

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 17/64 "Innenstadt Teil I
Nord Abschnitt E" - 1. Änderung und Erweiterung

I.

Allgemeine Begründung

Das Planänderungsgebiet liegt überwiegend im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 17/64 "Innenstadt Teil I Nord, Abschnitt E". Die Änderung besteht im wesentlichen in der Umwandlung des Steinweges in eine Fußgängerzone im Bereich zwischen Bodemannstraße und Hindenburgstraße - Michael-Clare-Straße und der Errichtung eines Parkhauses für ca. 300 PKW's im Bereich südlich der Hindenburgstraße. Ziel dieser Planung ist es, Gifhorn als Einkaufszentrum für die Stadt und für das Umland zu stärken und attraktiver zu machen, um so weiteren Kaufkraftabfluß in die benachbarten Großstädte Wolfsburg und Braunschweig zu verhindern.

Der Rat der Stadt Gifhorn hat am 28.7.1977 beschlossen, den Steinweg (frühere Bezeichnung: Hauptstraße) als Fußgängerzone auszubauen. Dieser Planungswille der Stadt steht im Einklang mit dem am 20.9.1977 beschlossenen Flächennutzungsplan. In der II. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes der Stadt Gifhorn ist der Steinweg ebenfalls als Fußgängerzone vorgesehen. Die Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahre 1976 haben gezeigt, daß eine Entlastung der innerstädtischen Geschäftszone im Zuge des Steinweges nur durch leistungsfähige Entlastungsstraßen möglich ist. Bedingt durch wesentlich geringere Einwohnerzielzahlen und daraus resultierende geringere Prognosewerte in der Verkehrsbelastung wurde in der II. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes auf eine durchgehende Verbindung zwischen Schillerplatz und Lüneburger Straße (Knickwalltrasse) verzichtet. An die Stelle dieser ursprünglich geplanten Verbindung tritt nunmehr ein inneres Tangentennetz, welches von der Fallerslebener Straße, Lindenstraße, Uferstraße, Verlängerung der Straße "Am Schloßgarten", Lüneburger Straße, Celler Straße und Allerstraße gebildet wird. Es entsteht somit eine Umfahrungsmöglichkeit des gesamten Stadtkerngebietes. Als Ost-West-Achse wird die Hindenburgstraße - Michael-Clare-Straße ausgewiesen. (Dieser Begründung ist eine Skizze des geplanten Straßennetzes als Anlage beigefügt.)

Voraussetzung für die Umgestaltung des Steinweges zur Fußgängerzone ist die Fertigstellung der Uferstraße, die einen wichtigen Teil des Verkehrsrings darstellt.

Weiterhin ist die Fußgängerzone nur dann funktionsfähig, wenn genügend Flächen für den ruhenden Verkehr in unmittelbarer Nähe angeboten werden. Der optimale Standort für Parkflächen liegt im Bereich der Hindenburgstraße, die die Fußgängerzone in etwa 2 gleich große Abschnitte teilt. Das Flurstück 26/7 sowie die Teile der Flurstücke 35/1 und 136/44 stehen für die Errichtung von Parkflächen zur Verfügung. Die bestehende Festsetzung als eingeschossige Parkpalette hat sich in diesem Bereich als unzureichend und unwirtschaftlich erwiesen. Aufgrund der Lage und der daraus resultierenden Kosten der Grundstücke in diesem Bereich ist die Errichtung mehrerer Parkebenen in einem Parkhaus wirtschaftlich erforderlich. In dem Parkhaus sollen öffentliche Parkplätze bereitgestellt werden. Das Wohngrundstück Hindenburgstraße 3 wird in den Parkhausbau einbezogen.

II.

Besondere Merkmale

Der Bebauungsplan schreibt vor:

Kerngebiet (MK) § 7 Baunutzungsverordnung in bis zu III-geschossiger Bauweise. Oberhalb des Erdgeschosses wird hier der Ausbau sonstiger Wohnungen zugelassen.

Die Grundflächenzahl (GRZ) beträgt bis zu 1,0,
die Geschoßflächenzahl (GFZ) beträgt bis zu 2,0.

Für das Parkhaus ist keine Geschoßflächenzahl festgesetzt. Ersatzweise wird hier die max. Gebäudehöhe auf 8,0 m festgesetzt.

Innerhalb der Fußgängerzone kann die Aufstellung von Vitrinen, Brunnen, Verkaufspavillons, Pflanzkübel etc. zugelassen werden, sofern die Warenanlieferung und die Befahrbarkeit im Notfall hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

III.

Gestaltung

Das Parkhaus wird so gegliedert, daß es in seiner Höhenentwicklung und Gestaltung (Betonrahmen mit Klinkern in den Feldern) sich der Altstadt und der Nachbarschaft der öffentlichen Bauten des Finanzamtes und des Rathauses anpaßt.

