

Übersichtsplan

M 1:2500



Stadt Hildesheim

Stadt Hildesheim

Bebauungsplan HM 32.3 „Bahnhofplatz“

Begründung zum Bebauungsplan

Inhaltsverzeichnis

TEIL A Begründung der Festsetzungen des Bebauungsplanes

1.	Allgemeines	3
1.1.	Allgemeine Ziele und Zwecke sowie Notwendigkeit der Aufstellung des Bebauungsplanes	3
1.2.	Beurteilungsrahmen, Auswahl des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB zur Änderung des Bebauungsplanes	4
1.3.	Abgrenzung und Größe des Plangebietes, rechtsverbindliche Bebauungspläne	5
1.4.	Bestehende Nutzungen, Eigentumsstruktur	7
1.5.	Ziele der Raumordnung	8
1.6.	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	9
1.7.	Städtebauliche Planungen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB	10
2.	Städtebauliche Zielsetzungen / grundsätzliche Planentscheidungen	12
3.	Begründung der wesentlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes	13
3.1.	Art der baulichen Nutzung	13
3.2.	Maß der baulichen Nutzung	14
3.3.	Baulinien, Baugrenzen, Bauweise	16
3.4.	Öffentliche Verkehrsanlagen	17
4.	Durchführung des Bebauungsplanes	18
5.	Auswirkungen des Bebauungsplanes auf öffentliche Belange	19
5.1.	Erschließung	19
5.2.	Belange des Einzelhandels und der Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen	23
5.3.	Auswirkungen des Bebauungsplanes auf Umweltbelange - Umweltverträglichkeit -	24
5.4.	Belange des Eisenbahnverkehrs	27
6.	Auswirkungen des Bebauungsplanes auf private Belange	29
7.	Flächenbilanz	29
8.	Verfahren	30
Anlage 1	Aufhebung des Bebauungsplanes HM 32.1	31
Anlage 2	Rechtsgrundlagen	31
Anlage 3	Quellenverzeichnis	32

1. Allgemeines

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

Das Plangebiet des Bebauungsplanes HM 32.3 "Bahnhofsplatz" befindet sich am nord-westlichen Rand des zentralen Hauptgeschäftsbereiches der Innenstadt Hildesheims. Es grenzt unmittelbar an den Hauptbahnhof Hildesheim der Deutschen Bahn AG an.

Das Plangebiet umfasst wesentliche Teile des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes HM 32.1 "Bahnhofsplatz" der Stadt Hildesheim. Der Bebauungsplan HM 32.1 "Bahnhofsplatz" wurde mit der städtebaulichen Zielsetzung der Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsvorhabens im Plangebiet (Bahnhofsarkaden) aufgestellt. Er setzt die nördliche Hälfte des Bahnhofsplatzes als Kerngebiete fest. Das der Aufstellung des Bebauungsplanes zu Grunde liegende Vorhaben der Errichtung der Bahnhofsarkaden wird nicht durchgeführt. Der städtebauliche Vertrag zur Umsetzung des plangegenständlichen Vorhabens wurde am 04.05.2010 einvernehmlich zwischen der Stadt Hildesheim und der Projektgesellschaft aufgehoben. Somit ist der Bebauungsplan HM 32.1 "Bahnhofsplatz" in der bisher rechtsverbindlichen Fassung nicht mehr umsetzbar. Dies begründet ein städtebauliches Erfordernis zur Aufhebung, Änderung bzw. Neubeplanung des Plangebietes.

Für den Planungsraum wesentliche, gesamtstädtische Schwerpunkte bestimmt das integrierte Stadtentwicklungskonzept 2020 /1/ (Seite 60) wie folgt:

- städtebaulicher und gestalterischer Neuordnungsbedarf des Bahnhofsbereiches
- Gestaltung eines markanten Zugangs zum Stadtzentrum
- bessere Durchquerung zur Nordstadt

Der Bahnhofsplatz vermittelt den ersten Eindruck von der Stadt Hildesheim für mit der Bahn anreisende Besucher, Gäste und Bewohner. Er bestimmt damit in erheblichem Maße das Stadtbild. Die Stadt Hildesheim als Standort der UNESCO Welterbestätten St. Michael und Dom einschließlich des Domschatzes beabsichtigt durch den Bahnhofsplatz im Rahmen einer städtebaulichen und gestalterischen Neuordnung aufzuwerten.

Mit der Planung werden die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung folgender städtebaulicher Ziele geschaffen:

- die Optimierung der verkehrlichen Funktionen,
 - insbesondere der Neubau des ZOB,
 - die Verbesserung der Situation für Fahrradfahrer und Fußgänger und
 - die Vergrößerung des Stellplatzangebots;
- der Erhalt des Empfangsgebäudes der DB als zentraler Anlaufpunkt des Bahnhofsplatzes;
- die stadträumliche Fassung des Bahnhofsplatzes durch ergänzende Raumkanten entlang des Bahndamms westlich des Bahnhofs sowie an der Hannoverschen Straße, hinterlegt mit Nutzungen, die die Attraktivität und Funktionalität des Bahnhofsplatzes verbessern;
- die Schaffung eines zusammenhängenden attraktiven Platzraums,
 - der als Entree zur Innenstadt fußläufig weitgehend ungestört über die Fußgängerzone Bernwardstraße angebunden wird und

- der die Funktionen in einem gestalterischen Rahmen integriert und überschaubar miteinander verzahnt.

Zur Neugestaltung des Bahnhofsplatzes wurde im August 2010 ein interdisziplinäres Workshopverfahren durchgeführt, aus dem das Planungskonzept der Landschaftsarchitekten Hahn, Hertling, von Hantelmann gemeinsam mit den Architekten Gössler, Kinz, Kreienbaum ausgewählt wurde. Auf diesem inzwischen bis zum Entwurf fortgeschriebenen Konzept basiert der vorliegende Bebauungsplan.

Die Verbesserung der Erlebbarkeit und Nutzung des Bahnhofsplatzes erfordert die Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Schwerpunkt hierfür ist die Ergänzung des Stellplatzangebotes innerhalb eines Parkhausneubaus an der Westseite des Bahnhofsplatzes mit ca. 250 bis 400 Stellplätzen auf bis zu sieben Ebenen. Der ZOB im westlichen Platzabschnitt soll funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Der zentrale Bahnhofsvorplatz und der sich östlich anschließende Platzbereich sollen für Fußgänger gestaltet werden und ein Angebot für den Individualverkehr (Taxistände, Vorfahrt und Kurzzeitparkplätze, Fahrradabstellplätze) aufnehmen.

Für die Umsetzung der vorgenannten wesentlichen Planungsziele ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich, da der bisher rechtsverbindliche Bebauungsplan dafür keinen geeigneten Zulässigkeitsrahmen bildet. Die städtebauliche Situation, insbesondere der räumliche Platzabschluss nach Westen zur Hannoverschen Straße durch das Parkhaus und der Platzraum als öffentliche Verkehrsfläche mit der Funktionsteilung ZOB und Platzbereiche sollen verbindlich festgesetzt werden. Hierfür wird der vorliegende Bebauungsplan aufgestellt.

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. Mit der Formulierung "andere Maßnahmen der Innenentwicklung" hat der Gesetzgeber einen breiten Anwendungsspielraum eröffnet. Die geplante Neugestaltung des ZOB, des Bahnhofsplatzes und die Errichtung des Parkhauses sind Maßnahmen der Innenentwicklung in der Innenstadt von Hildesheim. Die Änderungen dienen 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 m² nicht überschreiten. Bei einer Überschreitung von 20.000 m² bis 70.000 m² 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. 2.250 m². Dies liegt deutlich unterhalb des Wertes von 20.000 m² ab dem eine Vorprüfung erforderlich ist.

Im Plangebiet sind die Errichtung eines Parkhauses mit maximal 400 Stellplätzen und die Umgestaltung des ZOB geplant. Beide 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

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 dem Hauptbahnhof (Bahnhofsplatz 1), dem Gebäude der bahnamtlichen Fernsprechselbstanschlussanlage (BASA) Bahnhofsplatz 14 und den Gleisanlagen, Böschungen und dem Tunnel der Hannoverschen Straße
- im Westen von der Westgrenze der Hannoverschen Straße
- im Süden von der Südgrenze des Bahnhofsplatzes / Straßenfassaden der Gebäude Bahnhofsplatz 3, 4, 5, 6, 8 und 10
- im Osten von der Ostgrenze des Bahnhofsplatzes / Straßenfassaden der Gebäude Bahnhofsplatz 2

Die verbindliche Begrenzung ist der Planzeichnung zu entnehmen.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes HM 32.3 umfasst eine Fläche von ca. 20.419 m².

Von der Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches des Aufstellungsbeschlusses vom 15.02.2010 wurde aus folgenden Gründen teilweise abgewichen:

- Das Empfangsgebäude der Deutschen Bahn und der östlich angrenzenden Seitenflügel wurden aus dem Geltungsbereich herausgenommen. Diese Flächen sind nach AEG dem Bahnverkehr gewidmet und sollen in dieser Funktion weiterhin genutzt werden. Eine Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken ist derzeit nicht vorgesehen. Die Flächen stehen damit für andere Nutzungsoptionen nicht offen. Es besteht kein städtebauliches Erfordernis für die Ausdehnung des Geltungsbereiches auf diese Flächen.
- Das Gebäude Bahnhofsplatz 14 (BASA- Gebäude) wurde nicht in den Geltungsbereich einbezogen. Es dient derzeit teilweise noch Bahnzwecken und steht teilweise leer. Mögliche Nachnutzungen des Gebäudes werden derzeit untersucht. Ein städ-

tebauliches Erfordernis für bauplanungsrechtliche Festsetzungen für dieses vorhandene Gebäude, das eine Einbeziehung in den Geltungsbereich erfordern würde, besteht jedoch nicht.

- Der Zugangsbereich zur Bernwardstraße wurde aus dem Geltungsbereich ausgegrenzt, da dessen wesentliche Begrenzung eine starke Abhängigkeit von der Entwicklung des Geschäftshauses zwischen der Bernwardstraße und der Hannoverschen Straße an der Südgrenze des Bahnhofsplatzes aufweist. Die geplante Entwicklung dieses Geschäftshauses hat noch keinen Planungsstand erreicht, der eine Übernahme in den Bebauungsplan erlaubt.

