westlich tangierende Hannoversche Straße dient als wichtige innerstädtische Verbindung zwischen den Bereichen nördlich und südlich der Bahn; die frühere überörtliche Verbindungsfunktion ist mit Verlagerung der Bundesstraße 6 und Herabstufung zur Gemeindestraße entfallen.

Der Planbereich markiert das Nordende der Fußgängerzone von Hildesheim, die sich über Bernwardstraße, Almsstraße und Hoher Weg bis zur Schuhstraße erstreckt und am Pelizaeusplatz endet. Entlang der Bahnhofsallee finden sich weitere Einzelhandelsbetriebe, hier dominiert jedoch die Verkehrsfunktion.

Westlich der Hannoverschen Straße befinden sich hinter der historischen Randbebauung ein Parkhaus und der Güterbahnhof.

Südwestlich des Planbereichs liegen zwischen Hannoverscher Straße und Bischof-Janssen-Straße das Sport- und Freizeitbad "Wasserparadies" und die Kreisverwaltung.

1.2 Vorhandene Nutzung

An der Nordseite des Plangeltungsbereichs befindet sich der Bahnhof Hildesheim. Das Empfangsgebäude (Bahnhofsplatz 1) liegt etwa in der Mitte der Nordgrenze, im östlichen Flügel sind ein Einzelhandelsbetrieb, ein Reisebüro und die Räume des Bundesgrenzschutzes untergebracht. Weiter östlich schließt sich das überwiegend fremdgenutzte Gebäude des ehemaligen Paketpostamts (Bahnhofsplatz 2 – vom Satzungsbeschluss ausgenommener Teilbereich) an, das über eine eingeschossige Gebäudebrücke mit dem Hauptpostamt an der Südseite des Butterborn verbunden ist. Der vorstehend beschriebene Bereich ist nicht durch einen Bebauungsplan erfasst und derzeit nach Fachplanungsrecht bzw. § 34 BauGB zu beurteilen. Die Bahnsteigsebene liegt ca. 4 m über dem Niveau der Eingangshalle und des Platzes. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt über einen Fußgängertunnel, der vom Empfangsgebäude aus in nordwestlicher Richtung das gesamte Gleisfeld unterquert und eine Verbindung zur Nordstadt bildet.

Im Westen des Empfangsgebäudes sind Nebenanlagen wie Fahrradabstellanlagen und das sogenannte "BASA-Gebäude" (*Bahn-Amtliche-(Fernsprech)-Selbstanschluss-Anlage*) vorhanden, in dessen Untergeschoss und Erdgeschoss sich ein Knotenpunkt für bahneigene und private Telekommunikationsanlagen befindet; der darüber liegende Gebäudeteil enthält eine Wohnung. In der 6. Änderung des Bebauungsplans HM 32 ist hier Kerngebiet (MK) mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 festgesetzt, das BASA-Gebäude und die Böschung des Bahnkörpers sind als bahnnotwendige Anlagen gewidmet.

Der Westteil der südlichen Platzwand wird durch ein 3- bis 10-geschossiges Wohn- und Geschäftshaus gebildet. Im Erdgeschoss befindet sich Einzelhandel, im 1. Obergeschoss platzseitig ein Bowlingcenter und Büroräume. Im Bebauungsplan (1. Änderung HM 32) ist Kerngebiet mit GRZ 1,0 festgesetzt.

Die Kopfbereiche der Baublöcke zwischen Bernwardstraße und Bahnhofsallee sowie zwischen Bahnhofsallee und Hezilostraße treten zum Platz hin als 5- bzw. 6-geschossige Gebäude mit kerngebietstypischer Nutzung in Erscheinung. Der Bebauungsplan HM 32 setzt entsprechend MK mit GRZ 1,0 fest.

Die Bebauung am Butterborn östlich des Plangeltungsbereichs beinhaltet mit gewerblichen Nutzungen durchsetztes Wohnen. Im Flächennutzungsplan ist gemischte Baufläche (M) dargestellt.

An der Westseite der Hannoverschen Straße befinden sich 3-geschossige Gebäude mit sehr heterogener Nutzung. Neben Büroräumen sind vor allem Vergnügungsstätten mit z. T. sexuellem Charakter anzutreffen. Trotz Regelungen im Bebauungsplan HM 32 und seiner 1. Änderung (Kerngebiet, im Norden Sondergebiet Bundesbahn) ist es der Stadt bisher nicht gelungen, Strukturverbesserungen zu erreichen.

Die Platzfläche ist aufgeteilt in einen westlichen Verkehrsbereich mit dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und einen östlichen Verkehrsbereich mit bahnhofsbezogenen Stellplätzen für Taxen und Besucher sowie der Straßenverbindung zwischen Butterborn, Hezilostraße und Bahnhofsallee. Das verbleibende Mittelstück vor dem eigentlichen Empfangsgebäude besitzt nur eingeschränkte Aufenthaltsqualität, da es in hoher Frequenz von Bussen und Taxen überfahren wird.

1.3 Eigentumsverhältnisse

Das Grundstück des bestehenden Bahnhofs sowie die am Nordrand in den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogenen Teile von Bahnsteigen bzw. Gleisfeld befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Westlich des Bahnhofs sind ca. 1.000 m² in privater Hand. Das Grundstück des Paketpostamts am Butterborn sowie die Gebäudebrücke oberhalb des kommunalen Straßengrundstücks sind im Besitz der Deutschen Post AG. Eigentümerin aller anderen Flächen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans ist die Stadt Hildesheim.

Die zur Umsetzung des Bebauungsplans notwendigen Grundstückskaufverträge sind bereits ausgehandelt und werden mit Vorliegen der vereinbarten Voraussetzungen (u. a. Rechtskraft des Bebauungsplans) wirksam. Über den Erwerb des Postgrundstücks (Bahnhofplatz 2) konnte keine Einigung erzielt werden. Da durch diesen Umstand ggf. Änderungen der geplanten Festsetzungen erforderlich werden (ausführlich dazu s. 3.1), die Deutsche Post AG jedoch ihre Vorstellungen zur weiteren Entwicklung des Grundstücks derzeit nicht hinreichend konkretisieren kann, wird der Teilbereich vom Satzungsbeschluss ausgenommen.

1.4 Belange der Raumordnung/ übergeordnete Planungen

Die Stadt Hildesheim ist im Landes-Raumordnungsprogramm ¹⁾ als Oberzentrum eingestuft worden und gehört zum Ordnungsraum Hannover. Im Oberzentrum sind zentrale Einrichtungen für den spezialisierten höheren Bedarf, den gehobenen und den allgemeinen täglichen Grundbedarf bereitzustellen (B 6 – 03). Hinsichtlich des vorliegenden Bebauungsplans ist auf die vorrangigen Ziele hinzuweisen, Maßnahmen durchzuführen, die

- die Leistungsfähigkeit als Wirtschafts- und Dienstleistungszentrum erhalten und zu verbessern,
- für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen – auch über die Ordnungsräume hinaus – sowie für die Sicherung und Schaffung zukunftsbeständiger Arbeitsplätze wesentliche Bedeutung haben,
- dem Ausbau des ÖPNV und dem nichtmotorisierten Verkehr dienen (C 1.2 – 01).

¹⁾ Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994, geändert und ergänzt 1998 und 2002

Das Regionale Raumordnungsprogramm ²⁾ stellt neben den Schwerpunktaufgaben Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten, Arbeitsstätten und Fremdenverkehr die Haupteisenbahnstrecken und den Bahnhof mit Fernverkehrsfunktionen dar. Die Bahnverbindung nach Laatzen/Hannover dient dem verdichteten Nahverkehr. Der Landschaftsplan der Stadt Hildesheim ³⁾ enthält für den das Plangebiet tangierenden Straßenzug Steuerwalder Straße/ Hannoversche Straße/ Bischof-Janssen-Straße in der Karte zum Maßnahmenkonzept das Ziel "Erhalt und Entwicklung von Grünverbindungen im Stadtbereich und im Stadtrand". Im Text erfolgt unter 2.7.4 eine Konkretisierung:

- Verbindung des Wallrings (Zingel, Kennedydamm, Kaiserstraße) mit der freien Landschaft über Alleen entlang der Steuerwalder Straße und der B 6 im Norden ... (Prioritätsstufe III).

1.5 Verhältnis zum Fachplanungsrecht

Im Plangeltungsbereich sind Gebäude und Anlagen der Deutschen Bahn vorhanden bzw. geplant. Die Planung und Genehmigung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn erfolgt auf der Grundlage des Fachplanungsrechts, derzeit nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Flächen mit derartigen - auch zu einem früheren Zeitpunkt ohne Planfeststellung oder Plangenehmigung errichteten - bahnbetriebsnotwendigen Anlagen sind "gewidmet", d. h. sie unterliegen bis zu ihrer Freistellung ("Entwidmung") der Fachplanung und sind der Planungshoheit der Kommune nur eingeschränkt zugänglich. Als Hinweis auf den bestehenden Fachplanungsvorbehalt werden die gewidmeten Flächen im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 16.12.1988 (BVerGE 81, 111 ff.) einige Grundsätze zu der Frage der Überplanbarkeit von gewidmeten Bahnflächen und zum Verhältnis von bahnrechtlicher Planfeststellung und gemeindlicher Bauleitplanung aufgestellt, die seitdem in ständiger Rechtsprechung bestätigt wurden: "Hat eine Fläche den rechtlichen Charakter einer Anlage der Bahn, so ist sie der gemeindlichen Bauplanungshoheit nicht völlig entzogen. Sie ist planerischen Aussagen der Gemeinde aber nur insoweit zugänglich, als diese der besonderen Zweckbestimmung der Anlage, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht widersprechen. Für die Gemeinde, auf deren Gebiet sich die bisherige Bahnanlage befindet, muss eindeutig feststehen, dass ehemalige Bahnanlagen und gegebenenfalls welche Teile von ihnen dauerhaft wieder in ihre umfassende Planungshoheit fallen sollen und welche Teile von bestehenden Bahnanlagen auf absehbare Zeit weiterhin für Zwecke des Bahnbetriebs benötigt werden. Nur auf der Grundlage von in dieser Weise überschaubaren Verhältnissen ist der Gemeinde eine Bauleitplanung möglich, die den Anforderungen des Baugesetzbuches entspricht."

Die Stadt Hildesheim hat den Inhalt des Bebauungsplans HM 32.1 "Bahnhofplatz" von Beginn an mit der Deutsche Bahn AG als Betreiberin der Bahnanlagen und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständiger Fachbehörde abgestimmt. Insbesondere über die Lage des zukünftigen Empfangsgebäudes besteht Einigkeit. Die Freimachung des Planbereichs von vorhandenen bahnnotwendigen Anlagen wird von DB und Investor in Abstimmung mit dem zuständigen EBA betrieben. Dritte sind von den bahnbezogenen Planungen nicht betroffen. Auf Grund der eingeleiteten Entbehrlich-

²⁾ Landkreis Hildesheim: Regionales Raumordnungsprogramm 2001

³⁾ Heimer + Herbstreit: Landschaftsplan Hildesheim, Hildesheim 2000

keitsprüfung und der vorliegenden Freimachungskonzepte ist absehbar, dass der Bebauungsplan vollzogen werden kann. Allerdings ist zu erwarten, dass die Freimachung der bislang mit gewidmeten Anlagen belegten Flächen noch bis weit ins Jahr 2008 andauern wird.

Trotz der Verzögerung zwischen dem eigentlichen Planaufstellungsverfahren und der absehbaren Realisierung sieht die Stadt Hildesheim die gefundene Lösung für die komplexe städtebauliche Problematik im Bahnhofsbereich als dauerhaft tragfähig an. Allerdings entfaltet der vorliegende Bebauungsplan vor seiner Rechtskraft weder rechtliche noch informatorische Wirkung gegenüber Dritten. Die Stadt hält es jedoch für dringend geboten, dass Träger öffentlicher Belange und Eigentümer im Umfeld des Planbereichs sowie auch Einzelhändler in der gesamten Innenstadt bei ihren Entscheidungen von einem rechtlich gesicherten Planungswillen der Stadt für den Bahnhofsbereich ausgehen. Anderenfalls könnten im Vertrauen auf die derzeit geltende Rechtslage eingeleitete Veränderungen an anderer Stelle es im Extremfall unmöglich machen, die im Planverfahren gewachsene Abwägung der Stadt Hildesheim weiterhin aufrecht zu erhalten. Um für alle Beteiligten eine sichere Rechtslage zu schaffen, strebt die Stadt Hildesheim eine baldige Rechtskraft des Bebauungsplans an. Diese ist darüber hinaus notwendig, um die Grundlage für das Antragsverfahren nach GVFG zur Erneuerung des ZOB zu schaffen.

Um einerseits den Bebauungsplan kurzfristig in Kraft setzen zu können, andererseits aber zu vermeiden, dass Festsetzungen des Bebauungsplans im Bereich derzeit gewidmeter Flächen zunächst der besonderen Zweckbestimmung der Bahnanlage widersprechen, wird eine Festsetzung i. S. v. § 9 (2) Nr. 2 BauGB in den Bebauungsplan aufgenommen (textliche Festsetzung Ziff. 9). Die getroffene Festsetzung stellt keine inhaltliche Änderung der bisherigen Planung dar, da auf die erst nach der bahnrechtlichen Freistellung bzw. Konformitätsfeststellung folgende Vollziehbarkeit der Festsetzungen bereits von Beginn an hingewiesen wurde.

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans HM 32.1 "Bahnhofsplatz" sind bezüglich der Schnittstelle zum Fachplanungsrecht zwei Fälle zu unterscheiden. Einerseits existieren Grundstücke innerhalb des Bebauungsplanumgriffs, die „*derzeit* dem Fachplanungsrecht unterliegen“. Andererseits existieren Flächen, die *zukünftig* (und z. T. auch *derzeit*) dem Fachplanungsrecht unterliegen. Letzteres gilt für den Bereich des MK₂, auf dem sich derzeit Eisenbahnbetriebsanlagen befinden und der zukünftig dem neuen Empfangsgebäude, welches noch gem. § 18 AEG planfestgestellt bzw. plangenehmigt werden muss (s. u. 3.1), dienen soll.

Vor diesem Hintergrund unterscheidet Ziff. 9 der textlichen Festsetzungen grundsätzlich zwischen diesen beiden Bereichen:

- Die *derzeit* dem Fachplanungsrecht unterliegenden Flächen werden in einem überschaubaren Zeitraum gem. § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Die DB als Eigentümerin und Betreiberin erklärt gegenüber der Stadt, dass die Eisenbahnbetriebsanlagen für das Investorenprojekt verlagert bzw. außer Funktion gestellt werden. Eine entsprechende technische Überprüfung hat stattgefunden. Nach der Außerbetriebsetzung der Bahnanlagen erfolgt eine Freistellung dieser Flächen durch Verwaltungsakt des EBA gem. § 23 AEG. Damit tritt die umfassende Planungshoheit der Stadt Hildesheim wieder ein. Die Zulässigkeit von Vorhaben auf Grundlage des Bebauungsplans wird durch die textliche Festsetzung Ziff. 9a in *derzeit* dem Fachplanungsrecht unterliegenden Bereichen an o. g. Freistellung gem. § 23 AEG geknüpft. Sollten

Teilbereiche dieser Flächen freigestellt werden, führt dies auch zur teilweisen Wirksamkeit der Festsetzungen des Bebauungsplans in diesem Bereich.

- Für die Bereiche, die als „zukünftig dem Fachplanungsrecht unterliegende Flächen“ im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt sind, wird die eisenbahnrechtliche Widmung auf unbegrenzte Zeit bestehen bleiben. Dies betrifft das neue Empfangsgebäude für den Bahnhof Hildesheim, das auf Antrag der DB durch das EBA gem. § 18 AEG genehmigt werden wird. Die Festsetzungen des Bebauungsplans für diesen Bereich berücksichtigen die abgestimmte und weitgehend konkretisierte Planung von DB und Investor und widersprechen deshalb im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts absehbar nicht der besonderen Zweckbestimmung der Eisenbahnbetriebsanlage (vgl. BVerwG, U. v. 16.12.1988, BVerwGE 81, 111, 115; B. v. 17.11.1989, NVwZ-RR 1990, 292). Da jedoch die zukünftige Bahnanlage erst durch das Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren nach § 18 AEG abschließend definiert wird, kann die Konformität der Bebauungsplan-Festsetzungen formal erst auf dieser Grundlage festgestellt werden. Die DB Station & Service AG wird sich zeitgleich mit der Genehmigung des neuen Empfangsgebäudes den Abbruch des alten genehmigen lassen. Die Zulässigkeit von Vorhaben auf Grundlage des Bebauungsplans wird durch die textliche Festsetzung Ziff. 9b in zukünftig dem Fachplanungsrecht unterliegenden Bereichen an o. g. Genehmigung gem. § 18 AEG und die Feststellung der Konformität der Festsetzungen mit der neuen Eisenbahnbetriebsanlage geknüpft.

1.6 Darstellung im Flächennutzungsplan

In der wirksamen Fassung des Flächennutzungsplans der Stadt Hildesheim sind der Bahnhof und die zugehörigen Einrichtungen als Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Die Hannoversche Straße ist als Hauptverkehrsstraße, die übrigen Flächen im räumlichen Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans und seiner gesamten Umgebung sind als gemischte Bauflächen (M) ausgewiesen. Soweit Bahnanlagen durch den Bebauungsplan erfasst werden, wird die beabsichtigte Festsetzung als Kerngebiet formal nicht aus der Darstellung des Flächennutzungsplans entwickelt. Es ist jedoch zum einen auf die begrenzte Parzellenschärfe des Flächennutzungsplans und zum anderen auf die Tatsache hinzuweisen, dass das Kerngebiet in den betreffenden Bereichen ausdrücklich die Errichtung einer bahnbezogenen Anlage (Empfangsgebäude) zu Inhalt hat und damit den Darstellungen des Flächennutzungsplans folgt. Dem Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) wird damit entsprochen.

