Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 100 C (Busbahnhof) der Stadt Peine

1.0 Allgemeines

Das Kreisgebiet Peine befindet sich in einem Gebiet von überlagernden Verflechtungen der Ballungsgebiete und Siedlungsschwerpunkte Hannover, Braunschweig, Salzgitter und Hildesheim. Es ist erschlossen durch Bundesautobahn, Mittellandkanal und Bundesbahn.

1.1 Entwicklung des Planes/Rechtslage

Der vorliegende Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

1.2 Notwendigkeit der Planaufstellung/Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Die Qualität der örtlichen Infrastruktur ist für die Erhaltung und Entwicklung des Wirtschaftsraumes Peines ein wichtiger Faktor. Dadurch wird die Anbindung an die Zentren Hannover und Braunschweig und an das Umland Peines entscheidend gestärkt.

Der Bahnhofsvorplatz hat eine komplizierte Verteilerfunktion für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und ist Verknüpfungspunkt zum Busbahnhof und zur Innenstadt. Die Funktion erfüllt der derzeitige Bahnhofsbereich weder in technischer noch in gestalterischer Hinsicht. Änderungen und Verbesserungen sind im Plangebiet notwendig, um einen funktionsgerechten, zentralen und attraktiven Verkehrsterminal zu schaffen, der sich harmonisch in die Stadtstrukturen einfügt.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan sollen die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, ein städtebauliches Konzept für den Bahnhofsbereich zu realisieren.

Durch die gestiegenen Pendlerzahlen ist eine Kapazitätssteigerung im Busverkehr erforderlich. Bei der jetzigen Aufstellung der Haltestellen und Wartepositionen ist eine Steigerung nicht möglich. Durch die eingeengten räumlichen Strukturen ist auch nicht die Möglichkeit einer Erweiterung gegeben, so daß ein völlig neuer Busterminal notwendig wird.

Es ist daher vorgesehen, daß die Busse in Warteposition entlang der Luisenstraße warten und über eine moderne Verkehrsleittechnik kurz vor dem Abfahrtstermin einen der sechs geplanten Bushalteplätze anfahren. Dank der kurzen

...

Umlaufzeiten ist es möglich, den gesamten Busverkehr über die sechs geplanten Halteplätze abzuwickeln.

Nach der Untersuchung von verschiedenen Varianten ist nunmehr vorgesehen, das vorhandene Empfangsgebäude abzureißen und durch einen neuen ÖPNV-Terminal zu ersetzen, in dem hauptsächlich die für den Nahverkehr benötigten Einrichtungen, wie Informationszentrum, Fahrkartenverkauf, Reisezentrum, Wartehalle, Toiletten usw., untergebracht werden.

Mit den vorliegenden Planungen soll die Stadtentwicklung im Bereich Bahnhof gefördert werden. Der ÖPNV soll attraktiviert werden, um damit das Auto im Stadtzentrum zurückzudrängen und damit im Stadtkern einen Raum zu entwickeln, der menschengerecht ist und entsprechend ihrer städtebaulichen Funktion.

2.0 Begründung der Planung

Die Flächen für den Bahnterminal werden im Bebauungsplan als Mischgebiet ausgewiesen. Diese Festsetzung ist getroffen worden, um einerseits die üblichen Nutzungen eines Bahnhofsgebäudes zuzulassen, wie Information, Fahrkartenverkauf, Schließfächer, andererseits aber auch kleineren Boutiquen, kleineren Geschäften, wie z. B. Blumengeschäfte, Drogerien und auch Banken und Postservice, die Möglichkeit zu geben, sich in diesem Bereich anzusiedeln.

Es soll damit eine Vielfältigkeit gefördert werden, so daß eine Nutzung nicht nur allein von ÖPNV-Kunden erfolgt.

Die Geschossigkeit ist auf 3 Geschosse als Höchstgrenze festgesetzt worden. Die Höchstgrenze bezieht sich auf das alte Bahnhofsgebäude, das zur Zeit als Maßstab dient. Eine höhere Bebauung ist aus städtebaulicher Sicht nicht wünschenswert.