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

Bebauungsplan HM 32.1

Der Bebauungsplan HM 32.1 "Bahnhofsplatz" umfasst das gesamte Plangebiet. Er reicht im Osten über den Geltungsbereich hinaus und umfasst auch Flächen der öffentlichen Straße Butterborn. Weiterhin umfasst der Plan nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) bahnrechtlich gewidmete Flächen des Hauptbahnhofes, die aufgrund des geplanten Vorhabens Bahnhofsarkaden mit in den Geltungsbereich einbezogen waren. Da das Vorhaben nicht durchgeführt wurde, ist eine Ausdehnung des Bebauungsplanes auf die nach AEG gewidmeten Flächen nicht mehr erforderlich. Gleiches trifft auch auf das Gebäude Bahnhofsplatz 14 (BASA- Gebäude) zu.

Bebauungsplan HM 32.2

Der Bebauungsplan HM 32.2 "Hezilostraße" grenzt südöstlich an das Plangebiet an. Er setzt die Flächen zwischen Hezilostraße und Bahnhofsallee überwiegend als Kerngebiete mit einer Grundflächenzahl von 1,0 und einer bestandsorientierten Geschossflächenzahl von 5,1 fest. Die Traufhöhe beträgt maximal 20 Meter und die Firsthöhe maximal 23 Meter bei mindestens vier und höchstens sechs Vollgeschossen.

Bebauungsplan HM 32 "Bahnhofsplatz"

Der Bebauungsplan umfasste das Gebiet Bahnhofsplatz und zwischen Hezilostraße, Pepperworth, Jan - Pallach - Straße, Bernwardstraße und Hannoversche Straße. Der noch wirksame Teil des Bebauungsplanes HM 32 grenzt im Bereich zwischen der Bahnhofsallee und der Hannoverschen Straße südlich und im Bereich der Hannoverschen Straße auch westlich an das Plangebiet an. Dabei wurden die angrenzenden Bereiche durch folgende Verfahren geändert:

1. Änderung (rechtsverbindlich seit 28.02.1974) für den Bereich westlich der Hannoverschen Straße und den nördlichen Blockbereich zwischen Bernwardstraße und Hannoverscher Straße.

Die weiteren Änderungen (2. bis 6. Änderung) werden durch den Bebauungsplan HM 32.1 wirksam überplant oder befinden sich weiter außerhalb des Plangebietes.

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 neben der Bebauung südlich des Bahnhofsplatzes auch die bisher nicht überplanten Bahnhofs- und Postgebäude mit ein und schließt Vergnügungsstätten aller Art aus.

Der Bebauungsplan HM 32.1 wird durch den Bebauungsplan HM 32.3 überplant und damit teilunwirksam. Auf den verbleibenden Flächen wird der Bebauungsplan aufgehoben (vgl. Anlage 1). Erhebliche bodenrechtlich relevante Spannungen zwischen den benachbarten Bebauungsplänen und den geplanten Festsetzungen sind nicht zu erkennen.

1.4. Bestehende Nutzungen, Eigentumsstruktur

Das Plangebiet des Bebauungsplanes ist Bestandteil des Innenstadtgebietes von Hildesheim und flächenhaft nahezu vollständig versiegelt. Der Geltungsbereich wird im Bestand durch den Bahnhofsplatz mit dem ZOB und durch großflächig dem Straßenverkehr gewidmete Flächen geprägt.

An der Nordseite des Geltungsbereichs grenzt der Hauptbahnhof Hildesheim an. Den zentralen Zugang bildet das Empfangsgebäude (Bahnhofsplatz 1), östlich davon sind ein Einzelhandelsbetrieb, ein Reisebüro und die Räume des Bundesgrenzschutzes untergebracht. Weiter östlich grenzt das derzeit leer stehende Gebäude des ehemaligen Paketpostamts (Bahnhofsplatz 2) an den Geltungsbereich, das über eine eingeschossige Gebäudebrücke mit dem Hauptpostamt an der Südseite des Butterborn verbunden ist. Im Westen des Empfangsgebäudes befinden sich Nebenanlagen wie WC's und Fahrradabstellanlagen im Plangebiet, daran grenzt das Gebäude der bahnamtlichen Fernsprechselbstanschlussanlage (BASA) an, dass nicht in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes HM 32.2 einbezogen wird. Im Obergeschoss des Gebäudes befindet sich eine derzeit leer stehende Betriebswohnung. Mögliche Nutzungen des Grundstücks bzw. des Gebäudes werden derzeit geprüft.

Auf der Westseite der Hannoverschen Straße grenzen dreigeschossige Gebäude mit heterogener Nutzung an. Neben Büroräumen sind vor allem Vergnügungsstätten teilweise mit sexuellem Charakter anzutreffen.

Der Westteil der südlich an den Bahnhofsplatz angrenzenden Bebauung wird durch ein drei- bis zehngeschossiges Wohn- und Geschäftshaus gebildet. Im Erdgeschoss befindet sich Einzelhandel, im 1. Obergeschoss platzseitig ein Bowlingcenter und Büroräume.

Die südlich angrenzenden Blockbebauungen zwischen Bernwardstraße und Bahnhofsallee sowie zwischen Bahnhofsallee und Hezilostraße treten zum Platz hin als 5 - bzw. 6 - geschossige Gebäude mit kerngebietstypischer Nutzung in Erscheinung.

Die Platzfläche ist aufgeteilt in einen westlichen Verkehrsbereich mit dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und einen östlichen Verkehrsbereich mit bahnhofsbezogenen Stellplätzen sowie der Straßenverbindung zwischen Butterborn, Hezilostraße und Bahnhofsallee. Der zentrale Platzbereich vor dem Empfangsgebäude der Deutschen Bahn besitzt auf Grund seines baulichen und gestalterischen Zustandes, der begrenzten Platzverhältnisse und der hohen Frequentierung durch Busse nur eingeschränkte Aufenthaltsqualität.

Die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich überwiegend in städtischem Eigentum. Einzelne Flächen des Bahnhofsplatzes vor dem Empfangsgebäude und dem östlich sich anschließendem Gebäude der DB sowie im Bereich des

Hauptpostamtes und das Flurstück westlich an den Bahnhof angrenzend, auf dem derzeit die Fahrradboxen und WCs stehen, sind Privateigentum.

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.

Der Bebauungsplan beinhaltet den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) der Stadt Hildesheim als wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen dem Schienenverkehr und dem Stadt- und Regionalbusbetrieb. Gemäß Ziel D 3.6.1.5 stellt der Hauptbahnhof / ZOB einen besonders wichtigen Verknüpfungspunkt Schiene / Bus im Landkreis Hildesheim dar. Dessen Sicherung durch den Bebauungsplan entspricht damit den Zielen der Raumordnung.

1.6. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der seit dem 16.02.2011 wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Hildesheim stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche dar. Die nördlich angrenzenden Flächen sind als Flächen für Bahnanlagen dargestellt.

Aus den gemischten Bauflächen lassen sich sowohl Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO als auch die Verkehrsflächen entwickeln. Der Entwicklungsgrundsatz gemäß § 8 Abs. 2 BauGB wird somit beachtet.

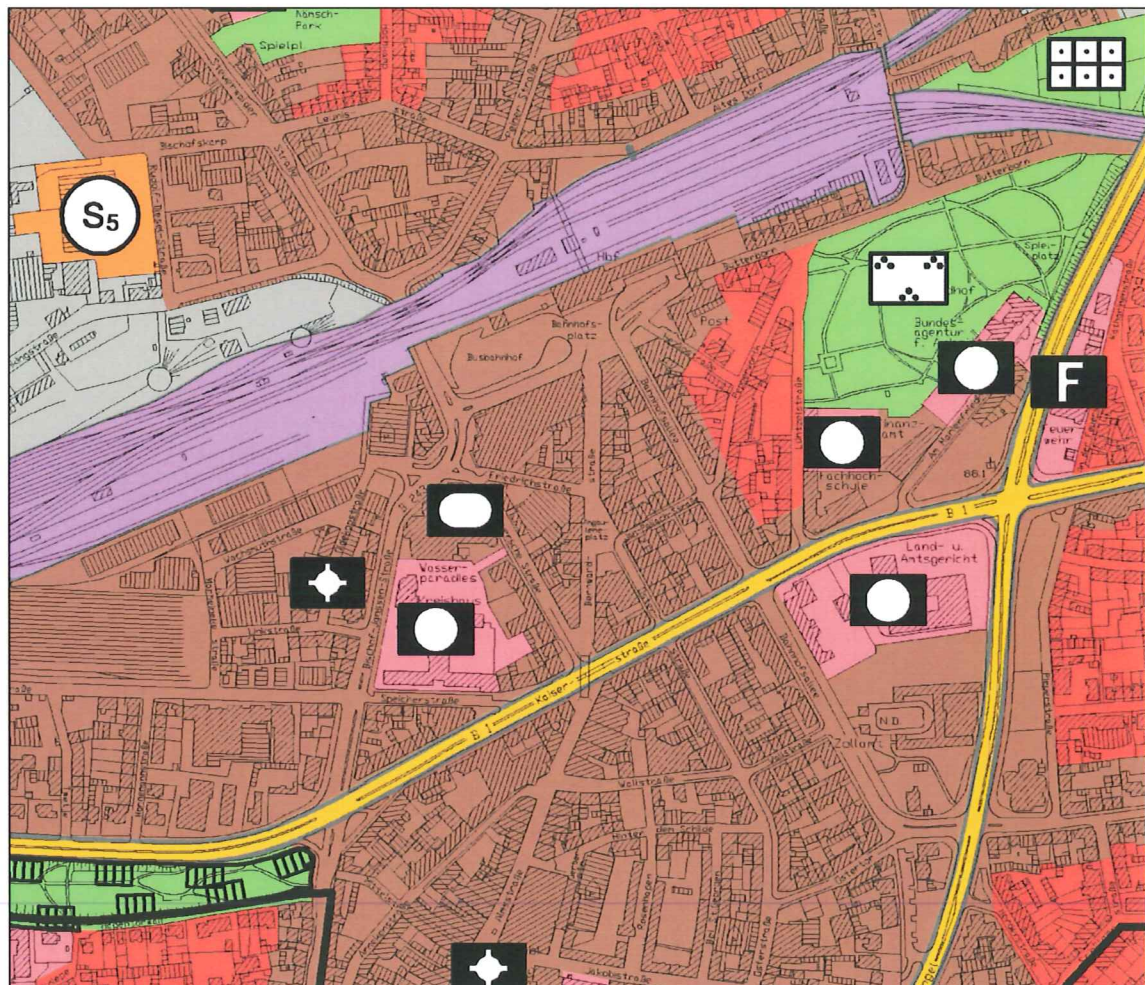


Abb. 1 Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan (Maßstab 1:5000)

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 Neuaufstellung 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, legt das integrierte Stadtentwicklungskonzept für den Bahnhofsbereich den Schwerpunkt auf den städtebaulichen und gestalterischen Neuordnungsbedarf im Sinne eines markanten Zugangs zum Stadtzentrum und die Gewährleistung einer besseren Durchwegung zur Nordstadt (/1/ Seite 60). Der Bebauungsplan dient der Umsetzung dieser Planungsziele soweit dies im Geltungsbereich zu leisten ist. Die Gewährleistung einer besseren Durchwegung des Plangebietes zur Nordstadt wird im Rahmen der geplanten Straßenneugestaltung der Tunneldurchfahrt der Hannoverischen Straße außerhalb des unmittelbaren Plangebietes in städtischer Regie gewährleistet. Maßnahmen zur besseren Durchquerung des Empfangsgebäudes mit dem Fußgängertunnel in und aus Richtung Nordstadt befinden sich im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn und sind Gegenstand einer Sanierungsplanung, die nach derzeitigem Stand voraussichtlich ab 2013 umgesetzt werden soll.