1.7 Rechtskräftige Bebauungspläne

Die Stadt Hildesheim hat 1972 den "Bebauungsplan HM 32 für das Gebiet Bahnhofplatz und zwischen Hezilostraße, Pepperworth, Wilhelmstraße, Bernwardstraße und Hannoversche Straße" zur Rechtskraft gebracht. Dieser erfasste den Bahnhofplatz westlich der Verlängerung der Hezilostraße mit Ausnahme des Bahnhofsgebäudes, die südlich an den Platz angrenzenden Baublöcke und die Bebauung jenseits der Hannoverschen Straße im Westen des Bahnhofplatzes.

Die 1. Änderung des o. g. Bebauungsplans wurde am 28.02.1974 rechtskräftig und umfasste den Bahnhofplatz westlich des BASA-Gebäudes (s. o. 1.2), den Bereich westlich der Hannoverschen Straße und den nördlichen Blockbereich zwischen Bernwardstraße und Hannoverscher Straße.

Die 2. und 3. Änderung wurden nicht zu Ende geführt.

Die 4. Änderung des Bebauungsplans HM 32 betraf eine Fläche zwischen Bahnhofsallee und Hezilostraße und berührt den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans nicht.

Die 5. Änderung für den Eckbereich Bahnhofsallee/ Jan-Pallach-Straße wird durch die laufende Bauleitplanung ebenfalls nicht betroffen.

Die 6. Änderung des Bebauungsplans HM 32 trat am 21.07.1999 in Kraft. Überplant wurde der westlich an das Bahnhofsgebäude anschließende Bereich an der Nordseite des Bahnhofplatzes sowie der gesamte Platz westlich des BASA-Gebäudes einschließlich der Verkehrsfläche der Hannoverschen Straße.

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplans HM 32.1 Bahnhofplatz werden die oben genannten Bebauungspläne, soweit sie durch den vorliegenden Plan überdeckt werden, aufgehoben. Auf die bisherigen Festsetzungen und die rechtsändernden Wirkungen des vorliegenden Bebauungsplans wird im weiteren Text der Begründung eingegangen.

Am 06.03.2002 trat der Bebauungsplan HM 24 A "Vergnügungsstätten in der Innenstadt" als 7. Änderung des Bebauungsplans HM 32 in Kraft. Er bezieht neben der Bebauung südlich des Bahnhofplatzes auch die bisher nicht überplanten Bahnhofs- und Postgebäude mit ein und schließt Vergnügungsstätten aller Art aus. Dieser Bebauungsplan wird durch den vorliegenden Bebauungsplan HM 32.1 Bahnhofplatz geändert, jedoch ausdrücklich nicht teilweise aufgehoben. Der Bebauungsplan HM 24 A trifft einheitliche Regelungen für einen großen Bebauungszusammenhang; falls der Bebauungsplan HM 32.1 aufgehoben werden sollte, entfalten die Festsetzungen des Bebauungsplans HM 24 A Wirksamkeit, so dass der Ausschluss von Vergnügungsstätten, der auch im vorliegenden Bebauungsplan festgesetzt ist, dauerhaft bestehen bleibt.

2 Städtebauliche Zielsetzung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans HM 32.1 "Bahnhofplatz" verfolgt die Stadt Hildesheim zum einen städtebauliche Ziele zur Neuordnung des eigentlichen Planungsbereichs, zum anderen verfolgt sie das Ziel, dem Einzelhandel im nördlichen Teil der Innenstadt neue Impulse zu verleihen.

2.1 Situation des Einzelhandels in der Innenstadt von Hildesheim

Die Stadt Hildesheim hat zu Beginn des Jahres 2004 ein Gutachten ⁴⁾ in Auftrag gegeben zur Fortschreibung ihres bisherigen Innenstadtkonzepts und zur Klärung der Auswirkungen mehrerer in der allgemeinen Diskussion befindlicher Ansiedlungsprojekte für Einzelhandel.

Gemäß Bestandsanalyse des Gutachtens weisen die Stadt Hildesheim mit 107,8% und der Landkreis mit 108,1% eine Kaufkraftkennziffer auf, die deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 100% liegt (S. 20 des Gutachtens). "Die Kaufkraftbindungsquote von 82% des eigenen Nachfragepotenzials ist für ein Oberzentrum der Größe Hildesheims durchaus als ausbaubar zu bezeichnen" (S. 26). Den Kaufkraftabflüssen von 105 Mio. € stehen Zuflüsse aus dem Umland von 242 Mio. € gegenüber. Die größten Abflüsse sind im Bereich Bekleidung/Wäsche (20 Mio. €), Elektro/Unterhaltungselektronik (17,2 Mio. €) und baumarktspezifische Sortimente (15,8 Mio. €) festzustellen. Bindungsquoten unter 70% weisen die Segmente

⁴⁾ CIMA Stadtmarketing GmbH: Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Hildesheim; Lübeck 09/2004

Spiel/Sport/Hobby, Elektro/Unterhaltungselektronik und Schuhe/Lederwaren auf, bei 60% liegen Bekleidung/Wäsche und Möbel/Antiquitäten (S. 19, 26).

Die Ausstattung Hildesheims mit Verkaufsflächen je Einwohner liegt mit 2,16 m² über dem Bundesdurchschnitt (1,4 m²), dies entspricht jedoch seiner oberzentralen Aufgabe und liegt im Bereich vergleichbarer Standorte (Braunschweig 1,96 m², Osnabrück 1,99 m², Göttingen 2,10 m², Wolfsburg 2,20 m²). Allerdings ist festzustellen, dass sowohl der Anteil der Verkaufsflächen in der Innenstadt als auch der durch sie erzielte Umsatz mit 29,9% bzw. 33,5% unter der vom Gutachter benannten "kritischen Masse" von 35% liegt, die eine ausreichende Stabilität und Konkurrenzfähigkeit gegen andere Standorte sichert. Die zentrumsrelevanten Branchen Spiel/Sport/Hobby (32,4%) und Elektro/Unterhaltungselektronik (22,1%) liegen deutlich unter dem wünschenswerten Anteil von 60% für die Innenstadt (S. 42, 43).

Der Anteil der Betriebe mit einer Verkaufsfläche unter 50 m² ist mit 50% sehr hoch, ebenso der Anteil der Betriebe mit Verkaufsflächen unter 100 m² (70%). Wesentliche Teile des Bestands liegen damit deutlich unter den allgemeinen betriebswirtschaftlich optimalen Größen (je nach Branche 150 – 300 m²), wodurch die Ansiedlung von Filialbetrieben und die Entwicklung einer "ausreichenden Sortimentskompetenz" erschwert wird (S. 38, 39).

Die von der CIMA durchgeführte Haushaltsbefragung bestätigt die aus der Strukturanalyse abgeleitete Vermutung, dass die Angebotsqualität und –vielfalt vor allem in den Augen der Hildesheimer Kunden zu wünschen übrig lässt, insbesondere im Segment Bekleidung. Ein erheblicher Anteil kauft zunehmend an anderen Orten, vorzugsweise in Hannover ein (S. 63ff). "Shopping-Center-Entwicklungen in Hannover, Braunschweig, Hameln und Salzgitter dürften das Marktgebiet der Stadt in Zukunft erheblich tangieren. Die Folge dürfte ... eine geringere Bindung an die Stadt Hildesheim sein" (S. 74). "Diese Entwicklungen verdeutlichen die Notwendigkeit für die Stadt Hildesheim, den Einkaufsstandort weiterzuentwickeln und zu stärken, um in dem sich verschärfenden Wettbewerb bestehen zu können" (S. 79).

Das Gutachten ermittelt zur Schließung von Branchenlücken und zur Verbesserung von Zentralität und Kaufkraftbindung in Hildesheim einen Rahmen von ca. 12.000 – 17.000 m² zusätzlicher Verkaufsfläche vorzugsweise in der Innenstadt (S. 82).

Von den untersuchten Standorten empfiehlt das Gutachten primär die Arnekenstraße als Standort für ein Einkaufszentrum von ca. 15.000 m² mit einer mittelfristigen Realisierungschance (S. 92, 93). Für den Bahnhof wird die Entwicklung der vorhandenen Betriebe sowie die Ansiedlung eines größeren Fachmarktes empfohlen. "Die Entwicklung des Standortes am Bahnhof wäre kurz- bis mittelfristig möglich. Aufgrund der heutigen städtebaulichen und gestalterischen Situation ist eine Entwicklung aus Sicht der Gutachter zudem als sinnvoll zu bewerten" (S. 87).

Die CIMA hat auf Grundlage einer Bestandsprüfung im Jahr 2006 bestätigt, dass sich die Situation des Einzelhandels in Hildesheim nicht nennenswert verändert hat und die Aussagen des Gutachtens 2004 weiterhin gültig sind.

2.2 Städtebauliche Situation im Bereich Bahnhofplatz

Der letztmalige Ausbau des Bahnhofplatzes wurde vor mehr als 35 Jahren abgeschlossen. Der Platz ist in seiner stadträumlichen Begrenzung unvollständig geblieben. Zudem fehlt es ihm an attraktiven Nutzungen und Angeboten. Das Empfangsgebäude und der Bahnhofplatz leiden unter zahlreichen gestalterischen und funktionalen Mängeln und werden ihrer Rolle als Eingangsportal insbesondere für die Bahn- und Busreisenden sowie als Anziehungspunkt am nördlichen Ende der Fußgängerzone bzw. der Innenstadt nicht mehr gerecht.

Der ZOB ist eine ungestaltete Verkehrsfläche ohne Aufenthaltsqualität und notwendige Unterstellmöglichkeiten.

Besonders unangenehm macht sich der Raumbedarf des motorisierten Verkehrs und die Überlagerung von Verkehrsbeziehungen auf dem gesamten Platz bemerkbar. Die östliche Platzhälfte dient neben der Straßenverbindung zwischen Butterborn und Bahnhofsallee/Hezilostraße ausschließlich der Unterbringung von Pkw und Taxen, wobei die Fahrbahnen z. T. deutlich überdimensioniert sind. Die verbleibende Platzmitte vor dem Bahnhof wird diagonal von Bussen überfahren, so dass kein echter Fußgängerbereich mit Aufenthaltsqualität verbleibt.

Nach ursprünglichen Anläufen der Stadt Hildesheim, auch den westlichen Bereich des Bahnhofplatzes mit einem Parkhaus zu bebauen, sollte mit der 6. Änderung ab 1999 im Zusammenhang mit dem Multiplexkino die Möglichkeit eröffnet werden, den Bahnhofplatz städtebaulich neu zu ordnen. Der Bebauungsplan konnte nicht umgesetzt werden, weil nach Abklingen des Kino-Booms keine Aussicht auf Wirtschaftlichkeit bestand.

Um eine neue Nutzung als Grundlage einer gestalterischen Lösung für den Bahnhofplatz zu entwickeln, hat die Stadt Hildesheim einen Investorenwettbewerb ausgeschrieben. Den möglichen Interessenten waren die Ergebnisse des CIMA-Gutachtens zur Entwicklung des Einzelhandels in der Innenstadt von Hildesheim⁵⁾ bekannt. Die anhaltenden Bemühungen der Stadt Hildesheim, einen Träger für die Neuordnung des westlichen Bahnhofplatzes im Umfeld des ZOB zu finden, überschritten sich 2004 mit den Bestrebungen der Deutschen Bahn, den Bahnhof an die Erfordernisse des modernen Schienenverkehrs anzupassen und den für ICE-Bahnhöfe etablierten Standard zu erreichen. Da die kommunalen Planungen im Umfeld bahngewidmeter Flächen eine Einigung mit der DB zwingend voraussetzen und darüber hinaus ein erhebliches Interesse der Stadt Hildesheim an einer angemessenen Gestaltung des neuen Empfangsgebäudes und seines Umfelds besteht, hat sich der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 27.09.2004 entschieden, die Realisierungschancen für das Konzept der Timon Bauregie, das nach dem Abstimmungsstand mit der Bahn die besten Voraussetzungen für die Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten und damit für eine tatsächliche Umsetzung des Gesamtvorhabens bot, zu prüfen.

2.3 Grundsätzliche Planentscheidung

Die funktionale Neuordnung des Bahnhofplatzes und des ZOB erfordert erhebliche Aufwendungen für Planung, Infrastruktur- und Gestaltungsmaßnahmen. Darüber hinaus setzt eine Bebauung in diesem Bereich die Beseitigung bzw. Verlegung vorhandener Anlagen voraus. Alle in letzter Zeit vorgelegten Konzepte für den Bahnhofsbereich basieren darauf, die über die reinen Gebäudekosten hinaus notwendigen erheblichen Aufwendungen durch Ansiedlung neuer Verkaufsflächen wirtschaftlich zu tragen.

Neben der Abstimmung der Interessen eines Investors und der Stadt Hildesheim ist eine Einigung mit der Deutschen Bahn AG erforderlich, da bahnotwendige Anlagen durch eine Bebauung unmittelbar oder mittelbar berührt werden. Seit der letzten Planung im Rahmen der 6. Änderung des Bebauungsplans HM 32 haben sich die Interessen der DB insoweit verändert, dass nicht nur die Flächen westlich des Bahnhofs veräußert und von Dritten bebaut werden sollen, sondern auch die Aufgabe weiterer Grundstücksteile im Osten und der Bau eines neuen Empfangsgebäudes angestrebt

⁵⁾ CIMA Stadtmarketing GmbH: Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Hildesheim; Lübeck 09/2004

wird. Die Stadt Hildesheim sieht sich damit der zwingenden Notwendigkeit gegenüber, im Bebauungsplan Regelungen für die gesamte Nordseite des Bahnhofplatzes zu treffen und die städtebauliche Konzeption so abzustimmen, dass ein Investor eine derartige Maßnahme im Einvernehmen mit der Bahn in einem Zuge umsetzen kann.

Vor dem beschriebenen Hintergrund der besonderen Bedingungen am Bahnhof erscheint die im Entwicklungskonzept der CIMA vorgeschlagene Ansiedlung eines größeren Fachmarkts vom Volumen her nicht ausreichend und betriebswirtschaftlich nicht tragfähig. Das Gutachten 2004 war ausdrücklich als Strukturgutachten angelegt und sollte den für die gesamte Innenstadt erforderlichen Ergänzungsbedarf und die strukturell günstigsten Standorte ermitteln. Dabei gingen die Gutachter von Standard-Betriebstypen (Shopping-Center 15.000 m² VK, Fachmarkt 4.500 m²VK) und normalen Innenstadtsituationen aus. Die weitergehende Prüfung der betriebswirtschaftlichen Durchführbarkeit der Vorschläge unter den konkreten Standortbedingungen war nicht Gegenstand der Untersuchung. Die inzwischen durchgeführte Wirtschaftlichkeitsprüfung eines CIMA-konformen Modells für den Bahnhofsbereich hat unter normalen Bedingungen eine ausreichende Rentabilität ergeben – die strukturelle Empfehlung der CIMA war somit begründet –, bei Berücksichtigung der hohen situationsbedingten Zusatzkosten besteht aber keine Realisierungsmöglichkeit. Der Rat der Stadt Hildesheim sieht sich deshalb vor der Entscheidung, entweder die Entwicklung am Bahnhof so lange aufzuschieben, bis eine einzelhandelsfremde Ergänzungsnutzung für den zweiten Bahnhofsfügel gefunden wird, oder von der Empfehlung der CIMA nach oben hin abzuweichen. Nach Prüfung von Nutzungsalternativen ist mittelfristig keine andere Lösung als Einzelhandel erkennbar. Mit dem Auftrag an die Verwaltung, die Umsetzbarkeit des TIMON-Projekts auf der Grundlage eines Bebauungsplans zu prüfen, hat sich der Rat für die Wahrnehmung der derzeit städtebaulich offenbar günstigsten Entwicklungschance ausgesprochen, sofern die Auswirkungen im näheren und weiteren Umfeld verträglich sind.

2.4 Auswirkungen des Bebauungsplans

Mit der Prüfung des Bahnhofprojekts wurde begonnen, bevor eine Entscheidung über ein Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Hildesheim insgesamt gefasst werden konnte. So konnte aus konzeptioneller Sicht eine Gesamtlösung für die Innenstadt gefunden werden, die eine Klärung der schwierigen Bedingungen im Bahnhofsbereich bereits beinhaltet. Mit der Abwägung und abschließenden Entscheidung über den vorliegenden Bebauungsplan beschließt der Rat der Stadt Hildesheim deshalb auch über die Grundzüge des zukünftigen Gesamtkonzepts für die Innenstadt. Die Betrachtung der Auswirkungen der Bauleitplanung muss diese Tatsache einbeziehen.

Das im Zuge der Planaufstellung zunächst untersuchte Modell für die Neuansiedlung von Einzelhandel am Bahnhof ging von einer Gesamtfläche von 10.000 m² und einer Verkaufsfläche von ca. 7.200 m² unter Einschluss der bereits vorhandenen Betriebe aus, um vom ursprünglichen CIMA-Vorschlag (max. 4.500 m²) möglichst wenig abzuweichen. Von mehreren Fachleuten wurden jedoch Bedenken vorgetragen, dass sich ein Konzept mit einer Verkaufsfläche unter 10.000 m² langfristig als nicht tragfähig erweisen könnte. Der Investor wurde deshalb aufgefordert, ein entsprechendes Alternativmodell zu entwickeln und mit realistischen Sortimentsvorstellungen zu füllen. Beide Modelle wurden im Auftrag der Stadt Hildesheim durch die CIMA hinsicht-

lich ihrer Auswirkungen untersucht ⁶⁾. Das Gutachten empfiehlt nachdrücklich die Realisierung der größeren Variante (S. 22), um das Risiko einer Investitionsruine mit fatalen Folgen für das städtische Umfeld zu vermeiden. Das ursprüngliche Ziel der Stadt Hildesheim, die Neuansiedlung am Bahnhof möglichst nahe an der Empfehlung des CIMA-Gutachtens aus dem Jahre 2004 zu halten, musste deshalb aufgegeben werden.