Das Parkhaus besteht aus sieben (vier im Norden und drei im Süden) um jeweils 1/2 Geschoß versetzten Parkebenen. Die obere Parkebene liegt ca. 8,0 m über OK Bürgersteig der Hindenburgstraße. Die Seiten des Parkhauses, die der Wohnbebauung zugekehrt sind, werden geschlossen, um die Verkehrsimmissionen so gering wie möglich zu halten. Durch entsprechende Grüngestaltung der Außenanlagen wird es in die Umgebung eingebettet.

Die Gestaltung der Fußgängerzone soll die Atmosphäre einer mittelalterlichen Kleinstadt im Süden der Lüneburger Heide wiederspiegeln. Die Stadt Gifhorn bezeichnet sich selbst gern als "Südtor zur Heide". Dementsprechend sollen auch Materialien wie roter Klinker und Katzenköpfe verwendet werden, die typisch für die norddeutsche Landschaft sind. Infolge ihrer Breitenentwicklung muß dieser Abschnitt der Fußgängerzone besonders gestaltet werden, um für den Fußgänger nicht langweilig zu wirken.

Besondere gestalterische Festlegungen für die Innenstadt sollen in einer von der Stadt noch zu erlassenden Baugestaltungssatzung getroffen werden. Sie läuft parallel zu diesem Bauleitplanverfahren.

IV.

Verkehrliche Erschließung

Das Parkhaus wird von der Hindenburgstraße über die geplante Ladestraße parallel zum Knickwall angefahren. Für den Fahrzeugverkehr von Osten wird auf der Hindenburgstraße eine zusätzliche Lanksabbiegespur geschaffen. Die Hindenburgstraße erfüllt im Verkehrsring zwischen Ostumgehung (Uferstraße) und Westumgehung (Allerstraße - Celler Straße) die Funktion einer inneren Querspange. Für den von auswärts kommenden Besucher ist das Parkhaus über die Querspange sowohl von Osten wie von Westen unmittelbar zu erreichen. Bis zum Zentrum der Fußgängerzone am Rathaus ist vom Parkhaus ein Fußweg von 90 m zurückzulegen. Ein Stauraum von ca. 50 m bis zur Parkhauseinfahrt steht zur Verfügung. Das Parkhaus hat ca. 300 Parkplätze und ist im Gegenverkehr befahrbar.

Die Struktur der einzelnen Geschäfte in der zukünftigen Fußgängerstraße läßt eine nur zeitweise Andienung nicht zu. Es ist deshalb erforderlich, die Grundstücke von der Rückseite her zu erschließen. Der innerhalb der Fußgängerzone vorgesehene Andienungsverkehr muß auf bestimmte Zeiten beschränkt bleiben.

Darüberhinaus ist es auch wegen der vorhandenen und zu erhaltenden Wohnbebauung in der Fußgängerzone unerlässlich, daß eine rückwärtige Erschließung gesichert ist.

Auf dem Flurstück 136/44 wird ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt, welches eine kurze, gefahrlose Verbindung zwischen Parkhaus und Fußgängerzone sicherstellt.

Zur Sicherung der Zugänglichkeit zu den Grundstücken Steinweg 54 sowie 56-58 sind die Flurstücke 26/5 und 28/1 teilweise mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten.

- a) Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit (Ausgang Parkhaus)
- b) Fahrrecht zugunsten der jeweiligen Eigentümer der Flurstücke 28/1 und 35/1 der Flur 10
- c) Leitungsrecht zugunsten der Energieversorgungssträger

Für die übrigen Grundstücke am Steinweg, die keinen direkten Zugang zu der geplanten Ladestraße haben, wird vorausgesetzt, daß in Verbindung mit den Stellplätzen gemeinschaftliche Zugänge aufgrund privater Vereinbarungen geschaffen werden. Sollte dies im Einzelfall nicht möglich sein, so müßte hier eine Ausnahmeregelung erfolgen. Die Grundstücke an der Ostseite der Fußgängerzone sind von der Bodemannstraße, der Herzog-Franz-Straße bzw. Michael-Clare-Straße her zu erschließen.

V.

Kosten der Durchführung und Erschließung

Die Änderung des Bebauungsplanes umfaßt den 1. Bauabschnitt der Fußgängerzone und das Parkhaus. Die Kosten für die Herstellung der Erschließungsanlagen werden einschließlich des Grunderwerbs, des Parkhauses und der Umgestaltung des Steinweges zur Fußgängerzone mit rd. 4,9 Mio. DM veranschlagt. Hiervon entfallen auf das Parkhaus rd. 3,8 Mio. DM und auf die Umgestaltung der Fußgängerzone rd. 1,1 Mio. DM.

