

## **BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN HM 32.4 „BAHNHOFSPLATZ - OST“**

### **Inhaltsverzeichnis**

#### **TEIL A Begründung der Festsetzungen des Bebauungsplanes**

1.	Allgemeines	2
1.1.	Allgemeine Ziele und Zwecke sowie Notwendigkeit der Aufstellung des Bebauungsplanes	2
1.2.	Beurteilungsrahmen, Auswahl des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB zur Änderung des Bebauungsplanes	3
1.3.	Abgrenzung und Größe des Plangebietes, rechtsverbindliche Bebauungspläne, Schutzgebiete	4
1.4.	Bestehende Nutzungen, Eigentumsstruktur, Boden	5
1.5.	Ziele der Raumordnung	7
1.6.	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	7
1.7.	Städtebauliche Planungen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB	9
2.	Städtebauliche Zielsetzungen / grundsätzliche Planentscheidungen	10
3.	Begründung der wesentlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes	12
3.1.	Art der baulichen Nutzung	12
3.2.	Maß der baulichen Nutzung	13
3.3.	Baulinien, Baugrenzen, Bauweise	15
3.4.	Öffentliche Verkehrsanlagen	15
3.5.	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	16
3.6.	Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes	16
4.	Durchführung des Bebauungsplanes	17
5.	Auswirkungen des Bebauungsplanes auf öffentliche Belange	17
5.1.	Erschließung	17
5.2.	Belange der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung	19
5.3.	Auswirkungen des Bebauungsplanes auf Umweltbelange - Umweltverträglichkeit -	20
6.	Auswirkungen des Bebauungsplanes auf private Belange	22
7.	Flächenbilanz	22
8.	Verfahren	23
<b>Anlage 1</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>24</b>
<b>Anlage 2</b>	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>24</b>

## 1. Allgemeines

### 1.1. Allgemeine Ziele und Zwecke sowie Notwendigkeit der Aufstellung des Bebauungsplanes

Das Plangebiet des Bebauungsplanes HM 32.4 "Bahnhofsplatz - Ost" befindet sich am nördlichen Rand des zentralen Hauptgeschäftsbereiches der Innenstadt Hildesheims. Es grenzt unmittelbar östlich an den Bahnhofsplatz und den Hauptbahnhof Hildesheim an.

Das Plangebiet umfasst zum überwiegenden Teil die Flächen des ehemaligen Hauptpostamtes Hildesheim und des Frachtzentrums der Deutschen Post. Das den östlichen Teil des Bahnhofsplatzes städtebaulich dominierende siebengeschossige Gebäude der ehemaligen Hauptpost wurde als Schalter- und Verwaltungsgebäude nach den Zerstörungen des zweiten Weltkrieges neu errichtet. Die Gebäude des ehemaligen Frachtzentrums an der Ostseite des Bahnhofsplatzes (Überbauung Butterborn) und am Pepperworth dienten der Postverteilung, Lagerung und Logistik. Aufgrund von Umstrukturierungen der Deutschen Post AG wurden große Teile des Postbetriebes von innerstädtischen Standorten in die Logistikzentren nach Pattensen und Hannover Anderten verlagert. Zur Zeit wird lediglich das Erdgeschoss des Gebäudes der Hauptpost an der Hezilostraße durch das Postbank Finanzcenter genutzt. In den Obergeschossen befinden sich Ausweichquartiere der Agentur für Arbeit. Die Gebäude des Frachtzentrums an der Ostseite des Bahnhofsplatzes und am Pepperworth stehen leer.

Die vorhandenen Gebäude des ehemaligen Frachtzentrums sind für die Nutzung als Lagergebäude bzw. für eine Logistikeinrichtung errichtet worden. Eine Nachnutzung der Flächen für diese Zwecke entspricht jedoch weder den städtebaulichen Zielen der Stadt Hildesheim, da sie mit zusätzlichem Lkw-Verkehr und Nutzungskonflikten mit der angrenzenden Wohnnutzung verbunden wäre, noch wird dadurch das Potenzial des Standortes angemessen genutzt. Dieses Potenzial liegt in der zentralen Lage und der guten Erreichbarkeit des Standortes mit öffentlichen Verkehrsmitteln unmittelbar angrenzend an den Hauptbahnhof und den ZOB.

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept 2020 der Stadt Hildesheim /1/ (Seite 61) führt als Ziele für den Ausbau von Dienstleistungsstandorten die Konzentration von arbeitsplatzintensiven Standorten an integrierten Standorten und die Förderung der Entwicklung der Innenstadt als regionales Wirtschaftszentrum an. Hierfür bietet das zentral gelegene Plangebiet sehr gute Voraussetzungen. Ziel der Stadt Hildesheim ist die Entwicklung des Postgeländes als zentraler Standort für Verwaltung und Dienstleistung durch kerngebietstypische Nachnutzungen und Wohnen, wobei sich das Wohnen auf Randbereiche an der Pepperworth konzentrieren soll. Stadträumlich ist die Schließung der Blockrandstrukturen durch den Ersatz bzw. die Ergänzung der vorhandenen Gebäude von besonderer Bedeutung. Ein weiterer funktioneller Aspekt wurde im Aufstellungsbeschluss als Planungsziel formuliert. Dies ist die Bereitstellung von Einstellplätzen für Pkw für den Bedarf des Plangebietes. Diese Planungsziele sind umsetzbar. Mit der Landesbehörde für Regionalentwicklung konnte ein erster dauerhafter Nutzer für das Bürogebäude der ehemaligen Hauptpost gefunden werden.

Im Plangebiet gelten auf Teilflächen die Bebauungspläne HM 32 (Hezilostraße 1 und 2 sowie Eckgrundstück zur Pepperworth) und der Bebauungsplan HM 24A (Verwaltungsgebäude der Hauptpost und Logistikgebäude angrenzend an den Butterborn). Der Bebauungsplan HM 32.1 wurde mit Beschluss des Stadtrates vom 09.07.2012 aufgehoben und gilt somit nicht mehr.



Der Bebauungsplan HM 32 überplant die Flächen Hezilostraße 1 und 2 sowie das Eckgrundstück zur Pepperworth als Gemeinbedarfsfläche Post. Dieses Planungsziel wurde auf den Teilflächen Hezilostraße 1 und 2 nicht umgesetzt, es wird nach der Schließung des Standortes durch die Deutsche Post nicht mehr verfolgt. Eine Änderung bzw. Überplanung dieser Fläche ist somit erforderlich.

Der Bebauungsplan HM 24A regelt für das Gebäude der Hauptpost nur den Teilaspekt des Ausschlusses von Vergnügungsstätten. Die Teilflächen der Grundstücke Butterborn 69 bis 71 und Pepperworth 7 und 8 sind bisher nicht beplant.

Die Einordnung von kerngebietstypischen Nutzungen am Standort bedarf auch außerhalb der zu überplanenden wirksamen Bebauungspläne der bauleitplanerischen Steuerung. Die Grundstücke Butterborn 69 bis 71 und Hezilostraße 1 und 2 werden überwiegend durch Wohnungen und somit durch schützenswerte Nutzungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes genutzt. Die Verlagerung des Frachtpostbetriebes hat die ehemals bestehenden Nutzungskonflikte zwischen der Wohnnutzung und dem Logistikbetrieb entschärft. Die geplanten Nutzungen sollen den Immissionsschutz unter Beachtung der zentralen Lage des Plangebietes angemessen berücksichtigen. Dies ist eine wesentliche Aufgabe der bauleitplanerischen Steuerung. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes ist städtebaulich erforderlich.

Die überwiegenden Flächen des Plangebietes befinden sich im Eigentum einer Immobiliengesellschaft, die ein Interesse an der Entwicklung des Gebietes bekundet hat. Die Aufstellung des Bebauungsplanes wird über durch den begünstigten Grundeigentümer finanziert.

### **1.2. Beurteilungsrahmen, Möglichkeit zur Nutzung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a des Baugesetzbuches (BauGB) zur Aufstellung des Bebauungsplanes**

Als Bebauungsplan der Innenentwicklung gelten Pläne, die der Wiedernutzbarmachung von Brachflächen, der Nachverdichtung im Innenbereich oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dienen. Diesen Rahmenbedingungen entspricht der vorliegende Bebauungsplan. Wesentliches Planungsziel ist die Revitalisierung der ehemals durch die Deutsche Post genutzten Flächen in der Innenstadt der Stadt Hildesheim. Die Planaufstellung dient damit der Innenentwicklung von Flächen im Sinne des § 13a Abs. 1 BauGB.

Für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens sind folgende weitere Voraussetzungen zu prüfen:

- 1) Die zulässige Grundfläche im Plangebiet darf 20.000 m<sup>2</sup> nicht überschreiten. Bei einer Überschreitung von 20.000 m<sup>2</sup> bis 70.000 m<sup>2</sup> ist eine Vorprüfung nach den Kriterien der Anlage 2 zu § 13a BauGB durchzuführen.
- 2) Der Bebauungsplan darf keinem Vorhaben dienen, für das gemäß den bundes- oder landesrechtlichen Vorschriften eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich wäre.
- 3) Eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete) muss ausgeschlossen werden können.

Die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes umfassen eine zulässige Grundfläche von ca. 8.448 m<sup>2</sup>. Dies liegt deutlich unterhalb des Wertes von 20.000 m<sup>2</sup> ab dem eine Vorprüfung erforderlich ist.



Im Plangebiet sind die Errichtung von Geschäfts- und Verwaltungsgebäuden sowie Einstellplätzen in einem Parkhaus mit ca. 92 Stellplätzen geplant. Die Vorhaben sind nach Anlage 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) und nach Landesrecht (NUVPG) nicht UVP-pflichtig. Die UVP- Pflicht für Stellplatzanlagen betrifft ausschließlich Parkplätze. Parkhäuser gehören nicht hierzu. Es besteht auch keine Vorprüfungspflicht.

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und europäische Vogelschutzgebiete sind von der Planaufstellung in der Innenstadt von Hildesheim nicht betroffen.

