

Stadt Hildesheim  
Planungsamt

### B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 137 B über die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges Goslarsche Straße / Goslarsche Landstraße im Bereich von Goslarsche Straße Nr. 26 und 54 bis zum Kreuzungsbereich Senator-Braun-Allee / An der Ortsschlumpquelle und von verlängerter Brucknerstraße bis Goslarsche Landstraße entlang der Bahnlinie nach Goslar und 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 7 Goslarsche Straße (Anschluß an den Bebauungsplan Nr. 137 A)

#### 1. Allgemeines

- 1.1 Die dem Bebauungsplan Nr. 137 B zugrunde liegende Planung ist Teil einer verkehrlichen Gesamtplanung, die im südlichen Abschnitt im Bebauungsplan Nr. 137 A und im nördlichen Abschnitt im Bebauungsplan Nr. 137 B geregelt wird.
- 1.2 Das Plangebiet liegt zwischen der südlichen Oststadt und dem Galgenberggebiet.
- 1.3 Eigentümer der Flächen der Kasernen an der Senator-Braun-Allee und des Altenwohnheimes am Hohenstaufering ist die Bundesrepublik Deutschland, des Kirchengrundstücks an der Goslarschen Landstraße die Neuapostolische Kirche des Landes Niedersachsen, des Grundstücks im Eingangsbereich Senator-Braun-Allee das Katholische Waisenhaus und im Bereich der Bundesbahnstrecken die Bundesbahn. Im übrigen gehören die von der Planung betroffenen Flächen privaten Eigentümern, der Stadt Hildesheim und im Bereich des Wasserwerkes den Stadtwerken Hildesheim AG.
- 1.4 Zum Plangebiet gehört der Schutzbereich des Wasserschutzbereiches der auf der Nordseite der Goslarschen Landstraße gelegenen Ortsschlumpquelle, die für die Wasserversorgung der Stadt Hildesheim von Bedeutung ist.
- 1.5 Die Aufstellung des Bebauungsplanes vor dem Flächennutzungsplan wird gemäß § 8 Abs. 2 Satz 3 BBauG wie folgt begründet:

Daten zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes

- 09.07.1973 - Aufstellungsbeschluß
- 1973 - 1974 - Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
- 10.07.1973 - Beantragung der Bekanntgabe des Landesplanerischen Rahmenprogramms
- November 1973, Zusendung des Entwurfs des Landesplanerischen Rahmenprogramms
- Oktober 1974, Zusendung des Diskussionsentwurfs des Landesplanerischen Rahmenprogramms
- Nov. 1973 -  
Mitte 1974 - Erarbeitung von Grundlagenplänen und dem Modell der räumlichen Ordnung. Ratszustimmung am 18.11.1974
- 01.04.1974 - Ratsbeschluß zur Fortschreibung des Generalverkehrsplans  
Zeitliche Verzögerungen der dafür erforderlichen Datenerfassung, bedingt durch die Einkreisung der Stadt und Verlagerung von Zuständigkeiten. Da durch den Verkehrsplaner gleichzeitig für Stadt- und Landkreis Generalverkehrspläne aufgestellt wurden, waren zeitliche Verzögerungen durch Fehlen von Daten und Abstimmungen derselben in Stadtgrenzbereichen nicht zu vermeiden. Fertigstellung des Generalverkehrsplanes im Oktober 1977
- 01.04.1974 - Gebiets- und Verwaltungsreform, geeignete kartografische Unterlagen waren erst ab Sommer 1974 vorhanden
- 09.06.1974 - Neuwahlen auf Kommunalebene
- 03.04.1975 - Wiederholung der Kommunalwahlen
- von Mitte 1974 -  
Ende 1975 - Erarbeitung des Vorentwurfes des Flächennutzungsplanes sowie der Ortsteilpläne
- 08.03.1976 - Auftrag des Rates an die Verwaltung, den Flächennutzungsplanentwurf den zuständigen Ortsräten zur Beratung vorzustellen.
- Beratung in den Ortsräten in der Zeit vom 22.04. bis 09.06.1976

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

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

- 29.05.1978 - Ratsbeschluß zur öffentlichen Auslegung des Flächennutzungsplanentwurfs

30.06. -

- 31.07.1978 - Öffentliche Auslegung gemäß § 2 a (6) Bundesbaugesetz

Es ist beabsichtigt, die Anregungen und Bedenken zum Flächennutzungsplan in der 1. Ratssitzung nach den Sommerferien dem Rat zur Entscheidung vorzulegen und den Flächennutzungsplanentwurf nebst Erläuterungsbericht im Oktober 1978 zur Genehmigung bei der Bezirksregierung in Hannover einzureichen.