Durch die Ansiedlung zusätzlicher Einzelhandelsbetriebe kommt es voraussichtlich zwar zu einer Erhöhung der Kaufkraftbindung und einer Vergrößerung des Gesamtumsatzes in Hildesheim, es liegt jedoch auf der Hand, dass Teile des objektgenerierten Umsatzes durch *Verlagerung* von Umsätzen zu Stande kommen und damit zu Lasten vorhandener Betriebe gehen. Um im Sinne einer sachgerechten Abwägung erhebliche Beeinträchtigungen für die bestehende Einzelhandelsstruktur der Innenstadt ausschließen zu können, wurden im Gutachten für beide Projektvarianten die voraussichtlichen Umsatzverlagerungen sortimentsbezogen geprüft.

Grundsätzlich sind innerhalb von Kerngebieten gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) Einzelhandelsbetriebe aller Art ohne Einschränkungen zulässig und unterliegen in einem Oberzentrum nicht dem Vorbehalt ihrer raumordnerischen Unbedenklichkeit. Die Stadt Hildesheim schließt sich jedoch dem durch einschlägige Gerichtsurteile gestützten Ansatz des Fachgutachters an, wonach Umsatzeinbußen über 7% als abwägungsrelevant und ab ca. 10% als "nicht mehr unwesentlich" anzusehen sind (S. 5). Sie legt deshalb einen Grenzwert von 7% für die innenstadtbezogene Kaufkraftumlenkungsquote sowohl für das Gesamtvorhaben als auch für einzelne innenstadtkritische Sortimente der Abwägung zu Grunde.

Die Berechnungen ergeben, dass die Kaufkraftumlenkungsquoten des Gesamtprojekts sowohl für die kleine Variante (Innenstadt 4,0 – 4,4%, Außenstadt 2,3 – 2,7%, S. 21 - 23) als auch für die große Lösung (Innenstadt 6,5 – 6,9%, Außenstadt 2,3 – 2,7%, S. 27 – 29) unter der gesetzten Grenze liegen, in mehreren kritischen Branchen jedoch deutlich höhere und damit mutmaßlich strukturschädliche Quoten erreicht werden. Der Gutachter hat deshalb den vom Investor vorgesehenen Branchenmix so überarbeitet, dass eine Verträglichkeit über alle Sortimente angenommen werden kann (S. 31ff). Die abschließende Festlegung des damit gefundenen Flächenschlüssels für neu anzusiedelnden Einzelhandel wurde zwischen Stadt Hildesheim und Investor als zwingende Voraussetzung für einen weiteren Planungsablauf vereinbart und in einem städtebaulichen Vertrag gem. § 11 BauGB verankert. Die im Gutachten betrachtete "angepasste Bahnhofsgalerie" ist damit Grundlage der Planentscheidung des Rates der Stadt Hildesheim.

Feste Obergrenzen bestehen für die Sortimente Persönlicher Bedarf (4.380 m², darin enthalten nach CIMA-Vorschlag Bekleidung/Wäsche 3.250 m², Schuhe/Lederwaren 780 m², Uhren/Schmuck/Optik 350 m²) und Glas/Porzellan/Keramik, Hausrat (200 m²). Die prognostizierten Verdrängungsquoten für die Innenstadt liegen zwischen 5,8 und 7,0%. Für die Außenstadt entstehen Quoten bis zu 12,1%, da die betroffenen Sortimente dort relativ gering vertreten sind und wegen ihrer hohen Innenstadtrelevanz nach dem erklärten Planungswillen der Stadt ausdrücklich im Zentrum konzentriert werden sollen. Die angenommenen Verkaufsflächen für Lebensmittel und Reformwaren (900 m²), Gesundheits- und Körperpflege (500 m²), Bücher, Schreibwaren (100 m²), Elektroartikel/Unterhaltungselektronik, Foto, PC, Neue Medien (3.500 m²) sowie Spiel, Sport, Hobby (1.050 m²) können variiert werden, sofern die Gesamtverkaufsfläche nicht erhöht wird. Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen,

⁶⁾ CIMA Stadtmarketing GmbH: Verträglichkeitsgutachten für die Entwicklung der Bahnhofsgalerie in Hildesheim; Lübeck 02/2005

dass in den Sortimenten Medien und Technik sowie Spiel, Sport, Hobby die innenstadtbezogenen Verdrängungsquoten mit 16,1% bzw. 8,6% deutlich über der gesetzten Grenze von 7% liegen. In der Einzelabwägung zu diesen Branchen folgt die Stadt jedoch der Argumentation des Gutachtens (S. 31), dass es sich um ausgewiesene Branchenlücken in der Innenstadt handelt (s. o. Entwicklungskonzept Innenstadt) und eine Strukturverbesserung nur durch Schaffung eines relevanten Angebots erreicht werden kann. Die erheblichen Umsatzverlagerungen im Bereich Medien und Technik in der Außenstadt (13,5%) erfolgen ebenfalls im Rahmen einer stadtplanerisch wünschenswerten Strukturbereinigung, die Fehlentwicklungen der Vergangenheit korrigiert. In der Gesamtbetrachtung schließt sich die Stadt Hildesheim der Einschätzung des Gutachters an, dass durch Realisierung der angepassten Bahnhofsgalerie keine schädlichen Auswirkungen auf die Einzelhandelsstruktur der Stadt Hildesheim zu erwarten sind.

Das Verträglichkeitsgutachten prognostiziert für das Vorhaben einen Gesamtumsatz von 45,4 Mio. €. Davon werden 14,1 Mio. € in der Innenstadt umverteilt, 12,3 Mio. € stammen aus der Außenstadt, weitere 19 Mio. € (41,9%) werden aus dem Umland neu in Hildesheim gebunden und wirken damit zentralitätssteigernd. Der wünschenswerte Zuwachs der Innenstadt gegenüber anderen Standorten beträgt 31,3 Mio. € bzw. gut zwei Drittel des geschätzten Gesamtumsatzes. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung der Innenstadt geleistet.

Über die rechnerisch ermittelten Kaufkraftumlenkungsquoten hinaus sind die durch die Standortwahl bedingten Auswirkungen auf die verschiedenen Handelslagen in der Innenstadt zu betrachten (S. 39ff). Zunächst ist festzuhalten, dass es sich bei der geplanten Bahnhofsgalerie wegen der vergleichsweise geringen Größe nicht um ein autarkes Center handelt, wie sie in zahlreichen anderen Städten entstehen bzw. entstanden sind. Vielmehr sind die Kunden mangels Angebot in vielen Fällen gezwungen, weitere Geschäfte in der Innenstadt aufzusuchen. "Für die Bernwardstraße und die angrenzenden Straßen wäre durch die Ansiedlung am Bahnhof mit positiven Auswirkungen zu rechnen. Sie ist heute durch Qualitätsverluste im Angebot und niedrigere Fußgängerfrequenzen gekennzeichnet. Die Ansiedlung von 'Billig-Geschäften' lässt ein weiteres Abrutschen der Bernwardstraße befürchten. Höhere Fußgängerfrequenzen und eine städtebauliche Aufwertung könnten diese sich abzeichnenden trading-down-Prozesse aufhalten und einer weiteren Abwärtsentwicklung entgegenwirken" (S. 39).

Für den Bereich südlich der Kaiserstraße sind positive Effekte nur dann zu erwarten, wenn die Barrierewirkung der stark befahrenen Bundesstraße gemildert werden kann (S. 40). Die Stadt Hildesheim wird hat im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung bereits eine niveaugleiche Querung der Kaiserstraße realisiert; bisherige Überlegungen zur Verbesserung dieser Lösung werden weiter verfolgt. Für die nördliche A-Lage sind kaum Veränderungen zu erwarten, südlich der Jakobstraße ist bei unveränderten örtlichen Verhältnissen mit Rückgängen der Besucherfrequenz zu rechnen. Das Bahnhofprojekt übt allerdings wegen "seiner räumlichen Entfernung zum Haupteinkaufsbereich und seiner maßvollen Dimensionierung nur eine verhältnismäßig geringe Sog- und Verdrängungswirkung auf die Innenstadt aus (gerade im Gegensatz zum im Bernward-Areal ursprünglich geplanten Shopping-Center, das zwischen 25.000 –30.000 m² VK vorhalten sollte)" (S. 39). Vergleicht man die lagenbezogene Wirkungsanalyse der aktuellen Verträglichkeitsuntersuchung mit dem CIMA-Gutachten aus dem Jahre 2004 so wird deutlich, dass auch bei dem im Entwicklungskonzept favorisierten Standort Arnekenstraße ähnliche Auswirkungen für die südliche Fußgängerzone zu erwarten wären. Die Stadt Hildesheim wird sich deshalb

verstärkt bemühen, zur Lösung der offensichtlich bestehenden und im ersten Gutachten auch benannten strukturellen Probleme (Betriebsgrößen, Mietsituation, Leerstände) beizutragen. Die jüngsten Initiativen der Einzelhändler (z. B. Quartiersinitiative Niedersachsen (QUIN) in Zusammenarbeit mit "Hildesheim blüht auf") werden deshalb ausdrücklich begrüßt und unterstützt. Im Unterschied zur B-Lage nördlich der Kaiserstraße besitzt die südliche A- und B-Lage durch die vorhandenen Magnetbetriebe und eine ansprechende stadträumliche Gestaltung ein gutes Potenzial für eine eigenständige Strukturverbesserung.

Im Unterschied zu der gelegentlich vorgetragenen oder indirekt angedeuteten Empfehlung, die Einkaufszone auf den Bereich südlich der Kaiserstraße zu reduzieren, soll sich die Fußgängerzone nach Auffassung des Rates der Stadt Hildesheim weiterhin vom Bahnhof bis zur Schuhstraße erstrecken. Um dies zu gewährleisten ist neben einer Stärkung der "Mitte" ein Impuls für die bedrohte nördliche Lage an der Bernwardstraße notwendig. Hier sind trading-down-Effekte nicht nur zu befürchten, sondern bereits Realität. Die durch das Bahnhofs-Center zu erwartenden Synergieeffekte für die Bernwardstraße sind laut Gutachten deutlich größer als durch eine Entwicklung an der Arnekenstraße.

2.5 Zusammenfassende Bewertung

Die Neuordnung des Bereichs ZOB/Bahnhof ist aus städtebaulichen Gründen erforderlich. Da bisherige Konzepte gescheitert sind, konnte die bereits bewilligte Förderung nach GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) für die Erneuerung des ZOB nicht in Anspruch genommen werden, der Bahnhofsvorplatz verbleibt in seinem funktional und gestalterisch unbefriedigenden Zustand. Ein neues tragfähiges Konzept unter Mitwirkung der Deutschen Bahn ist nach Prüfung aller Randbedingungen derzeit nur durch eine Ansiedlung neuer Einzelhandelsflächen möglich, die über den von der CIMA vorgeschlagenen Fachmarkt hinausgeht.

Die Feststellung des CIMA-Gutachtens von 2004⁷⁾, dass in der Innenstadt die kritische Masse von 35 % Verkaufsflächen/Umsatz unterschritten wird und dass das Angebot hinsichtlich Auswahl und Sortimenten Lücken aufweist, die vermehrt zur Abwanderung von Kunden an andere Orte führen, bedingt für die Stadt Hildesheim Handlungsbedarf. Eine qualifizierte Vergrößerung der Verkaufsflächen in der Innenstadt ist nicht nur verträglich, sondern zur langfristigen Standortsicherung notwendig. Der Hinweis des Gutachtens auf bereits eingetretene deutliche Kundenverluste, die zunehmende Akzeptanz von Shopping-Centern und die bereits vor der Realisierung stehenden bzw. realisierten Center-Projekte an konkurrierenden Standorten mit voraussehbarer Sogwirkung lassen Eilbedürftigkeit erkennen, um den Standort Hildesheim wettbewerbsfähig zu machen, bevor sich eine Kundenbindung an anderer Stelle entwickelt.

Die strukturellen Empfehlungen der CIMA werden in vollem Umfang getragen. Der Empfehlung zur Entwicklung der Standorte A ZOB/Bahnhof und C Arnekenstraße (Gutachten 2004 S 117-122) wird gefolgt. Die im Gutachten genannten neuen Verkaufsflächen werden als Richtwert für die mittelfristige Entwicklung der Innenstadt insgesamt zu Grunde gelegt. Während der Standort ZOB/Bahnhof kurzfristig umgesetzt werden kann, sind für den Bereich Arnekenstraße tragfähige Konzepte erst noch zu entwickeln und mit allen Beteiligten abzustimmen, so dass eine deutlich längere Realisierungszeit angenommen werden muss. Vor dem Hintergrund der aktuell gegebenen Realisierungschance soll die Entwicklung am Bahnhof möglichst rasch

⁷⁾ CIMA Stadtmarketing GmbH: Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Hildesheim; Lübeck 09/2004

vorangetrieben werden, um erste Angebotslücken zu schließen und das Gewicht der Innenstadt von Hildesheim auch im strukturell benachteiligten Bereich nördlich der Kaiserstraße zu stärken. Parallel ist der Bereich Arnekenstraße bezüglich städtebaulicher Lösungen, Branchenstruktur und Trägermodell zu untersuchen, um zu gegebener Zeit auf ausgereifte Konzepte zurückgreifen zu können. Vor allem die zahlreichen Verflechtungen mit der gewachsenen Einzelhandelsstruktur im Umfeld sind im Detail zu betrachten.

Nach betriebswirtschaftlicher Prüfung der ursprünglichen CIMA-Empfehlung unter den konkreten Standortbedingungen am Bahnhof muss das Vorhaben um langfristig zu funktionieren eine Mindestgröße über 10.000 m² VK besitzen. Bei Einhaltung des geprüften Branchenmix sind negative Auswirkungen auf die vorhandene Einzelhandelsstruktur nicht zu erwarten.

Die gegenüber dem von der CIMA vorgelegten Entwicklungskonzept vergrößerten Verkaufsflächen am Bahnhof schmälern die Chancen für eine baldige Realisierung eines Centers an der Arnekenstraße, ohne sie jedoch völlig auszuschließen. Dies muss unter Berücksichtigung der städtebaulichen Probleme am Bahnhofplatz und der Dringlichkeit standortsichernder Maßnahmen in Kauf genommen werden. Der Rat der Stadt Hildesheim beschließt deshalb, die derzeit für den Bahnhofplatz gebotene Entwicklungschance wahrzunehmen. Das Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Hildesheim wird vor dem Hintergrund des realisierten Bahnhofprojekts und einer konkretisierten Konzeption für die Arnekenstraße fortgeschrieben. Parallel unterstützt die Stadt nachdrücklich alle Bemühungen zur Konsolidierung der vorhandenen Einzelhandelsstrukturen und bemüht sich durch flankierende Maßnahmen um eine bessere Verzahnung der Einkaufsbereiche (z. B. Quartiersinitiative Niedersachsen (QUIN) in Zusammenarbeit mit "Hildesheim blüht auf", Querung Kaiserstraße).

3 Planinhalt

3.1 Art der baulichen Nutzung

Die überbaubaren Flächen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans HM 32.1 Bahnhofplatz werden als Kerngebiet gem. § 7 BauNVO festgesetzt. Neben den bereits genannten Nutzungen Einzelhandel und Empfangsgebäude sind auch Büro- und Verwaltungsnutzungen, Gastronomiebetriebe und Beherbergungsgewerbe ausdrücklich erwünscht, da sie sich in die umgebende innerstädtische Struktur einfügen und in der besonderen Situation des Bahnhofsumfelds eine gute funktionale Ergänzung bieten. Darüber hinaus erscheint es geboten, in möglichst großem Umfang Nutzungen zuzulassen, die sich nicht auf das empfindliche Einzelhandelsgefüge der Kernstadt auswirken und dennoch die Rentabilität des Gesamtprojekts verbessern. Aus dem gleichen Grunde werden auch "sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe" nach § 7 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO nicht ausgeschlossen. Die Genehmigungsfähigkeit solcher Betriebe wird in der Praxis von den Anforderungen an die Erschließung/Anlieferung und von der Immissionsbelastung der näheren Umgebung abhängen. Einschränkende Festsetzungen im Bebauungsplan sind nicht erforderlich, da geltende Gesetze, Verordnungen und technische Regelwerke als Entscheidungsgrundlage ausreichen.

Vor dem Hintergrund der konkret beabsichtigten Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel ist alternativ zum Kerngebiet die Festsetzung eines Sondergebiets i. S. von § 11 Abs. 3 BauNVO erwogen worden, zumal in diesem Falle im Bebauungsplan detaillierte Regelungen zu Verkaufsflächen und Sortimenten möglich wären. Die Stadt Hildesheim will jedoch ausdrücklich nicht ein Einkaufszentrum im klassischen Sinn

zwingend vorgeben, sondern aus o. g. Gründen einen Anteil einzelhandelsfremder Nutzungen zulassen. Dies entspricht in seinem Charakter exakt dem Inhalt eines Kerngebiets gem. § 7 BauNVO, so dass eine Festsetzung als Sondergebiet als "Eti-kettenschwindel" interpretiert werden könnte.

Die im Kerngebiet im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen allgemein (§ 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO) und darüber hinaus ausnahmsweise zulässigen (§ 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO) Tankstellen werden wegen ihrer Unverträglichkeit im städtebaulichen Umfeld und der unerwünschten verkehrlichen Auswirkungen im gesamten Kerngebiet ausgeschlossen. Ebenfalls generell ausgeschlossen werden Spielhallen und Vergnügungsstätten mit sexuellem Charakter. Dies entspricht der derzeit bereits bestehenden Rechtslage, da diese Nutzungen im Westteil des Planbereichs durch die 6. Änderung des Bebauungsplans HM 32, im Ostteil durch den Bebauungsplan HM 24 A ausgeschlossen sind. Die Stadt Hildesheim vertritt auch weiterhin die Auffassung, dass die genannten Vergnügungsstätten nicht in Bereichen angesiedelt werden sollen, die in hohem Maße von Kindern und Jugendlichen frequentiert werden. Dies ist bei ZOB und Bahnhof der Fall, andererseits ist durch westlich angrenzende Nutzungen ein erhöhter Ansiedlungsdruck zu erwarten. Eine Regelung im Sinne des Jugendschutzes ist deshalb zwingend erforderlich.