In Auswertung dieser Prüfergebnisse wurde festgestellt, dass die Voraussetzungen zur Aufstellung des Bebauungsplanes im Verfahren nach § 13a BauGB gegeben sind. Der Bebauungsplan wird im Verfahren nach § 13 a BauGB aufgestellt.

### **1.3. Abgrenzung und Größe des Plangebietes, rechtsverbindliche Bebauungspläne, Schutzgebiete**

Das Plangebiet wurde so abgegrenzt, dass die städtebaulichen Zielsetzungen des Bebauungsplanes innerhalb des Plangebietes umgesetzt werden können. Die Begrenzung des räumlichen Geltungsbereiches wird gebildet durch

- im Norden von den nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) dem Bahnverkehr gewidmeten Flächen mit den Gleisanlagen des Hauptbahnhofs
- im Westen von der östlichen und südöstlichen Platzkante des Bahnhofsplatzes und im Südwesten von der östlichen Begrenzung des Straßenraumes der Hezilostraße
- im Südosten von der Südostgrenze der Straße Pepperworth bis zum Beginn der Einmündung in die Lüntzelstraße, weiter entlang der südöstlichen Gebäudekante von Pepperworth 7 und 8
- im Osten von der Westgrenze der Grundstücke Pepperworth 8a, Butterborn 68 und Butterborn 6

Die verbindliche Begrenzung ist der Planzeichnung zu entnehmen.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes HM 32.4 umfasst eine Fläche von ca. 10.269 m<sup>2</sup>.

Folgende Bebauungspläne grenzen an das Plangebiet an bzw. befinden sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes:

#### Bebauungsplan HM 32 "Bahnhofsplatz"

Der Bebauungsplan umfasste das gesamte Gebiet Bahnhofsplatz und zwischen Hezilostraße, Pepperworth, Jan - Pallach - Straße, Bernwardstraße und Hannoversche Straße. Der Bebauungsplan wurde mehrfach geändert und ist inzwischen durch die wirkamen Bebauungspläne HM 32.2 und HM 32.3 auf Teilflächen überplant. Der noch wirksame Teil des Bebauungsplanes HM 32 umfasst die Grundstücke Hezilostraße 1, 2 und das Eckgrundstück zur Pepperworth, die sich im Plangebiet befinden. Sie wurden als Gemeinbedarfsfläche für die Post festgesetzt. In den angrenzenden Bereichen westlich der Hezilostraße ist der Bebauungsplan durch den Bebauungsplan HM 32.2 überplant.

#### Bebauungsplan HM 32.1

Der Bebauungsplan HM 32.1 "Bahnhofsplatz" umfasste auch Teile des Plangebietes (Butterborn und nördlich des Butterborns gelegene Flächen). Planungsziel des Bebauungsplanes war die Entwicklung eines großflächigen Einkaufszentrums am Bahnhofsplatz.



Dieses Planungsziel hat sich als nicht umsetzbar erwiesen. Der Bebauungsplan wurde mit Beschluss des Stadtrates vom 09.07.2012 aufgehoben. Er ist somit für die Teilflächen, die sich im Plangebiet befinden, nicht mehr wirksam.

## Bebauungsplan HM 32.2

Der Bebauungsplan HM 32.2 "Hezilostraße" grenzt südwestlich an das Plangebiet an. Er setzt die Flächen zwischen Hezilostraße und Bahnhofsallee teilweise als Kerngebiete mit einer Grundflächenzahl von 1,0 und einer bestandsorientierten Geschossflächenzahl von 3,0 und 5,1 und teilweise als besonderes Wohngebiet mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 1,6 fest. Angrenzend an die Hezilostraße befindet sich ein Ärztehaus. Die Traufhöhe beträgt maximal 20 Meter und die Firsthöhe maximal 23 Meter bei mindestens vier und höchstens sechs Vollgeschossen. Mit dem Bebauungsplan bestehen keine erkennbaren Nutzungskonflikte.

## Bebauungsplan HM 32.3

Der Bebauungsplan HM 32.3 "Bahnhofsplatz" überplant große Teile des Bebauungsplanes HM 32.1 mit der Zielsetzung der Neugestaltung des Bahnhofsplatzes. Er umfasst die westlich an das Plangebiet angrenzenden Flächen des Bahnhofsplatzes und setzt dieses als öffentliche Verkehrsflächen fest. Mit dem Bebauungsplan sind keine Konflikte erkennbar.

## Bebauungsplan HM 24A

Am 06.03.2002 trat der Bebauungsplan HM 24A "Vergnügungsstätten in der Innenstadt" als 7. Änderung des Bebauungsplans HM 32 in Kraft. Er bezieht die bisher nicht überplanten Postgebäude am Bahnhofsplatz ein und schließt Vergnügungsstätten aller Art aus.

Östlich des Plangebietes grenzen keine rechtsverbindlichen Bebauungspläne an. Erhebliche bodenrechtlich relevante Spannungen zwischen den benachbarten Bebauungsplänen und den geplanten Festsetzungen sind nicht zu erkennen.

Im Plangebiet befinden sich keine Schutzgebiete nach Naturschutzrecht und keine Kulturdenkmale. Die Untere Denkmalschutzbehörde weist darauf hin, dass sich östlich des Geltungsbereiches das Kulturdenkmal Marienfriedhof befindet. Bei Veränderungen der Umgebung des Kulturdenkmals ist die Untere Denkmalschutzbehörde einzubeziehen.

## **1.4. Bestehende Nutzungen, Eigentumsstruktur, Boden**

Das Plangebiet des Bebauungsplanes ist Bestandteil des Innenstadtgebietes von Hildesheim und flächenhaft nahezu vollständig versiegelt. Der Geltungsbereich wird im Bestand durch die ehemals durch die Deutsche Post genutzten Flächen des Hauptpostamtes und der Frachtpost geprägt. Die Hofflächen sind für Lkw-Stellplätze und Ladebereiche befestigt. Das Grundstück Pepperworth 7, das in das ehemalige Frachtzentrum der Deutschen Post mit einbezogen war, ist mit einem Lagergebäude bebaut. Die Hofflächen sind bis auf eine Randfläche zu den Grundstücken Butterborn 69 bis 71 vollständig versiegelt. Die in das Plangebiet einbezogenen Gebäude Hezilostraße 1 und 2 werden überwiegend durch Wohnungen genutzt. In der Hezilostraße 1 ist darüber hinaus ein Gewerbebetrieb angemeldet. Die Grundstücke sind bis auf kleine Vorgartenflächen bebaut bzw. befestigt. Die Gebäude Butterborn 69 bis 71 und Pepperworth 8 werden überwiegend für Wohnzwecke und teilweise für Studentenwohnungen genutzt. Es handelt sich um Gebäude mit 4 bzw.





5 Vollgeschossen, die um 1910 errichtet wurden. Die Hofflächen sind überwiegend befestigt. Kleine Gartenbereiche sind auf den Grundstücken Butterborn 70 und 71 vorhanden.

Städtebaulich weist das Plangebiet erhebliche Defizite auf. Die Baustruktur, die in der Umgebung des durch geschlossene Blockrandbebauung geprägt wird, ist durch den bis an den Pepperworth heranreichenden, befestigten Hof des Postfrachtzentrums gestört. Es fehlt eine Bebauung an der städtebaulich wichtigen Ecke zwischen der Hezilostraße und dem Pepperworth.

Die Nutzungsstruktur weist im Bestand erhebliche Konflikte zwischen dem Frachtpostzentrum und den angrenzenden Wohnnutzungen auf. Die aufgrund der Emissionen des Bahnbetriebes eingeschränkte Wohnqualität wurde durch die Nutzung des Frachtzentrums zusätzlich beeinträchtigt. Die nur für Lager- und Logistikzwecke errichteten Gebäude des Frachtpostzentrums am Butterborn und das Lager am Pepperworth stehen leer. Aus städtebaulicher Sicht wird hier eine Neubebauung angestrebt.

Die Flächen des Plangebietes befinden sich bis auf die öffentliche Straßenverkehrsfläche des Pepperworth in privatem Besitz. Das gesamte Postareal einschließlich des Gebäudes Pepperworth 7 ist einheitlicher Besitz einer Immobiliengesellschaft.

Zur Vorbereitung der vorliegenden Bauleitplanung wurde das Plangebiet aufgrund der altlastenverdächtigen Vornutzung durch die Frachtpost gutachterlich auf Bodenbelastungen untersucht. (Analytech Berlin-Brandenburg 8716-B/10/13) /6/. Der Gutachter kommt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