Abb. 2 Ausschnitt aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept 2020

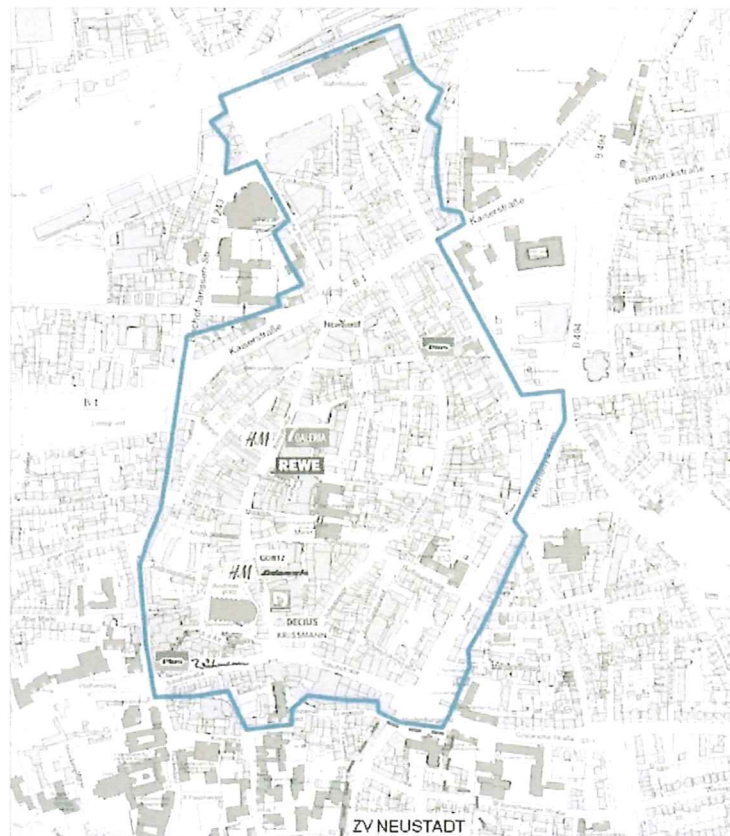
- Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Hildesheim /5/

Der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Hildesheim enthält unter den Punkten 5.5.1. und 5.5.7. als eine wesentliche Maßnahme die Aufwertung des ZOB als zentralem Verknüpfungspunkt der Nahverkehrsangebote. Dieser Maßnahme kommt auch im Hinblick auf die angestrebte Erhöhung des Anteils des öffentlichen Nahverkehrs am Gesamtnahverkehrsaufkommen der Stadt Hildesheim im Rahmen des Umweltverbundes eine wesentliche Bedeutung zu.

- 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 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 Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen und der städtebaulichen Rahmenbedingungen für die Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes als Eingangsbereich zur Innenstadt vom Bahnhof aus. Die dem Bebauungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzeption beruht auf den Ergebnissen des interdisziplinären Workshopverfahrens vom August 2010.

Folgende städtebauliche Prämissen liegen der Planung zu Grunde:

a) funktionale Struktur

Wesentliches Planungsziel ist die weitgehend einheitliche Betrachtung des Bahnhofsvorplatzes als zusammenhängende Platzfläche für den Aufenthalt der Fußgänger, die Reduktion von Verkehrsflächen zu Gunsten von Flächen mit Aufenthaltsqualität für Fußgänger und eine behindertengerechte Ausbildung des gesamten Platzes. Voraussetzung hierfür ist zunächst die Ergänzung der ebenerdigen Stellplätze durch ein mehrgeschossiges Parkhaus am westlichen Plangebietsrand. Daran schließt sich östlich - wie derzeit - der ZOB an. Der Bereich zwischen dem Empfangsgebäude der Deutschen Bahn und der Bernwardstraße soll vornehmlich den Fußgängern vorbehalten sein und ausschließlich von Bussen zum ZOB gequert werden. Im östlichen Platzbereich wird die Verbindung zwischen der Bahnhofsallee und Butterborn und das Angebot für Taxen und Kurzzeitparkplätze neu organisiert. Ein weiterer Schwerpunkt wird hier das Stellplatzangebot für Radfahrer sein, das an weiteren Positionen im Bahnhofsumfeld ergänzt werden soll.

b) stadträumliche Struktur

Der einheitlich gestaltete Bahnhofsvorplatz soll stadträumlich zur Hannoverschen Straße hin abgegrenzt werden. Derzeit ist eine platzräumliche Fassung mit der dreigeschossigen Bebauung jenseits der Hannoverschen Straße nicht gewährleistet. Die städtebaulichen Überlegungen gehen dahin, die Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz von der Hannoverschen Straße aus gegebenenfalls nur als Durchfahrt unter dem geschlossenen Baukörper des geplanten Parkhauses zu gestalten, um dem Platz an seiner Westseite eine mit der Süd- und Ostseite korrespondierende räumliche Fassung zu geben.

Eine räumliche Fassung des Platzes wird auch auf dessen Nordseite ermöglicht. Die Flächen zwischen dem Empfangsgebäude der Deutschen Bahn und dem BASA - Gebäude werden ebenerdig für Fahrradstellplätze benötigt, können jedoch oberhalb dieser Nutzung überbaut werden.

Die Neuorganisation des Platzbereiches ermöglicht es, die Freiflächen des Platzes großzügiger und offen zu gestalten. Die Überdachungen der Bussteige und die vorgesehenen Baumanpflanzungen sollen als die wesentlichen stadträumlich wirkenden Platzelemente in dieses Konzept integriert werden.

c) Fuß- und Radverkehr

Das künftige Fuß- und Radverkehrsnetz ist selbst nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplanes, es bestimmt jedoch wesentlich die funktionale Gestaltung des Plangebietes. Städtebaulich funktional wichtigste Fußgängerverbindung ist der Weg zwischen dem Hauptbahnhof und der Bernwardstraße als Ein-

gang in die Innenstadt vom Hauptbahnhof. Weiterhin von besonderer Bedeutung sind die Rad- und Fußwegeverbindung zur Anbindung des Nordens von Hildesheim über den nördlichen Abschnitt der Hannoverschen Straße an die Innenstadt und der Anschluss des Hauptbahnhofes an diese Verbindung. Dieser Anschluss soll entsprechend den Empfehlungen des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes 2025 (Abb. 77) über Radwegeverbindungen nördlich und südlich des ZOB erfolgen. Über die Weiterführung des Radverkehrsnetzes über den Nordabschnitt der Bernwardstraße und über die bis zum Angoulêmeplatz wird im Rahmen der geplanten Neugestaltung der Bernwardstraße entschieden. Zur behindertengerechten Gestaltung des Platzbereiches sind ein taktiles Leitsystem und ein behindertengerechtes Fahrgastinformationssystem vorgesehen.

d) Verkehrerschließung

Das Plangebiet grenzt unmittelbar an die Hannoversche Straße an und soll durch eine Hauptzufahrt, an der ein Kreisverkehr ausgebildet wird, angeschlossen werden. Das Parkhaus soll eine direkte Zufahrt von der Hannoverschen Straße erhalten. Eine Zufahrt ist jedoch nur von Süden kommend möglich. Der Zufahrtsverkehr von Norden kann unter Befahrung des Kreisverkehrsplatzes die Zufahrt ebenfalls problemlos erreichen. Die Ausfahrt ist über einen Anschluss an die Zufahrt zum Bahnhofsplatz und gegebenenfalls eine Ausfahrt zur Hannoverschen Straße geplant.

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 ist Bestandteil des Hauptgeschäftsbereiches Hildesheims, das mit ca. 103.000 Einwohnern Oberzentrum ist. Die Festsetzung von Kerngebieten ist für den Bereich des Stadtzentrums die geeignete Art der baulichen Nutzung. Die Kerngebiete setzen sich südlich des Plangebietes an der Bernwardstraße fort.

Die allgemeine Zulässigkeit in Kerngebieten bedarf jedoch im Plangebiet der Einschränkung. So wurden allgemein Wohnungen in den Kerngebieten ausgeschlossen. Dies ist aus immissionsschutzrechtlichen Gründen erforderlich. Aufgrund des durch die intensive verkehrliche Nutzung verursachten Verkehrslärms, sowohl von der Bahn, vom ZOB, von der Hannoverschen Straße als auch vom geplanten Parkhaus, ist das Plangebiet kein geeigneter Ort für Wohnnutzungen, da im Plangebiet selbst keine Ruhe-zonen vorhanden sind, die eine Ausrichtung von Öffnungen von Wohnnutzungen zu ruhigeren Bereichen ermöglichen würden.

Weiterhin allgemein unzulässig sind Vergnügungsstätten. 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.