Besondere verfahrensmäßige Schwierigkeiten bei der Aufstellung des Flächennutzungsplanes

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

Letzter Stand: Diskussionsentwurf Juli 1974

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

- a) ... da die erforderliche Datenerfassung durch die Einkreisung der Stadt und die damit verbundene Verlagerung von Zuständigkeiten erschwert wurde.
- b) ... da durch den Verkehrsplaner gleichzeitig für Stadt- und Landkreis Generalverkehrspläne fortgeschrieben wurden und durch Fehlen von erforderlichen Daten ein Stadt-Land-Grenzbereich eine Abstimmung derselben kurzfristig nicht möglich war.

3. Durch die kommunale Neugliederung vom 01.04.1974 entstandenen Schwierigkeiten bei der Beschaffung von kartografischen Unterlagen.

4. Die bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (am 05.09.1977) gesetzte angemessene Frist wurde von den meisten Trägern öffentlicher Belange nicht eingehalten. Es wurden bis zu 3 Monate Fristverlängerung beantragt. Die letzten Stellungnahmen gingen erst Anfang März 1978 ein.

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

Die Ausweisungen dieses Bebauungsplanes sind aufgrund der beabsichtigten Verkehrsführungen nur im Zusammenhang mit den Festsetzungen des südlich angrenzenden Bebauungsplanes Nr. 137 A zu sehen.

Die erheblichen Verkehrsstörungen und Verkehrsverzögerungen im Bereich sowohl des höhengleichen Bahnüberganges Goslarsche Straße als auch Marienburger Straße (Bebauungsplan Nr. 137 A) bringen schon seit Jahren in den Spitzenstunden unbefriedigende Verkehrsverhältnisse. Deshalb wurde schon bei der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 141 (Blauer Kamp) und Nr. 150 für das Gebiet südlich der Braunsberger Straße vom Regierungspräsidenten in Hildesheim darauf hingewiesen, daß eine zusätzliche Verkehrsbelastung im Einzugsbereich der Marienburger Straße vor Inangriffnahme einer wirksamen Sanierung dieses verkehrsneuralgischen Punktes nicht hingenommen werden kann. Die diesbezüglichen Bedenken gegen die Genehmigung des Bebauungsplanes Nr. 141 wurden zurückgestellt, weil der Bebauungsplan Nr. 137 A bereits als Satzung beschlossen war und mit dem ersten Bauabschnitt zur Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges bereits begonnen war. Weil die Bebauung am "Blauen Kamp" vor der Fertigstellung steht, ist die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges besonders dringend. Außerdem ist das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 196 (Itzumer Hausberg) beinahe abgeschlossen. Die Bebauung dieses Gebietes würde zu einer zusätzlichen Belastung des Bahnüberganges der Marienburger Straße führen.

Die künftige Wohnbauentwicklung wird sich nach dem Entwurf des Flächennutzungsplanes vorwiegend im Bereich der Marienburger Höhe und im Ortsteil Itzum vollziehen. Die Durchführung des Bebauungsplanes Nr. 137 B in Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 137 A ist Voraussetzung für die Aufstellung weiterer Bebauungspläne im südlichen Stadtbereich, ohne die dringend erforderliche Baugrundstücke nicht zur Verfügung gestellt werden können.

Die Bautätigkeit in der Stadt Hildesheim wäre erheblich beeinträchtigt. Die mit diesem Bebauungsplan beabsichtigte Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse ist dringend erforderlich, um schwerwiegende Nachteile für die städtebauliche Entwicklung der Stadt Hildesheim zu vermeiden.

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

Die in Investitionsprogrammen der Bundesbahn und des Bundesverkehrsministeriums festgelegten Mittel sind nicht übertragbar. Ein nicht

termingerechter Abruf würde die Gesamtmaßnahme gefährden.

Der Bebauungsplan entspricht den Darstellungen des in der Aufstellung befindlichen neuen Flächennutzungsplanes. Anregungen und Bedenken zum Flächennutzungsplanentwurf, die eine Veränderung der Verkehrsführung in diesem Bereich fordern, sind während der Auslegungsfrist gemäß § 2 a Absatz 6 BBauG nicht vorgebracht worden.