Die bis maximal ca. 10,0 Meter unter Geländeoberkante anstehenden standortcharakterisierenden bindigen Geschiebeböden (Geschiebelehm), Lösslehmhorizonte und Verwitterungstone werden von anthropogen beeinflussten relativ inhomogen zusammengesetzten Aufschüttungsmaterialien überlagert. Die Aufschüttungsbasis wurde unterhalb der bestehenden Oberflächenversiegelungen in Teufen von min. ca. 0,6 bis max. ca. 3,1 Meter unter der derzeitigen Geländeoberkante (Basis i. M. bei ca. 1,2 m u. GOK) erbohrt. Die Organoleptik (Färbung/Geruch) der angetroffenen Aufschüttungsmaterialien ist unter Beachtung der stofflichen Zusammensetzung als arttypisch für urban beeinflusste gewerblich-industriell genutzte Gebiete zu beurteilen und gibt keine expliziten Hinweise auf einen stofflichen Eintrag im Rahmen der Nutzungshistorie bzw. auf altlastrelevante Schadstoffbelastungen. Die nachfolgenden gewachsenen Bodenhorizonte zeigen keinerlei organoleptische Auffälligkeiten (Färbung/Geruch), die Hinweise auf altlastrelevante Schadstoffbelastungen bzw. einen stofflichen Eintrag aus den überlagernden anthropogen beeinflussten Aufschüttungsmaterialien geben. Die vorliegenden Ergebnisse der laborchemischen Untersuchungen belegen in den erkundeten Aufschüttungsmaterialien relativ geringfügige Verunreinigungen durch Schwermetalle, Polyzyklische- Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) und durch Mineralöl- Kohlen- Wasserstoffe (MKW). Die ermittelten Schadstoffbelastungen sind aus gutachterlicher Sicht auf eine allgemeine anthropogene Beeinflussung im Rahmen der Nutzungshistorie zurückzuführen und werden als arttypisch für derart urbanisierte Areale bezeichnet. Überschreitungen von Prüf- / Beurteilungswerten gem. BBodSchV bzw. Berliner Liste liegen nicht vor. Gleiches gilt für die abfallwirtschaftlich relevanten Zuordnungswerte Z 2 gemäß LAGA- Richtlinie. Die ermittelten Schadstoffbelastungen sind somit als nicht altlastenrelevant einzustufen. Gefährdungspotentiale für die Schutzgüter Mensch (Pfad → Boden ↔ Mensch) und Grundwasser (Pfad → Boden ↔ Grundwasser) bzw. für den Einzelnen / die Allgemeinheit sind resultierend nicht gegeben. Die Durchführung von Sofort- / Sanierungsmaßnahmen im Sinne der gültigen Gesetze und Verordnungen (BBodSchG / BBodSchV) ist aus gutachterlicher Sicht nicht erforderlich. Die Aufschüttungsmaterialien sind den Zuordnungskategorien Z 0 und Z 1 / Einbauklassen E 0 und E 1 gemäß LAGA-Richtlinie



zuzuordnen. Erhöhte Entsorgungskosten (z. B. Verbringung auf Sondermülldeponie / thermische Entsorgung) fallen nicht an.

## 1.5. Ziele der Raumordnung

Zur Beurteilung der Einhaltung der Ziele der Raumordnung (§ 1 Abs. 4 BauGB) sind folgende Plandokumente heranzuziehen:

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994 (LROP)  
in der Fassung der Änderung vom 21.01.2008 (Nds. GVBl. 2008/2 S. 26 ff.)

Regionales Raumordnungsprogramm 2001 (RROP) für den Landkreis Hildesheim genehmigt am 16.11.2001 in der Fassung der 1. Änderung.

Das Regionale Raumordnungsprogramm befindet sich zur Zeit in Neuaufstellung. Der Entwurf hat bis zum 05.07.2013 öffentlich ausgelegen.

Das Plangebiet befindet sich im Oberzentrum Hildesheim am nordöstlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt. Die Stärkung des oberzentralen Versorgungskernes durch die Festsetzung von Kerngebieten auf den durch öffentliche Verkehrsmittel besonders gut zu erreichenden Flächen entspricht den Zielen der Raumordnung.

## 1.6. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

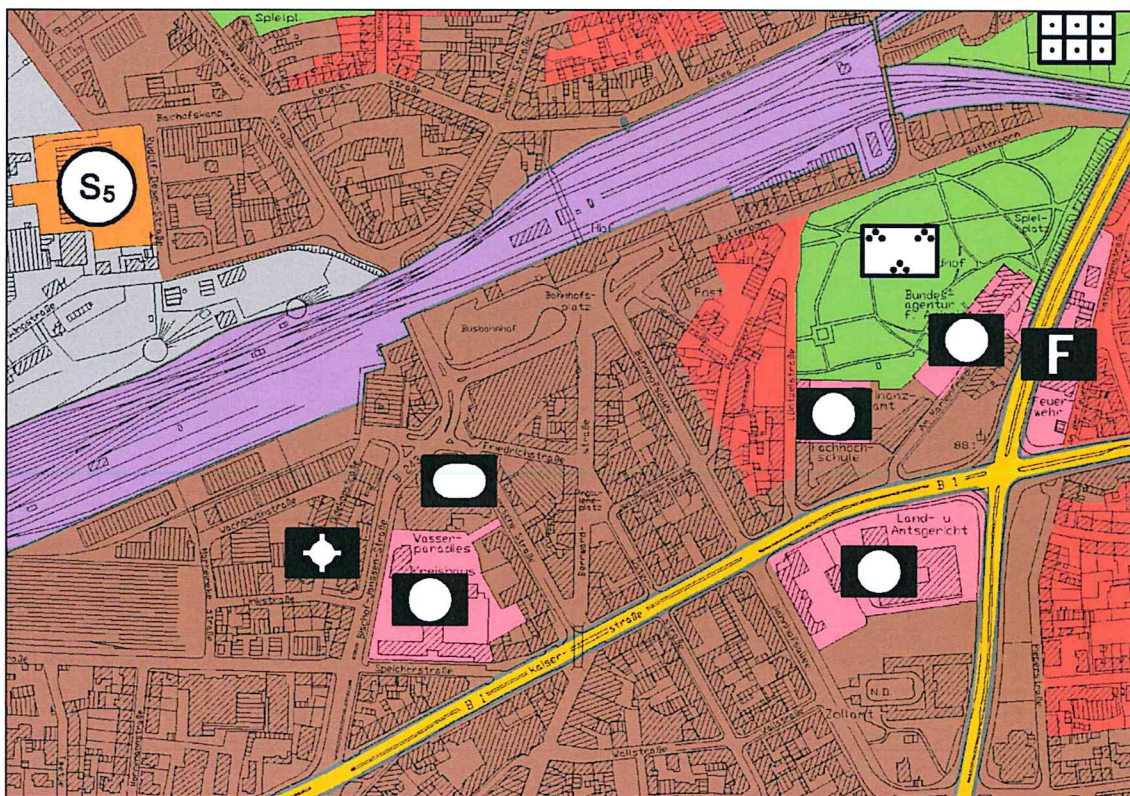


Abb. 1 Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan (Maßstab 1:5000)



Der seit dem 16.02.2011 wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Hildesheim stellt den Teilbereich des ehemaligen Hauptpostamtes als gemischte Baufläche und den Teilbereich an der Hezilostraße, am Pepperworth und südlich des Butterborn als Wohnbaufläche dar. Die nördlich angrenzenden Flächen sind als Flächen für Bahnanlagen dargestellt.

Der vorliegende Bebauungsplan entspricht nur teilweise diesen Zielsetzungen. Er sieht eine teilweise Überplanung von Wohnbauflächen durch Kerngebiete vor, die sich nicht aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickeln lassen. Gemäß § 13a Abs.2 Nr.2 BauGB kann ein Bebauungsplan, der von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert ist. Der Flächennutzungsplan ist im Wege der Berichtigung anzupassen. Gleichwohl darf die geordnete städtebauliche Entwicklung des Stadtgebietes nicht beeinträchtigt werden. Diese Voraussetzung ist vorliegend gegeben.

Die Ziele des Flächennutzungsplanes 2020 der Stadt Hildesheim in Bezug auf die konkrete Darstellung von Wohnbauflächen im Bereich Pepperworth / Lüntzelstraße sind nicht in der Begründung dokumentiert, dennoch kann aufgrund der allgemeinen Zielsetzungen des Flächennutzungsplanes davon ausgegangen werden, dass hiermit das Ziel verfolgt wird, das Naherholungspotential der Parkanlage des Marienfriedhofes an der Lüntzelstraße für die verstärkte Verdichtung mit Wohnnutzungen in den angrenzenden Bereichen zu nutzen und hiermit Innenentwicklungspotentiale für Wohnnutzungen zu erschließen.

Im Übergang zur konkretisierenden Planungsstufe des Bebauungsplanes hat sich gezeigt, dass insbesondere aus dem Baubestand und den städtebaulichen Zielen der Arrondierung des Bahnhofsplatzes durch kerngebietstypische Nutzungen die im Flächennutzungsplan für diesen Zweck vorgehaltenen Flächen nicht ausreichen und auf Teilflächen zugegriffen werden muss, die im Flächennutzungsplan für die Wohnentwicklung vorgesehen waren. Dies resultiert aus dem in den Planungszielen bereits thematisierten Bedarf an Einstellplätzen für die Kerngebietsnutzungen am Bahnhofsplatz. Das Gebäude der Hauptpost weist eine hohe erhaltungswürdige Gestaltqualität auf. Jedoch sind für die siebengeschossige Büronutzung derzeit nur ebenerdige Stellplätze vorhanden, die auch die aus städtebaulichen Gründen zu bebauenden Blockränder belegen. Es sind somit mehrgeschossige Parkhäuser erforderlich. Entlang des Bahnhofsplatzes sollen aus städtebaulichen Gründen keine weiteren Parkhäuser entstehen. Bereits die Westseite des Platzes wird durch ein Parkhaus geschlossen. An der Ostseite sollen Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzungen, gegebenenfalls auch Schank- und Speisewirtschaften eingeordnet werden, die den Platz beleben. Unter Beachtung der städtebaulichen Rahmenbedingungen der Blockrandbebauung stehen somit für ein mehrgeschossiges Parken für das ehemalige Hauptpostgebäude nur die Flächen am Pepperworth zur Verfügung, die aus diesem Grund in die einheitliche Nutzungskonzeption für das Gesamtgrundstück des ehemaligen Frachtpostzentrums einzu beziehen sind.

Eine verbindlich festgesetzte Anordnung von Wohnungen oberhalb der Stellplatzebenen würde nur eine Wohnqualität ohne Freiraumbezug ermöglichen, die nicht der Nachfrage in Hildesheim entspricht. Da diese Teilflächen mit den mehrgeschossigen Stellplätzen Funktionen des Kerngebietes aufnehmen sollen, sind sie als Kerngebiete festzusetzen. Die Nutzung der Obergeschosse ist derzeit für Büro- und Verwaltungszwecke vorgesehen. Wohnnutzungen sollen jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Die verbleibenden Randflächen des Plangebietes an der Hezilostraße und am Butterborn weisen allein keine hinreichende Gebietsprägung auf, die eine gesonderte Festsetzung einer anderen Art der baulichen Nutzung rechtfertigen würde. Insofern wurde das Gesamtgebiet als Kerngebiet - partiell abweichend von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes - festgesetzt.