Die Maßnahme wird weitgehend über Zuschüsse nach dem Sonderprogramm für Infrastrukturmaßnahmen in Schwerpunkortorten der Gemeinschaftsaufgaben und für den Fremdenverkehr in Fremdenverkehrsgebieten finanziert. Sie setzt sich wie folgt zusammen:

a) <u>Parkhaus</u>	
Gesamtkosten:	3.800.000,-- DM
Zuschußanteil 75 %	2.850.000,-- DM
Eigenmittel	950.000,-- DM
b) <u>Fußgängerzone I. Bauabschnitt</u>	
Gesamtkosten:	1.100.000,-- DM
Erschließungsbeiträge	150.000,-- DM
Zuschüsse und Stadtanteil	950.000,-- DM

Die Eigenmittel sind in die Finanzplanung (Investitionsplan) der Stadt Gifhorn für den Planungszeitraum 1978 - 1980 aufgenommen.

VI.

Soziale Maßnahmen

Das Wohngrundstück Hindenburgstraße 3 (Flurstück 26/6) ist mit einem Einfamilienhaus bebaut. Es wird in den Parkhausbau einbezogen.

Die Eigentümerin, die dieses Haus selbst bewohnt, ist mit einer Entschädigung in Geld einverstanden, so daß die Aufstellung eines Sozialplanes nicht erforderlich ist.

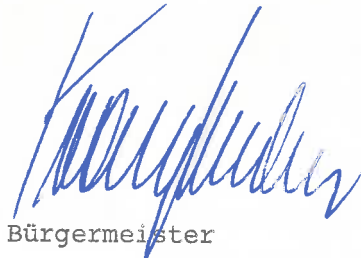
VII.

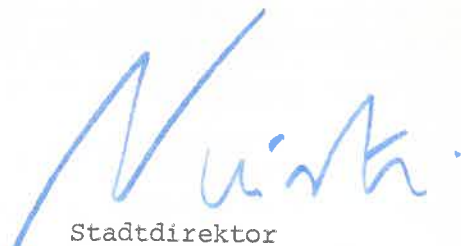
Bodenordnungsmaßnahmen

Die Stadt beabsichtigt, vor dem Ausbau der im Bebauungsplan festgelegten Straßen, die für den Gemeinbedarf benötigten Flächen in Anspruch zu nehmen. Wenn aufgrund privater Vereinbarungen keine befriedigenden Abmachungen für die Verwirklichung des Bebauungsplanes erzielt werden können, beabsichtigt die Stadt gem. §§ 45 ff, 80 ff und 85 ff BBauG Grenzregelungen vorzunehmen, Grundstücke umzulegen oder die erforderlichen Flächen zu enteignen.