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

## 2. Grundlagen der Planung

2.1 Die Planung geht zurück auf die schon seit Beginn dieses Jahrhunderts verfolgte Absicht, die höhengleichen Bahnübergänge an der Bahnlinie nach Goslar durch höhenungleiche zu ersetzen. Verschiedene Lösungsvorschläge wurden in den folgenden Jahrzehnten untersucht; ein konkretes Ergebnis verhinderten die geschichtlichen Umstände (Abbildung 1).

2.2 Der 1. Generalverkehrsplan der Stadt Hildesheim aus dem Jahre 1960 nahm diese Überlegungen wieder auf und enthielt eine Verbindung der B 243 südlich der Stadt mit der B 6 über den Hohnsen und eine neue Straße parallel und östlich der Bahnlinie nach Goslar (Abbildung 2).

Detaillierter wurde dieser Vorschlag in der ersten Fortschreibung des Generalverkehrsplanes 1969 dargestellt, insbesondere hinsichtlich der Verbindung des Hohnsens mit der neuen Straße östlich der Bahnlinie (Abbildung 3). Diesen Generalverkehrsplan billigte der Rat in seiner Sitzung am 01.06.1968.

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

2.3 Zur 2. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes beschloß der Rat am 01.04.1974 unter anderem folgende "Ziele der Generalverkehrsplanung":

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

### Erläuterung:

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

Statt den Verkehr durch viele schmale Straßen zu leiten und diese auszubauen und mit Ampeln auszustatten, ist es insgesamt betrachtet umweltfreundlicher und auch wirtschaftlicher, den Verkehr auf ein großmaschiges Netz

bildende leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen zu konzentrieren und gleichzeitig, innerhalb der Maschen liegende zusammengehörige Stadtteile vom durchfahrenden Verkehr zu befreien.

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

#### Erläuterung:

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

Diesen Zielen entspricht die vorliegende Planung.

### 3. Ziele und Zwecke der Planung

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

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

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

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

- An der Goslarschen Straße,
- an der Feldstraße und

- an der Marienburger Straße.

Der erst genannte Bahnübergang liegt im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 137 B. Er stellt einen latenten Gefahrenpunkt dar. Seine Abschaffung ist ein berechtigtes Anliegen städtischer Planung, da damit mehr Sicherheit für den Verkehr auf der Straße (Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrzeuge) wie für den Bundesbahnverkehr erreicht wird.

#### 4. Auswirkungen der Planung

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

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

- 4.2 Die geplante Straße östlich der Bahn läßt, da sie anbaufrei ist einen flüssigeren, weniger störanfälligen und damit sicheren Kraftfahrzeugverkehr zu.

- 4.3 Die latenten Gefahrenpunkte der plangleichen Bahnübergänge werden beseitigt.

- 4.4 Durch die Verkehrsverlagerung auf diese neue Straße werden allerdings andere Bereiche mehr belastet als bisher. Hierzu gehört die Struckmannstraße im Abschnitt zwischen Hohnsen und Marienburger Straße, deren Lärmbelastung mit der Verkehrsbelastung zunimmt. Hier müssen 3 Zonen unterschieden werden:

- Der Bereich Hohnsen, mit einer ermittelten und berechneten Belastung von gleichbleibend 70 dB (A).
- Die mittlere Struckmannstraße (Haus Nr. 7), mit einer erhöhten Lärmbelastung von 62 dB (A) auf 67 dB (A).
- Der Bereich Bahnschranke, mit einer Belastungserhöhung von 67 dB (A) auf 70 dB (A).

Die vorliegende Planung löst auch in der Goslarschen Straße durch die Zunahme des Verkehrs eine höhere Lärmbelastung aus. Hiervon wären von allen die Rückfronten der Häuser



an der Weißenburger Straße betroffen, da die schützende Häuserreihe auf der Südseite der Goslarschen Straße den Straßenbau weichen muß. Durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen (Mauer, Wall mit Fußgängerrampe), wird jedoch die vorhandene Lärmbelastung von 59 dB (A) auf gleicher Höhe gehalten. Auf der Nordseite der Goslarschen Straße (gemessen und errechnet von Haus Nr. 38) bleibt die Lärmbelastung bei 69 dB (A); sie ändert sich durch die Planung also nicht.

In der Marienburger Straße wird durch die Planung eine lärmmäßig höhere Belastung nicht eintreten.