In Bezug auf die Planungsziele des Flächennutzungsplanes am Pepperworth die Wohnnutzung zu stärken, ergeben sich bereits im benachbarten Gebiet des Bebauungsplanes HM 32.2 erkennbar Probleme. Während die Bebauung im Kerngebiet mit dem Ärztehaus Hezilostraße 7 zügig umgesetzt werden konnte, sind für den Bereich der dort festgesetzten besonderen Wohngebiete keine Umsetzungsabsichten erkennbar. Trotz der Nähe zur Parkanlage auf dem Marienfriedhof sind die Voraussetzungen zur Stärkung der Wohnnutzung aufgrund der verdichteten Blockrandbebauung und der angrenzenden, intensiven Kerngebietsnutzung ungünstig.

Für die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen setzt der vorliegende Bebauungsplan Kerngebiete fest, in denen die Wohnnutzung ab dem ersten Obergeschoss allgemein und in den Erdgeschossen ausnahmsweise möglich ist. Der Bebauungsplan lehnt sich somit grundsätzlich an die Planungsziele des Flächennutzungsplanes an, eröffnet jedoch auch weitere Nutzungsmöglichkeiten. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung wird hierdurch gewährleistet.

Der Flächennutzungsplan ist im Wege der Berichtigung anzupassen.

## 1.7. Städtebauliche Planungen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB

Folgende durch die Stadt Hildesheim beschlossene Entwicklungskonzepte bzw. sonstige städtebauliche Planungen mit Bezug auf das Plangebiet liegen vor (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB):

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2020 der Stadt Hildesheim /1/

Das in Vorbereitung zur Neuauflage des Flächennutzungsplanes erarbeitete integrierte Stadtentwicklungskonzept 2020 bildet das wesentliche gesamtstädtische Zielkonzept für die städtebauliche Entwicklung von Hildesheim. Wie bereits einführend unter Punkt 1.1. dargelegt, strebt das integrierte Stadtentwicklungskonzept (Seite 61) für die Innenstadt Hildesheim den Ausbau von Dienstleistungsstandorten und die Konzentration von arbeitsplatzintensiven Nutzungen sowie die Förderung der Innenstadt als regionales Wirtschaftszentrum an. Diesem Anliegen entspricht der vorliegende Bebauungsplan. Aufgrund der guten Erreichbarkeit des Standortes mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahnhof, ZOB) weist er eine besondere Eignung für arbeitsplatzintensive Nutzungen auf.



Abb. 2 Ausschnitt aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept 2020

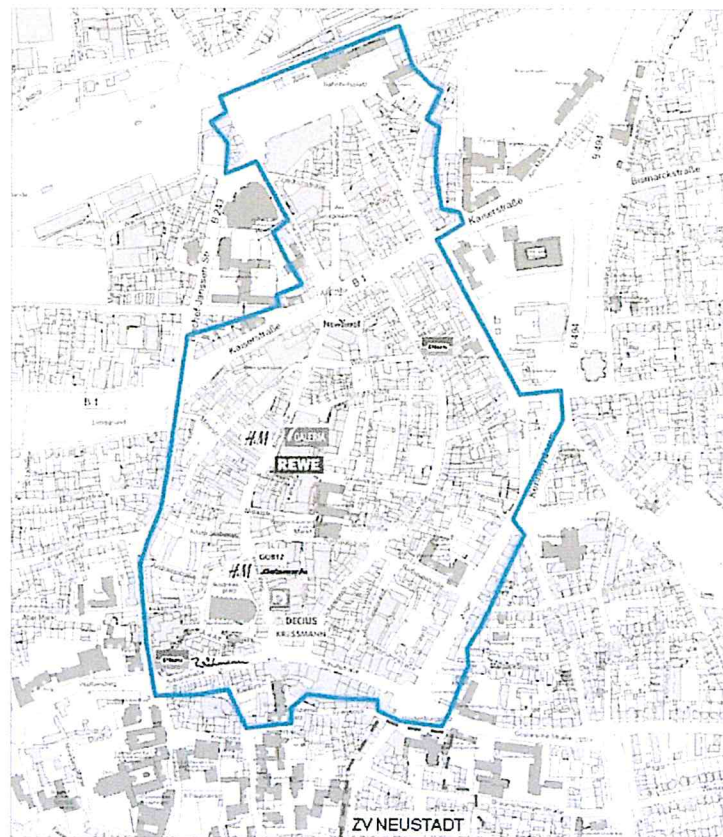
- Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Hildesheim /2/

Der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Hildesheim sieht für das Plangebiet keine gesonderten Maßnahmen vor. Der Butterborn ist im Konzept als verkehrswichtige Straße eingestuft.

- Einzelhandelskonzept für die Stadt Hildesheim, Endbericht CIMA Lübeck, August 2008 /3/, als aktualisiertes Märkte- und Zentrenkonzept beschlossen am 15.12.2008

Das Einzelhandelskonzept der Stadt Hildesheim ordnet das Plangebiet teilweise dem Hauptgeschäftsbereich der Innenstadt zu. Dieser hat für die Stadt Hildesheim und ihren oberzentralen Verflechtungsbereich eine zentrale Bedeutung als Versorgungsstandort.

Abb. 3 Ausschnitt aus dem Einzelhandelskonzept - Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich Innenstadt /3/



## 2. Grundsätzliche Planentscheidungen

Die allgemeinen Planungsziele der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden unter Punkt 1.1. der Begründung zum Bebauungsplan behandelt. Das wesentliche Planungsziel für den Bebauungsplan ist die Gewährleistung einer städtebaulich geordneten Nachnutzung der Flächen des ehemaligen Frachtpostzentrums im Quartier zwischen Butterborn, Hezilostraße und Pepperworth sowie nördlich des Butterborn.



Folgende städtebauliche Prämissen liegen der Planung zu Grunde:

## funktionale Struktur

Für die Gebäude, die unmittelbar an den Bahnhofsplatz angrenzen, wird eine Nutzung als Geschäfts- und Verwaltungsgebäude bzw. als Standort von Schank- und Speisewirtschaften und sonstigen Dienstleistungsbetrieben angestrebt. Hierdurch soll der Bahnhofsplatz an seiner Ostseite durch funktionsaufwertende Nutzungen geprägt werden. Das Gebäude der Hauptpost soll weiterhin als Bürogebäude genutzt werden. Der hierdurch entstehende Stellplatzbedarf erfordert mehrgeschossige Stellplatzanlagen, die auf der Quartierseite zum Pepperworth eingeordnet werden können. Die Gebäudenutzung oberhalb der Parkebenen kann durch Wohnnutzungen oder durch Büro- und Verwaltungseinrichtungen erfolgen. Der Eckbereich Hezilostraße / Pepperworth soll städtebaulich funktionell durch Büro- und Verwaltungsnutzungen und gegebenenfalls durch Wohnen aufgewertet werden.

In den Gebäuden Hezilostraße 1 und 2, Pepperworth 8 und Butterborn 69 bis 71 soll die Wohnnutzung bestandsorientiert erhalten werden. Eine Umnutzung zu Geschäfts- und Dienstleistungsbetrieben oder zu Räumen für freie Berufe oder ähnlichen nicht störenden, gewerblichen Nutzungen soll zugelassen werden, da die Wohnqualität durch die Immissionssituation beeinträchtigt ist.

## stadträumliche Struktur

Als stadträumliche Struktur wird die geschlossene Blockrandbebauung angestrebt. Die Blockrandstruktur soll insbesondere am Pepperworth und im Eckbereich zur Hezilostraße geschlossen werden. Die derzeitige Überbauung des Butterborn ist funktionell nicht mehr erforderlich und soll rückgenommen werden. Hierdurch kommt der Formulierung der Platzkante des Bahnhofsplatzes auf den nördlich und südlich an den Butterborn angrenzenden Flächen eine besondere Bedeutung zu. Diese Platzkante soll bis an den Butterborn herangeführt werden. Entlang des Butterborn soll die straßenbegleitende Bebauung im Norden geschlossen werden. Im Süden ist aufgrund des vorhandenen Gebäudes Butterborn 71, das einen seitlichen Grenzabstand und eine Durchfahrt aufweist, ein Bauabstand einzuhalten.

Die Bauhöhen sollen vorhandene Traufhöhen aufnehmen, wobei dem städtebaulich prägnanten Gebäude der Hauptpost weiterhin eine städtebauliche Dominanz eingeräumt wird.

## naturräumliche Struktur

Das fast vollständig versiegelte Plangebiet soll im Innenbereich des Blocks durch Gehölzpflanzungen auf Parkplätzen aufgelockert und städtebaulich aufgewertet werden. Hierfür ist ein stellplatzbezogenes Anpflanzgebot vorgesehen. Zur Minderung der Überwärmung des Plangebietes sollen Flachdächer von Neubauten begrünt werden.

## Verkehrerschließung

Im integrierten Verkehrsentwicklungskonzept 2025 der Stadt Hildesheim ist der Butterborn als verkehrswichtige Straße festgelegt. Die Verkehrerschließung soll auf konkrete Zufahrtbereiche orientiert werden, um nicht durch eine Vielzahl von Zufahrten die Erdgeschossbereiche abzuwerten.



## 3. Begründung der wesentlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes

### 3.1. Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung wird im Plangebiet Kerngebiet gemäß § 7 Bau- nutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt.

Kerngebiete (MK) dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie den zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. In den Kerngebieten sind insbesondere Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Beherbergungsbetriebe, Vergnügungsstätten, sonstige nicht wesentlich störende Betriebe und Anlagen des Gemeinbedarfs allgemein zulässig.

Das Plangebiet befindet sich teilweise im Hauptgeschäftsbereich von Hildesheim, das mit ca. 100.000 Einwohnern Oberzentrum ist. Die Festsetzung von Kerngebieten ist für den Bereich des Stadtzentrums die geeignete Art der baulichen Nutzung zur Umsetzung der in Punkt 2. der Begründung genannten Planungsziele. Die Kerngebiete setzen sich westlich des Plangebietes am Bahnhofsplatz fort.