Die Festsetzung von Kerngebieten ist städtebaulich auch für das im Plangebiet vorgesehene Parkhaus erforderlich, da nur durch diese Art der baulichen Nutzung eine dem Standort und den städtebaulichen Zielsetzungen angemessene Verdichtung der festgesetzten Baufläche zulässig ist. Die Festsetzung von Kerngebieten würde für das geplante Parkhaus jedoch eine Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten eröffnen, die städtebaulich an dieser Stelle nicht erwünscht sind. Städtebauliches Ziel der Stadt Hildesheim ist es, mit dieser Baufläche Stellplätze im Bahnhofsbereich zu schaffen, um eine Neuorganisation der ebenerdigen Parkplätze im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Der Standort an der Hannoverschen Straße eignet sich hierfür besonders, da er sich in das funktionale Gesamtkonzept einfügt. Das Parkhaus befindet sich einerseits in Laufentfernung zum Bahnhof (auch mit Gepäck) und räumt andererseits durch seine Lage hinter dem ZOB, vom Empfangsgebäude der Bahn gesehen, dem öffentlichen Personennahverkehr den Vorrang ein.

Um diese Funktionalität zu gewährleisten, ist im vorliegenden Fall die bauleitplanerische Sicherung des Standortes für eine überwiegende Nutzung als Parkhaus städtebaulich erforderlich. Dies erfolgt im Bebauungsplan durch die Festsetzung nach § 12 Abs. 4 BauNVO, dass oberhalb des ersten Vollgeschosses ausschließlich Stellplätze, Garagen und zugehörige Nebenanlagen zulässig sind. Hierdurch wird gewährleistet, dass die Fläche überwiegend für die Nutzung als Parkhaus zur Verfügung steht. Die Erdgeschosebene wird von diesem Nutzungszweck nicht erfasst, um hier aus städtebaulichen Gründen u.a. auch Einzelhandel zulassen zu können und damit eine wünschenswerte Ergänzung der Nutzungen am Bahnhofsplatz einerseits und eine mit Blick auf die sich nach Süden in der Bernwardstraße fortsetzenden Einzelhandelsflächen anzustrebende Kontinuität innerhalb der Innenstadt zu ermöglichen. Gleichwohl ist eine verbindliche Festsetzung, dass die Erdgeschosse für den Einzelhandel vorzuhalten sind, hierfür nicht erforderlich. Auch eine Nutzung als Parkhaus über alle Geschosse entspricht dem vorrangigen Ziel der Ergänzung des Stellplatzangebotes im Bahnhofsumfeld.

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 Obergrenze soll für das Plangebiet genutzt und im gesetzlichen Rahmen erweitert werden. Als Bestandteil des Hauptgeschäftsbereiches soll das Gebiet angemessen kerngebietstypisch verdichtet werden. Die festgesetzte Grundflächenzahl von 1,0 ist hierfür ebenso erforderlich wie eine Geschossflächenzahl von 3,0.

Durch den festgesetzten überwiegenden Nutzungszweck als Parkhaus unterscheidet sich das an der Hannoverschen Straße festgesetzte Kerngebiet von den benachbarten

Kerngebieten des Hauptgeschäftsbereiches. Aufgrund der in Parkhäusern üblichen, von Geschäftshäusern abweichenden, geringen Geschosshöhen wäre selbst eine Geschossflächenzahl von 3,0 bereits nach dem dritten Vollgeschoss und mithin bei einer Höhe von 8,5 Metern ausgeschöpft. Hierdurch wäre weder eine adäquate Nutzung des Standortes noch eine städtebaulich befriedigende Fassung des Bahnhofsplatzes möglich. Der Gesetzgeber hat für Garagengeschosse gemäß § 21a BauNVO abweichende Regelungen zugelassen, von denen aus den vorstehend dargelegten städtebaulichen Gründen Gebrauch gemacht werden soll. Es wurde festgesetzt, dass Garagengeschosse, Garagen und Stellplätze oberhalb des zweiten Vollgeschosses nicht auf die Geschossfläche anzurechnen sind.

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 durch Höchstmaß bzw. durch Höchst- und Mindestmaß gewählt. Dies ist für die geplante Nutzung geeigneter als eine Festsetzung durch die Anzahl der Vollgeschosse, da Parkhäuser von den in Kerngebieten typischen Geschosshöhen deutlich abweichen. Die festgesetzten Höhen orientieren sich an der umgebenden Bebauung. Sie sollen durch das festgesetzte Höchstmaß ein Einfügen in die nähere Umgebung gewährleisten.

Für die im Norden des Bahnhofsplatzes oberhalb der Fahrradabstellanlage zulässige Bebauung bildet hierfür das angrenzende Empfangsgebäude der Deutschen Bahn den Maßstab. Dessen Höhe von 11,5 Metern soll durch die Bebauung unterschritten werden, um eine städtebauliche Dominanz des funktionell wichtigen Gebäudes zu gewährleisten. Die zulässige Höhe des Gebäudes wurde auf ein Höchstmaß von 11 Metern beschränkt. Eine Mindesthöhe ist auf dieser Fläche städtebaulich nicht erforderlich.

Für das im Westen des Bahnhofsplatzes vorgesehene Parkhaus sind die an der Südseite und Ostseite des Bahnhofsplatzes vorhandenen Gebäude der Bezugsmaßstab. Parkhäuser haben im städtischen Bereich eine dienende Funktion. Sie sollen städtebaulich nicht dominieren, sondern sich in die allgemeine Höhenentwicklung der überwiegenden Zahl der Gebäude einfügen, mithin eine deutlich geringere Höhe als das Postgebäude oder die zehngeschossigen Teile der südlich des Parkhauses gelegenen Bebauung aufweisen. Das Höchstmaß wurde mit 20 Metern festgesetzt. Andererseits soll die westliche Platzseite durch eine der Ost- und Südseite gleichwertige Platzkante gefasst werden. Hierfür ist eine Mindesthöhe der Bebauung von 17 Metern erforderlich.

Gemäß § 18 BauNVO ist für Höhenangaben ein Bezugspunkt festzusetzen. Dieser wurde für das Plangebiet mit der durchschnittlichen Höhe des Bahnhofsplatzes von 84 müNN festgesetzt. Tatsächliche Höhenabweichungen im Platzraum sind in einem Umfang von ca. +/- 1 Meter örtlich vorhanden. Um einen ausreichenden Spielraum für architektonische Gestaltungen zuzulassen, wurden für die mit Mindest- und Höchstmaß begrenzten Flächen ausnahmsweise Abweichungen von bis zu 1 Meter zugelassen. Auf der neben dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes gelegenen Fläche ist eine solche Abweichung städtebaulich nicht vertretbar, da das Gebäude dann den Hauptbahnhof überragen würde und dessen funktionell begründete städtebauliche Dominanz beeinträchtigt werden könnte.

3.3. Baulinien, Baugrenzen, Bauweise

Die überbaubaren Flächen werden im Plangebiet durch Baulinien und Baugrenzen begrenzt. Diese wurden unterschiedlich für die verschiedenen Gebäudeebenen festgesetzt, da in den Erdgeschossen aufgrund des Platzbedarfs für alle Funktionen des öffentlichen Raums, insbesondere Fuß- und Radverkehrsflächen, ein deutlich geringerer Platz zur Verfügung steht als oberhalb des Lichtraumprofils der Verkehrsflächen. Die städtebauliche Geschlossenheit und die Ausbildung von Platzkanten sollen daher durch die Geschosse oberhalb einer lichten Höhe von 3,5 bzw. von 4,5 Metern über der jeweiligen Oberfläche der Verkehrsfläche erfolgen.

Die Festsetzungen für die überbaubaren Flächen wurden in zwei Planzeichnungen, für zwei Höhenlagen festgesetzt. Die erdgeschossigen, überbaubaren Flächen berücksichtigen den Bedarf für Rad- und Fußwege an der Hannoverschen Straße, die Fuß- und Radwegeverbindung auf der Nordseite des Platzes zum Bahnhof und die Zufahrt zum ZOB über einen Kreisverkehrsplatz einschließlich von Fuß- und Radwegen. Die dann verbleibende überbaubare Fläche für das Parkhaus ergibt sich als Fläche zwischen den bestehenden Nutzungsansprüchen. In den Obergeschossen oberhalb des Lichtraumprofils der öffentlichen Straßen ist die Möglichkeit gegeben städtebauliche Zielsetzungen der Straßen- und Platzbegrenzung und funktionale Aspekte von Vorzugsbautiefen für Parkhäuser umzusetzen.

Folgende Zielsetzungen liegen den Festsetzungen der Baulinien und Baugrenzen zu Grunde:

1. Aufnahme der Baulinie der Hannoverschen Straße südlich des Bahnhofsplatzes für die westliche Begrenzung der Baufläche des Kerngebietes für das Parkhaus und Heranführung der überbaubaren Fläche des Kerngebietes des Parkhauses bis an die Bahnflächen im Norden, um einen städtebaulichen Abschluss des Bahnhofsplatzes nach Westen zu gewährleisten. Hierfür ist die Festsetzung von Baulinien an der Hannoverschen Straße und gegenüber den Bahnflächen erforderlich.
2. Heranführung der überbaubaren Flächen des Kerngebietes Parkhaus bis an das Geschäftshaus an der südlichen Begrenzung des Bahnhofsplatzes (Bernward-Galerie) unter Ausbildung von Durchfahrten und Durchgängen. Die südliche Überbrückung zu den Einzelhandelsflächen steht unter dem Vorbehalt der Einwilligung des Grundeigentümers.
3. Ausbildung einer geschlossenen Platzkante zum Bahnhofsplatz

Für die Punkte 2. und 3. ist die Festsetzung von Baugrenzen ausreichend, da keine vorhandenen städtebaulichen Kanten fortgeführt werden sollen.

4. Für die Bebauung im Norden des Bahnhofsplatzes wurden allseits Baugrenzen festgesetzt, da ein Anbauen an das Empfangsgebäude der Deutschen Bahn und ggf. an das BASA - Gebäude nur unter dem Vorbehalt einer einvernehmlichen Lösung mit den Grundstückseigentümern der angrenzenden Grundstücke (derzeit Deutsche Bahn AG) zugelassen werden kann. Eine Geschlossenheit der Bebauung auf der Nordseite des Bahnhofsplatzes ist städtebaulich nicht zwingend erforderlich, da Bahnhöfe aufgrund ihrer herausragenden städtebaulichen Funktion auch als Solitärbauten angeordnet werden können.