Der Bahnhofsvorplatz ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Busterminal ausgewiesen, da dieser Bereich nur vom ÖPNV angefahren werden darf. Um den ÖPNV weiter zu attraktivieren, sind Gebäude und bauliche Anlagen, die von ihrer Nutzung einem Busterminal zugeordnet werden können, wie Überdachungen, Wartebereiche, Kiosk und Toiletten, zulässig.

2.1 Verkehrsfläche

Der jetzige Omnibusbahnhof (ZOB) liegt an der Nordseite des Bahnhofs. Die neuen Haltepunkte für die 17 Buslinien sind auf 6 Warteinseln und 3 Stationen am nördlichen Fußweg verteilt und damit sehr unübersichtlich. Die

...

Haltepunkte dienen zugleich als Wartebereich für nicht im Einsatz befindliche Busse. Dies führt infolge der Mehrfachbelegung der Haltepunkte zu Unverträglichkeiten im Betriebsablauf.

Der Busverkehr erreicht z. Z. den ZOB über ein Einbahnstraßensystem. Das bedingt, daß auch der übrige Verkehr mit über den Omnibusbahnhof geführt werden muß, wodurch das fußläufige Erreichen der Bushaltepunkte durch die Fahrgäste erschwert wird und z. T. gefährlich ist.

Mit dem Bau eines Busterminals, der als langgestreckte ovale Insel ausgebaut werden soll, soll eine übersichtlichere Nutzung mit einer zentralen Information der Fahrgäste ermöglicht werden.

Auf beiden Seiten des ovalen Terminals werden die Busse in sägezahnförmig ausgebildete Taschen fahren. So ist es möglich, zwei Haltepunkte für Gelenkbusse und vier Haltepunkte für Standardbusse unterzubringen.

Die Wege der ÖPNV-Nutzer sind kurz, da 17 Linien auf sechs Bussteige verteilt werden müssen, wird ein Haltepunkt mit bis zu vier Linien belegt. Durch eine intelligente Steuerung der Busse soll sichergestellt werden, daß die Busse nur zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste halten und nicht unnötige Wartezeit am Terminal verbringen. Der Wartebereich für die Busse soll außerhalb des Geltungsbereiches an der Luisenstraße angeordnet werden. So ist es möglich, den Busverkehr auch für die Zukunft an diesem Terminal abzuwickeln.

Da der Individualverkehr den Busterminal nicht befahren soll, ist es erforderlich, daß die Einbahnstraßenregelung in der Beethovenstraße aufgehoben wird. Der Anliegerverkehr und der P-+-R-Verkehr müssen die Beethovenstraße in beide Richtungen befahren können. Am Ende der Beethovenstraße wird ein Wendeplatz eingerichtet, und um den Wendeplatz verteilt werden neun Parkplätze für Kurzparker erstellt. Weitere P-+-R-Plätze stehen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes zur Verfügung.

Auch die Busse werden dann in Zukunft die Beethovenstraße in beide Richtungen befahren. Dies führt zu einer Beschleunigung des ÖPNVs, da die Busse schneller an der Kreuzung Schützenstraße/Am Stadtpark (Nord-Süd-Brücke) sind, als wenn sie über die Schützenstraße fahren müßten.

Die im Geltungsbereich liegenden Straßen sind unter Berücksichtigung der veränderten Verkehrsführung bei Bevorzugung des ÖPNVs neu zu gestalten.

Die Bahnsteige der gesamten Busterminals und die Beethovenstraße sollen gepflastert bzw. mit Platten belegt werden.

...

Die Fahrstreifen sollen mit Betonsteinpflaster mit Natursteinvorsatz und die Seitenanlagen sowie die Verkehrsinseln mit Platten, ebenfalls mit Natursteinvorsatz, befestigt werden. Eventuell soll in einem Teilbereich Klinkerpflaster zum Einsatz kommen.

2.2 Grünflächen

U. a. wurde auch für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 100 C ein Begrünungsplan erstellt.

Die befestigte Fläche zwischen Glockenstraße und Beethovenstraße soll rekultiviert werden und mit Bäumen und Solitärgehölzen bepflanzt werden.