Darüber hinaus wird das Kerngebiet gem. § 1 Abs. 4 BauNVO gegliedert, indem im MK₃ Vergnügungsstätten aller Art i. S. von § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO ausgeschlossen werden. Dies bezieht sich insbesondere auf Discotheken und vergleichbare Einrichtungen, die erfahrungsgemäß während der Nachtstunden Verkehre und Geräuschentwicklung im öffentlichen Raum verursachen, die in unmittelbarer Nachbarschaft zu vorhandenen Wohnungen (Butterborn) unerwünscht wären.

Die Lage des Kerngebiets unmittelbar neben der Bahntrasse bedingt hohe Lärmimmissionen (s. u.), die Wohnnutzungen nur mit besonderer Grundrissgestaltung und/oder erheblichem Aufwand für baulichen Schallschutz erlauben. Auf die Festsetzung von sonstigem Wohnen i. S. von § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO wird deshalb verzichtet. Zulässig bleibt betriebsbezogenes Wohnen (Abs. 2 Nr. 6), darüber hinaus kann weiteres Wohnen gem. Abs. 3 Nr. 2 ausnahmsweise zugelassen werden.

Im MK₂ soll nach der abgestimmten Planung von DB, Investor und Stadt Hildesheim das neue Empfangsgebäude errichtet werden. Deshalb wurden im ersten Entwurf des Bebauungsplans in der textlichen Festsetzung Ziff. 1 für das MK₂ bahnbetriebsbezogene Anlagen ohne Einschränkungen zugelassen. Diese Festsetzung hatte seitens der Stadt im Wesentlichen deklaratorischen Charakter, da die Mehrzahl bahnbbezogener Anlagen im Kerngebiet allgemein zulässig ist und die Genehmigung und Realisierung des Empfangsgebäudes auf der Grundlage des Fachplanungsrechts erfolgen wird. Um den Eindruck zu vermeiden, die Stadt entscheide in eigener Zuständigkeit über die Zulässigkeit von Bahnanlagen, wird auf den entsprechenden Satz in der Festsetzung verzichtet.

Die Stadt Hildesheim gibt in Kenntnis der Hochbauplanung von DB und Investor mit dem Bebauungsplan den städtebaulichen Rahmen für das Gesamtprojekt und für das darin enthaltene Empfangsgebäude vor, indem sie die Lage der überbaubaren Flächen und das Maß der baulichen Nutzung (s. u.) festlegt, ebenso den Standort des zukünftigen Bahnhofs durch Abgrenzung des MK₂. Nur auf diese Weise kann die notwendige Abstimmung der geplanten Nutzungen untereinander und mit dem städtebaulichen Umfeld erfolgen und eine sachgerechte Abwägung aller Belange für das Gesamtprojekt vorgenommen werden.

Die Errichtung eines Empfangsgebäudes wäre bereits auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans grundsätzlich möglich. Soweit jedoch Anlagen geplant sind, die

für den Bahnbetrieb zwingend notwendig sind, sind die besonderen Vorgaben des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen zu berücksichtigen. Im vorliegenden Fall ist eine ordnungsgemäße Entfluchtung des zu den Bahnsteigen führenden Fußgängertunnels nach Norden und nach Süden als Voraussetzung für den Bahnbetrieb sicherzustellen. Das zukünftige Empfangsgebäude muss deshalb u. a. für sich allein standfest sein, einen eigenen Brandabschnitt bilden und dem Leitfadens Brandschutz des Eisenbahnbundesamts (EBA) entsprechen. Die Planung und Genehmigung des Empfangsgebäudes muss folglich gem. § 18 AEG durch Planfeststellung oder Plangenehmigung erfolgen. Das entsprechende Verfahren wird auf Antrag der Deutschen Bahn durch das EBA durchgeführt. Das Gebäude und die im Bebauungsplan festgesetzte Fläche des MK₂ ist damit nach Abschluss des Verfahrens und Inbetriebnahme als Bahnanlage gewidmet. Die entsprechende Kennzeichnung wird nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Da nach bestehender Rechtslage die Realisierung eines Bahnhofs-Centers mit bahnbetriebsnotwendigen und bahnfremden Nutzungen zwingend Genehmigungen zweier unterschiedlicher Behörden voraussetzt (s. u.), andererseits aber eine einheitliche Bauausführung notwendig ist, werden in Abstimmung mit DB und Investor die Prüfungs- und Genehmigungsverfahren sowie die Regelungen zur Außerkraftsetzung der bahnrechtlichen Widmung zwischen EBA und Stadt Hildesheim von Beginn an so koordiniert, dass Baugenehmigungen für das Empfangsgebäude und die angrenzenden Gebäudeflügel zeitgleich erteilt werden können. Die Stadt Hildesheim hat damit die Möglichkeit, gemeinsam mit dem EBA die Realisierung des Bahnhofs-Centers als stimmiges Gesamtprojekt sicher zu stellen.

Bahnfremde Nutzungen können auf der Grundlage des Fachplanungsrechts nicht genehmigt werden. Bei Einzelhandelsflächen in Bahnhöfen stellt sich häufig die Frage, ob bzw. in welchem Umfang diese bahnaffin sind. Die Stadt Hildesheim ist sich mit allen Beteiligten darüber einig, dass das Bahnhofsprojekt hinsichtlich seiner Nutzungen als Gesamtheit zu betrachten ist und vor allem die Zulässigkeit von Einzelhandel zur Vermeidung negativer Auswirkungen insgesamt geregelt werden soll. Um eine einheitliche Genehmigungspraxis zu ermöglichen, wird im Zusammenhang mit der Errichtung des Empfangsgebäudes ein dreiseitiger Vertrag zwischen Deutscher Bahn, Eisenbahnbundesamt und Stadt Hildesheim geschlossen, der die Genehmigung bahnbetriebsnotwendiger und bahnfremder Nutzungen, ihre Vereinbarkeit mit der besonderen Zweckbestimmung der Bahnanlage und die Zuständigkeiten der Beteiligten behandelt. Derartige Verträge sind bereits häufiger eingesetzt worden, um das komplexe Nutzungsgefüge moderner Bahnhöfe sinnvoll zu regeln. Die Stadt Hildesheim wird damit Nutzungsgenehmigungen für Einzelhandel sowohl außerhalb als auch innerhalb des Empfangsgebäudes erteilen.

Die Notwendigkeit, die Verkaufsflächen von Einzelhandelsbetrieben hinsichtlich ihrer Gesamtgröße und der zulässigen Sortimente zu beschränken, um wesentliche Auswirkungen auf die ansässigen Betriebe in der Innenstadt zu vermeiden, ist bereits umfassend beschrieben worden (s. o. Ziff. 2). Derzeit ist auf Grundlage der rechtskräftigen 6. Änderung des Bebauungsplans HM 32 eine Bruttogeschossfläche von ca. 20.000 m² mit Kerngebietsnutzungen ohne Reglementierung der Verkaufsflächen realisierbar. Da die Unterbringung von Einzelhandel zu den Hauptinhalten von Kerngebieten zählt, ist seine Einschränkung nach gängiger Rechtsprechung nur in geringem Umfang unter Beachtung des Typisierungsgebots möglich. Einzelne Sortimente können ggf. ganz ausgeschlossen werden, eine im Grundsatz willkürliche Flächenbeschränkung ist jedoch auf Grundlage der BauNVO nicht zulässig. Der vorliegende

Bebauungsplan enthält deshalb keine einschränkende Festsetzungen zum Einzelhandel.

Die von der Stadt Hildesheim angestrebte Beschränkung der Verkaufsflächen erfolgt auf der Basis des Verträglichkeitsgutachtens⁸⁾ in einem städtebaulichen Vertrag. Die für die "angepasste Bahnhofsgalerie" ermittelten Werte werden in den Vertrag übernommen (s. S 33: Periodischer Bedarf 4.380 m² (darin Bekleidung, Wäsche 3.250 m², Schuhe, Lederwaren 780 m², Uhren, Schmuck, Optik 350 m²); Glas/Porzellan/Keramik, Hausrat 200 m²; Gesamtverkaufsfläche neu 10.630 m²). Die gutachtliche Betrachtung und die darauf fußende Abwägung der Stadt Hildesheim bezieht sich ausschließlich auf neu anzusiedelnde Verkaufsflächen, so dass auch nur diese Flächen Gegenstand des Vertrages sind und in der Praxis um die Bestandsflächen ergänzt werden. Ferner hat der Gutachter auf Rückfrage durch die Stadt Hildesheim präzisiert, dass die Formulierung "dies gilt jedoch nur, wenn die Gesamtverkaufsfläche von 10.630 m² nicht überschritten wird" (S. 33) sich ausschließlich auf neue Verkaufsflächen mit *innenstadtrelevanten* Sortimenten bezieht. Warengruppen, die nach dem Märktekonzept der Stadt Hildesheim (abgeleitet aus der anerkannten "Kölner Liste") keine Bedeutung für den Einzelhandel in der Innenstadt haben, z. B. Möbel, sind deshalb nicht auf die Gesamtverkaufsfläche anzurechnen. Damit besteht die Möglichkeit, den Ausfall von Mietern im Innenstadtsegment ggf. durch Ansiedlung flächenintensiver Sortimente ohne Kernstadtbedeutung auszugleichen und die Lebensfähigkeit des Standorts zu sichern.

Der städtebauliche Vertrag wird vor dem Satzungsbeschluss unterzeichnet und ist Grundlage für die Abwägung. Um zu vermeiden, dass zu einem späteren Zeitpunkt die Regelungen zur Zulässigkeit von Verkaufsflächen ohne Rücksicht auf die Folgen für den Einzelhandel in der Innenstadt geändert werden können, ist im Vertrag als Voraussetzung einer Änderung die erneute gutachtliche Verträglichkeitsprüfung festgeschrieben.

Während des Planverfahrens wurde davon ausgegangen, dass sich bis zum Satzungsbeschluss sämtliche Bauflächen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans in der Hand eines einzigen Investors befinden, der Vertragspartner der Stadt Hildesheim ist. Nachdem eine Einigung über den Erwerb des Postgrundstücks (Bahnhofsplatz 2, ehemaliges Paketpostamt) nicht zustande gekommen ist, erstreckt sich der städtebauliche Vertrag zwischen Stadt und Investor nicht auf dieses Grundstück. Damit bestände nach Inkrafttreten des Bebauungsplans auf Grundlage der Kerngebietsfestsetzung die Möglichkeit, dass ein Dritter neben dem Investorenprojekt innenstadtrelevanten Einzelhandel ohne Verkaufsflächenbeschränkung ansiedelt. Die oben dargestellte Abwägung der Stadt Hildesheim wäre damit gegenstandslos.

Eine Wiederherstellung der Abwägungsgrundlage ist auf zwei Wegen möglich. Die Eigentümerin kann sich in einem eigenständigen städtebaulichen Vertrag mit der Stadt Hildesheim verpflichten, keinen innenstadtrelevanten Einzelhandel anzusiedeln, allerdings besteht aus Sicht der Deutschen Post AG dafür derzeit kein Grund. Alternativ kann die Stadt Hildesheim durch Festsetzung im Bebauungsplan innenstadtrelevanten Einzelhandel im MK₃ ausschließen; damit würde durch den Bebauungsplan die Nutzung des Grundstücks gegenüber der bisherigen Rechtslage (§ 34 BauGB) zwar insgesamt erweitert, hinsichtlich des Einzelhandels aber eingeschränkt. Im Einzelfall kann daraus eine unbeabsichtigte Härte erwachsen.

⁸⁾ CIMA Stadtmarketing GmbH: Verträglichkeitsgutachten für die Entwicklung der Bahnhofsgalerie in Hildesheim; Lübeck 02/2005

Die Stadt Hildesheim beabsichtigt, die Nutzung des Postgrundstücks unter Wahrung der Belange des innenstädtischen Einzelhandels so weit wie möglich nach den Bedürfnissen der Eigentümerin zu regeln. Allerdings können diese nach Rücksprache mit der Deutschen Post AG derzeit nicht hinreichend konkretisiert werden. Da die Bauleitplanung für das Bahnprojekt mit Bahnhofplatz und ZOB jedoch kurzfristig zu Ende geführt werden soll, wird der Satzungsbeschluss für den planerisch abgeklärten Bereich gefasst und das Postgrundstück vom Beschluss ausgenommen. Sobald gemeinsam mit der Deutschen Post AG die Ziele der Bauleitplanung geklärt sind, wird die Stadt Hildesheim das Planverfahren für diese Teilfläche weiterführen. Da die Abgrenzung des MK₃ nicht mit dem Zuschnitt des Postgrundstücks identisch ist, verbleibt ein Teil des MK₃ im beschlossenen Satzungsgebiet. Aufgrund der geringen Größe wird die tatsächliche Nutzung der des benachbarten MK₁ entsprechen. Eine Anpassung der Festsetzungen würde eine erneute Auslegung erfordern; dieser Aufwand erscheint unverhältnismäßig, da die Unterschiede in den Festsetzungen im praktischen Vollzug keine wesentliche Rolle spielen werden. Überdies hält die Stadt Hildesheim bis zur Äußerung abweichender Eigentümerabsichten an ihren bisherigen Planungszielen für das Postgrundstück fest, auch wenn sie aus o. g. Gründen derzeit nicht weiter verfolgt werden. Die Begründung enthält deshalb entsprechende Ausführungen.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Grundflächenzahl (GRZ) wird mit 1,0 an der Obergrenze für Kerngebiete gem. § 17 Abs. 1 BauNVO festgesetzt. Das gesamte Baugebiet ist damit vollflächig überbaubar. Dies entspricht der städtebaulichen Konzeption, die Platzfläche bis an die Erdgeschossfassaden als einheitlichen, in städtischem Eigentum und Gestaltungseinfluss stehenden Bereich zu entwickeln. Das Baugebiet und das private Grundstück werden damit zwangsläufig auf die vorgesehene Baukörpergrundfläche beschränkt.

Im MK₁ und MK₂ sind 3 Vollgeschosse zulässig, im MK₃ 5 Vollgeschosse. Da die Geschosshöhen im Bebauungsplan nicht geregelt werden, die Höhenentwicklung an der Nordseite des Bahnhofplatzes aber in sinnvollen Grenzen bleiben soll, wird für MK₁ und MK₃ eine Oberkante baulicher Anlagen von 99,5 m über NN festgesetzt; dies entspricht ca. 15 m über der Platzfläche. Für das MK₂ mit dem geplanten Empfangsgebäude wird eine um 2 m höhere Oberkante festgesetzt, um diesen Gebäudeteil seiner Bedeutung entsprechend aus der Umgebung herauszuheben. Für Dachaufbauten technischer Art, für Aufzüge und Treppenhäuser wird eine Überschreitung der festgesetzten Oberkante um 3 m zugelassen, da derartige Anlagen dies erfordern und Dispense vermieden werden sollen. Nach den Festsetzungen ergibt sich eine mittlere Bruttogeschosshöhe von 5,0 m im MK₁, im MK₂ wächst der Luftraum des 2. Obergeschosses um weitere 2 m. Für das ursprünglich geplante Parkhaus im MK₃ wurde eine Geschosshöhe zwischen 2,7 und 3,0 m angenommen, so dass hier bei gleicher Gebäudehöhe 5 Vollgeschosse realisiert werden können; ebenfalls denkbar sind Büronutzungen oder Beherbergungsbetriebe mit vergleichbaren Geschosshöhen.

Unter städtebaulichen Gesichtspunkten ist es nicht nur notwendig, die Höhenentwicklung an der Nordseite des Bahnhofplatzes auf ein verträgliches Maß zu beschränken, vielmehr ist andererseits zur räumlichen Fassung des Platzes auch eine Mindesthöhe für die Platzwand anzustreben. Durch Festsetzung einer Mindestzahl von 2 Vollgeschossen ist vor dem Hintergrund der geplanten Nutzung von einer wirksamen Höhe über 8 m auszugehen.

Auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) wird verzichtet, da die GRZ in Verbindung mit der Geschosszahl das Maß der baulichen Nutzung ausreichend bestimmt. Eine Ausnahme bildet das MK₃, in dem nach den Regelungen von § 17 BauNVO ohne Festsetzung eine maximale GFZ von 3,0 anzusetzen wäre. Weder das ursprünglich vorgesehene Parkhaus noch eine zum Ausgleich für den Ausschluss von Einzelhandel (s. o.) erhöhte Ausnutzbarkeit des Postgrundstücks wären damit realisierbar. Deshalb wird entsprechend der Geschosszahl eine GFZ von 5,0 festgesetzt. Die Überschreitung der Höchstgrenzen von § 17 Abs. 1 BauNVO wird darüber hinaus mit der angestrebten Einfügung des Baukörpers in die geplante und vorhandene Nachbarbebauung begründet. Es ist ausdrückliches Ziel der Stadt Hildesheim, dass die derzeitige und zukünftige Bebauung des Postgrundstücks unmittelbar an das Bahnhofscenter anschließt.