Als Bauweise wurde im Plangebiet eine geschlossene Bauweise für die Bebauung südlich des Bahnhofsplatzes festgesetzt. Sie entspricht dem angestrebten urbanen Cha-

rakter des Plangebietes und dem städtebaulichen Ziel der Ausbildung von geschlossenen Innenstadtquartieren.

Für das Parkhaus und das Gebäude an der Nordseite des Bahnhofsplatzes zwischen dem Empfangsgebäude der Deutschen Bahn und dem BASA - Gebäude wurde eine abweichende Bauweise festgesetzt. Diese orientiert sich grundsätzlich an der geschlossenen Bauweise, gestattet jedoch in Verbindung mit den festgesetzten Baugrenzen die Einhaltung eines Grenzabstandes, wenn das Nachbargebäude Öffnungen an der angrenzenden Seite aufweist. Dies ist am Empfangsgebäude der Deutschen Bahn, am BASA - Gebäude und am Geschäftshaus südlich des Bahnhofsplatzes der Fall. Alle drei Gebäude weisen in den Bereichen, in denen der Bebauungsplan ein Anbauen ermöglicht Öffnungen auf. Ein Anbauen von Seiten der im Plangebiet festgesetzten Bauflächen setzt ein Schließen der Öffnungen und mithin eine einvernehmliche Regelung mit den betroffenen Grundstückseigentümern voraus. Dies ist sachgerecht, da der städtebauliche Belang des Schließens der Platzfront an den betroffenen Seiten nicht die bestandsgeschützten Interessen der Grundstückseigentümer der angrenzenden Grundstücke an einer Erhaltung des Zustandes zu überwinden vermag.

3.4. Öffentliche Verkehrsanlagen

Dem Entwurf des Bebauungsplanes liegt eine Straßenplanung der Stadt Hildesheim für den Ausbau des ZOB und des Bahnhofsplatzes sowie der Umgestaltung der Hannoverschen Straße zu Grunde. Der Straßenentwurf sieht einen dreistreifigen Ausbau der Hannoverschen Straße (Abbiegespuren für das Parkhaus und in die Peiner Straße) mit beidseitigen Fahrradwegen und Fußwegen vor. Die Anbindung des ZOB erfolgt über einen Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 28 Metern. Daran schließt sich östlich der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) an, der im Bebauungsplan als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt wurde. Er endet an der Fußgänger Verbindung Bernwardstraße - Hauptbahnhof, die durch Busse an einer schmalen, definierten Stelle gequert werden kann. Östlich daran schließt sich eine allgemeine Straßenverkehrsfläche an. Diese beinhaltet im Süden einen kleinen Kreisverkehr mit überfahrbarer Mittelinsel, der die Verbindung Bahnhofsallee - Butterborn für den Individualverkehr sowie das Befahren des ZOB durch Busse gewährleistet. Die Fläche nördlich davon ist dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Im Osten des Platzes werden die Taxivorfahrt und -halteplätze, Kurzzeitparkplätze und Fahrradstellplätze angeordnet. Westlich des Empfangsgebäudes ist erdgeschossig eine weitere Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung für Fahrradabstellplätze festgesetzt.

Die Festsetzungen der Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmungen für den ZOB und einen räumlich abgegrenzten Bereich von Fahrradabstellplätzen und allgemeine Straßenverkehrsfläche für die verbleibenden Verkehrsflächen orientieren sich am Straßenentwurf, wobei nur die Bereiche mit einer definierten, besonderen Zweckbestimmung abgegrenzt wurden, die flächenhaft eindeutige Zäsuren zu den allgemeinen Straßenverkehrsflächen erkennen lassen. Dies sind der ZOB mit den eindeutig abgrenzbaren Funktionen der Bushaltestellen und die nördlich angrenzende geplante Fahrradabstellanlage. Im östlichen Platzbereich ist es aufgrund der Vielzahl der Funktionsanforderungen an den Bereich sinnvoller, eine allgemeine Straßenverkehrsfläche festzusetzen und die Funktionszuweisung im Straßenentwurf vorzunehmen. Die Zufahrt zum Gebäude Bahnhofsplatz 14 (BASA) und zu dem über den Fahrradabstellanlagen

zulässigen Gebäude westlich des Empfangsgebäudes des Bahnhofes kann über die Fläche des ZOB gewährleistet werden.

Durch die festgesetzten Verkehrsflächen sind eine funktionsgerechte Erschließung und eine geordnete Verkehrsführung möglich. Für den Ausbau des Kreisverkehrs ist die ebenerdige Inanspruchnahme einer derzeit bereits für Gehwege genutzten Fläche des Grundstücks Hannoversche Straße 26 im Umfang von ca. 12 m² erforderlich.

4. Durchführung des Bebauungsplanes

Vorgesehene Maßnahmen - Kosten - Finanzierung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind folgende öffentliche Maßnahmen vorgesehen:

Neugestaltung des Bahnhofsplatzes einschließlich des ZOB und der Anbindung an die Hannoversche Straße

Die Maßnahme wird im Rahmen des Straßenentwurfes kostenseitig beziffert. Folgender Grunderwerb ist hierfür erforderlich:

- Erwerb oder Begründung einer Grunddienstbarkeit auf dem Grundstück Hannoversche Straße 26 im Eckbereich mit einer Fläche von ca. 12 m²
- Erwerb oder Begründung der Grunddienstbarkeit auf dem westlich des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes gelegenen Grundstücks im Umfang von ca. 774 m² für die Fahrradabstellanlage
- Erwerb von Nutzungsrechten an bzw. Umbaugestaltungen für private Grundflächen innerhalb des Platzbereiches

Bodenordnende Maßnahmen

Ein Erfordernis für bodenordnende Maßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes wäre dann gegeben, wenn die vorstehenden Grunderwerbsmaßnahmen im öffentlichen Interesse nicht einvernehmlich geregelt werden können.

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 Verkehrs

Die unmittelbare Verkehrserschließung wurde bereits im Punkt 3.4. Öffentliche Verkehrsanlagen dargelegt. Durch die festgesetzten Verkehrsflächen wird eine den Anforderungen genügende Verkehrserschließung gewährleistet.

Die den Festsetzungen des Bebauungsplanes zugrunde liegende verkehrliche Konzeption beinhaltet folgende wesentliche Erschließungsanlagen:

1. den Zentralen Omnibusbahnhof ZOB einschließlich seiner Anschlüsse an die Hannoversche Straße und an den Straßenzug Bahnhofsallee – Butterborn,
2. die Umgestaltung der Hannoverschen Straße im an den Bahnhofsplatz angrenzenden Abschnitt einschließlich eines Kreisverkehrsplatzes mit 28 Metern Außendurchmesser zum Anschluss des ZOB,
3. die Umgestaltung des Straßenzuges Bahnhofsallee - Butterborn einschließlich eines Minikreisverkehrs mit überfahrbarer Mittelinsel zum Anschluss des ZOB,
4. die Einordnung einer Taxivorfahrt und von Taxihalteplätzen sowie von Kurzzeitparkplätzen im östlichen Teil des Bahnhofsplatzes,
5. den Anschluss des geplanten Parkhauses an die öffentlichen Verkehrsflächen an der Hannoverschen Straße und am ZOB,
6. die Erschließung des Grundstückes westlich angrenzend an das Empfangsgebäude des Bahnhofs oberhalb der Fahrradabstellplätze über eine beschränkte Nutzbarkeit des ZOB.

Die Leistungsfähigkeit der Erschließungsanlagen wurde in einer verkehrstechnischen Untersuchung durch das Ingenieurbüro SHP Ingenieure /2/ untersucht. Beurteilungsgrundlage bildete hierfür der dem Bebauungsplan zugrunde gelegte Straßenentwurf.

Mit Hilfe eines Simulationsmodells wurden die Verkehrsqualitäten unter Berücksichtigung der gegenseitigen Abhängigkeiten bzw. Zusammenhänge der Knotenpunkte ermittelt. Die nachfolgenden Aussagen sind der Zusammenfassung des Gutachtens /2/ entnommen.

Erschließungsvarianten

In der Verkehrsuntersuchung wurden für verschiedene Erschließungsvarianten des Bahnhofsplatzes bzw. des ZOB die Verkehrsabläufe analysiert und bewertet. Dabei wurden neben den Verkehrsströmen im motorisierten Individualverkehr und den Anforderungen des ÖPNV die Belange des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs im Zugang zum Hauptbahnhof berücksichtigt. Für den Knotenpunkt Hannoversche Straße / ZOB wurde die Umgestaltung in einen Kreisverkehr mit 28 Meter Außendurchmesser untersucht. Für den Knotenpunkt Bahnhofsallee / Butterborn wurden verschiedene Verkehrsregelungen, wie Rechts- vor - Links (vorfahrtgeregelt), Minikreisverkehr (vorfahrtgeregelt) und Lichtsignalanlage, überprüft. Zur Verbesserung der städtebaulichen und funktionalen Zusammenhänge wird im Zuge der Gehwegeverbindung Fußgängerbereich (Bernwardstraße) – Hauptbahnhof das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme und der Verkehrsberuhigung auch für die verschiedenen Erschließungsvarianten im östlichen Erschließungsbereich verfolgt.

Parken

Die derzeitigen Entwurfsplanungen zur Umgestaltung des ZOB sehen weitestgehend den Erhalt des heutigen Stellplatzangebotes im östlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes vor. Das zukünftige Stellplatzangebot im östlichen Bereich wird durch das geplante Parkhaus im westlichen Bereich an der Hannoverschen Straße funktional ergänzt. Insgesamt stellt ein zusätzliches Parkraumangebot von 400 Stellplätzen (mit bis zu 320 Pkw/h) die Obergrenze des noch leistungsfähig zu bewältigenden Verkehrsaufkommens am Knotenpunktsystem zwischen Peiner Straße, ZOB - Ausfahrt und Bischof - Janssen - Straße sowie die Grenze der Leistungsfähigkeit der möglichen Abfertigungsanlagen dar. Für die Beurteilung des Verkehrsablaufs wurde das maximale Verkehrsaufkommen des Parkhauses berücksichtigt.

Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit

Die Ergebnisse des Simulationsmodells zeigen, dass das gesamte Verkehrsaufkommen im westlichen Erschließungsbereich mit überwiegend sehr guten bis befriedigenden Verkehrsqualitäten (Qualitätsstufen A bis C) für die Hauptströme entlang der Hannoverschen Straße leistungsfähig abgewickelt werden kann. Im östlichen Erschließungsbereich stellen sich alle betrachteten Knotenpunktgestaltungen ebenfalls als leistungsfähig dar.

Die Abwicklung der auftretenden Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr stellt sich zukünftig auch unter Berücksichtigung des Überquerungsbedarfs durch Fußgänger und Radfahrer als unproblematisch dar, was die sehr guten Verkehrsqualitäten bestätigen. Die Wahl der zukünftigen Verkehrsregelung im östlichen Erschließungsbereich richtet sich somit nicht allein nach der Leistungsfähigkeit, sondern eher nach städtebaulichen, umfeldverträglichen und funktionalen Gesichtspunkten. Ein Minikreisverkehr kann nach derzeitigem Planungsstand die verkehrlichen Ansprüche aus Leistungsfähigkeit, umfeldverträgliches Geschwindigkeitsniveau, hoher Verkehrssicherheit und Funktionalität am besten umsetzen.

Auswirkungen auf den ÖPNV

Das Plangebiet umfasst mit ZOB den wichtigsten Knotenpunkt des Busverkehrs, der gemeinsam mit dem Hauptbahnhof die zentrale Schnittstelle des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Hildesheim bildet.

In der Verkehrsuntersuchung wurden die zukünftigen Fahrzeiten des ÖPNV mit den heutigen Fahrzeiten verglichen, auch wenn dies aufgrund vielfältiger Randbedingungen nur bedingt möglich war. Die Fahrzeiten im ÖPNV sind von vielen Faktoren abhängig und nicht allein von der Verkehrsregelung an den relevanten Knotenpunkten. Die Planungen zum ZOB bzw. Bahnhofsvorplatz sehen Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer vor, insbesondere auch für Radfahrer und Fußgänger und nicht nur für den ÖPNV. Die Gegenüberstellung zeigt, dass die zukünftigen Fahrzeiten (Planung) mit heutigen Fahrzeiten vergleichbar sind. Teilweise werden sogar erhebliche Fahrzeiterwinne erzielt.

Auswirkungen auf behinderte Menschen

Im Ergebnis einer intensiven Abstimmung mit dem Behindertenbeirat der Stadt Hildesheim beinhaltet die Planung der Verkehrsflächen deutliche Verbesserungen für behinderte Menschen. Die Gestaltung der Verkehrsflächen und das Fahrgastinformationssystem berücksichtigen die Anforderungen an eine behindertengerechte Gestaltung der Anlagen.

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, dass nach der Umgestaltung des Bahnhofsplatzes, mit der eine städtebauliche Aufwertung und eine Förderung der funktionalen Zusammenhänge verbunden ist, das Verkehrsaufkommen auch unter Berücksichtigung eines neuen Parkhauses leistungsfähig und mit guten Verkehrsqualitäten abgewickelt werden kann. Die Umgestaltung wird Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer mit sich bringen. Insbesondere im Hinblick auf die Aufenthalts- und Überquerungsqualität im Rad- und Fußgängerverkehr können wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Insgesamt wird auch die Abwicklung des ÖPNV deutliche Vorteile gegenüber heute aufweisen. Zum Teil werden sogar erhebliche Verbesserungen bei der Abwicklung des Linienbusverkehrs erreicht.

Auswirkungen auf das Sicherheitsempfinden (Kriminalprävention)

Eine Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bildet die Ursache für Kriminalität. Die Ursachen sind sicher überwiegend sozialer Herkunft, doch auch Bau- und Nutzungsstrukturen haben Einfluss auf die Sicherheit der Menschen. Oftmals geben die objektive Sicherheitslage und Fallzahlen dabei viel weniger Anlass zur Sorge als das subjektive Sicherheitsempfinden der Menschen.

Bereits auf der Ebene der städtebaulichen Planung kooperieren die Verantwortlichen, um kriminalpräventive Gesichtspunkte bei der Umsetzung von Maßnahmen möglichst frühzeitig zu berücksichtigen. Unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Kriminalitätslagedarstellung bringt die Polizei Präventionsempfehlungen ein, um die anschließenden Planungsentscheidungen in Bezug auf kriminalitätsmindernde Maßnahmen auf eine solide Grundlage zu stellen.

Der ÖPNV nimmt in der Aufmerksamkeit der Bevölkerung einen hohen Stellenwert ein. Insbesondere innerhalb sowie im Umfeld von Bahnhöfen wirkt sich mangelnde Sicherheit negativ auf die Nutzung und Akzeptanz des ÖPNV aus. Dunkelheit, unzureichende Beleuchtung oder schlechte Überschaubarkeit können Ängste auslösen. Schmutz, Beschädigungen, Graffiti ü.ä. sind Indikatoren für angstbesetzte Räume und Bereiche. Eine geeignete Gestaltung kann entscheidend zum Sicherheitsempfinden im Umfeld von Bahnhöfen beitragen. Bei der Planung, deren Umsetzung wie auch im Rahmen der Unterhaltung sollte auf ein hohes Maß an Überschaubarkeit, Transparenz, Beleuchtung und möglichst helle Farbgebung geachtet werden.

Die geplanten Umbaumaßnahmen im Bereich des Bahnhofsplatzes bieten die Möglichkeit, im gesamten Bahnhofsumfeld eine übersichtliche und angstfreie Nutzung zu gewährleisten.

Die neuen Fahrradabstellmöglichkeiten sollen die erforderliche Transparenz bieten. Abgelegene Flächen, die nicht oder nur schwer einsehbar oder kontrollierbar sind,

sollen vermieden werden. An einzelnen Standorten sollen abschließbare Fahrradboxen angeboten werden, um dem Diebstahl von Fahrrädern entgegenzuwirken. Darüber hinaus ist beabsichtigt, eine Radstation innerhalb der DB-Gebäude einzurichten. Der Betreiber wird eine Aufsichtsfunktion wahrnehmen. Im Bahnhofsumfeld soll eine Bewirtschaftung der Fahrradabstellplätze übernommen werden, die das Entfernen entsorgter Fahrräder und das Reinigen der Abstellflächen umfasst.

Bei der Konzeption der Außensitzgelegenheiten sind mehrere aneinander oder in U-Form angeordnete Bänke ungeeignet, da sie unerwünschte Gruppenbildungen ermöglichen können. Stattdessen bieten sich Einzelbänke an. Darüber hinaus empfiehlt es sich, jegliche Einbauten wie Blumenkübel oder Beetabtrennungen deutlich unterhalb der Sitzhöhe zu gestalten, um ein Zweckentfremden als Sitzgelegenheit zu vermeiden.

Bei der weiteren Planung des Parkhausneubaus ist auf Transparenz zu achten. Im Verlauf der Wegeverbindung nördlich des Parkhauses sind ausreichende Sichtfelder zu schaffen und Angsträume zu vermeiden.

Die Deutsche Bahn beabsichtigt, ihre Gebäude voraussichtlich ab dem Jahr 2013 umfänglich zu sanieren. Der Haupteingang des Empfangsgebäudes soll mit dem Rückbau des Verkaufspavillons und mit der Schaffung einer neuen Glasfront einschließlich zusätzlicher Eingangstüren übersichtlicher, großzügiger und letztlich sicherer gestaltet werden.

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 (Parkhaus und Baukörper westlich des Hauptbahnhofes).
- Die Verlegung bestehender Leitungen der Ver- und Entsorgung im Bereich des Parkhauses erfordert das Einvernehmen des Leitungseigentümers.
- Die Bereitstellung des gemeindlichen Grundschutzes gemäß DVGW Arbeitsblatt W 405 ist in Höhe von 96 m³/h über zwei Stunden zu gewährleisten.

Träger der Wasserversorgung, der Elektroenergieversorgung und der Gasversorgung ist die EVI - Energieversorgung Hildesheim GmbH & Co. KG. Der Versorgungsträger hat mitgeteilt, dass sich im Plangebiet eine Vielzahl von Versorgungsleitungen befindet, die teilweise für das gesamte Stadtgebiet eine besondere Bedeutung haben. Weiterhin wird noch geprüft, ob ein Anschluss der Gebäude des Plangebietes an das Fernwärmenetz sinnvoll ist. Eine mögliche Trasse über die Friedrichstraße und die Bernwardstraße zum Bahnhof wird derzeit geprüft. Für den Bahnhofsplatz wird ein gesonderter Trassenplan für Fernwärme erarbeitet.

Die EVI hat angeregt, die Leitungen durch Grunddienstbarkeiten zu sichern. Dies ist nicht möglich, da die Leitungen zur Errichtung des geplanten Parkhauses verlegt werden müssen. Diese Verlegung erfolgt mit der Neugestaltung des Bahnhofsplatzes. Im Rahmen der Planung der Straßen und Freianlagen finden entsprechende Abstimmungen zu den Verlegungen mit der EVI statt. Im Bereich der Hannoverschen Straße ist eine spätere Leitungsverlegung im Gehweg vorgesehen. Insgesamt erachtet

die EVI eine frühzeitige Abstimmung aller erforderlichen Maßnahmen für den Rück- und Neubau zwischen der Stadt Hildesheim, den Versorgungsträgern und der Bahn als erforderlich.

Der Grundschutz an Löschwasser muss aus dem Trinkwassernetz zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund des allseitigen Angrenzens an öffentliche Straße mit Trinkwasserversorgungsleitungen sind die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür gegeben.

Träger der Schmutzwasserkanalisation, der Mischwasserkanalisation und der Niederschlagswasserkanalisation ist die Stadtentwässerung Hildesheim (SEHI). Für die Schmutz-, Misch- und Niederschlagswasserkanalisation sind Änderungen der Leitungsführung erforderlich, die in der Entwurfsplanung für den Tiefbau abgestimmt werden.

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

5.2. Belange des Einzelhandels und der Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen

Der Bebauungsplan HM 32.1 sah in seiner bisher rechtsverbindlichen Fassung die Errichtung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes Bahnhofsarkaden vor. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird diese Einzelhandelsentwicklung im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt der Stadt Hildesheim (Abb. 3) nach der Kündigung des städtebaulichen Vertrages aufgegeben. Hierdurch kann das durch die Stadt Hildesheim mit der Aufstellung des Bebauungsplanes HM 32.1 verbundene Entwicklungsziel der Stärkung des Einzelhandels im Bereich der Bernwardstraße durch das bisher verfolgte Projekt nicht in dem vom Rat ursprünglich beschlossenen Umfang umgesetzt werden.