Der Pflanzabstand soll nicht mehr als 9 m betragen, um eine dichte Grünfläche zu entwickeln. Als Bäume sollen Winterlinden und als Solitärgehölze Kornelkirsche, Kupferfelsenbirne und Zierapfel gepflanzt werden. Die Bodendecke soll mit bodendeckenden Stauden, wie Geranium macrorrhizum, Vincar minor und Stephanandria incisa "Crispa" und in durch Überlaufen gefährdeten Bereichen (Eckpunkte) gruppenweise Mahonia aquifolium gepflanzt werden.

Die Fläche soll durch Aufstellen von Bänken aufgewertet werden.

Die Grünfläche dient als wesentlicher Beitrag zur innerstädtischen Durchgrünung in diesem Bereich.

3.0 Entwässerung

Die Entwässerung der Verkehrsfläche erfolgt über Rinnen und Straßenabläufe in das städtische Kanalnetz. Eine Vergrößerung der befestigten Flächen und damit eine Erhöhung der Abflußmengen ist nicht gegeben. Der vorhandene Regenwasserkanal in der Beethovenstraße ist zu erneuern. Unter dem Buswendeplatz am Ende der Luisenstraße verläuft ein Mischwasserkanal DN 900, der für die Achslast der Busse nicht bemessen ist. Das Rohr wird in der betroffenen Haltungslänge durch Schwerlastrohre ersetzt.

4.0 Lärmschutz

Die Straßenverkehrsflächen werden, wie in 2.1 aufgezählt, geändert. Vor daher muß erwähnt werden, daß der Lärm auf gepflasterten Fahrbahnen höher ist als auf Asphaltfahrbahnen. Jedoch werden bei den geplanten Maßnahmen nur Fahrbahnen gepflastert, auf denen mit geringer Geschwindigkeit gefahren wird, so daß die Lärmeinwirkungen auf die angrenzende Bebauung im erträglichen Rahmen bleibt. Sollte sich bei der weiteren Planung und Überprüfung herausstellen, daß die Lärmauswirkungen zu hoch sind, wird auf eine Pflasterung zugunsten einer ruhigeren Fahrbahndecke verzichtet.

...

.0 Hinweise der Träger öffentlicher Belange

Telekom - Direktion Hannover -

Gegen die vorgenannte Planung haben wir keine Einwände. Wir weisen jedoch auf folgendes hin:

Im Planbereich liegen Fernmeldeanlagen der Deutschen Bundespost Telekom, die ggf. von Straßenbaumaßnahmen berührt werden und infolgedessen verändert oder verlegt werden müssen.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Fernmeldenetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und Baumaßnahmen anderer Leitungsträger ist es notwendig, daß Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Planbereich dem Fernmeldeamt 2 Hannover, Postfach 90 12, 30001 Hannover, Dienststelle PlL 1 und 8, Telefon (0511) 677-69 41, mindestens 9 Monate vor Baubeginn schriftlich angezeigt werden.

Landkreis Peine

Regional- und Landesplanung

Die mit dem Bebauungsplan beabsichtigte städtebauliche und verkehrliche Neuordnung des Bahnhofsbereiches durch elementare Änderungen und Verbesserungen der Gesamtverkehrsführung mit Trennung des öffentlichen und individuellen Verkehrs sowie der Harmoniesierung der Stadtstrukturen wird sehr begrüßt.

Das öffentliche Verkehrsmittel soll schnell und möglichst ungehindert seine Ziele erreichen.

Den Verkehrsteilnehmern muß durch eine angenehme, attraktive und schnelle Beförderung bei angemessenen Kosten ein Anreiz geboten werden, anstelle des eigenen Kraftfahrzeuges das öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Neben der Wahl der Linienführung sind die Wahl und Ausbildung der Haltestellen, insbesondere die mit Umsteigefunktionen, von ausschlaggebender Bedeutung. Bei richtiger zentraler Lage des Bahnhofs der Eisenbahn zur Kernstadt ist die Verbindung von Omnisbusbahnhof und Bahnhofsvorplatz günstig, weil letzterer meist ein Konzentrationspunkt des Stadtverkehrs mit gutem Anschluß an die Nahverkehrsmittel und das fußläufige Kernstadtgebiet ist.