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

- Hohenstaufenring 39	gemessen	64 dB (A)
	Prognose	60 dB (A)
- Stüvestraße 24	gemessen	59 dB (A)
	Prognose	62 dB (A) (nur Straßenverkehr ohne Bahn)
- Feldstraße 12	geschätzt	60 dB (A)
	Prognose EG	56 dB (A)
	1. OG	62,5 dB (A)
	2. OG	72,5 dB (A) (diese Werte wurden unter Zugrundelegung einer 4,2 m hohen Lärmwand errechnet; in den beiden Obergeschossen sind aufgrund der Prognosewerte lärmdämmende Fenster vorgesehen)
- Marienburger Straße 57	gemessen	71 dB (A)
	Prognose	73 dB (A) (nur Straßenverkehr ohne Bahn)
- Windmühlenstr. 20	geschätzt	67 dB (A)
	Prognose	67 - 68 dB (A) (in den beiden obersten Stockwerken kann eine Schallpegelerhöhung um 2 - 3 dB (A) durch Reflektionen aus der Trogstrecke nicht ausgeschlossen werden)

- Marienburger Straße 1 - 6      - Es wird eine Schallpegelzunahme bis zu 2 dB (A) geschätzt. -
- Immengarten                      - Es wird eine Schallpegelzunahme bis zu 2 dB (A) geschätzt. -
- Gravelottestraße 14              - Es wird eine Schallpegelzunahme in den beiden Obergeschossen von ca. 3 dB (A) geschätzt. -

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

## 5. Abwägung

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

Statt unter Inanspruchnahme der Häuser auf der Südseite der Goslarschen Straße könnte die Unterführung auch unter Inanspruchnahme der Häuser auf der Nordseite der Goslarschen Straße vorgesehen werden. Diese Lösung würde jedoch einen größeren Eingriff in die privaten Belange erfordern, da

- mehr Häuser abgerissen werden müßten,
- durch den Abriß dieser Häuser erheblich mehr Bewohner der Wohnquartiere beiderseits der Kampstraße von den Lärmbeeinträchtigungen betroffen würden, als es auf der Südseite der Fall ist (hier kann die Lärmbelastung

- wie unter 4.4 dargelegt - auf gleicher Höhe gehalten werden) und

- der größte Teil der Grundstücke auf der Südseite der Straße bereits erworben ist.

Der Führung über die Südseite wird deshalb der Vorzug gegeben.

## 6. Planungsdetails

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

- |   |                |
|---|----------------|
| - neue Straße, östlich der Bahn                             | ca. 30.000 Kfz |
| - Goslarsche Straße, östlich<br>Immengarten                 | ca. 18.000 Kfz |
| - Goslarsche Landstraße, westlich<br>Senator-Braun-Allee    | ca. 22.000 Kfz |
| - Goslarsche Landstraße, östlich der<br>Senator-Braun-Allee | ca. 8.000 Kfz  |

(Abbildung 4)

Dementsprechend ergeben sich folgende Straßenbreiten:

- |   |           |
|---|-----------|
| - für die Straße östlich der Bahn                               | 4 Spuren  |
| - für die Goslarsche Straße östlich<br>Immengarten              | 4 Spuren  |
| - für die Goslarsche Landstraße<br>westlich Senator-Braun-Allee | 4 Spuren  |
| - für die Goslarsche Landstraße<br>östlich Senator-Braun-Allee  | 2 Spuren. |

6.2 Durch die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Goslarsche Straße werden in diesem Bereich die Fußgängerverbindungen unterbrochen. Als neue Fußwegverbindung zwischen Innenstadt und Galgenbergviertel ist wegen des höhergelegenen Hanggeländes des Galgenbergviertels und um den Fußgänger möglichst geringe Höhenunterschiede mit zumutbaren Steigungsverhältnissen anbieten zu können, eine Überführung vorgesehen. Sie liegt im Verlauf der bisher gewohnten Verbindung entlang der Goslarschen Straße. Der Anschluß an das vorhandene Wegenetz auf der Ostseite der Bahnlinie erfolgt über den Lärmschutzwall. Auf der Westseite der Bahnlinie wird außerdem eine zusätzliche direkte Verbindung durch eine Rampe von der Gravelottestraße aus eingerichtet.

Auf der Nordseite des Knotenpunktes ist für die Verbindung zwischen Oststadt und Senator-Braun-Allee wegen der zügigen Führung und des zu überwindenden geringen Höhenunterschiedes eine Unterführung vorgesehen. Bei einer Überführung wäre hier etwa die doppelte Höhe zu überwinden. Das würde zu längeren Rampen und damit größeren Umwegen führen.