In den Kerngebieten sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter allgemein zulässig. Die Bestimmung der Zulässigkeit von sonstigen Wohnnutzungen in den Kerngebieten bedarf gemäß § 7 Abs. 7 BauGB der Festsetzung im Bebauungsplan. Diese orientiert sich an den städtebaulichen Zielen der Stadt und an immissionsschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine allgemeine Wohnnutzung. Städtebauliches Ziel ist es, am Bahnhofsplatz Geschäfts- und Bürohäuser, Dienstleistungsbetriebe und gastronomische Betriebe anzuordnen, um den Platz zu beleben. Weiterhin gehen vom Bahnhofsplatz Störungen der Wohnnutzung aus, die eine Einordnung von Wohnungen nur eingeschränkt zulassen. Dies trifft auch auf den Teilbereich nördlich des Butterborn zu, da dieser zusätzlich durch Lärmimmissionen vom nördlich angrenzenden Bahngelände belastet ist. Allgemeine Wohnnutzungen werden daher auf diesen Flächen ausgeschlossen.

Auf den an den Pepperworth angrenzenden Teilflächen sowie für die im Bestand für Wohnungen genutzten Grundstücke Butterborn 69 bis 71, Hezilostraße 1 und 2 sowie Pepperworth 8 wird gemäß den Zielsetzungen des Flächennutzungsplanes die Möglichkeit für eine Wohnnutzung durch Festsetzung im Bebauungsplan eingeräumt. Oberhalb des ersten Vollgeschosses ist die Wohnnutzung allgemein und in den Erdgeschossen ausnahmsweise zulässig. Eine ausnahmsweise Zulässigkeit im Erdgeschoss wurde festgesetzt, da in Kerngebieten die Erdgeschosse erheblichen Immissionsbelastungen ausgesetzt sind und für Wohnnutzungen hier besondere Anforderungen an den Immissionsschutz zu stellen sind.

Wohnnutzungen sind in mehreren Gebäuden im Plangebiet auch in den Erdgeschossen vorhanden. Der Bestandsschutz wird durch die Festsetzung nicht berührt. Der Gebietscharakter eines Kerngebietes wird durch die Gliederung der Zulässigkeit von Wohnungen im Plangebiet gewahrt.

Weiterhin werden in den Kerngebieten Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Diese sind bereits bisher wirksam durch den Bebauungsplan HM 24A ausgeschlossen. Ziel des Bebauungsplanes HM 24A ist die Steuerung der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten im gesamten Innenstadtbereich. Diese Ziele der Stadt haben sich in Bezug auf das Plangebiet nicht geändert. Sie werden daher aus der bisher rechtsverbindlichen Fassung übernommen.



## 3.2. Maß der baulichen Nutzung

### Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl

Gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO ist für Kerngebiete eine Grundflächenzahl von 1,0 und eine Geschossflächenzahl von 3,0 als Obergrenze bestimmt. Diese Obergrenzen sollen für das Plangebiet weitgehend genutzt werden. Das Plangebiet ist auch im Bestand zu 97,5% versiegelt. Es soll kerngebietstypisch angemessen genutzt werden können. Der Bebauungsplan sieht eine am Bestand von unversiegelten Flächenteilen orientierte Gliederung der GRZ vor. In den Bereichen, in denen allgemein Wohnen nicht zulässig ist (MK2-Gebiete), wird eine Grundflächenzahl von 1,0 zugelassen. Für die Teilflächen, auf denen Wohnen allgemein zulässig ist, soll ein Mindestanteil von 5% unversiegelten Flächen gesichert werden, um Einzelbaumanpflanzungen zu ermöglichen. Bei der Festsetzung der GFZ ist eine Differenzierung nicht erforderlich. Diese kann mit 3,0 flächendeckend eine kerngebietstypische Verdichtung ermöglichen.

Eine GFZ von 3,0 ist in der Regel für Kerngebiete ausreichend. In Bereichen, in denen eine geschlossene Blockrandbebauung mit vier Vollgeschossen städtebaulich erforderlich ist, ergeben sich jedoch in der Regel in Eckbereichen, die an zwei Baulinien angrenzen, Probleme, sobald diese Eckgrundstücke nur eine geringe Grundstücksgröße (zum Beispiel unter 500 m<sup>2</sup>) aufweisen. Diese Grundstücke benötigen Geschossflächenzahlen bis zu 4,0, um das städtebauliche Ziel einer geschlossenen Blockrandbebauung mit vier Geschossen umzusetzen. Die angeführte Situation kann sich insbesondere bei einer Parzellierung des Eckgrundstückes Pepperworth / Hezilostraße ergeben. Hierfür wurde textlich eine Ausnahmegenehmigung festgesetzt.

### Gebäudehöhe (Höchstmaß oder Mindest- und Höchstmaß)

Zur Begrenzung der Höhenentwicklung im Plangebiet wurde als Maß der baulichen Nutzung gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO die Bestimmung der Höhe baulicher Anlagen sowohl durch die Geschossigkeit als auch durch Höchstmaß bzw. durch Höchst- und Mindestmaß der Gebäude und der Traufhöhen gewählt. Dies ist für die geplante Nutzung erforderlich, da in Kerngebieten die typischen Geschosshöhen, zum Beispiel für Parkhäuser und Geschäftshäuser, deutlich abweichen. Eine Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse ist nicht ausreichend zur Sicherung der in Punkt 2. der Begründung dokumentierten städtebaulichen Ziele der Stadt Hildesheim. Die festgesetzten Höhen und die Zahl der Vollgeschosse orientieren sich an der umgebenden Bebauung. Sie sollen durch das festgesetzte Höchstmaß ein Einfügen in die nähere Umgebung gewährleisten. Weiterhin soll durch diese Festsetzung die städtebauliche Dominanz des bestehenden Gebäudes der Hauptpost gesichert werden.

Dieses soll in seiner erhaltungswürdigen Gestaltung auch zukünftig den östlichen Teil des Bahnhofsplatzes prägen. Die Festsetzungen für dieses siebengeschossige Gebäude orientieren sich mit 6 bis 7 Vollgeschossen und einer Traufhöhe von 109 bis 111 m<sub>üNN</sub> und einer Gesamthöhe von maximal 113 m<sub>üNN</sub> am Bestand. Dies entspricht einer Bauhöhe von ca. 24 bis 26 Metern über dem Bahnhofsplatz. Gegenüber diesem Gebäude soll der östliche Abschluss des Bahnhofsplatzes städtebaulich deutlich zurücktreten. Gleichwohl ist eine Fassung des Bahnhofsplatzes von städtebaulichem Gewicht erforderlich. Die Gebäude an der Ostseite des Bahnhofsplatzes sollen daher bei vier bis fünf Vollgeschossen mindestens die Höhe der Gebäude am Butterborn erreichen. Mit einer Traufhöhe von 103 bis 105 m<sub>üNN</sub> und einer Gebäudehöhe von maximal 105 m<sub>üNN</sub> (Bauhöhe über dem Bahnhofsplatz ca. 19 bis 21 Meter) werden diese Zielsetzungen erreicht.





Gegenüber dem angrenzenden Bahnhofsgebäude, das zwei Vollgeschosse aufweist, ist städtebaulich eine Abstufung erforderlich. Diese wird durch einen Zwischenbau erreicht, dessen Höhe und Geschossigkeit sich an der des Bahnhofsgebäudes orientiert.

Grundsätzlich wurde für die Traufhöhen mit einem Mindest- und einem Höchstmaß Höhendifferenzen von 2 Metern eingeräumt. Dies hat funktionale Gründe, um sich bei Geschosshöhen am nutzungsbedingten Erfordernis für die Geschosshöhen orientieren zu können. Gleichwohl ist das angestrebte städtebauliche Gewicht der Bebauung zu sichern. Ausnahmsweise kann diese Höhendifferenz um bis zu 1 Meter erweitert werden, wenn sich aus der konkreten Ausgestaltung ein weiteres Abweichungserfordernis ergibt. Die Prüfung der Zulässigkeit dieser Ausnahme sollte sich daran orientieren, ob das Gebäude in der geänderten Höhe die gestellten städtebaulichen Zielsetzungen weiterhin erfüllt.

Deutlich weniger von städtebaulicher Bedeutung als Raumabschlusskante für den Bahnhofsplatz ist das Gebäude am Südostrand des Bahnhofsplatzes östlich hinter der ehemaligen Hauptpost (nachfolgend Verbinder genannt). Derzeit weist dieser Verbinder eine Traufhöhe von ca. 98 müNN (ca. 13 Meter über Bahnhofsplatz) und eine Gesamthöhe von ca. 100 müNN (ca. 15 Meter über Bahnhofsplatz) bei drei Vollgeschossen auf. Eine Erhöhung dieses Gebäudes bis zur Höhe des Ostabschlusses des Bahnhofsplatzes wäre möglich, ist städtebaulich aber nicht zwingend erforderlich. Für den Verbinder wurde daher eine größere Differenz für die Geschossigkeit und die Traufhöhe einräumt, die sich mindestens an der derzeitigen Höhe und höchstens an der Höhe des Ostabschlusses des Bahnhofsplatzes orientiert.