3.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Entsprechend dem städtebaulichen Kontext und der geplanten Gebäudeform wird geschlossene Bauweise festgesetzt. Der Baukörper schließt an die vorhandene Bebauung an der Nordseite des Butterborn an und erstreckt sich ohne Unterbrechung bis an die Hannoversche Straße. Dies ist auch durch die funktionalen Erfordernisse einer Shoppingmall bedingt. Stadt, Investor und Deutsche Bahn sind sich darüber einig, dass ein Gebäude mit derart großer Länge in seinen Fassaden und seiner Sekundärkubatur sinnvoll gegliedert sein muss. Eine Regelung im Bebauungsplan würde jedoch den Rahmen einer offenen Angebotsplanung sprengen und zu absehbaren Problemen im Planvollzug führen. Während der Bebauungsplan deshalb keine gliedernden Festsetzungen enthält, liegt dem städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt und Investor ein in seinen Grundzügen abgestimmtes Hochbaukonzept zu Grunde. Im Bebauungsentwurf ist der zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung aktuelle Architektenentwurf dargestellt. Dieser ist inzwischen modifiziert worden.

Die überbaubaren Flächen in der Erdgeschossenebene entsprechen dem festgesetzten Baugebiet, um den beabsichtigten unmittelbaren Anschluss der Platzfläche im Süden und des Hausbahnsteigs im Norden an das Gebäude zu ermöglichen. Das erste Obergeschoss im westlichen MK₁ kragt an der Südseite um bis zu 8 m, an der Westseite bis 5 m aus. Damit entsteht eine überdeckte Passage vor dem Gebäude, die gleichzeitig als geschützte Wartezone für den ZOB dient. Die Baugrenze umfasst dementsprechend Teile der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, wobei durch die textliche Festsetzung Ziff. 3 die Überbauung auf das 1. OG oberhalb von 4,5 m über dem Fußweg beschränkt wird. Das 2. OG springt auf die Flucht des Erdgeschosses zurück, so dass von der Platzfläche her die Oberkante des 1. OG als Traufe in Erscheinung tritt. Für das Empfangsgebäude (MK₂) wird eine gleichartige Festsetzung getroffen. Sie ermöglicht ein Hervortreten der Eingangshalle vor die Hauptgebäudeflucht. Damit wird der zentrale Funktionsbereich optisch deutlich betont. Im MK₃ wird durch die über die Verkehrsfläche auskragenden Obergeschosse die Flucht der vorhandenen Bebauung am Butterborn aufgenommen; das Erdgeschoss dagegen folgt dem geradlinigen Grundriss des Gesamtgebäudes.

Neben den Festsetzungen des Bebauungsplans sind bei der Genehmigung von Bauanträgen die Bestimmungen der Niedersächsischen Bauordnung zu beachten. Dies gilt insbesondere für die Abstände der Gebäude untereinander und die einzuhaltenden Grenzabstände. Im vorliegenden Fall ist, wenn die überbaubaren Flächen im Norden ausgeschöpft werden sollen, eine Einverständniserklärung der Deutschen Bahn zur Unterschreitung des Grenzabstands erforderlich. Ebenfalls notwendig ist eine Vereinbarung zwischen dem Investor und der Deutschen Post AG über den An-

schluss des Bahnhofscenters an das Paketpostamt, zumal vorhandene Fenster an dessen Westfassade entfallen und an anderer Stelle zu ersetzen sind.

Um die Unterhaltung und ggf. Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Hannoverische Straße zu sichern, wird ein Mindestabstand von 3 m gegenüber allen oberirdischen Brückenbauteilen festgesetzt. Dies schließt ausdrücklich das östliche Widerlager ein. Damit ist ausreichender Raum für Baugerüste und die Zugänglichkeit des Brückenfundaments gegeben. Weitere bahnbetriebsnotwendige Anlagen wie z. B. Stützmauern und Versorgungsleitungen sind ebenfalls im erforderlichen Umfang zugänglich zu machen und dauerhaft gewidmet. Da diese Anlagen erst nach der Konkretisierung der Gebäudeplanung und der Planung zur Verlagerung bisher vorhandener Bahnanlagen auf der Grundlage eines Verfahrens nach § 18 AEG (eisenbahnrechtliche Planfeststellung oder Plangenehmigung) definiert werden (s. o. 1.5), sind Festsetzungen im Bebauungsplan weder möglich noch notwendig.

3.4 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Der Bahnhofplatz wird in seiner besonderen Funktion und Gestaltung planungsrechtlich als Einheit behandelt und gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Bahnhofsvorplatz/ZOB festgesetzt.

Da die Verbesserung der Verkehrsabläufe, der Gestaltung und der Aufenthaltsqualität wesentlicher Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans HM 32.1 Bahnhofplatz sind, wurden in Abstimmung zwischen Stadt Hildesheim und Investor Fachplanungen in Auftrag gegeben. In einem ersten Schritt wurden die konzeptionellen Rahmenbedingungen ermittelt ⁹⁾ und auf das derzeit in Aufstellung befindliche Nahverkehrskonzept der Stadt Hildesheim abgestimmt. Dabei wurde insbesondere die zukünftige Organisation des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) vor dem Hintergrund der notwendigen Halteplätze und des geänderten Flächenangebots entwickelt.

Der ZOB rückt durch den Raumbedarf der geplanten Bebauung nach Süden und nimmt in seiner Nord-Süd-Ausdehnung leicht ab. Anstelle der derzeitigen Diagonal-Haltestellen mit äußerer Umfahrt erhält der zukünftige ZOB eine lang-ovale Verkehrsfläche für Begegnungsverkehr mit außen liegenden Halteplätzen sowie einen Mittelbussteig mit weiteren Halteplätzen. Die inneren Haltestellen werden im Uhrzeigersinn, die äußeren gegen den Uhrzeigersinn angefahren. Überdeckte Wartezonen entstehen durch die vorhandenen bzw. geplanten Auskragungen der südlichen und nördlichen Randbebauung; der Mittelbussteig erhält eine eigene Überdachung. Das für die Unterfahrt der Busse notwendige Lichtraumprofil von 4,5 m wird durch die textliche Festsetzung Ziff. 3 gesichert. Die Realisierung des ZOB soll mit Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erfolgen. Die hierzu notwendige Planung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans und wird in die Ausbauplanung für die Erneuerung des gesamten Bahnhofsumfelds eingebunden. Die Festsetzung des Bebauungsplans als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Bahnhofsvorplatz/ZOB bildet dafür die rechtliche Grundlage. Die Darstellung im Bebauungsentwurf basiert auf dem Konkretisierungsstand der Verkehrsplanung zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung und dient der Nachvollziehbarkeit des Gesamtkonzepts.

Die derzeit problematische Situation des östlichen Bahnhofplatzes mit extremer Zergliederung durch Verkehrsflächen und geringer Aufenthaltsqualität wurde bereits angesprochen (s. 2.2). Im Gegensatz dazu wird im Gestaltungskonzept der Bereich

⁹⁾ ARGUS GmbH: Planerische Weiterentwicklung der Verkehrsanlagen am Hauptbahnhof in Hildesheim; Braunschweig, 10/2004

nunmehr als durchgängig gestaltete Fläche angelegt. Die Führung des Kfz-Verkehrs und die Abgrenzung der Stellplätze für Taxen und Kurzparken ("kiss and ride") wird durch ebenfalls platzeinheitliche dreidimensionale Elemente – Leuchten, Bänke, Baumzonen – erreicht. Da im mittleren und östlichen Teil des Bahnhofsplatzes enge funktionale und gestalterische Bezüge zwischen Gebäude und Vorbereich bestehen, ist die inhaltlich schon weitgehend konkretisierte Konzeption bis zur endgültigen Ausbauplanung noch mit allen Beteiligten intensiv abzustimmen.

Es ist nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass im Unterschied zu einer gewidmeten Straßenverkehrsfläche bei einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung kein Erschließungsanspruch für die anliegenden Grundstücke besteht. Demgemäß bedürfen Zufahrten zu privaten Grundstücken einer gesonderten Vereinbarung mit der Stadt Hildesheim. Da alle an den Bahnhofplatz angrenzenden (ggf. aus mehreren Flurstücken bestehenden) Eigentumsbereiche mit Ausnahme des zukünftigen Empfangsgebäudes von vorhandenen Straßenverkehrsflächen aus erschlossen werden können und die Stadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität private Verkehre so weit wie möglich von der Platzfläche fernhalten will, werden Ausnahmeregelungen restriktiv gehandhabt. Für das Empfangsgebäude wird eine Regelung im Sinne der bisherigen Praxis zwischen Stadt und DB vereinbart. Die östliche Zufahrt zur Tiefgarage liegt nach Wegfall des ursprünglichen Parkhauses zwangsläufig innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung. Dies wird von der Stadt Hildesheim ausdrücklich akzeptiert. Auf eine Anpassung der Festsetzungen wird verzichtet, da eine rechtliche Notwendigkeit nicht besteht und der Verfahrensaufwand unverhältnismäßig wäre.

3.5 Erschließung

Die erforderlichen Erschließungsanlagen sind mit der Hannoverschen Straße, Bernwardstraße, Bahnhofsallee, Hezilostraße und Butterborn bereits vorhanden. Allerdings ergibt sich auf Grund der geänderten Nutzung im festgesetzten Kerngebiet und der Umgestaltung des Bahnhofplatzes die Notwendigkeit, die Verkehrsabläufe teilweise zu verändern.

Die Stellplätze für die Neubebauung an der Nordseite des Bahnhofplatzes werden in einer Tiefgarage unter dem Gebäude untergebracht, weitere werden ggf. im Baugenehmigungsverfahren in der Umgebung nachgewiesen. Die Tiefgarage wird über eine Zu- und Abfahrt an den Butterborn angebunden. Eine weitere ist auf Grund der Planfestsetzungen an der Hannoverschen Straße möglich. Allerdings beabsichtigt der Investor nach dem konkretisierten Planungsstand, auf die westliche Zufahrt zu verzichten. Dies ist nach den Festsetzungen des Bebauungsplans grundsätzlich zulässig (Angebotsplan ohne Bauzwang), die Stadt Hildesheim macht ihre Zustimmung zur Abweichung von der ursprünglichen Erschließungskonzeption jedoch davon abhängig, dass die Auswirkungen auf das Straßennetz geprüft und als verträglich eingestuft werden. Ein entsprechendes Fachgutachten ¹⁰⁾ liegt inzwischen vor. Die Stadt Hildesheim hält eine Erschließung der Tiefgarage von zwei Seiten her weiterhin für wünschenswert und bezieht diese Möglichkeit als zulässige Alternative in ihre verkehrs- und immissionsbezogene Abwägung ein.

Die vollständige Auslagerung der Stellplätze in vorhandene Anlagen wurde im Verlauf der Planung geprüft. Allerdings ist die reibungslose Funktion des Bahnhofs-

¹⁰⁾ B/M Consult, Braunschweig / Planungsbüro für Verkehrstechnik, Essen: Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Erschließung der Bahnhofsarkaden Hildesheim; Braunschweig 10.2007

Centers nur bei einem ausreichend bemessenen unmittelbar zugeordneten Parkraum möglich.

Die Anlieferung der Einzelhandelsbetriebe und der übrigen Nutzungen erfolgt nach dem aktuellen Hochbauentwurf von der Hannoverschen Straße her an der westlichen Stirnseite des Gebäudes. Die Verteilung der Waren ist durch einen Versorgungsgang im Untergeschoss vorgesehen, so dass eine Störung von Publikumsbereichen durch gebäudeinternen Lieferverkehr weitgehend vermieden wird. An der Hannoverschen Straße ist eine räumliche Festsetzung der von der Stadt Hildesheim nach wie vor befürworteten und zugelassenen Tiefgaragenzufahrt notwendig, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Hannoverschen Straße und dem ZOB zu gewährleisten (Sichtflächen, Kurvenradien). Eine Anlieferung ist im gesamten Zufahrtsbereich (Kennzeichnung A und B), eine Pkw-Zufahrt zur Tiefgarage wegen der zugehörigen Aufstellfläche im Straßenraum nur im Abschnitt A zulässig. Im Bereich der Anlieferzone ist auch der Standort der Müllbehälter vorgesehen. Die Bereitstellung an den Abfuhrtagen wird so erfolgen, dass Rückwärtsfahren der Müllfahrzeuge nicht erforderlich ist. Eine Anlieferung über den Butterborn ist grundsätzlich möglich, voraussichtlich aber nicht erforderlich.

Die Anbindung des Bahnhofsplatzes an die Hannoversche Straße erfolgt derzeit über die südliche Randstraße und erlaubt das Zu- und Abfahren von Bussen und Taxen. Die Regelung über Lichtzeichenanlagen ist in Spitzenzeiten nur bedingt leistungsfähig. Mit einer möglichen Zufahrt zur Tiefgarage und der westlichen Anlieferzone treten weitere Verkehre hinzu. Dabei sind die durch die Unterführung der Hannoverschen Straße/ Steuerwalder Straße unterhalb der Bahn bedingten Zwänge zu berücksichtigen. Die Unterführung besitzt nur ein Lichtraumprofil von 3,9 m und ist damit für Schwerverkehr nur bedingt geeignet. Ferner ist es ungünstig, die Aufstellzone für die Tiefgaragenzufahrt aus nördlicher Richtung unter der Brücke anzuordnen, da im verschatteten Bereich erhöhte Unfallgefahr besteht.

Das Verkehrskonzept sieht einen Kreisverkehr vor, der die Busse bevorrechtigt in den ZOB einleitet und damit die Wartezeiten minimiert. Zielverkehre zur Tiefgarage (sofern eine westliche Zufahrt realisiert wird) aus nördlicher Richtung werden nach Durchfahren des Kreisels von Süden her zur Einfahrt geführt, so dass nur eine gemeinsame Aufstellzone für beide Quellrichtungen erforderlich ist. Der Lieferverkehr wird über den Kreisverkehr wieder direkt nach Süden abgeleitet. Durch eine tangierende Fahrspur westlich des Kreisels wird der Durchgangsverkehr nach Süden aus dem Kreisverkehr herausgehalten und dessen Leistungsfähigkeit erhöht. Insgesamt ist nach dem Umbau trotz leicht steigenden Verkehrsaufkommens mit einer reibungsloseren Abwicklung aller Verkehre im Bereich Hannoversche Straße zu rechnen.

Am Butterborn beschränken sich die Veränderungen auf eine Abbiegespur für die Tiefgarage.

Die östliche Platzfläche selbst wird weiterhin als Verbindung zwischen Bahnhofsallee bzw. Hezilostraße und dem Butterborn überfahren. Die Fahrtrasse wird so weit wie möglich nach Süden verschwenkt, um nördlich mehr Raum zu gewinnen und durch die Straßenführung eine angepasste Geschwindigkeit zu begünstigen. Am nördlichen Rand werden nach dem Stand der Planung die Warteplätze für Taxen angeordnet, südlich davon sind die Plätze für Menschen mit Behinderungen und "kiss and ride" vorgesehen. Die vorhandenen Parkplätze im Bereich der Post werden übernommen. Für den Bahnhofplatz ist eine Beschilderung als beruhigter Geschäftsbereich vorgesehen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

Auf der Platzfläche wird mit Ausnahme der Fahrtrasse zwischen Bahnhofsallee/Hezilostraße und Butterborn, der Fahrbahn des ZOB und der Busüberfahrt über die Bernwardstraße dem Fußgänger Vorrang eingeräumt. Die Fußgängerzone wird aus der Bernwardstraße bis an das Empfangsgebäude herangeführt. Radfahrer werden nach dem Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme gemeinsam mit den jeweils anderen Verkehren auf der gesamten Platzfläche zugelassen. Für den Fußgängerbereich zwischen Bernwardstraße und Bahnhof gilt dieselbe Verkehrsregelung wie für die übrigen Abschnitte der Fußgängerzone. In einem ersten Probezeitraum wird der Radverkehr zwischen diesem Bereich und der Hannoverschen Straße die Fahrbahnen des ZOB geführt, alternativ ist eine Duldung von Radfahrern auf dem Fußweg denkbar.

Der Radverkehr hat auf der Platzfläche gegenüber dem Kfz durch Reduzierung der Zielverkehre auf "kiss and ride" und Taxen sowie durch generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h deutlich an Spielraum und Sicherheit gewonnen, muss sich aber dem Fußgänger anpassen. Die gemeinschaftliche Nutzung der Verkehrsflächen nach dem Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme ist vor allem im Bereich des ZOB deutlich sicherer als ein gesondert ausgewiesener Radweg, der zwangsläufig mitten durch einen Fußgängerbereich mit starkem Querverkehr (Schaufenster auf der einen, Haltestellen auf der anderen Seite) verlief und in jedem Fall an der Fußgängerzone zwischen Bernwardstraße und Empfangsgebäude enden würde. Entlang der Hannoverschen Straße ist für beide Fahrtrichtungen ein separater Radweg vorgesehen. Fahrradstellplätze werden überwiegend vor dem Ostflügel des Neubaus angeordnet, weitere Plätze finden sich in einer Abstellanlage innerhalb des östlichen Gebäudeflügels (Radstation). Außerhalb des Planbereichs am Nordeingang des Fußgängertunnels wird die Einrichtung weiterer Fahrradstellplätze angestrebt, sofern ein geeigneter Platz dafür gefunden werden kann.

3.6 Technische Infrastruktur

Die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom erfolgt durch EVI Energieversorgung Hildesheim GmbH & Co. KG. Die Leitungsnetze sind vollständig vorhanden. Die Abwässer werden über bestehende Sammler abgeleitet. Die vorhandenen Kapazitäten zur Aufnahme von Schmutz- und Niederschlagswasser sind ausreichend.

Durch die Überbauung bisheriger Bahnflächen und kommunaler Verkehrsflächen entsteht die Notwendigkeit, vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen zu verlegen. Dies betrifft insbesondere die bahnbetriebsnotwendigen Kommunikationsleitungen für den BASA-Knoten, deren Verlegung mit DB Telematik abzustimmen und durch das EBA zu genehmigen ist, ein großes Hauptleitungsbündel der Deutschen Telekom und einen Regenwassersammler NW 105. Darüber hinaus sind neben Strom-, Wasser- und Gasleitungen auch zahlreiche Signal- und Steuerleitungen im Baubereich vorhanden.