Mit Fassung des Aufstellungsbeschlusses für den vorliegenden Bebauungsplan durch den Verwaltungsausschuss der Stadt Hildesheim vom 15.02.2010 wurden die in Punkt 1. benannten Planungsziele für den Bebauungsplan beschlossen.

Gleichwohl verfolgt die Stadt Hildesheim im Interesse der Stärkung des Einzelhandels in der Innenstadt das Ziel, im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes geeignete Rahmenbedingungen für private Investitionen im Bahnhofsbereich zu schaffen. Durch die Neugestaltung des Bahnhofsplatzes werden Stadträume mit Aufenthaltsqualität geschaffen. Die Einordnung des Parkhauses soll die Stellplatzsituation im gesamten Quartier verbessern. Erdgeschossig können Einzelhandelsnutzungen vorgesehen werden.

Als Standort für die Entwicklung des Einzelhandels im Bahnhofsumfeld bietet sich vor allem das südlich an den Platz angrenzende Geschäftshaus an, das zukünftig einen Schwerpunkt der Einzelhandelsentwicklung an der Bernwardstraße darstellen soll.

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 m², 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 Änderung des Bebauungsplanes fällt unter diese Regelung. Eine entsprechende Beschlussfassung ist zum Aufstellungsbeschluss beabsichtigt.

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 geringwertig und beeinträchtigt zu bewerten ist.

Im nordwestlichen Randbereich sind derzeit im Plangebiet begrünte, gehölzbewachsene Böschungen der Bahnstrecke vorhanden. Diese sind bereits seit der 6. Änderung des Bebauungsplanes HM 32 im Jahr 1999 rechtsverbindlich als überbaubare Flächen festgesetzt. Auch der bisher wirksame Bebauungsplan HM 32.1 "Bahnhofsplatz" hat an der Überbaubarkeit dieser Flächen festgehalten. Der vorliegende Bebauungsplan setzt auf diesen Flächen Straßenverkehrsfläche fest. Ein plangegebener Eingriff in diese Flächen tritt somit durch den vorliegenden Bebauungsplan nicht ein. Im Gegenteil, durch die Festsetzung als Straßenverkehrsfläche besteht die Möglichkeit, diesen Grünbereich zumindest in dem Teilbereich zu erhalten, der der Entwicklung des vorgesehenen Parkhauses nicht entgegensteht. Die bisher zulässigen Eingriffe werden durch den vorliegenden Bebauungsplan gemindert. Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in den Naturhaushalt sind somit 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 Verkehrs- und Freianlagenplanung für den Bahnhofsplatz sieht entsprechende Ersatzpflanzungen für zu beseitigende Bäume vor. 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. Durch den möglichen Teilerhalt der Böschungsbepflanzung außerhalb des Parkhausbereiches wird der bisher rechtsverbindliche Eingriff in Belange des Artenschutzes gemindert.

Der Bebauungsplan HM 32.1 sah für den Artenschutz die Anordnung von Nisthilfen für Fledermäuse oder Mauersegler auf dem Dach des Gebäudes vor. Dies wird in der oberen Dachebene bei dem vorgesehenen Parkhaus aufgrund der Stellplätze nicht möglich sein. Dennoch sind bei Parkhäusern Quartiere für Fledermäuse und für Mauersegler möglich, die jedoch in die Außenfassade eingefügt werden müssen. Zur Gewährleistung des Artenschutzes ist die Einordnung von Nisthilfen und Quartieren erforderlich und sinnvoll. Gleichwohl ist aufgrund der innerstädtischen Situation und der vorhandenen Geringwertigkeit der Fläche eine textliche Festsetzung im Bebauungsplan städtebaulich nicht gerechtfertigt. Die Einordnung von Nisthilfen für Fledermäuse und Mauersegler in die Außenwand des Gebäudes im Kerngebiet mit der besonderen Zweckbestimmung Parkhaus sollte jedoch im Rahmen der Veräußerung des Grundstückes in einem städtebaulichen Vertrag zur Durchführung des Vorhabens gesichert werden.

Pflanzgebote waren für den Geltungsbereich bisher nicht festgesetzt und sind nicht erforderlich. Gleichwohl sieht die Verkehrs- und Freianlagenplanung eine angemessene Begrünung des Bahnhofsplatzes durch Baumanpflanzungen vor.

Schutzgut Mensch

Auswirkungen der Bauleitplanung auf den Menschen sind vor allem in Bezug auf die Lärmemission der geplanten baulichen Anlagen und des Straßenverkehrs zu erwarten. Zur Beurteilung der Auswirkungen liegt ein schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan HM 32.3 Bahnhofsplatz der AMT Ingenieurgesellschaft mbH /4/ vor.

Beeinträchtigung durch Gewerbe- und Anlagenlärm

Als gewerbliche Anlage im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist im Plangebiet die Errichtung des Parkhauses geplant. Der Gutachter führt hierzu aus:

"Die Bewertung der Geräuschimmissionen aus dem zu Grunde liegenden Konzept für ein Parkhaus mit bis zu 400 Stellplätzen zeigt, dass an diesem Standort ein Parkhaus realisiert werden kann. Bei der Ausgestaltung ist die Schallabstrahlung von der Westfassade auf ein geeignetes Maß zu reduzieren. Mit Hilfe einer geeigneten Abschirmung (geschlossene Fassade) oder Erhöhung der Absorptionsfläche (z. B. Holzwolle-Leichtbauplatten) in den oberen Geschossebenen kann im gesamten Umfeld des Parkhauses sichergestellt werden, dass die maßgeblichen schalltechnischen Kriterien nicht überschritten werden.

Die maßgeblichen Immissionsorte befinden sich westlich des geplanten Parkhauses in ca. 20 Meter Entfernung. 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."

Beeinträchtigung durch Verkehrslärm

Schützenswerte Nutzungen sind im Plangebiet aufgrund des Ausschlusses der Wohnnutzung nicht zulässig. Insofern ist kein Untersuchungsbedarf im Hinblick auf das Schutzbedürfnis des Plangebietes selbst gegeben.

Im Plangebiet sind die Verkehrsanlagen:

- Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)
- Hannoversche Straße
- Bahnhofsplatz zwischen Bahnhofsallee und Butterborn

vorhanden. Diese werden umgestaltet und hierbei in ihrer Lage verschoben. Der Gutachter führt hierzu an:

"Die Bewertung der Geräuschimmissionen aus dem Straßenverkehr zeigt, dass die geplanten baulichen Eingriffe in der Nachbarschaft zu keinen Pegelerhöhungen von mindestens 3 dB(A) führen. Weil die Beurteilungspegel aber zum Teil bei über 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht liegen und zum Teil zusätzlich erhöht werden, ergibt sich für ein Gebäude Anspruch auf baulichen Schallschutz dem Grunde nach. Betroffen ist der Immissionsort IO 6 Bahnhofsplatz 7-10 bzw. Hannoversche Straße 26. Hier befinden sich nach Inaugenscheinnahme während des Ortstermins jedoch keine schutzbedürftigen Räume.

Aktiver Schallschutz (z. B. Schallschutzwand) kann aufgrund der städtebaulichen Situation vor Ort ausgeschlossen werden. In dicht besiedelten innerstädtischen Großstadtbereichen ist typischerweise aktiver Lärmschutz räumlich nicht realisierbar oder mit erheblichen negativen Auswirkungen auf Stadtbild und Wegebeziehungen verbunden.

Schließlich kann die Berechnung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels im Untersuchungsraum geboten sein, weil der zu ändernde Verkehrsweg (hier: Hannoversche Straße bzw. Bischof- Janssen- Straße) im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer (nicht geänderter) Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Für diesen zusätzlichen Arbeitsschritt ergibt sich anhand der derzeit geltenden Regelwerke aber keine Notwendigkeit."

Insgesamt ist festzustellen, dass die Lärmbeeinträchtigungen auf den an das Plangebiet angrenzenden Flächen mit schützenswerten Nutzungen sehr hoch, teilweise im Bereich einer Gesundheitsgefährdung liegen. Durch den vorliegenden Bebauungsplan wird die Situation insgesamt nicht weiter verschärft. Von den 13 im schalltechnischen Gutachten betrachteten Immissionsorten verschlechtert sich die Situation an 3 Orten (Bahnhofsplatz 4, 7 und 9) um bis zu 1 dB(A), hingegen verbessert sich die Situation an 5 Immissionsorten um bis zu 3 dB(A). Von den 3 Immissionsorten, an denen sich die Situation verschlechtert, weist nur ein Immissionsort Werte auf, die im Grenzbereich zu einer Gesundheitsgefährdung liegen, während an den 4 der 5 entlasteten Orten gesundheitsgefährdende Immissionspegel zu verzeichnen sind. Durch die Planung tritt damit insgesamt eine geringfügige Entlastung der Situation ein. Gleichwohl darf nicht verkannt werden, dass teilweise noch gesundheitsgefährdende Immissionspegel vorliegen. Dies ist jedoch nicht der vorliegenden Planung anzulasten.

Grundlegende Lösungen sind für die Stadt Hildesheim nur durch eine generelle Entlastung der Innenstadtstraßen vom Durchgangsverkehr durch die Einordnung der Ortsumgehung Himmelsthür und dem neuen Autobahnanschluss Nord zu finden. Diese Verkehrsführung würde auch die Hannoversche Straße von Durchgangsverkehren entlasten. Sie ist Bestandteil des Stadtentwicklungskonzeptes.

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.