Für die Gebäude am Butterborn orientieren sich die festgesetzten Höhen am Bestand der im Plangebiet oder benachbart vorhandenen Bebauung. Dies trifft auch auf die Bebauung Hezilostraße / Pepperworth zu. Hier wurde der Abstand zwischen der Mindesttraufhöhe und der maximalen Traufhöhe auf 3,5 Meter ausgeweitet, da das Gelände der Hezilostraße zum Pepperworth ansteigt und das bestehende Gebäude Hezilostraße 1 eine geringere Traufhöhe aufweist. Dies trifft auch auf die Geschossigkeit zu. Die Gebäude Hezilostraße 1 und 2 weisen drei Vollgeschosse und das Gebäude Pepperworth 8 vier Vollgeschosse auf. Das am Pepperworth zwischen diesen Grundstücken vorgesehene Gebäude soll auf mehreren Ebenen als Parkhaus genutzt werden, womit eine geringere Geschosshöhe verbunden ist. Um die Bauhöhe des Gebäudes Pepperworth 8 aufzunehmen, sind hierfür fünf Vollgeschosse erforderlich. Die zulässige Anzahl der Vollgeschosse wurde daher auf drei bis fünf Vollgeschosse erweitert. Die Innenhofbereiche des Quartiers sollen nur auf Teilflächen baulich genutzt werden und teilweise als Freiflächen erhalten bleiben. Für die in die Blockinnenbereiche hineinreichenden Parkebenen ist eine Zweigeschossigkeit erforderlich, um den für die Nutzung erforderlichen Parkraum zu gewährleisten.

Gemäß § 18 BauNVO ist für Höhenangaben ein Bezugspunkt festzusetzen. Dieser wurde für das Plangebiet mit NN (Normalnull) festgesetzt. Dies orientiert sich an den Festsetzungen des benachbarten Bebauungsplanes HM 32.2. Aufgrund der Höhendifferenzen des Geländes im Plangebiet ist eine Bezugnahme auf NN sinnvoll.



### 3.3. Baulinien, Baugrenzen, Bauweise

Die überbaubaren Flächen werden im Plangebiet durch Baulinien und Baugrenzen begrenzt. Folgende Zielsetzungen liegen den Festsetzungen der Baulinien und Baugrenzen zu Grunde:

1. bauliche Fassung der Platzkante des Bahnhofsplatzes durch eine Bebauung von städtebaulichem Gewicht auf einer Baulinie an der Platzkante,
2. Schließung der Blockrandstruktur nördlich des Butterborn durch Aufnahme der Bauflucht der östlich angrenzenden Bebauung durch eine Baulinie,
3. Sicherung der Gebäudekubatur des Hauptpostgebäudes durch Baulinien zum Bahnhofsplatz und zur Hezilostraße,
4. Aufnahme der Blockrandbebauung am Pepperworth an der Ecke Pepperworth / Hezilostraße durch eine Baulinie,
5. bestandsorientierte Baulinienfestsetzung für die Gebäude Butterborn 69 bis 71 und Hezilostraße 1 und 2,
6. Sicherung der geschlossenen Bauweise der Blockrandbebauung an den Außengrenzen des Plangebietes am Pepperworth durch eine Baulinie und am Butterborn durch Baugrenzen,
7. Festsetzung einer Regelbautiefe für die Blockrandbebauung von 15 Metern mit Ausnahme des Hauptpostgebäudes, dessen Bautiefe im Bestand 14 Meter beträgt, und der Gebäude Butterborn 69 bis 71, die im Bestand teilweise eine Bautiefe bis zu 16 Metern aufweisen,
8. Zulässigkeit der Schaffung von zweigeschossigem Parkraum im Quartierinnenhof als Anbau an die Blockrandbebauung an der Pepperworth.

Als Bauweise wurde im Plangebiet eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Sie entspricht dem städtebaulichen Ziel der Schließung der Blockrandbebauung.

Abweichend wurde festgesetzt, dass im Quartierinnenbereich ein Grenzabstand zu den Nachbargrenzen einzuhalten ist, da die städtebaulichen Ziele ausschließlich den vom öffentlichen Raum aus wahrnehmbaren Block betreffen.

### 3.4. Öffentliche Verkehrsanlagen

Die öffentlichen Verkehrsanlagen im Plangebiet, die Straßen Butterborn und Pepperworth, sind örtlich vorhanden. Sie sind ausreichend dimensioniert und bedürfen keiner Ergänzung.

Die Straße Butterborn ist derzeit durch das Gebäude des ehemaligen Frachtpostzentrums überbaut. Diese Überbauung hatte funktionale Gründe, da eine Verbindung zwischen den Bahnanlagen und dem Frachtpostzentrum erforderlich war. Dieser funktionale Grund ist mit der Verlagerung der Frachtpost entfallen, daher ist die Überbauung der Straße nicht mehr erforderlich und kann somit entfallen.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes beinhalten die Begrenzung der Zufahrtsbereiche zu den Baugrundstücken auf Bereiche für Ein- und Ausfahrten. Dies ist erforderlich, um eine städtebaulich nicht erwünschte Ausdehnung von Zufahrtsbereichen zu vermeiden, die zum Beispiel bei einer direkten Zufahrt zu einzelnen Einstellplätzen entstehen könnte. Städtebau-



liches Ziel der Stadt Hildesheim ist die Ausbildung der Erdgeschosszone durch Geschäfts- und Gastronomiebetriebe bzw. durch Büronutzungen, die eine Geschlossenheit der Fassaden sichern.

Die festgesetzten Zufahrtsbereiche orientieren sich für die bereits bebauten Grundstücke am Bestand. Für die Grundstücke, zu denen zukünftig Zufahrten vorgesehen sind, werden flexible Zufahrtsbereiche festgesetzt, in denen jeweils maximal zwei Zufahrten von maximal 7 Meter Breite zulässig sind. Hierdurch werden die vorbenannten Zielsetzungen der Stadt Hildesheim erfüllt. Um auch Grundstückseigentümern, die derzeit keine Zufahrt besitzen und keine konkrete Absicht bekundet haben, zukünftig die Möglichkeit zur Zufahrt auf das Grundstück einzuräumen, wurde eine ausnahmsweise Zulässigkeit von Zufahrten auch außerhalb der festgesetzten Bereiche festgelegt.

Durch die festgesetzten Verkehrsflächen sind eine funktionsgerechte Erschließung und eine geordnete Verkehrsführung möglich.

### **3.5. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft**

Das Plangebiet stellt sich derzeit als überwiegend versiegelte Fläche dar, auf der nur wenige Grünflächen erhalten sind. Ziel der Stadt Hildesheim ist es, unter Berücksichtigung der in Kerngebieten bestehenden hohen Nutzungsanforderungen an die Grundstücke ein Mindestmaß an Begrünung im Plangebiet zu sichern. Hierfür eignen sich in den Kerngebieten zwei Arten von Bepflanzungen:

- die Begrünung von Flachdächern
- die Anpflanzung auf Stellplatzanlagen

Diese wurden für das Plangebiet verbindlich festgesetzt. Sie betreffen die Neuanlage von Stellplätzen und die Begrünung der Dächer von neuen Gebäuden. Für die Stellplatzanlagen wurde unter Anwendung des ortsüblichen Maßes eine Baumanpflanzung je 5 Stellplätze festgesetzt. Von der Festsetzung der Dachbegrünung sind technische Aufbauten und Terrassen sowie Stellplätze und deren Zufahrten ausgenommen.

### **3.6. Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes**

Das Plangebiet teilweise erheblichen Immissionen durch den Schienenverkehrslärm der im Norden angrenzenden Eisenbahnanlagen des Hauptbahnhofes Hildesheim sowie durch den Straßenverkehrslärm der Straßen Butterborn und Pepperworth ausgesetzt.

Für das Plangebiet liegt ein schalltechnisches Gutachten /4/ vor, dass die Einwirkungen der Lärmquellen auf das Plangebiet bewertet und Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen schützenswerter Nutzungen empfiehlt. Diese Empfehlungen wurden, soweit sie eine bodenrechtliche Relevanz aufweisen, in den Bebauungsplan als Festsetzungen übernommen. Empfehlungen ohne bodenrechtliche Relevanz wurden als Hinweis auf dem Plan vermerkt. Sie sind im bauordnungsrechtlichen Verfahren zu beachten. Wesentliche Festsetzung ist die generalisierte Übernahme der Lärmpegelbereiche III und IV in den Bebauungsplan und die Festsetzung der in diesen Bereichen bestehenden erhöhten Anforderungen an den Lärmschutz von Außenbauteilen und der Ausrichtung von Außenwohn-



bereichen. Weiterhin bestehen aufgrund der hohen Lärmemissionen des Schienenverkehrs während der Nachtstunden erhöhte Anforderungen an den Lärmschutz von Außenbauteilen von Schlafräumen für die Flächen nördlich des Butterborns.

Der Lärmpegelbereich II bedarf keiner Festsetzung von Maßnahmen im Bebauungsplan, da dessen Beurteilungspegel (56 - 60 dB(A)) den Orientierungswerten für Kerngebiete der DIN 18005 Beiblatt 1 entspricht.

Lärmschutzansprüche gegenüber den Eisenbahnen des Bundes entstehen mit der Planung nicht.

## 4. Durchführung des Bebauungsplanes

### Vorgesehene Maßnahmen - Kosten - Finanzierung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind keine öffentlichen Maßnahmen vorgesehen.

### Bodenordnende Maßnahmen

Ein Erfordernis für bodenordnende Maßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist nicht erkennbar.

## 5. Auswirkungen des Bebauungsplanes auf öffentliche Belange

### 5.1. Erschließung

Die Belange des Verkehrs (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB), des Post- und Telekommunikationswesens (§ 1 Abs. 6 Nr. 8d BauGB) und der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser (§ 1 Abs. 6 Nr. 8e BauGB) erfordern:

- eine den Anforderungen genügende Verkehrserschließung
- den Anschluss an die zentrale Wasserversorgung, an das Elektrizitätsnetz und an das Telekommunikationsnetz
- die Erreichbarkeit für die Müllabfuhr und die Post
- eine geordnete Oberflächenentwässerung und Schmutzwasserabführung sowie
- einen ausreichenden Feuerschutz.

Dies kann im Plangebiet gewährleistet werden.