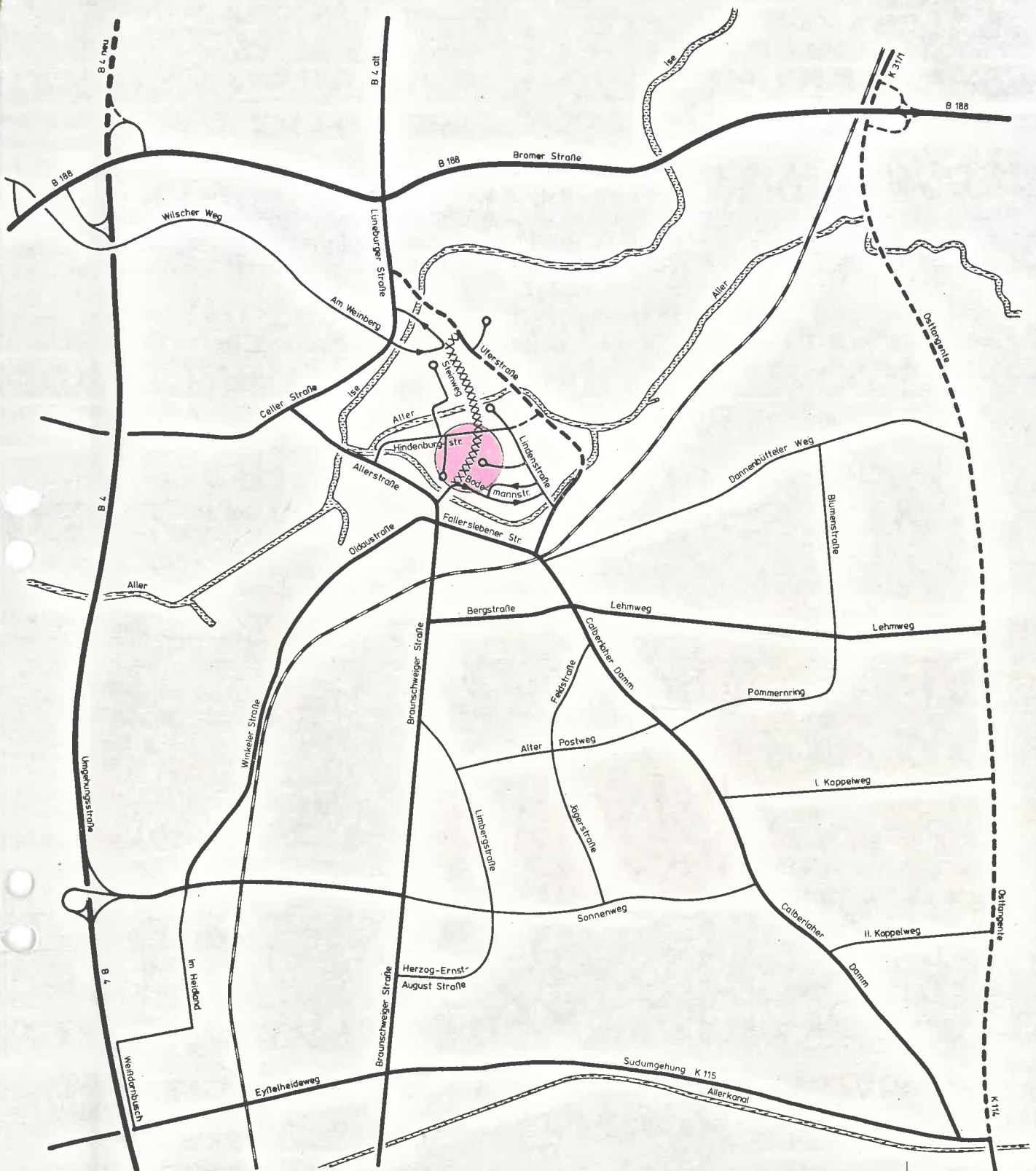
Gifhorn, den 13. DEZ. 1977

Diese Begründung hat mit den dazugehörigen Beiplänen (Abb. 23 aus der II. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes aus dem Jahre 1977 mit dem geplanten Straßennetz für das Stadtgebiet und dem Bauentwurfsplan) gem. § 2 a Abs. 6 Bundesbaugesetz vom 4.11.1977 bis 5.12.1977 öffentlich ausgelegen.


Bürgermeister


Stadtdirektor



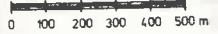


Erläuterung:

- | | | |
|-----------|---------|-----------------------------------|
| vorhanden | geplant | Überregionale Hauptverkehrsstraße |
| — | — | Hauptverkehrsstraße |
| — | — | sonstige bedeutende Straße |
| XXXXXXX | | Fußgängerbereich |
| — | | Gleisanlage |



Maßstab



GEPLANTES STRASSENNETZ


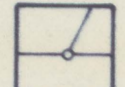





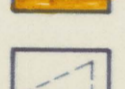
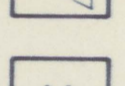
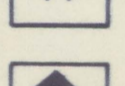

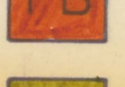
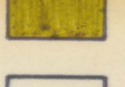


STADT GIFHORN

BEBAUUNGSENTWURF ZUM
BEBAUUNGSPLAN NR. 17/64

INNENSTADT TEIL I NORD
ABSCHNITT E

1. Änderung und Erweiterung

ZEICHENERKLÄRUNG

-  Plangebietsgrenze
-  Vorhandene Grundstücksgrenzen
-  Geplanter Abbruch
-  Vorhandene Gebäude
-  Mögliche neue Gebäude
-  Mit Geh- Fahr- oder Leitungsrecht zu belastende Fläche
-  Straßen mit Fahrbahndarstellung
-  Freizuhaltendes Sichtdreieck
-  Bushaltestelle
-  Öffentliche Parkflächen, Parkhaus
-  Fußgängerbereich
-  Grünflächen
-  Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern
-  Vorhandene und zu erhaltene Bäume
-  Stellplätze

Ausgearbeitet als Bestandteil der Begründung
Gifhorn, den 13.12.1977

Stadtbaurat

Öffentlich ausgelegt gemäß § 2a(6) BBauG
zusammen mit dem Bebauungsplan Nr. 17/64 -
INNENSTADT TEIL I NORD ABSCHNITT E
1. Änderung und Erweiterung - in der Zeit vom
4. 11. 1977 bis zum 5. 12. 1977 nach der ortsüblichen
Bekanntmachung vom 26. 10. 1977

Gifhorn, den 13.12.1977

Stadtdirektor