5.4. Belange des Eisenbahnverkehrs

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Vorentwurf des Bebauungsplanes wurden durch das Eisenbahn- Bundesamt und durch die Deutsche Bahn Service Immobilien GmbH Einwände gegen den Planinhalt vorgetragen. Diese beziehen sich einerseits darauf, dass der Bebauungsplan im Nordwesten einen schmalen Geländestreifen der DB Netz AG mit einbeziehe. Der Sachverhalt wurde geprüft und festgestellt, dass dies nicht zutreffend ist. Die nordwestliche Plangebietsgrenze verläuft sowohl auf der Westseite der Hannoverschen Straße als auch von der Ostgrenze der Unterführung der Hannoverschen Straße beginnend bis zum Gebäude Bahnhofsplatz 14 (BASA-Gebäude) auf den Grundstücksgrenzen zwischen der Hannoverschen Straße und dem Bahnhofsplatz (Flurstücke 185/16, 42/19 und 87/15) einerseits und den nach AEG gewidmeten Flurstücken 87/23 und 87/20 andererseits und beinhaltet damit keine nach AEG gewidmeten Bahnflächen. Der Geltungsbereich wurde hier, wie auch aus Anlage 1 erkennbar ist, gegenüber dem Bebauungsplan HM 32.1 auf die Grundstücksgrenze zurückgenommen. Bahnrechtlich gewidmete Flächen werden somit an dieser Stelle nicht überplant. Dies trifft auch auf die Grenze des räumlichen Geltungsbereiches zwischen dem Gebäude Bahnhofsplatz 14 (BASA Gebäude) und dem Empfangsgebäude des Bahnhofes zu, diese verläuft ebenfalls direkt auf der Grundstücksgrenze des nach AEG gewidmeten Bahnflurstücks. Unabhängig von der Frage der Widmung verlaufen im Plangebiet zwischen der Hannoverschen Straße und dem Gebäude Bahnhofsplatz 14 (BASA) Verbindungskabel, die für Bahnbetriebszwecke notwendig sind. Diese werden im Rahmen einer Vereinbarung mit der DB Service GmbH erhalten und bei der Errichtung des Kerngebietes mit der Zweckbestimmung Parkhaus berücksichtigt.

Weiterhin wurde durch das Eisenbahnbundesamt bemängelt, dass der Bebauungsplan vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofes und im östlichen Platzabschnitt Teilflächen der im Eigentum der DB Service AG stehenden Flurstücke 42/10 und 87/23 mit einbezieht, die betriebsnotwendig seien. Zutreffend ist, dass der Bebauungsplan diese Flächen mit überplant. Für diese Fläche liegt ein Einverständnis zur Überplanung durch die DB Service Immobilien GmbH als Grundeigentümer vor. Darüber hinaus werden diese Flächen seit der Errichtung des Bahnhofes als Bestandteil des Bahnhofsplatzes genutzt. Sie sind zu Teilen bereits seit der Ertaufstellung des Bebauungsplanes HM 32 aus dem Jahr 1972 als Verkehrsfläche festgesetzt. Zwischen der Stadt Hildesheim und der Deutschen Bundesbahn, deren Rechtsnachfolger im Rahmen der Bahnstrukturreform 1994 auch das Eisenbahn- Bundesamt wurde, besteht hierüber eine wirksame Vereinbarung vom 30.10.1987, die der Stadt Hildesheim die Errichtung von baulichen Anlagen auf diesen Flächen gestattet und ihr gleichzeitig die Verkehrsicherungspflicht, die Pflicht zur Beleuchtung, zur Reinigung und zum Winterdienst auferlegt. Aufgrund dieser Vereinbarung werden die betroffenen Flächen aktuell als öffentliche Verkehrsfläche genutzt. Diese Vereinbarung wurde bisher nicht aufgehoben. Vielmehr wurde mit der DB Services Immobilien GmbH anlässlich der Umgestaltung aktuell eine Vereinbarung abgestimmt, mit der die Stadt das Recht zur Umgestaltung der DB-Flächen erhalten soll. Soweit eine Zustimmung des Eisenbahn- Bundesamtes und der Eisenbahn des Bundes hierfür erforderlich ist, sollen die Stellungnahmen im

Vertragsverfahren eingeholt werden. Wesentliche Änderungsabsichten der DB AG, die eine grundsätzliche Aufhebung der Vereinbarung aus dem Jahre 1987 rechtfertigen würden sind jedoch nicht erkennbar. Die im Bebauungsplan getroffene Festsetzung einer Verkehrsfläche steht damit Bahnbetriebszwecken nicht erkennbar entgegen und ist somit zulässig (vgl.: Runkel in Ernst-Zinkahn-Bielenberg - Kommentierung zu § 38 BauGB, Rn. 95).

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 das westlich an das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes angrenzende Grundstück betroffen, dass sich in Privateigentum befindet. Dieses Grundstück war bisher Teil des festgesetzten Kerngebietes. Gleichwohl entspricht eine solitäre Bebauung des Grundstückes als Kerngebiet nicht den mit der Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgten städtebaulichen Zielen. Der Bebauungsplan setzt auf dieser Fläche erdgeschossig Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fahrradabstellplätze fest. Dies entspricht der derzeit ausgeübten und durch eine Vereinbarung vom 30.10.1987 mit der Deutschen Bahn AG als damaligen Grundeigentümer gesicherten Nutzung. Oberhalb einer lichten Höhe von 3,5 Metern kann das Grundstück als Kerngebiet überbaut werden. Die Möglichkeiten zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele stimmt die Stadt Hildesheim mit dem Grundstückseigentümer ab.

Weiterhin betroffen ist der Grundstückseigentümer der Liegenschaft Hannoversche Straße 26, von dessen Grundstück ebenerdig eine Teilfläche von ca. 12 m² für den Gehweg benötigt wird. Die betroffene Fläche wird derzeit bereits als Gehweg genutzt und kann oberhalb des Lichtraumprofils überbaut werden. Die betroffene Teilfläche ist auf Grundlage der Planfestsetzungen dinglich zu sichern.

7. Flächenbilanz

Gesamtfläche des Plangebietes	20.419 m ²
Kerngebiete (Erdgeschoss)	1.374 m ²
Straßenverkehrsflächen	11.495 m ²
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung / ZOB	6.775 m ²
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung / Fahrradabstellplatz, Obergeschoss Kerngebiet	775 m ²

8. Verfahren

Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB)	15.02.2010
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB)	30.11.2011 bis 04.01.2012
Unterrichtung und Erörterung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB)	28.11.2011 bis 23.12.2011
Beschluss zur öffentlichen Auslegung	12.03.2012
Bürgerinformationsveranstaltung	12.04.2012
Öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB)	08.05.2012 bis 07.06.2012
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB)	30.04.2012 bis 06.06.2012

Der Entwurf und die Begründung zum Bebauungsplan HM 32.3 wurde 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 und Stadtentwicklung der Stadt Hildesheim.

Hildesheim, 11.06.2012

Im Auftrag



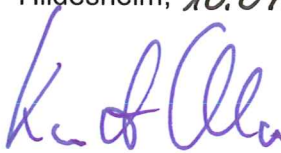
Warnecke



Funke

Der Rat der Stadt Hildesheim hat die Begründung zum Bebauungsplan HM 32.3 in seiner Sitzung am *09.07.2012* beschlossen.

Hildesheim, *10.07.2012*

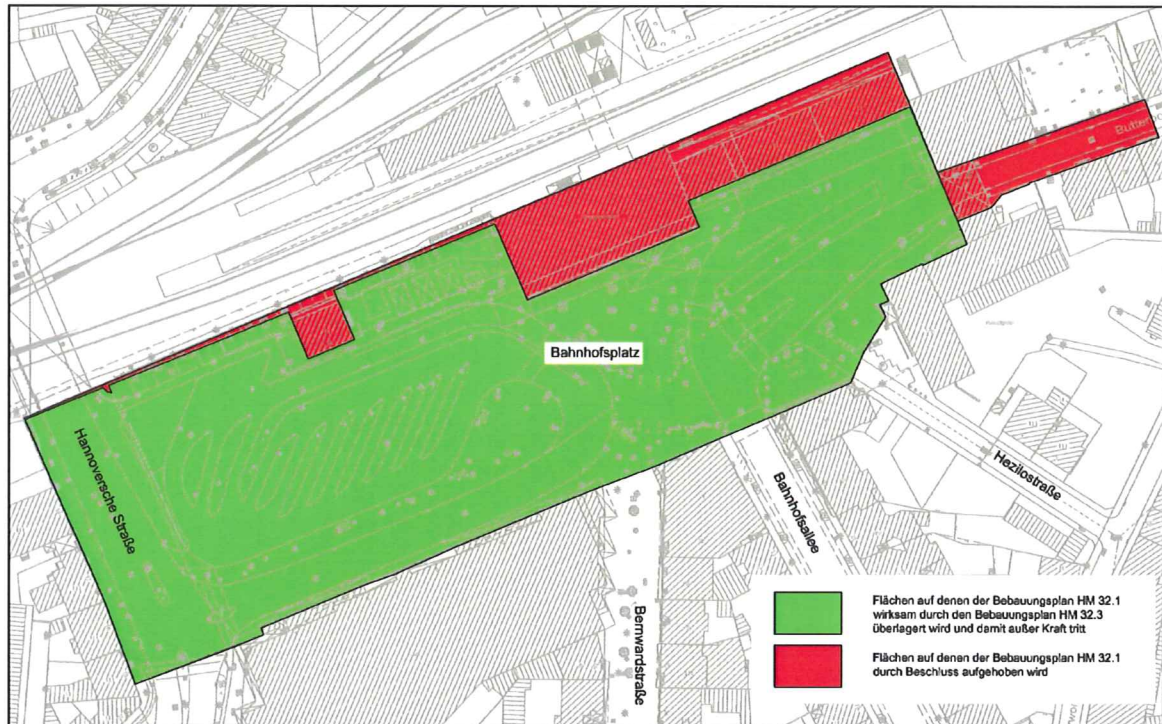


Machens

Oberbürgermeister



Anlage 1 - Aufhebung des Bebauungsplans HM 32.1 „Bahnhofsplatz“



Anlage 2 - 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 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)

Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466, 479)

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)

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

Anlage 3 - Quellenverzeichnis

Fachgutachten

- /1/ Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2020
Stadtentwicklung Hildesheim, Ackers et.al., Hildesheim, Mai 2007
- /2/ SHP Ingenieure, Hannover
Verkehrsuntersuchung im Bereich ZOB / Bahnhofsvorplatz, Juni 2012
- /3/ Einzelhandelskonzept für die Stadt Hildesheim,
CIMA Beratung und Management GmbH, Lübeck, 18.08.2008
- /4/ Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan HM 32.3 "Bahnhofsplatz" in
Hildesheim
AMT Ingenieurgesellschaft mbH, Isernhagen, 25.01.2012
- /5/ Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Hildesheim,
SHP Ingenieure, Hannover, März 2011