### Belange des Straßenverkehrs

Das Plangebiet bindet an den Butterborn, eine im integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2025 /2/ als verkehrswichtig eingestufte Straße, an. Die Zufahrt zum Parkhaus ist vom Pepperworth und vom Butterborn aus möglich. Auch der Pepperworth bindet direkt an die Bahnhofstraße, die ebenfalls zu den Hauptnetzstraßen zählt, an. Eine bedarfsgerechte Erschließung ist somit im Bestand vorhanden. Die Hezilostraße und der Pepperworth sind Einbahnstraßen. Ein- und Ausfahrten sind über diese Straßen nur im Einrichtungsverkehr möglich.

Die Auswirkungen des Bebauungsplanes auf das Verkehrsnetz wurden anhand der Festsetzungen des Bebauungsplanes in einer Verkehrsuntersuchung (SHP Ingenieure Hanno-



ver, 18.06.2014) /5/ geprüft. Der Gutachter ist hierbei von einem Vorhaben ausgegangen, das die Festsetzungen des Bebauungsplanes in typischer Weise vollständig ausnutzt (worst-case Fall) und hat die hierdurch erzeugten Verkehrsmengen bewertet. Es wurde eine für den Standort geeignete Mischung aus Wohn-, Büro- und Geschäftshäusern (MK 1-Gebiet) und Büro- und Geschäftshäusern (MK 2-Gebiet) zu Grunde gelegt. Für großflächige Einzelhandelsbetriebe, die gegebenenfalls mit höheren Verkehrsmengen verbunden sind, weist der Standort aufgrund der Lage am Rand der Innenstadt und aufgrund des Zuschnittes der überbaubaren Flächen keine Eignung auf.

Bei Ausnutzung der zulässigen Geschossflächen durch Büro- und Geschäftshäuser sowie Wohnnutzung wären nach den Richtzahlen der NBauO ca. 34 Stellplätze für die Flächen nördlich des Butterborn und ca. 177 Stellplätze für die Flächen zwischen Butterborn und Pepperworth erforderlich. Durch den Gutachter wurde aus den vorstehenden Daten nach dem Verfahren der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr (FGSV) die Verkehrserzeugung berechnet, die für das südliche Plangebiet ca. 490 Fahrten pro Tag und für das nördliche Plangebiet ca. 100 Fahrten pro Tag jeweils in Summe der Quell- und Zielverkehre beträgt. Unter Berücksichtigung der hierdurch verursachten Erhöhung der Verkehrsmenge auf den Straßen Butterborn und Pepperworth ist festzustellen, dass der durch die Planung induzierte Zusatzverkehr konfliktfrei über das vorhandene Straßenverkehrsnetz abgewickelt werden kann. Die bestehende sehr gute Qualität der Verkehrsabläufe im Untersuchungsgebiet wird durch die zusätzlichen Fahrten nicht beeinträchtigt.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der Nähe zum Bahnhof und zum ZOB im öffentlichen Straßenraum wenig Parkraum vorhanden ist und daher jeder durch die Nutzung hervorgerufene Verkehr als Bemessungsgrundlage für die Flächen des ruhenden Verkehrs zu berücksichtigen ist.

### Belange des Schienenverkehrs

Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass die durch den Eisenbahnbetrieb entstehenden Auswirkungen durch Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub und magnetische Felder hinzunehmen sind. Sie sollte in Baugenehmigungsverfahren für die an Eisenbahnanlagen angrenzenden Flächen beteiligt werden.

### Auswirkungen auf den ÖPNV

Das Plangebiet ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erreichbar. Angrenzend befindet sich der Hauptbahnhof Hildesheim und der ZOB auf dem Bahnhofsplatz. Der Standort ermöglicht es im Plangebiet zukünftig Beschäftigten durch die Nutzung des ÖPNV konfliktfrei zum Arbeitsplatz zu gelangen und fördert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Unmittelbar nördlich grenzen an das Plangebiet planfestgestellte Eisenbahnanlagen an. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) und die Deutsche Bahn AG sind an späteren Genehmigungsverfahren für bauliche Anlagen auf den Flächen nördlich des Butterborns zu beteiligen.

### Auswirkungen auf behinderte Menschen

Die Straßenräume sind im Bestand vorhanden. Auswirkungen in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Bereiches für behinderte Menschen sind nicht zu erwarten. Der teilweise Neubau der Büro- und Geschäftsgebäude ermöglicht eine umfassende Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen bei der Gebäudeerschließung und Gestaltung der Außenanlagen.



### Belange der Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet ist Bestandteil des innerstädtischen Siedlungsbereiches der Stadt Hildesheim und somit bezüglich der Ver- und Entsorgung erschlossen.

Deren Belange werden wie folgt tangiert:

- Der Anschluss an die Netze der Ver- und Entsorgung für die zulässigen Neubauten ist zu sichern.
- Soweit sich auf den überbaubaren Flächen Anlagen der Träger der Ver- und Entsorgung befinden, sind diese in Abstimmung mit dem Leitungseigentümer so zu verlegen, dass ihre weitere Funktionsfähigkeit gewährleistet ist.

Träger der Wasserversorgung, der Elektroenergieversorgung, der Gasversorgung und Nahwärmeversorgung ist die EVI - Energieversorgung Hildesheim GmbH & Co. KG (EVI). Die EVI teilt mit, dass sich im angezeigten Geltungsbereich Strom-, Gas- und Wasserversorgungsleitungen in erheblichem Umfang befinden. Bei diesen Leitungen handelt es sich um wichtige Trassen, die für das Stadtgebiet von besonderer Bedeutung sind. Diese Leitungen liegen hauptsächlich im Bereich der Straßen Butterborn, Hezilostraße und Pepperworth. Sie werden durch die Planfestsetzungen in ihrem Bestand nicht berührt. Im Bereich des Postgebäudes am Butterborn befindet sich eine Ortsnetzstation im Keller des Gebäudes. Ein konkreter Anlass für die Erneuerung der Station wird frühestens mit dem Abbruch des betroffenen Gebäudes gegeben sein. Die Festlegung eines Ersatzstandortes erfordert eine detaillierte Planung, die erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erfolgt. Gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO sind Nebenanlagen, die der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie der Ableitung von Abwasser dienen in allen Baugebieten ausnahmsweise zulässig. Sie bedürfen somit nicht zwingend der Festsetzung als Fläche für Versorgungsanlagen im Bebauungsplan. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Umnutzung von baulichen Anlagen sowie bei einem eventuellen Rück- und Neubau eine frühzeitige Abstimmung zwischen dem Bauherrn, der Stadt, anderen Leitungsträgern und der EVI erfolgen muss.

Für das Plangebiet ist gemäß DVGW Arbeitsblatt W405 für den Grundschutz eine Löschwassermenge von 192 m<sup>3</sup>/h über einen Zeitraum von 2 Stunden zu gewährleisten. Diese Löschwassermenge steht gemäß der Stellungnahme der EVI im Umkreis von 300 Metern zur Verfügung.

Träger der Schmutzwasserkanalisation, der Mischwasserkanalisation und der Niederschlagswasserkanalisation ist die Stadtentwässerung Hildesheim (SEHI). Im öffentlichen Straßenraum der Straßen Butterborn, Hezilostraße und Pepperworth befinden sich die zur Entwässerung des Gebietes erforderlichen Kanäle.

Neben den Leitungen und Sammlern der EVI und SEHI befinden sich in den öffentlichen Straßen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG und der Kabel Deutschland GmbH.

Träger der Abfallentsorgung ist der Zweckverband Abfallwirtschaft Hildesheim. Das Plangebiet ist durch öffentliche Straßen erschlossen, die eine geordnete Abfallentsorgung ermöglichen.



## 5.2. Belange der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung

Das Plangebiet beinhaltet als Bestandteil des zentralen Siedlungsbereiches der Stadt Hildesheim Wohnnutzungen und gewerbliche Nutzungen. Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben und zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Der Schwerpunkt im Plangebiet, das nur einen geringen Teil der Kerngebiete der Stadt Hildesheim umfasst, liegt auf den zentralen Einrichtungen der Wirtschaft und der Verwaltung. Diese grundsätzliche Zielsetzung ist in Einklang mit den Belangen der im Plangebiet vorhandenen und weiterhin zulässigen Wohnnutzungen zu bringen.

Es wird darauf hingewiesen, dass bestehende Nutzungskonflikte, die die gesunden Wohnverhältnisse auf den Grundstücken Hezilostraße 1 und 2 sowie Butterborn 69 bis 71 erheblich beeinträchtigt haben, durch die Verlagerung des Frachtpostzentrums entschärft wurden. Die im Bebauungsplan vorgesehenen Kerngebietenutzungen werden neu hergestellt und sind somit an die einzuhaltenden immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen gebunden. Hierdurch können erhebliche Nutzungskonflikte vermieden und gesunde Wohnverhältnisse gewahrt werden. Durch den fehlenden Freiraumbezug und den kerngebietstypischen Störgrad werden die Wohnverhältnisse weiterhin beeinträchtigt. Dies ist aufgrund der städtebaulichen Prämissen in der Innenstadt von Hildesheim für die zentralen Einrichtungen von Wirtschaft und Verwaltung hinzunehmen und wird durch Lagevorteile in Bezug auf den ÖPNV Anschluss und die Nähe zu Versorgungseinrichtungen kompensiert.

## 5.3. Auswirkungen des Bebauungsplanes auf Umweltbelange - Umweltverträglichkeit -

Der Bebauungsplan hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Belange des Umweltschutzes sowie des Naturhaushaltes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB).

Der Bebauungsplan wird im Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB aufgestellt. Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB gelten im beschleunigten Verfahren die Vorschriften des § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 und 3 BauGB. § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB legt fest, dass eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB nicht durchgeführt wird und vom Umweltbericht nach § 2a BauGB abgesehen wird. Der Bebauungsplan ist damit nicht umweltprüfungspflichtig.

Im vereinfachten Verfahren gilt bis zu einer Grundfläche von 20.000 m<sup>2</sup>, dass gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 3 BauGB Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig anzusehen sind. Die vorliegende Aufstellung des Bebauungsplanes fällt unter diese Regelung.