Die Fußgängerwege im Verlauf von Über- und Unterführung erhalten nach den Richtlinien für die Anlage von Stichstraßen eine Breite von 3 bzw. 4 m. Sie dienen dem Fußgänger- und Radfahrverkehr. Ihre Steigung beträgt ca. 6 %, so daß sie auch von Behinderten ohne Schwierigkeiten bewältigt werden können.

- 6.3 Zur Verbesserung der Umweltqualität der Straßen werden die vorhandenen Bäume soweit wie möglich geschont. Die Seitenräume der Straßen und alle geeigneten Restflächen neben den Verkehrsanlagen werden begrünt und mit Gehölzen besetzt. Auch die Flächen der Schleife und der Lärmschutzanlagen werden begrünt.

Die Bepflanzung dient sowohl der besseren optischen Einbindung der Verkehrsanlagen in das Stadtbild, als auch der Lärm- und Staubminderung.

## 7. Zahlenangaben

### 7.1 Flächen

7.11 Gesamtlfläche des Geltungsbereiches ca. 9,59 ha

7.111 Nicht dem Baugebiet unmittelbar dienenden Flächen --- ha

7.12 Bruttobauland --- ha

7.121 Flächen die zum Erschließungsaufwand gehören entfällt

7.122 Flächen, die nicht zum Erschließungsaufwand gehören

Straßen, Wege, Plätze	ca. 7,60 ha	
überörtliche Grünflächen	- ha	
Kleingärten	- ha	
Sportflächen	- ha	
Lärmschutzeinrichtungen	ca. 1,70 ha	
sonstige Flächen (Bahn)	<u>ca. 0,29 ha</u>	<u>ca. 9,59 ha</u>

7.13 Nettobauland	entfällt
7.131 Davon Flächen für Gemeinbedarf	---
7.132 Davon Flächen in den Baugebieten	entfällt
7.2 Nutzung	entfällt.

8. Überschlägliche Kostenangaben:

8.1 Kosten, die zum Erschließungsaufwand gehören	entfällt
8.2 Kosten, die nicht zum Erschließungsaufwand gehören	
8.21 Grunderwerb und Freilegung der Flächen	9.200.000,-- DM
8.22 Wert der von der Stadt aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen	850.000,-- DM
8.23 Bau der Straßen, Wege, Plätze und Parkflächen einschließlich deren Entwässerung, Beleuchtung, Lärmschutzmaßnahmen und Straßenbegleitgrün	18.775.000,-- DM
8.24 Ausbau der Grünflächen	entfällt
8.25 Summe 8.21 bis 8.24	28.825.000,-- DM
8.26 Zuschüsse zu 8.21 bis 8.24 (nach EKRg und GVFG)	25.548.344,-- DM
8.27 Kosten, die der Stadt aus 8.21 bis 8.24 verbleiben	3.276.656,-- DM =====
8.3 Kanalbaukosten	entfällt
8.4 Anlagen des Gemeinbedarfs	entfällt
8.5 Kosten, die der Stadt insgesamt voraussichtlich verbleiben.	3.276.656,-- DM =====

# 9. Finanzierung

## Finanzierungsplan Bebauungsplangebiet 137 A + B

=====

### 9.1 EkvG Maßnahme

Gesamtkosten	Anteil Bund	Anteil DB	GVFG	Anteil Stadt	
53.700.000,--	17.500.000,--	17.500.000,--	13.125.000,--	5.575.000,--	DMx)
16.215.000,--	6.000.000,--	5.044.000,--	4.679.000,--	492.000,--	DM bis 1977
7.500.000,--	2.500.000,--	2.500.000,--	2.475.000,--	25.000,--	DM 1978
7.500.000,--	2.500.000,--	2.500.000,--	2.475.000,--	25.000,--	DM 1979
7.500.000,--	2.500.000,--	2.500.000,--	1.510.000,--	990.000,--	DM 1980
7.500.000,--	2.500.000,--	2.500.000,--	1.315.000,--	1.185.000,--	DM 1981
7.485.000,--	1.500.000,--	2.456.000,--	671.000,--	2.858.000,--	DM 1982

9.2 Goslarsche Landstraße / Senator-Braun-Allee B 6 / L 491

Gesamtkosten	Anteil Bund	Anteil GVFG	Anteil Stadt	Jahr
5.770.000,--	2.484.594,--	2.268.750,--	1.016.656,--xx)	
2.400.000,--	1.050.000,--	1.000.000,--	350.000,--	1978
2.370.000,--	1.020.000,--	1.000.000,--	350.000,--	1979
1.000.000,--	414.594,--	268.750,--	316.656,--	1980

x) Anteil A : 3.315.000,--

x) Anteil B : 2.260.000,--

xx) : 1.016.656,--

xx) + B zus.: 3.276.656,--  
=====

Die erforderlichen Mittel sind wie beschrieben in der mittelfristigen Investitionsplanung angegeben.

10. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

10.1 Grenzregelung - entfällt -

10.2 Umlegung - entfällt -

10.3 Enteignung

Enteignungen können erforderlich werden.

Hildesheim, den 25.08.1978









Der Oberstadtdirektor  
In Vertretung

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'K. ...', written over the printed name 'Der Oberstadtdirektor In Vertretung'.



GUTACHTEN HILDESHEIM II

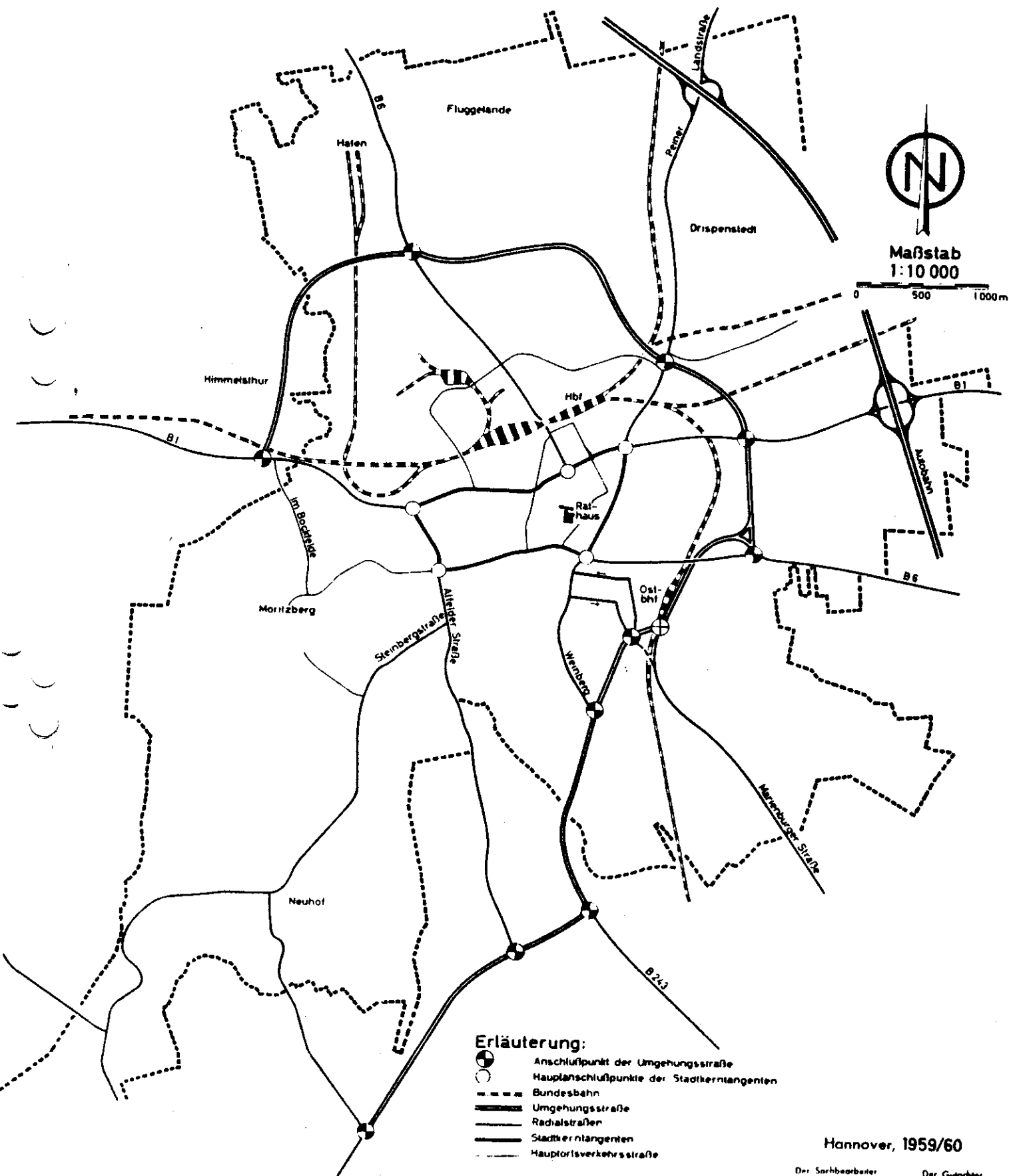
3  
TABELLE

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

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

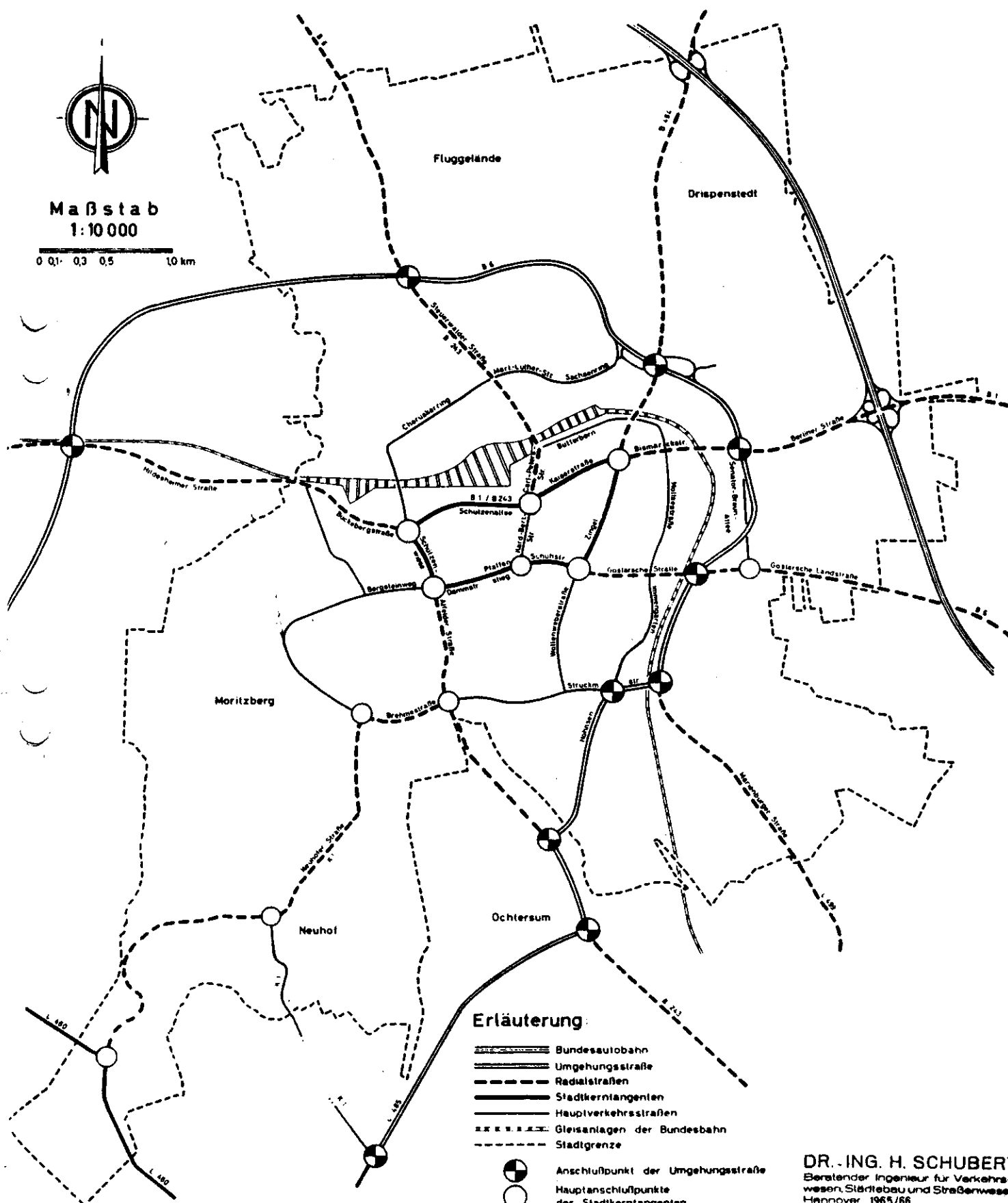
# Geplantes Netz der Verkehrswege im Stadtgebiet