Die Neuordnung der Ver- und Entsorgungsleitungen kann erst auf Grundlage einer konkretisierten Hochbau- und Straßenausbauplanung erfolgen, da erst dann sinnvolle neue Trassen festgelegt werden können. Der Investor wird in Zusammenarbeit mit den Leitungsträgern, der Stadt Hildesheim, der Deutschen Bahn und dem EBA die Verlegung der Leitungen planen und durchführen.

3.7 Brandschutz

Die Ausstattung mit Löschwasserhydranten und die Herstellung und Freihaltung der Rettungswege erfolgt nach den Bestimmungen der DVNBauO (Durchführungsverordnung zur Niedersächsischen Bauordnung) und den Vorgaben des zuständigen

Trägers. Soweit es sich um bahnbetriebsnotwendige Gebäude und Anlagen handelt, basieren Planung und Genehmigung auf den einschlägigen Bestimmungen des EBA.

3.8 Immissionsschutz

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans HM 32.1 Bahnhofplatz wird einerseits durch Emissionsquellen in der Umgebung beeinflusst, andererseits werden durch die Umsetzung des Bebauungsplans voraussichtlich Emissionen hervorgerufen, deren Auswirkungen auf die Umgebung zu untersuchen sind. Um die Immissionsproblematik zu klären und mögliche planerische Konsequenzen zu ermitteln, wurde ein schalltechnisches Gutachten ¹¹⁾ in Auftrag gegeben.

Der Bahnhofplatz wird von zwei stark befahrenen Verkehrsstrassen, der Bahn und der Hannoverschen Straße, tangiert.

Die Eisenbahnstrecke wird im Bereich des Bahnhofs zwar nur in relativ niedrigem Tempo befahren, die durch die Fahrgeräusche und den Bahnhofsbetrieb (Bremsen, Beschleunigen, Pufferschlagen, Lautsprecherdurchsagen usw.) entstehenden Emissionen sind dennoch erheblich und wirken sich auf die nördlich gelegene Altbebauung der Nordstadt und die geplante Nutzung im Geltungsbereich des Bebauungsplans HM 32.1 Bahnhofplatz aus. Die Nutzung des Bahngeländes wird durch den Bebauungsplan nicht verändert, so dass die Emissionen konstant bleiben, die geplante Bebauung bildet jedoch einen gegenüber der heutigen Situation deutlich vergrößerten Reflexionsschirm südlich der Bahnstrecke, der Teile des Schienenverkehrslärms in Richtung Nordstadt zurückwirft. Nach den Berechnungen des Gutachtens entstehen dabei keine relevanten Erhöhungen der Immissionspegel. Eine Ausnahme bildet die Rückseite der nächstgelegenen Bebauung an der Peiner Straße; zu ihrem Schutz muss der Reflexionsanteil der Nordwestfassade des westlichen MK₁ reduziert werden, indem gemäß der textlichen Festsetzung Ziff. 5 der Absorptionsgrad durch Materialwahl oder Oberflächengestaltung einen Mindestwert erreicht. Für die Südseite des Bahnhofplatzes ergibt sich durch die Gebäudeabschattung eine Minderung des derzeitigen Bahngeräusches.

Für den Neubau selbst entstehen durch das unmittelbar angrenzende Gleisfeld erhebliche Außenpegel, die die Orientierungswerte nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) deutlich überschreiten. Da jedoch das konkret geplante Projekt keine schutzbedürftige Freiflächennutzung und insbesondere kein sonstiges Wohnen beinhaltet, ist die Sicherung angemessener Innenraumpegel ausreichend. Durch die textliche Festsetzung Ziff. 6 wird deshalb passiver Schallschutz für schutzbedürftige Aufenthaltsräume (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer, Büroräume usw.) festgesetzt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass DIN 4109 unabhängig vom Vorhandensein eines Bebauungsplans immer anzuwenden ist. Die Festsetzung dient deshalb nur der Anstoßwirkung, die Schallexposition sachgerecht zu berücksichtigen, und der generellen Ermittlung der Lärmpegelbereiche, die im Bauantragsverfahren weitere Berechnungen überflüssig macht. Die Bemessung des erforderlichen Schalldämmmaßes des Außenbauteils (Wand einschließlich Öffnungen) kann auf Grundlage des angegebenen Lärmpegelbereichs und der DIN 4109 ohne weitere Berechnungen erfolgen. Ein Einzelnachweis wird zugelassen, da besondere Umstände zu einer Verringerung der Immissionen führen können (Abschattungen durch das Gebäude selbst, Emissionsverringerung) und der festgesetzte Aufwand dann unverhältnismäßig wäre.

¹¹⁾ Bonk/Maire/Hoppmann: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan HM 32.1 Bahnhofplatz der Stadt Hildesheim; Garbsen 06/2005

Die Hannoversche Straße ist 2004 von einer Bundesstraße zur kommunalen Straße abgestuft worden. Gleichzeitig erfolgte ein Rückbau der Steuerwalder Straße (nördliche Fortsetzung der Hannoverschen Straße) von 4 auf 2 Fahrspuren, der erst nach Abschluss der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans HM 32.1 Bahnhofplatz abgeschlossen wurde. Während der Bauzeit konnten über die Auswirkungen von Abstufung und Rückbau noch keine Aussagen gemacht werden. Das schalltechnische Gutachten geht deshalb von dem 2003 (vor dem Rückbau) ermittelten Prognosewert von 17.850 Fahrzeugen/Tag im Jahre 2015 aus. Nach Auswertung der Zählung der Induktionsschleifen im Mai 2006 an den Knotenpunkten von Hannoverscher Straße / Steuerwalder Straße wurde ein Prognosewert von 13.370 Fahrzeugen im Jahr 2020 ermittelt. Bei einer Zählung der Spitzenstunde (16.30 – 17.30 Uhr) wurde im April 2007 ein Rückgang um 25% gegenüber der Vergleichszählung 1998 festgestellt. Die im Planverfahren geäußerte Annahme der Stadt Hildesheim, dass durch die veränderte Situation deutlich geringere Verkehrsmengen und somit geringere Immissionen zu erwarten sind, hat sich damit bestätigt.

Nach den Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens (basierend auf 17.850 DTV, s.o.) werden die Sanierungsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) für die Bebauung an der Hannoverschen Straße unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplan bereits durch den genannten Prognose-Nullwert überschritten. Eine wesentliche bauliche Veränderung der Hannoverschen Straße, die durch den Kreisverkehr gegeben sein dürfte, würde damit Ansprüche auf Lärmschutz auslösen. Weil aktive Maßnahmen (Lärmschutzwände usw.) in der gegebenen städtebaulichen Situation ausscheiden, würde passiver Schallschutz, d. h. Einbau geeigneter Fenster, erforderlich. Da die Ausbauplanung für die Hannoversche Straße noch nicht abgeschlossen ist, ist die notwendige exakte Berechnung der Pegeländerungen nach wie vor nicht möglich. Die Ermittlung des möglicherweise erforderlichen Lärmschutzes wird deshalb erst im Rahmen des Straßenumbaus auf Grundlage der einschlägigen Verordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz durchgeführt und ist nicht Gegenstand der Abwägung. Die tatsächliche Verkehrsbelastung von Hannoverscher Straße / Steuerwalder Straße wird durch Zählung ermittelt.

Die für die Gesamtabwägung zum Bebauungsplan erforderliche Sicherheit, dass die aus einer wesentlichen Änderung der Hannoverschen Straße möglicherweise resultierenden Ansprüche auf passiven Schallschutz erfüllt werden können, ist auf Grundlage des Gutachtens und der offensichtlich deutlich gesunkenen Verkehrsbelastung gegeben.

Im Gegensatz zur betrachteten "wesentlichen Änderung" des Verkehrsweges ist durch die geringfügige Erhöhung der Verkehrszahlen infolge der Realisierung des Bebauungsplans keine relevante Pegelerhöhung für die Hannoversche Straße und das weitere Straßennetz zu erwarten. Die rechnerisch ermittelten Werte liegen sowohl unter der menschlichen Wahrnehmungsschwelle als auch unterhalb der Prognosegenauigkeit für die Verkehrsmengen und sind deshalb nicht aussagekräftig. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass wegen der in den Vorgängerplänen bereits vorgesehenen Stellplätze (Parkhaus) von einer planungsrechtlich gegebenen Vorbelastung auszugehen ist.

Die Veränderungen der Fahrbahnverläufe auf der Platzfläche und im Butterborn und der dort prognostizierte Zuwachs der Verkehrsmengen sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung unproblematisch. Für die geplante Bahnhofsmall wird an der Südostseite für schutzbedürftige Nutzungen passiver Schallschutz festgesetzt, da die Orientierungswerte nach DIN 18005 und die Immissionsgrenzwer-

te der 16. BImSchV teilweise erheblich überschritten werden. Da für die Mehrzahl der zulässigen Nutzungen keine Empfindlichkeit besteht, halten sich die notwendigen Aufwendungen für Schallschutz in Grenzen. Auf die inhaltlich übertragbaren Ausführungen zum Schienenverkehrslärm (s. o.) wird verwiesen.

Für die übrigen Straßen sind keine wesentlichen Änderungen infolge der Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplans anzunehmen.

Durch den Betrieb der Bahnhofsmall sind sogenannte anlagenbezogene Emissionen zu erwarten, die nach der TA Lärm zu beurteilen sind. Dazu gehören absehbar die Geräusche der Tiefgaragenzufahrten sowie der Anlieferzonen. Das Gutachten führt aus, dass bei Anwendung des Standes der Technik (schallschluckende Auskleidung der Zufahrten, schallgedämmte Lüftungsanlagen) keine Überschreitung der maßgebenden Immissionsrichtwerte zu befürchten ist.

Das schalltechnische Gutachten basiert auf der ursprünglichen Planung mit zwei Tiefgaragenzufahrten und einem zusätzlichen Parkhaus mit 230 Stellplätzen am Butterborn, die ermittelten Immissionswerte entsprechen deshalb nicht mehr dem aktuellen Investorenentwurf. Allerdings liegen die im Gutachten angesetzten Verkehrsmengen in allen Fällen über denen der konkretisierten Hochbauplanung. Am Butterborn ist die Zahl der über eine einzige Zufahrt erschlossenen Tiefgaragenplätze (ca. 260) deutlich geringer als der ursprüngliche Ansatz von 230 EP (Parkhaus) zuzüglich Tiefgaragenanteil. An der Hannoverschen Straße gehen die vorhabenbezogenen Verkehre bei Verzicht auf die Tiefgaragenzufahrt deutlich zurück, andernfalls gelten die bisherigen Zahlen. Die Immissionswerte des Gutachtens werden in Folge der geänderten Hochbauplanung allenfalls unterschritten, in keinem Fall aber überschritten.

4 Umweltbelange

Durch den Bebauungsplan werden Flächen in Anspruch genommen, für die im Landschaftsplan der Stadt Hildesheim Entwicklungsziele formuliert wurden (s. 1.4 dieser Begründung). Der angestrebte Grünzug entlang der Hannoverschen Straße kann durch den Bebauungsplan nicht berücksichtigt werden, da die vorrangigen Erfordernisse des Straßenverkehrs und insbesondere des ÖPNV dafür nicht genügend Raum lassen. Gegenüber dem derzeitigen Zustand tritt keine Verschlechterung ein.

Erklärtes Ziel der Planung ist die sinnvolle weitere Nutzung und Nachverdichtung bebauter bzw. versiegelter Flächen und die Nachnutzung des funktionslosen Paketpostamts. Die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen wird damit vermieden.

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist zu jedem Bauleitplan eine Umweltprüfung¹²⁾ durchzuführen. Das Ergebnis der Prüfung ist gem. § 2a BauGB in der Begründung im Kapitel "Umweltbericht" darzulegen.

¹²⁾ Büro für Stadtplanung Dr.-Ing. W. Schwerdt: Umweltprüfung zum Bebauungsplan HM 32.1 Bahnhofspatz; Braunschweig 06.2005

4.1 Umweltbericht

4.1.1 Einleitung

Im vorliegenden Umweltbericht werden die aufgrund der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes dargelegt.

4.1.1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Hildesheim beabsichtigt bereits seit vielen Jahren, den Bahnhofsplatz und sein Umfeld städtebaulich neu zu ordnen und seine Attraktivität entsprechend seiner Bedeutung als "Portal" der Stadt zu steigern.

Die derzeit mit der rechtsverbindlichen 6. Änderung des Bebauungsplanes HM 32 gefundene städtebauliche Lösung (Kino mit Parkhaus) ist mangels Investoreninteresse nicht realisierbar, so dass ein neues Konzept entwickelt werden muss.

Der vorliegende Bebauungsplan berücksichtigt die Bestrebungen der Deutschen Bahn, den vorhandenen Bahnhof durch ein zeitgemäßes Empfangsgebäude zu ersetzen. Das dafür konzipierte Investorenmodell sieht neben dem Neubau des Empfangsgebäudes eine deutliche Erweiterung der bisherigen Einzelhandelnutzungen vor. Entlang des Bahndamms soll zwischen Hannoverscher Straße und Butterborn ein zusammenhängender, gegliederter Gebäudekomplex entstehen. In einer Tiefgarage unterhalb der Neubebauung werden Kfz-Stellplätze geschaffen.

Der Bebauungsplan HM 32.1 Bahnhofsplatz überplant eine Fläche von insgesamt rd. 2,68 ha. Festgesetzt wird neben einem Kerngebiet und seiner Erschießung eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Bahnhofsvorplatz/ZOB".

Die flächenbezogenen Festsetzungen gliedern sich wie folgt:

- | | |
|--|-------------|
| • Kerngebiet | rd. 1,21 ha |
| davon vom Satzungsbeschluss ausgenommen | rd. 0,23 ha |
| • Straßenverkehrsfläche | rd. 0,38 ha |
| davon vom Satzungsbeschluss ausgenommen | rd. 0,01 ha |
| • Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung | rd. 1,09 ha |

4.1.1.2 Rechtliche Grundlagen

Die nachfolgend aufgeführten Rechtsgrundlagen stellen einerseits die Veranlassung zur Prüfung der Verträglichkeit und andererseits die Maßstäbe zur Beurteilung der Umweltauswirkungen dar.

Rechtsgrundlagen zur Prüfungsveranlassung:

Die Rechtsgrundlagen für das Bauleitplanverfahren sind

- das Baugesetzbuch (BauGB) sowie
- das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und
- das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Gemäß Nr. 18.8 der Anlage 1 zum UVPG erreicht der Bebauungsplan die Prüfwerte zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG.

Für die Realisierung des *bahnbetriebsnotwendigen Empfangsgebäudes* ist auf Grundlage von § 18 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) voraussichtlich ein Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Die Rechtsgrundlage für die Prüfung stellt das

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) dar.

Gemäß § 17 UVPG wird die Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich der Vorprüfung des Einzelfalls, soweit es die Inhalte des Bebauungsplans betrifft, als Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs durchgeführt. Nach dem UVPG ist für das Planfeststellungsverfahren gem. § 18 AEG eine Umweltverträglichkeitsprüfung dann nicht erforderlich, wenn sie bereits im Rahmen eines anderen Verfahrens durchgeführt wurde. Die in der Umweltprüfung zum Bebauungsplan enthaltene UVP schließt das zukünftige Empfangsgebäude vollständig ein, so dass im Planfeststellungsverfahren keine eigenständige Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Rechtsgrundlagen als Maßstäbe zur Beurteilung der Umweltauswirkungen:

- DIN 18005 Schallschutz im Städtebau/ DIN 4109 Schallschutz im Hochbau
- Sechste allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz vom 26.08.1998 (TA Lärm), GMBI. 1998 S. 503
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 12.06.1990, (16. BImSchV) BGBl I S. 1036
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG)
- Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatG)
- Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG)
- Satzung zum Schutz von schützenswerten Landschaftsbestandteilen in der Stadt Hildesheim in der Fassung vom 16.12.2002 (Amtsblatt des Landkreises vom 29.01.2003, S. 87, in Kraft seit 13.02.2003)

4.1.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

4.1.2.1 Bestandsaufnahme

a) Flächennutzung

Das Plangebiet ist durch den rechtskräftigen Bebauungsplan HM 32 mit der 1. und 6. Änderung sowie durch den Bebauungsplan HM 24 A bereits weitgehend überplant.

Die aktuelle Nutzung erfolgt einerseits durch den Betrieb des Bahnhofs und der Post, andererseits durch den zentralen Busbahnhof (ZOB) und die den anliegenden Nutzungen zugeordneten Stellplätze und Verkehrsflächen. Die Erschließung des Areals erfolgt über die Straßen Bahnhofsallee und Butterborn im Osten und die Hannoverische Straße im Westen.

b) Schutzgüter

• Schutzgut Mensch

Kriterien zur Beurteilung des Schutzgutes bilden die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Erholungseignung des Plangebietes.

Informationsbasis für die Bestandsdarstellung des Schutzgutes Mensch sind nachfolgende Quellen

- Bestehende rechtskräftige Bebauungspläne
- Landschaftsplan der Stadt Hildesheim
- Schalltechnisches Gutachten

Lärmimmissionen:

Zur Ermittlung der Vorbelastungen sowie der aus der Planung resultierenden Veränderungen wurde die Erarbeitung eines schalltechnischen Gutachtens¹³⁾ beauftragt. Das Gutachten trifft folgende Aussagen:

Straßenlärm:

Bereits im Prognose-Nullfall werden erhebliche Geräuschimmissionen durch die betrachteten öffentlichen Hauptverkehrsstraßen hervorgerufen. Im Bereich der straßen nächsten Bebauung an der Hannoverschen Straße wird der Orientierungswert (Anhaltswert für die städtebauliche Planung nach Beiblatt 1 zu DIN 18005) für MK-Gebiete tags um 5,0 bis 5,7 dB(A) und nachts um 3,2 bis 5,4 dB(A) überschritten (basierend auf 17.850 DTV vor dem Umbau der Steuerwalder Straße). Im Streckenabschnitt der Steuerwalder Straße nördlich der Eisenbahnunterführung liegt die vorhandene Bebauung teilweise nur 10 m von der Straßenachse entfernt. Dort wird der ORIENTIERUNGSWERT für MI-Gebiete tags im Prognose-Nullfall um bis zu 10,4 dB(A) und nachts um bis zu 10,2 dB(A) überschritten. Im Bereich der Peiner Straße ab Abzweig Steuerwalder Straße nach Osten ist für die straßenbegleitende Bebauung teilweise der Schutzanspruch eines MI-Gebietes zu beachten. Der für MI-Gebiete heranzuziehende Anhaltswert wird dort tags um rd. 9,9 dB(A) und nachts um rd. 4 dB(A) überschritten.