Davon unabhängig sind die Belange des Schutzes von Boden, Natur und Landschaft zu berücksichtigen. Eine örtliche Überprüfung und die Auswertung bestehender rechtsverbindlicher Pläne haben zu dem Ergebnis geführt, dass im Plangebiet kein Eingriff in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes entsteht, da die vorhandene Situation unter Berücksichtigung der bestehenden Baurechte als flächendeckend geringwertig und beeinträchtigt zu bewerten ist.

Grünstrukturen sind im Plangebiet nur in den Vorgärten der Gebäude Hezilostraße 1 und 2 und in den Gärten der Grundstücke Butterborn 70 und 71 vorhanden. Der Gesamtumfang



unversiegelter Grünflächen beträgt ca. 250 m<sup>2</sup> im Plangebiet. Dies sind 2,5% der Gesamtfläche.

Der Bebauungsplan orientiert sich mit den Festsetzungen der Grundflächenzahl am Bestand. Mit einer Grundflächenzahl von 1,0 in den Kerngebieten, in denen Wohnen allgemein nicht zulässig ist, und 0,95 für die Flächen, auf denen Wohnen zulässig ist, wird der Bestand gesichert. Die Belange des Schutzes von Natur und Umwelt finden Berücksichtigung durch Pflanzgebote für ebenerdige Stellplatzanlagen und die Festsetzung von Dachbegrünungen. Ziel ist die Minderung der kleinklimatischen Auswirkungen des hohen Versiegelungsgrades. Dachbegrünungen und das Anpflanzen von Bäumen dienen der Verminderung der Aufheizung der versiegelten Flächen und führen somit zu einer Minderung der Überwärmung des Bereiches.

Die bisher zulässigen Eingriffe werden durch den vorliegenden Bebauungsplan gemindert. Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in den Naturhaushalt sind nicht erforderlich.

Unberührt von der Wirksamkeit des Bebauungsplanes bleibt die Gültigkeit der Baumschutzsatzung der Stadt Hildesheim. Diese ist auch im Plangebiet bei der Beseitigung von Bäumen zu beachten.

Die Belange des Artenschutzes werden durch den Bebauungsplan nicht erheblich beeinträchtigt, da das Plangebiet in seiner örtlichen Ausprägung und aufgrund der bisher wirksamen Festsetzungen von Bebauungsplänen keine erhebliche Bedeutung für den Artenschutz hat.

### Schutzgut Mensch

Auswirkungen der Bauleitplanung auf den Menschen sind vor allem in Bezug auf die Lärmemissionen der geplanten baulichen Anlagen und des Zufahrtsverkehrs zu erwarten. Weiterhin ist der Schutz vor bestehenden Lärmimmissionen durch den Straßen- und Schienenverkehr zu berücksichtigen.

Zur Beurteilung der Auswirkungen wurde ein schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan HM 32.4 Bahnhofsplatz durch die AMT Ingenieurgesellschaft mbH /4/ erarbeitet. Der Gutachter hat hierin die Auswirkungen eines die Festsetzungen des Bebauungsplanes in typischer Weise ausnutzenden Vorhabens geprüft. Der Prüfung wurden die im Verkehrsgutachten getroffenen Annahmen zu erwarteten Nutzungsstruktur zu Grunde gelegt. Diese umfassen Wohn-, Geschäfts- und Büronutzungen im MK 1- Gebiet und Geschäfts- und Büronutzungen im MK 2- Gebiet. Wesentliche Lärmquellen für anlagenbezogenen Lärm sind die Stellplatzanlagen, die aufgrund der Nutzungsintensität nur in Form eines Parkhauses und einer ergänzenden, ebenerdigen Stellplatzanlage umgesetzt werden können. Der Gutachter stellt fest, dass sich hierdurch nur geringe Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte ergeben, so dass durch eine ausreichende Fassadenschalldämmung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.

Weiterhin wurde der auf das Gebiet einwirkende Verkehrslärm beurteilt. Er erfordert, dass zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse erhöhte Anforderungen an die Lärmschalldämmung von Außenbauteilen zu stellen sind und Außenwohnbereiche nur zur lärmgewandten Seite orientiert werden. Dies wurde textlich festgesetzt.

Ferner wurden die Auswirkungen der Geräuschquellen innerhalb des Plangebietes auf die angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen untersucht. Die Bewertung der Geräuschimmissionen für die vorgesehenen Stellplätze zeigt, dass an diesem Standort auch Parkhäuser realisiert werden können. Bei der Ausgestaltung ist die Schallabstrahlung der Fassaden auf ein geeignetes Maß zu reduzieren. Mit Hilfe einer geeigneten Abschirmung (geschlossene Fassade) und gegebenenfalls dem Einbau schallabsorbierender Materialien kann im ge-



samten Umfeld des Parkhauses sichergestellt werden, dass die maßgeblichen schalltechnischen Kriterien nicht überschritten werden. Eine vollständige Ermittlung und Beurteilung der Geräuschimmissionen aus dem Betrieb des Parkhauses hat auf Basis der TA Lärm im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsplanung zu erfolgen.

Die Erhöhung der durch das Vorhaben zu erwartenden Verkehrsmengen ist geringfügig, so dass diesbezüglich kein gesonderter Untersuchungsbedarf für den Verkehrslärm bestand.

## Schutzgut Kultur- und Sachgüter (Archäologie)

Erdarbeiten im gesamten Plangebiet bedürfen einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Hildesheim gemäß § 13 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz. Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde sind Erdarbeiten von geeignetem archäologischen Fachpersonal zu begleiten. Hierbei entstehende Kosten sind durch den Verursacher zu tragen.

## **6. Auswirkungen des Bebauungsplanes auf private Belange**

Zu den von der Planung berührten privaten Belangen gehören im Wesentlichen die aus dem Grundeigentum resultierenden Interessen der Nutzungsberechtigten.

Sie umfassen:

- das Interesse an der Erhaltung eines vorhandenen Bestandes,
- das Interesse, dass Vorteile nicht geschmälert werden, die sich aus einer bestimmten Wohn- und Geschäftslage ergeben und
- das Interesse an erhöhter Nutzbarkeit eines Grundstückes.

Innerhalb des Plangebietes sind diese Belange vor allem mit Bezug auf die überwiegend dem Wohnen dienenden Gebäude Butterborn 69 bis 71, Hezilostraße 1 und 2 sowie Pepperworth 8 betroffen. Die konkrete Betroffenheit betrifft hierbei die Belange gesunder Wohnverhältnisse. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Punkt 5.2. der Begründung verwiesen.

Seitens der beteiligten Öffentlichkeit wurden in den Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB keine Stellungnahmen abgegeben.

## **7. Flächenbilanz**

Gesamtfläche des Plangebietes	10.269 m <sup>2</sup>
Straßenverkehrsflächen	1.588 m <sup>2</sup>
Kerngebiete ohne allgemein zulässige Wohnnutzung	4.028 m <sup>2</sup>
Kerngebiete mit allgemein zulässiger Wohnnutzung	4.653 m <sup>2</sup>
- überbaubare Grundfläche	8.448 m <sup>2</sup>
- zulässige Geschossfläche	26.043 m <sup>2</sup>



## **Anlage 1 - Rechtsgrundlagen**

Dem Bebauungsplan liegen folgende Rechtsgrundlagen zugrunde:

### Baugesetzbuch (BauGB)

in der Neufassung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1748)

### Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548)

### Planzeichenverordnung (PlanzV)

in der Fassung vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S.1509)

### Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)

in der Fassung vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22.10.2014 (Nds. GVBl. S. 291)

Die vorstehenden gesetzlichen Grundlagen gelten jeweils in der Fassung der letzten Änderung.

## **Anlage 2 - Quellenverzeichnis**

### Fachgutachten

- /1/ Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2020  
Stadtentwicklung Hildesheim, Ackers et.al., Hildesheim, Mai 2007
- /2/ Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Hildesheim,  
SHP Ingenieure, Hannover, März 2011
- /3/ Einzelhandelskonzept für die Stadt Hildesheim,  
CIMA Beratung und Management GmbH, Lübeck, 18.08.2008
- /4/ Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan HM 32.4 "Bahnhofsplatz -  
Ost" in Hildesheim  
AMT Ingenieurgesellschaft mbH, Isernhagen, Juli 2014
- /5/ Verkehrsuntersuchung B-Plan HM 32.4 "Bahnhofsplatz Ost"  
SHP Ingenieure, Hannover, 18.06.2014
- /6/ Analytech Berlin-Brandenburg, Ergebnisbericht zur Altlastenuntersuchung in  
der ungesättigten Bodenzone für das Projekt Umnutzung Postareal Hildes-  
heim, Mittenwalde, 06.11.2013



## 8. Verfahren

Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB)	04.12.2013
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB)	05.05.2014 -10.06.2014
Unterrichtung und Erörterung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB)	05.05.2014 -02.06.2014
Beschluss zur öffentlichen Auslegung	17.09.2014
Öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB)	07.10.2014 -06.11.2014
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB)	22.09.2014 -27.10.2014

Der Entwurf und die Begründung zum Bebauungsplan HM 32.4 wurden ausgearbeitet vom Büro für Stadt-, Regional- und Dorfplanung, Dipl. Ing. Jaqueline Funke, Abendstr. 14a, 39167 Irxleben, Gretchenstr. 27, 30161 Hannover in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Stadtplanung, Stadtentwicklung und Bauaufsicht der Stadt Hildesheim.

Hildesheim, den 26.11.2014

Im Auftrag



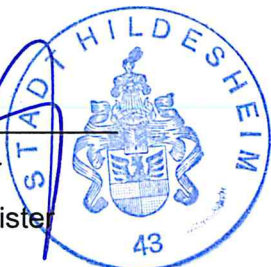

Salm



Funke

Der Rat der Stadt Hildesheim hat die Begründung zum Bebauungsplan HM 32.4 in seiner Sitzung am 15.12.2014 beschlossen.

Hildesheim, den 16.12.2014



(L.S.)

Dr. Ingo Meyer  
Oberbürgermeister