Für eine wünschenswerte direkte achsiale Verbindung der Fußgängerzone Gröpern-Bahnhofstraße mit Anschluß der beiderseitigen Bahnsteige über einen neuen Fußgängertunnel sowie der Aufgabe der vorhandenen Fußgängerbrücke scheint sich leider keine praktikable Lösung anzubieten. Dennoch sind beim Nahverkehrsterminal Peine die wichtigen Entwurfsvoraussetzungen erfüllt:

- günstige Lage zur Kernstadt als Hauptverkehrserzeuger/ Impulsgeber,
- günstige Verbindung und schnelle, sichere und flüssige Abwicklung des Verkehrs beim Übergang auf die Fern- und Nahverkehrsmittel,

...

- Vollzug des fast gesamten Betriebsablaufs ohne zusätzliche Belastung und Kreuzung des Stadtverkehrsnetzes.

Amt für Umwelt- und Naturschutz

Aus Sicht der unteren Naturschutz-, Abfall- und Wasserbehörde werden zu dem vorgenannten Vorhaben keine Bedenken erhoben.

Hinweis:
Sollte es im Rahmen der Baumaßnahme zu einer Grundwasserabsenkung kommen, so ist hierfür beim Umweltamt des Landkreises Peine ein Wasserrechtsantrag nach dem NWG erforderlich.

Wird beim Ausbau kontaminierter Boden vorgefunden, so ist umgehend das Umweltamt des Landkreises Peine zu benachrichtigen, um die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

Aus Sicht der Planaufsichtsbehörde sind 2 Anmerkungen zu machen:

1. Die Grünfläche am Nordrand des Geltungsbereiches ist mit dem Planzeichen der PlanzV 90 zu versehen.

2. Worin die abweichende Bauweise im Mischgebiet besteht, sollte durch die Zeichnung oder Text inhaltlich genau bestimmt sein.

0 Kosten

Die Kosten für die gesamte Baumaßnahme, die über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 100 C hinausgeht, soll nach vorliegenden Kostenschätzungen ca. 25 Mio. DM betragen.

Kostenträger ist die Stadt Peine. Für die Gesamtmaßnahme ist ein Zuwendungsantrag nach GVFG gestellt worden. Es werden Zuwendungen in Höhe von 75 % der Baukosten erwartet.

Zusätzlich kann für Teilbereiche mit einer Zuwendung des Landes Niedersachsen in Höhe von 10 % gerechnet werden.

Eine Kostenbeteiligung Dritter ist nicht zu erwarten. Die Bundesbahn stimmt den geplanten Baumaßnahmen im Bahnbereich nur zu, wenn der Bundesbahn selber keinerlei Kosten entstehen.

0 Verfahrensablauf

Der Verwaltungsausschuß hat in seiner Sitzung am 10.10.1991 die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 100 C beschlossen. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung fand in der Zeit vom 19.12.1991 bis 09.01.1992 statt.

Erweiterte und veränderte Planungen wurden vom Verwaltungsausschuß am 25.05.1992 einstimmig beschlossen. Auf dieser Grundlage wurde die Konzeption weiterentwickelt, dem Verwaltungsausschuß am 04.06.1992 vorgestellt. Der Verwaltungsausschuß hat in derselben Sitzung beschlossen, daß die Verwaltung die Planung und Verkaufs-

verhandlungen mit der Bundesbahn fortführen soll und daß Haushaltsmittel bereitzustellen sind.

Am 23.08.1993 wurde vom Verwaltungsausschuß die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes 100 C 1. Änderung und Ergänzung und die dazugehörige Begründung beschlossen. Der Entwurf hat in der Zeit vom 13.09.1993 bis 12.10.1993 öffentlich ausgelegen. Im Parallelverfahren wurden die Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Peine, den 16.12.1993

STADT PEINE 18

Bürgermeister

Stadtdirektor