Abb. 2



# Geplantes Netz der Verkehrswege im Stadtgebiet

Abb. 3

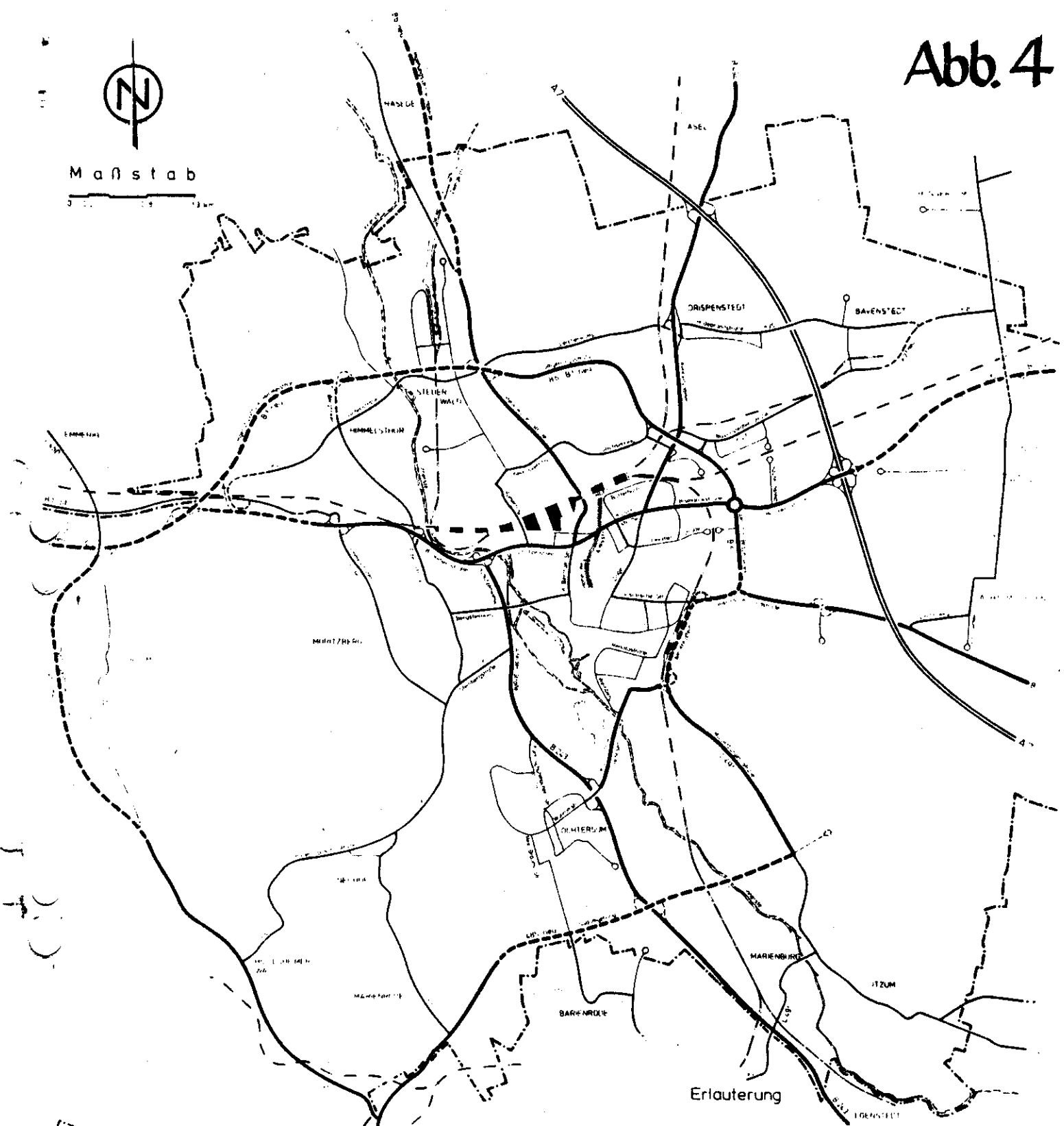


DR.-ING. H. SCHUBERT  
Beratender Ingenieur für Verkehrs-  
wesen, Städtebau und Straßenwesen  
Hannover, 1965/66



Maßstab

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



## Erläuterung

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

Das bei Hauptverkehrsstraßen ergänzende  
Gleisennetz ist nur teilweise dargestellt