Damit stellt sich die Situation im Prognose-Nullfall - bezogen auf die o.a. Sanierungsgrenzwerte - wie folgt dar:

Beiderseits der Hannoverschen Straße und im Kreuzungsbereich Steuerwalder Straße / Peiner Straße ist von einer Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte für Wohngebiete (70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts) um bis zu 0,7 dB(A) am Tage bzw. bis 0,4 dB(A) in der Nachtzeit auszugehen. Damit lag zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens ein städtebaulicher Missstand vor, der aber durch die Verkehrsreduzierung infolge des Umbaus der Steuerwalder Straße inzwischen behoben ist.

Durch die Verkehre auf dem ZOB und den übrigen Straßen werden für die angrenzende Bebauung die Orientierungswerte nach DIN 18005 in den meisten Fällen überschritten, die Sanierungsgrenzwerte der 16. BImSchV jedoch eingehalten.

Schienenverkehrslärm:

Der vorliegende Bebauungsplan verändert die Emissionen des Bahnhofsbetriebs nicht. Die Immissionen im unmittelbar südlich angrenzenden Planbereich sind so hoch, dass eine Freiflächennutzung mit kerngebietstypischem Schutzanspruch nicht möglich ist und zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsbedingungen passiver Schallschutz festgesetzt werden muss.

Erholung:

Nutzungsbedingt besitzt das Plangebiet keine Erholungsfunktionen.

• Schutzgut Pflanzen und Tiere

Kriterien zur Beurteilung des Schutzgutes stellen die Naturnähe des Biotoptyps sowie das Vorkommen gefährdeter Arten dar.

Die Informationsbasis für die Bestandsdarstellung des Schutzgutes sind

¹³⁾ Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. HM 32.1 "Bahnhofplatz" der Stadt Hildesheim, Garbsen 04.05.2005

- Landschaftsplan der Stadt Hildesheim
- eigene Biotoptypenkartierung
- Naturschutzfachliche Hinweise zur Anwendung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung 1994

Erfassung und Bewertung der Biotoptypen

Naturschutzrechtliche Bindungen (§ 28 a/b-Biotope, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete etc.) sind im Plangebiet nicht vorhanden. Im Rahmen der Bestandsaufnahmen im August, Oktober und Januar wurden keine seltenen, gefährdeten, stark gefährdeten oder streng geschützten Tierarten festgestellt. Das Plangebiet bietet auch nicht die erforderlichen Voraussetzungen für ihr Vorkommen. Bäume befinden sich auf der Böschung westlich des Bahnhofs (Ahorn, Eschen) sowie in ummauerten Pflanzflächen im mittleren Teil des Platzes (Ahorn, Robinien). Zwei Robinien am Südrand des Platzes entsprechen hinsichtlich ihres Stammumfangs den Kriterien der Satzung zum Schutz von schützenswerten Landschaftsbestandteilen ("Baumschutzsatzung") der Stadt Hildesheim (s. o. 4.1.1.2). Weitere Gehölze sind nur in sehr geringem Umfang vorhanden und besitzen keine Biotopbedeutung.

Der Landschaftsplan der Stadt Hildesheim bewertet das Plangebiet entsprechend der tatsächlichen Nutzung als bebauten Bereich.

Bewertung der Biotoptypen

Biotoptyp	Flächen- größe in ha	Wert stufe	Bemerkung
Versiegelte Flächen (X)	2,68	I	von geringer Bedeutung
Einzelbäume (HB)	–	Verzicht auf Wertstufen	–

Das Plangebiet ist aufgrund der Festsetzungen der rechtskräftigen Bebauungspläne bzw. aufgrund des realen Bestandes als zu 100% versiegelte Fläche zu werten. Die Böschung westlich des Bahnhofs wurde im Jahre 1999 durch die 6. Änderung des Bebauungsplans HM 32 rechtskräftig als überbaubare Fläche überplant. Die an der südlichen Platzkante festgesetzten Einzelbäume sind in der Bilanz als 1 : 1 zu ersetzen.

• **Schutzgut Boden**

Das Kriterium zur Beurteilung des Schutzgutes ist der Natürlichkeitsgrad.

Die Informationsbasis für die Bestandsdarstellung des Schutzgutes bildet der Landschaftsplan der Stadt Hildesheim.

Als natürliche Bodentypen herrschen im Plangebiet gemäß der bodenkundlichen Standortkarte ¹⁴⁾ die Pseudogley-Schwarzerde bzw. die Gley-Schwarzerde vor.

Der natürliche Boden wurde in der Vergangenheit beseitigt und durch technogene Substrate ersetzt.

¹⁴⁾ Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung: Karte des Naturraumpotentials von Niedersachsen und Bremen – Bodenkundliche Standortkarte: Blätter CC 3918 Hannover (1974) CC 3926 Braunschweig (1975) – M 1:200.000, Hannover

- Durch die Bebauung/Oberflächenbefestigung wurden die natürlichen Bodenfunktionen weitestgehend zerstört.

Vorbelastungen:

- Beeinträchtigungen durch Schadstoffbelastungen sind gesamten Planbereich durch Verkehrsaufkommen über 5.000 DTV etwa 50 m beidseitig der Straßen zu erwarten (vgl. Landschaftsplan Stadt Hildesheim S. 97 f).
- Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen sind für das Plangebiet nicht bekannt. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass im Zuge der Baumaßnahmen belastetes Material aufgefunden werden kann, z. B. als Unterbau verwendete Innerste-Kiese, die eine natürliche Schwermetallbelastung aufweisen, weiterhin teerhaltige Schwarzdecken u. ä..
Bei der im Altlastenkataster geführten ehemaligen Betriebsstätte eines altlastenrelevanten Betriebs mit der Adresse Bahnhofsplatz 1 dürfte es sich um den Verwaltungssitz gehandelt haben.

Das Plangebiet ist für das Schutzgut von *geringer Bedeutung (Wertstufe 3)* für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

• **Schutzgut Wasser**

Kriterium zur Beurteilung des Schutzgutes ist der Natürlichkeitsgrad.

Die Informationsbasis für die Bestandsdarstellung des Schutzgutes stellt der Landschaftsplan der Stadt Hildesheim dar.

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Das **Retentionsvermögen** ist nutzungs- und versiegelungsbedingt nicht mehr vorhanden. Das anfallende Oberflächenwasser wird über die Kanalisation abgeführt. Die Natürlichkeit des Schutzgutes ist im gesamten Plangebiet *stark beeinträchtigt*.

Die **Grundwasserneubildung** ist durch die nahezu 100%ige Versiegelung nicht existent.

Vorbelastungen:

- vgl. Schutzgut Boden

Das Schutzgut ist insgesamt von *geringer Bedeutung (Wertstufe 3)* für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

• **Schutzgut Klima/ Luft**

Das Kriterium zur Beurteilung des Schutzgutes ist der Natürlichkeitsgrad.

Die Informationsbasis für die Bestandsdarstellung des Schutzgutes bildet der Landschaftsplan der Stadt Hildesheim.

Großklimatisch ist die Stadt Hildesheim als atlantisch geprägt mit deutlichen kontinentalen Einflüssen zu charakterisieren.

Kleinklimatisch wird das Plangebiet aufgrund der realen Nutzung und baulichen Struktur als Stadtklimatop eingestuft. Es ist gekennzeichnet durch eine "erhebliche Dämpfung der Klimatelemente; starke Veränderung des Strahlungshaushaltes; geringe nächtliche Abkühlung; starke Veränderung des Windfeldes; höhere Belastungen der Luft mit Schadstoffen durch die Emittenten Hausbrand und Verkehr" (Landschaftsplan Stadt Hildesheim, S. 123).

Die lufthygienische Belastung steht in einem näheren Zusammenhang mit der Einstufung der Klimatope. Die verdichteten Innenstadtbereiche stellen Belastungsbereiche mit höheren Luftschadstoffimmissionen dar (Landschaftsplan Stadt Hildesheim, S. 126).

Vorbelastungen:

- Insbesondere durch das hohe Verkehrsaufkommen der umgebenden Straßen sind Luftschadstoffe für das Plangebiet anzunehmen.

Das Schutzgut ist insgesamt von *geringer Bedeutung (Wertstufe 3)* für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

• **Schutzgut Landschaft**

Das Kriterium zur Beurteilung des Schutzgutes ist die naturraumtypische Vielfalt und Eigenart.

Die Informationsbasis für die Bestandsdarstellung des Schutzgutes bildet der Landschaftsplan der Stadt Hildesheim.

Landschaftsbildrelevant sind insbesondere alle naturraumtypischen Erscheinungen von Oberflächenausprägung, Vegetation, Nutzung und Bebauung.

Der Landschaftsplan der Stadt Hildesheim ordnet das Plangebiet dem städtischen Bereich mit einer dichten, geschlossenen Bebauung zu. Differenzierte Aussagen zum Schutzgut werden für diesen Bereich nicht gemacht.

Die bauliche Struktur im Umfeld des Bahnhofplatzes und die Platzgestaltung ist sehr heterogen. Geprägt wird das Areal durch Gebäude aus den 60er und 70er Jahren (Bahnhof, Einkaufszentrum, Post).

Vorbelastungen:

- Hohes Verkehrsaufkommen (Störungsgrad)
- Mehrfach überlagerte Nutzungs- und Gestaltungskonzepte

Das Gebiet ist insgesamt von *geringer Bedeutung (Wertstufe 3)* für die Leistungsfähigkeit des Landschaftsbildes.

• **Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Im Plangebiet und seiner näheren Umgebung sind weder Bau- und Kulturdenkmale noch Landschaftsteile oder Formationen mit historischem Wert vorhanden. Bezüglich des Schutzgutes ist es *ohne Bedeutung*.

• **Tabellarische Zusammenfassung der Bewertung**

Schutzgut	Wertstufe	Bemerkung
Mensch	-	von geringer Bedeutung
Tiere und Pflanzen	1	von geringer Bedeutung
Boden	3	von geringer Bedeutung
Wasser	3	von geringer Bedeutung
Landschaft	3	von geringer Bedeutung
Kultur- und sonstige Sachgüter	-	ohne Bedeutung

4.1.3 Voraussichtliche Entwicklung ohne das Vorhaben

Ohne den vorliegenden Bebauungsplan würde der Planbereich auch weiterhin entsprechend der aktuellen Situation genutzt werden. Zu befürchten ist allerdings eine weitere Verschlechterung von Substanz und Gestaltung, da wirkliche Investitionen kaum sinnvoll sind und unaufschiebbare Maßnahmen den Charakter von Flickwerk annehmen. Bei fehlender Attraktivität sind Auswirkungen auf den Betrieb von Bahnhof und ZOB langfristig nicht auszuschließen.

Theoretisch ist eine Neubebauung am nordwestlichen Platzrand auf Grundlage der 6. Änderung des Bebauungsplans HM 32 möglich. Allerdings sind die dafür notwendigen Genehmigungen (z. B. Abriss des BASA-Gebäudes) inzwischen verfristet und die für die Realisierung unabdingbare Kooperation mit der Deutschen Bahn wegen der geänderten Interessenlage eher unwahrscheinlich.

Zur vorliegenden Planung für den Neubau des Empfangsgebäudes mit Shoppingmall und Tiefgarage besteht derzeit keine realistische Alternative. Unter Umweltaspekten wird sich der Gebietscharakter nicht wesentlich ändern.

4.1.3.1 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen sind alle denkbaren funktionalen und strukturellen Beziehungen zwischen Schutzgütern, innerhalb von Schutzgütern sowie zwischen und innerhalb von Ökosystemen, soweit sie aufgrund einer zu erwartenden Betroffenheit durch Projektwirkungen von entscheidungserheblicher Bedeutung sind.

Grundsätzlich bestehen zwischen allen Schutzgütern Wechselwirkungen. Für das Vorhaben sind insbesondere die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden und Wasser von Bedeutung. Die Überbauung von Boden führt zwangsläufig zu einem Verlust der Funktionen des Bodens, insbesondere der Speicherfunktion für Niederschlagswasser. Weiterhin ist die mit der Veränderung der Erschließungsanlagen und der projektbezogenen Verkehre verbundene Wirkung auf die Immissionslage und die daraus resultierende Betroffenheit anderer Schutzgüter zu betrachten.

4.1.4 Ermittlung der Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich

Die Umweltauswirkungen werden anhand der bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens ermittelt. Maßgebend ist gem. § 2 Abs. 4 BauGB die *Erheblichkeit* der Umweltauswirkungen. Erhebliche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes entstehen, wenn durch die Planung ein Wertstufensprung nach unten erzeugt wird.

• Schutzgut Mensch

Lärmimmissionen:

Zur Ermittlung der Vorbelastungen sowie den aus der Planung resultierenden Veränderungen wurde die Erarbeitung eines schalltechnischen Gutachtens ¹⁵⁾ beauftragt. Das Gutachten trifft folgende Aussagen:

¹⁵⁾ Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. HM 32.1 Bahnhofplatz der Stadt Hildesheim; Garbsen 06/2005

Die in Bezug auf den Straßenverkehrslärm zusammengestellten Beurteilungskriterien sind im Hinblick auf Änderungen der Verkehrslärmimmissionen im Netz der öffentlichen Straßen für die folgenden Situationen differenziert zu betrachten:

- I. Änderungen der Belastung, die auf allgemeine verkehrliche Entwicklungen zurückzuführen sind.
- II. Änderungen der Belastung, die durch die mit der anstehenden städtebaulichen Planung beabsichtigte Entwicklung hervorgerufen werden.
- III. Änderungen der Belastung, die mit einem Straßenneubau oder einem „erheblichen baulichen Eingriff“ in bestehende Straßen einhergehen.

Während die unter den Ziffern I. und II. angesprochenen Änderungen der Verkehrslärmbelastung unter allgemeinen städtebaulichen Gesichtspunkten (vgl. VVBauG i. V. mit Beiblatt 1 zu DIN 18005) zu bewerten sind, ist nach den Kriterien der 16. BImSchV in dem unter Ziffer III. genannten Fall dezidiert auch zu prüfen, ob mit einem ggf. „erheblichen“ baulichen Eingriff eine „wesentliche Änderung“ der Verkehrslärmimmissionen verbunden ist.

Unter Beachtung des "Standes der Technik" wurde vorausgesetzt, dass die von technischen Nebenanlagen sowie von ggf. notwendigen Zu-/ Abluftöffnungen der Tiefgarage ausgehenden Geräusche jederzeit soweit gemindert werden können, dass die Einhaltung maßgeblicher Orientierungswerte bzw. Immissionsrichtwerte sichergestellt wird. Daher sind diesbezügliche Regelungen im Rahmen des hier zu beurteilenden Bebauungsplan-Verfahrens nicht erforderlich; es wird vielmehr auf den im Rahmen des konkreten Einzelgenehmigungsverfahrens ohnehin erforderlichen Immissionsschutznachweis verwiesen.

Erhebliche Auswirkungen sind gemäß des schalltechnischen Gutachtens durch die vorliegende Bauleitplanung nicht zu erwarten.

• **Schutzgut Pflanzen und Tiere**

Zur Ermittlung der Erheblichkeit wird die Wertigkeit der Biotoptypen im Bestand mit der Wertigkeit der Biotoptypen der Planung verglichen. Erhebliche Auswirkungen hat ein Vorhaben dann, wenn höherwertige Biotoptypen durch geringwertigere ersetzt werden. Bei Biotoptypen der Wertstufe II (von allgemeiner bis geringer Bedeutung) und der Wertstufe I (von geringer Bedeutung) werden i. d. R. keine erheblichen Auswirkungen erzeugt.

Die Biotoptypen im Bestand weisen eine geringe Bedeutung (I) auf, die durch die Planung nicht mehr erheblich beeinträchtigt werden kann. Auf eine detaillierte Bilanzierung wird deshalb verzichtet. Zu ersetzen sind jedoch 2 zur Beseitigung vorgesehene Bäume, die den Kriterien der Baumschutzsatzung entsprechen, im Verhältnis 3 : 1 sowie 6 im rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzte anzupflanzende Bäume. Insgesamt ergibt sich ein Bedarf von 12 neu zu pflanzenden Bäumen.

Die Stadt Hildesheim beabsichtigt, auf dem Bahnhofsplatz auf Grundlage des Gestaltungskonzepts neue Bäume zu pflanzen, die als Ersatz für die beseitigten bzw. planungsrechtlich festgesetzten Bäume geeignet sind. Dies ist eine "sonstige geeignete Maßnahme zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen" i. S. v. § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB und bedarf keiner besonderen Festsetzung im Bebauungsplan. Die im städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt Hildesheim und Investor festgelegte Kostenregelung für die Herstellung von Erschließungsanlagen einschließlich Bepflanzung soll nicht durch kostenrelevante planungsrechtliche Zuordnung von

Ausgleichsmaßnahmen überlagert werden. Die Stadt Hildesheim verpflichtet sich im Rahmen ihrer Abwägung hiermit selbstbindend, als Ausgleich für Eingriffe im Planbereich mindestens 12 standortgerechte, stadtklimafeste Laubbäume wie Platane, Linde, Hainbuche, Ahorn, Robinie, Baumhasel, Apfeldorn oder japanische Zierkirsche mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm zu pflanzen, entsprechend den besonderen Standortbedingungen zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Die Maßnahme soll spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Tiefbauarbeiten erfolgen. Eine Änderung der Selbstbindung ist ausschließlich durch erneute öffentliche Abwägung im Rahmen der Eingriffsregelung zum vorliegenden Bebauungsplan durch den Rat der Stadt Hildesheim möglich.

Als Maßnahme zur Ansiedlung von potentiell standortgeeigneten Tierarten wird die Anbringung von Unterschlupfen für Fledermäuse und Mauersegler im Dachbereich des Neubaus festgesetzt.

Insgesamt finden keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut statt.

- **Schutzgut Boden**

Durch das vorliegende Vorhaben wird eine nahezu 100%ige Versiegelung festgesetzt. Die im Bestand geringe Bedeutung des Schutzgutes (Wertstufe 3) mit einer ebenfalls nahezu 100%igen Versiegelung wird durch die Planung nicht erheblich verschlechtert. Eventuell bei der Baugrundsondierung oder in der Bauphase aufgefundene Bodenverunreinigungen werden sach- und fachgerecht entsorgt.

Durch die Planung werden keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden vorbereitet.

- **Schutzgut Wasser**

Die Schutzgüter Boden und Wasser bilden ein enges Wirkungsgefüge. Die Beeinträchtigungen des Bodens wirken sich gleichfalls auf das Schutzgut Wasser aus. Aufgrund der im Bestand gegebenen geringen Bedeutung des Schutzgutes (Versiegelung rd. 100%) wird die Wertigkeit durch die Planung nicht erheblich verschlechtert.

Durch die Planung werden keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser vorbereitet.

- **Schutzgut Klima/ Luft**

Durch das geplante Vorhaben ist das Plangebiet aufgrund der getroffenen Festsetzungen kleinklimatisch als Stadtklimatop einzustufen. Das Klimatop stellt gegenüber der Bestandssituation keine wesentliche Veränderung dar.

Das geplante langgestreckte Gebäude wird sich im Durchschnitt um ca. 11 m über das Gleisfeld erheben und damit den Bahnsteigsbereich weitgehend von der Platzfläche trennen. Der daraus folgenden Verminderung des Luftaustauschs steht eine Reduzierung der schienenverkehrsbedingten Immissionen auf dem Bahnhofsplatz gegenüber. Die Hauptwindrichtung bleibt unbeeinflusst.

Durch die projektbezogenen Verkehre wird das bisherige Verkehrsaufkommen theoretisch erhöht. Allerdings ist nach abgeschlossenem Umbau der Steuerwalder Straße insgesamt eine Reduzierung gegenüber dem bisherigen Zustand eingetreten. Über die Verteilung von Luftschadstoffen wie Stickoxiden, Kohlenstoffverbindungen und Feinstaub liegen der Stadt Hildesheim keine Informationen vor. Die städtischen

Gremien sind aktuell mit der Problematik befasst. Hinsichtlich der planbezogenen Abwägung ist jedoch darauf hinzuweisen, dass sowohl die Messung von Luftschadstoffen als auch die ggf. erforderliche Aufstellung von Luftreinhalteplänen Aufgabe des Landes Niedersachsen sind.

Da das Plangebiet bereits im Bestand als klimaökologischer Belastungsraum mit einer geringen Bedeutung (Wertstufe 3) zu werten ist und eine relevante Verschlechterung nicht erkennbar ist, werden durch die Planung keine erheblichen Umweltauswirkungen hervorgerufen.

Durch die Planung werden keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft/Klima vorbereitet.

- **Schutzgut Landschaft**

Das Plangebiet weist aufgrund seiner aktuellen Nutzung, baulichen Struktur und der Vorbelastungen eine geringe Bedeutung auf. Die Veränderungen des Erscheinungsbildes ergeben keine wesentliche Auswirkung auf das Schutzgut bzw. wirken sich nach Auffassung der Stadt Hildesheim positiv auf das Stadtbild aus.

Durch die Planung werden keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft vorbereitet.

- **Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Da im zukünftigen Baugebiet und seiner Umgebung weder Bau- und Kulturdenkmale noch Landschaftsteile oder Formationen mit historischem Wert (z. B. historische Kulturlandschaft) vorhanden sind, werden keine Auswirkungen eintreten.

Durch die Planung werden keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter vorbereitet.

4.1.5 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. zur Kompensation von Umweltauswirkungen

Durch die Überplanung und Umnutzung bereits besiedelter Bereiche werden keine Flächen der offenen Landschaft überplant. Dies ist als Vermeidungsmaßnahme zu werten. Neben dem erklärten städtebaulichen Ziel, statt eines Standorts auf der "grünen Wiese" eine Entwicklung der Innenstadt zu fördern, werden zusätzlich Umweltbelange berücksichtigt. Insgesamt ist die realisierte Gebäudegrundfläche deutlich größer als der Zuwachs an Versiegelung. Dies ist auf die Einsparung von Verkehrsflächen zurückzuführen, die durch Umstrukturierung des ZOB und Verlagerung der Stellplätze in die Tiefgarage möglich wird.

Weiterhin werden zur Vermeidung und Minimierung Höhenbegrenzungen für die baulichen Anlagen festgesetzt.

Die gesetzlichen Regelungen zum Artenschutz gelten unabhängig vom Bebauungsplan. Deshalb sollten Eingriffe zur Planverwirklichung vorzugsweise außerhalb der Brutzeit erfolgen, um artenschutzrechtliche Konflikte zu vermeiden. Sollte dies nicht möglich sein, sind die betroffenen Bereiche vor dem Eingriff durch eine fachlich geeignete Person auf das Vorkommen geschützter Vogelarten zu untersuchen. Bei Bedarf sind erforderliche Maßnahmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Auch wenn während der Planung Fledermäuse nicht festgestellt wurden, ist vor und während des Abrisses von Gebäuden durch eine fachkundige Person eine Untersuchung potenzieller Unterschlupfe durchzuführen.

Kompensationsmaßnahmen sind aufgrund der Vorbelastungen und Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes nicht erforderlich mit Ausnahme des Ersatzes von Einzelbäumen.

4.1.6 Zusätzliche Angaben

- **Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen gemäß § 4c BauGB**

Die Gemeinden überwachen die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten. Da durch die vorliegende Planung keine über das bestehende Maß hinausgehenden Umweltauswirkungen vorbereitet werden, sind über die übliche Prüfungs- und Genehmigungspraxis bei Vorhaben hinaus besondere Maßnahmen zur Überwachung nicht erforderlich.

Bei dem geplanten Ausbau der Hannoverschen Straße kann nach der derzeitigen Informationslage nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden, dass gem. der 16. und 28. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes an der vorhandenen Bebauung an der Hannoverschen Straße Maßnahmen zum passiven Schallschutz notwendig werden. Die Stadt Hildesheim wird die erforderliche Prüfung auf der Grundlage der fertiggestellten Ausbauplanung durchführen und die tatsächlichen Verkehrsmengen exakt ermitteln.

Da nicht vollständig auszuschließen ist, dass derzeit nicht absehbare erhebliche Umweltauswirkungen eintreten, wird die Stadt Hildesheim in einem Abstand von ca. 5 Jahren eine allgemeine Prüfung der Situation im Planbereich und seinem Umfeld vornehmen.

- **Allgemeinverständliche Zusammenfassung**

Die Stadt Hildesheim beabsichtigt bereits seit mehreren Jahren, den Bahnhofsvorplatz und sein Umfeld städtebaulich neu zu ordnen und entsprechend seiner Bedeutung als "Portal" der Stadt in seiner Attraktivität zu steigern. Nach dem Scheitern bisheriger Konzepte und vor dem Hintergrund der Absicht der Deutschen Bahn, ein zeitgemäßes Empfangsgebäude im Rahmen eines Investorenmodells zu errichten, bereitet der Bebauungsplan HM 32.1 Bahnhofsvorplatz die Realisierung einer ~~Bahnhofsmall vor~~ Nutzungs- und strukturell bedingt bestehen im Plangeltungsbereich erhebliche Vorbelastungen und Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Insgesamt ist die Bestandssituation in Bezug auf die Belange von Natur und Landschaft für alle Schutzgüter als gering zu werten.

Durch die Planung werden über das bestehende Maß hinaus keine weitergehenden erheblichen Umweltauswirkungen planerisch vorbereitet.

Kompensationsmaßnahmen werden durch den Bebauungsplan nicht festgesetzt, die Pflanzung der als Ausgleich erforderlichen Einzelbäume erfolgt auf der stadteigenen Fläche auf Grundlage einer selbstbindenden Erklärung der Stadt Hildesheim in der vorliegenden Begründung.

5 Altlasten

Es bestehen keine Hinweise auf das Vorhandensein von Altlasten. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass im Zuge der Baumaßnahmen belastetes Material aufgefunden werden kann, z. B. als Unterbau verwendete Innerste-Kiese, die eine natürliche Schwermetallbelastung aufweisen, weiterhin teerhaltige Schwarzdecken u. ä..

Bei der im Altlastenkataster geführten ehemaligen Betriebsstätte eines altlastenrelevanten Betriebs mit der Adresse Bahnhofplatz 1 dürfte es sich um den Verwaltungssitz gehandelt haben, so dass diesbezüglich Altablagerungen nicht zu erwarten sind.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass beim Auffinden von Bodenunregelmäßigkeiten (organoleptischer Befund) die Untere Abfallbehörde einzuschalten ist.

6 Finanzielle Auswirkungen

Zur Umsetzung des Bebauungsplans ist die Herstellung bzw. der Umbau der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung erforderlich. Die Verteilung der hierbei entstehenden Kosten wird zwischen der Stadt Hildesheim und dem Investor vertraglich geregelt. Für den Umbau des ZOB wird der Förderantrag nach GVFG aktualisiert.

7 Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen im Sinne des Baugesetzbuchs sind zur Umsetzung der Planung nicht erforderlich. Die im Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen werden, soweit sie nicht im Eigentum der Stadt Hildesheim stehen, vor der Umsetzung des Plans erworben.

8 Ablauf des Planverfahrens

Von den mit Belangen des Einzelhandels befassten Trägern öffentlicher Belange, Vertretern des Örtlichen Einzelhandels und von Privatpersonen sind in allen Verfahrensschritten Bedenken gegen die Neuausweisung von Verkaufsflächen im allgemeinen und gegen den gewählten Standort im Besonderen geltend gemacht worden. Sie wurden mit Hinweis auf die Entwicklung der Planentscheidung aus dem CIMA-Gutachten 2004¹⁶⁾ (Entwicklungspotenzial/-bedarf; strukturelle Standortempfehlung) und die Prüfung der Verträglichkeit des konkreten Vorhabens durch das CIMA-Gutachten 2005¹⁷⁾ (Branchenmix, Verkaufsflächenobergrenzen, Center-Größe) zurückgewiesen und hinter die Belange der städtebaulichen Neuordnung am Bahnhof, des Verkehrs und der Strukturverbesserung für die nördlichen Einkaufslagen zurückgestellt. Auf die ausführliche Abwägung in der Begründung und zu den Stellungnahmen im Einzelnen wird verwiesen. Hinsichtlich des geforderten Gesamtkonzepts wird auf Kapitel 2 hingewiesen. Die Untere Raumordnungsbehörde des Landkreises Hildesheim hat keine Bedenken gegen die Ausweisung von Verkaufsflächen im geplanten Umfang.

Im Beteiligungsverfahren gem. § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB sind von der Unteren Naturschutzbehörde Anregungen vorgetragen worden. Diese bezogen sich neben redaktionellen Hinweisen zum Umweltbericht und zum Artenschutz vor allem auf die rechtssichere Formulierung der städtischen Selbstbindung für die geplanten Ausgleichsmaßnahmen. Die Hinweise wurden durch Überarbeitung der Begründung beachtet. Um Probleme bei der Einbindung der Baumstandorte in das vorgesehene Großplattenraster zu reduzieren, wird auf die geforderte Festsetzung einer Mindestgröße für die Baumscheiben verzichtet. Die im rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzten 3 m² werden jedoch in jedem Fall überschritten. Anregungen Dritter zu er-

¹⁶⁾ CIMA Stadtmarketing GmbH: Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Hildesheim; Lübeck 09/2004

¹⁷⁾ CIMA Stadtmarketing GmbH: Verträglichkeitsgutachten für die Entwicklung der Bahnhofgalerie in Hildesheim; Lübeck 02/2005

neuter Bilanzierung und Ausgleich rechtskräftig überplanter Gehölzbestände wurden auf Grundlage von § 1a Abs. 3 aus rechtlichen Gründen nicht berücksichtigt.

Zahlreiche während der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vorgebrachte Anregungen bezogen sich auf das Verkehrskonzept und die Ausbauplanung, die nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans sind und deshalb nur so weit in die planungsrechtliche Abwägung eingestellt werden konnten, wie sie durch Festsetzungen des Bebauungsplans mittelbar oder unmittelbar berührt werden. Eine Änderung der Festsetzungen war nicht erforderlich, da alle Verkehrsbelange innerhalb des vom Bebauungsplans gesetzten Rahmens sinnvoll berücksichtigt werden können. Wesentliche Teile der Anregungen wurden in der Straßenausbauplanung berücksichtigt. Anregungen zum Hochbau und zur Gestaltung von Bahnhofstunnel und Bahnsteigen konnte mangels Regelungsbefugnis durch die Stadt nicht entsprochen werden.

Die Absicht der Stadt Hildesheim, den Bebauungsplan trotz Verzögerungen bei der eisenbahnrechtlichen Entwidmung bzw. Planfeststellung möglichst kurzfristig in Kraft zu setzen, um die Planung auch für Dritte rechtsverbindlich zu dokumentieren, machte die Aufnahme von Regelungen über das Verhältnis zum Fachplanungsrecht in den Bebauungsplan erforderlich. Wegen der überschaubaren Wirkung der Änderung wurden gem. § 4a (3) Satz 4 BauGB nur die betroffene Öffentlichkeit sowie die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Nach Abschluss der öffentlichen Auslegung stellte sich heraus, dass über den Kauf des ehemaligen Paketpostamts keine Einigung zwischen dem Investor und der Deutschen Post AG erzielt werden konnte. Da für diese Teilfläche die uneingeschränkte Zulässigkeit von Einzelhandel im Kerngebiet nicht beibehalten werden kann, ohne die Abwägung der Stadt Hildesheim zum Schutz der innenstädtischen Einzelhandelsstruktur zu gefährden, ist eine Änderung der bisherigen Festsetzungen erforderlich. Die Deutsche Post AG kann derzeit keine konkreten Aussagen über ihre langfristigen Nutzungsabsichten machen, deshalb wird der Teilbereich vom Satzungsbeschluss ausgenommen. Nach Klärung der Planungsziele wird das Verfahren für den Teilbereich fortgesetzt.

9 Hinweise der Träger öffentlicher Belange

DB Netz / DB Service Immobilien mit Schreiben vom 11.08.2005

Hinweis auf die Bemessung und Widmung von Gebäudewänden und Stützkörpern im Böschungsbereich, dauerhafte Zugänglichkeit für Inspektionen; Entwässerung des Bahngeländes ist zu sichern, Bepflanzungen im Grenzbereich sind abzustimmen

Kabel Niedersachsen/ Bremen mit Schreiben vom 05.01.2005

Hinweis auf vorhandene Breitbandkabel

EVI Energieversorgung Hildesheim mit Schreiben vom 15.08.2005

Während der Bauarbeiten muss die Funktionsfähigkeit der Netze durchgehend gewährleistet sein. Neue Trassen sind nach frühzeitiger Abstimmung mit dem Versorgungsträger ggf. vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme zu verlegen.

Deutsche Telekom AG mit Schreiben vom 13.09.2005

Falls neue Gebäude die vorhandenen mehr als 6 m überragen, können Beeinträchtigungen des Radio- und Fernsehempfangs eintreten.

Durch Verlegung vorhandener Leitungen verursachte z. T. hohe Kosten sind vom Verursacher zu tragen, Vorlaufzeit 9 Monate

Vorsehen neuer Trassen in der Planung; Leitungsschutz im Bereich von Baumstandorten

FB 66.4 – Stadtentwässerung mit Schreiben vom 02.08.2005

Die Entfernung vorhandener Sammler ist erst nach dem Bau der neuen Kanäle möglich.

FB 37 – Feuerwehr mit Schreiben vom 26.07.2005

An Verkehrswegen sind Hydranten auf einer Ringleitung in max. 100 m Abstand zu installieren. Der Grundschutz für das Baugebiet beträgt 96 m³/h und ist für mind. 2 Stunden sicherzustellen.

10 Verfahren

Aufstellungsbeschluss (§ 2 (1) BauGB)	27.09.2004
Unterrichtung und Erörterung (§ 3 (1) BauGB)	07.12.2004 - 03.01.2005
frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§ 4 (1) BauGB)	07.12.2004 - 30.12.2004
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§ 4 (2) BauGB)	07.07.2005 - 12.08.2005
Öffentliche Auslegung (§ 3 (2) BauGB)	12.07.2005 - 11.08.2005
eingeschränkte Beteiligung (§ 4a (3) Satz 4 BauGB)	05.09.2007 - 21.09.2007

Der Entwurf dieser Begründung wurde ausgearbeitet vom Büro für Stadtplanung Dr.-Ing. W. Schwerdt, Braunschweig in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung der Stadt Hildesheim.

Braunschweig, 14.10.2007

Hildesheim, 15.10.2007

Im Auftrage

Im Auftrage


.....
(Dipl.-Ing. Th. Gräsle)


.....
(Warnecke)

Der Rat der Stadt Hildesheim hat diese Begründung in seiner Sitzung am 26.11.2007 beschlossen.

Hildesheim, den *03.12.2007*


.....
(Machens)
Oberbürgermeister

