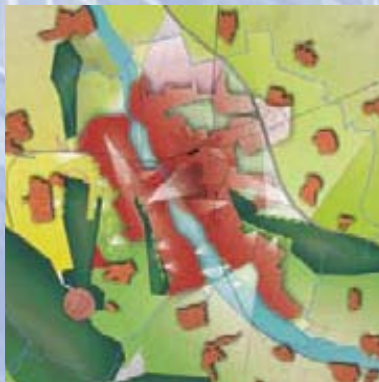


Stadtentwicklung Hildesheim

Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2020

Vorbereitung zum Flächennutzungsplan



Auftraggeber

Stadt Hildesheim
Markt 3, 31134 Hildesheim
info@hildesheim.de
www.hildesheim.de



Stadt Hildesheim

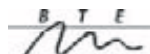
Auftragnehmer

Städtebau Prof. Ackers
Adolfstraße 15
38102 Braunschweig
info@staedtebau-ackers.de
www.staedtebau-ackers.de



In Zusammenarbeit mit

IRENE LOHAUS PETERCARL
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR



Projektbearbeitung Stadt Hildesheim

Prof. Dipl.-Ing. Thomas Kulenkampff,
Dezernent für Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr
und Erster Stadtrat
Dipl.-Ing. Michael Veenhuis, Stadt- und Regionalplaner
Dipl.-Ing. Daniela Gottreich, Raum- und Umweltplanerin

Projektbearbeitung Städtebau Prof. Ackers

Prof. Dipl.-Ing. Walter Ackers, Architekt und Stadtplaner
Dipl.-Ing. Hermann Mensink, Stadt- und Regionalplaner
Dipl.-Ing. Sandra Pechmann, Architektin
Dipl.-Ing. Dipl.-Des. Manuel Windmann

Gestaltung

Städtebau Prof. Ackers

Fotographie

Prof. Walter Ackers

Druck

Druckerei Kiel GmbH, Hildesheim

Stand

Mai 2007

Stadtentwicklung Hildesheim

Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2020

Vorbereitung zum Flächennutzungsplan



Blick vom Berghölzchen auf die Stadt

Inhalt

Vorwort	4	
1 Einleitung	7	1.1 Die Stadt als Lebensraum 1.2 Von der Morphologie zu einer Architektur der Stadt 1.3 Methode: Moderatives Verfahren im Gegenstromprinzip 1.4 Planungsebenen
2 Grundlagen	12	2.1 Ziele der Raumordnung 2.2 Stadtleitbild 2.3 Naturschutz und Landschaftsplanung 2.4 Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung
3 Entwicklungsleitlinien	18	3.1 Integration: Konzentration auf eine verstärkte Innenentwicklung 3.2 100plus: Behauptung der Position als Oberzentrum und Großstadt 3.3 Handlungsfähigkeit: Entwicklungsalternativen für die Politik
4 Räumliche Leitbilder	22	4.1 Basis Stadt- und Landschaftsraum 4.2 Leitbild Oberzentrum 4.3 Leitbild Siedlungsstruktur 4.4 Leitbild Wirtschaft 4.5 Leitbild Freiraumentwicklung 4.6 Leitbild Integration Verkehr
5 Gesamtstädtische Entwicklung	34	5.1 Oberzentrum: Prägnante Strukturen 5.2 Öffentliche Einrichtungen 5.3 Wohnen 5.4 Wirtschaft 5.5 Freiraum 5.6 Hinweise zur Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020
6 Stadtteil- und Ortsentwicklungskonzepte	76	6.1 Übergeordnete Ziele 6.2-15 Stadtteil- und Ortsentwicklungskonzepte
7 Wege zur Umsetzung	116	7.1 Neuaufstellung Flächennutzungsplan 7.2 Agenda für die Innenentwicklung
Quellen	120	

Vorwort

Mit dem Beschluss des Rates zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes 2020 hat sich die Stadt Hildesheim für eine Neuausrichtung der Stadtentwicklungsziele deutlich positioniert. In einem ersten Schritt wurde das Integrierte Stadtentwicklungskonzept erarbeitet, dessen Ergebnisse hier dargestellt werden.

Neben der fachlichen Grundlagenarbeit wurden insbesondere die Ergebnisse aus den lebhaften Diskussionen in der Stadtöffentlichkeit über Ziele der Stadtentwicklung aufgenommen: In vielen Veranstaltungen wurden die Inhalte des vorliegenden Konzeptes nach allen Seiten hinterfragt. Die Ergebnisse zeigen, dass sich der eingeschlagene Weg des offenen Diskurses bewährt hat. Die große Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger in der Beratung über künftige Leitlinien der Stadtentwicklung hat sehr eindrucksvoll das hohe Engagement für diese Stadt belegt und gerade das ist die Stärke, auf die wir gemeinsam aufbauen sollten.

Über das Integrierte Stadtentwicklungskonzept dieser Stadt wird der Rat im Frühjahr abschließend beraten und setzt damit das



Startsignal für die räumliche Umsetzung. Im Rahmen des planungsrechtlichen Verfahrens für den Flächennutzungsplan werden erneut auch mit den Bürgerinnen und Bürgern konkrete Auswirkungen beraten.

Zwei wesentliche Leitlinien bilden die neue Grundkonzeption: Zum einen ist es der Gedanke von der Integration und Innenentwicklung – ökologische aber auch ökonomische Bedingungen zeigen deutlich die Grenzen der bisherigen Außenentwicklung auf und das Prinzip »Zurück in die Stadt«



ist als allgemeiner Konsens wesentliche Zielsetzung. Darüber hinaus wurde die durchaus kritisch diskutierte Zielsetzung »100plus« beraten. Damit ist der Anspruch verbunden, die Einwohnerzahl dieser Stadt zu halten und Bürgerinnen und Bürger für diese Stadt neu zu gewinnen, insbesondere zur Erhaltung, Sicherung und Stärkung der vorhandenen Infrastrukturangebote der Stadt.

Dieser Weg ist sicherlich nicht einfach und nicht ohne Widersprüche. Die Aufgabe des vorliegenden Konzeptes besteht darin, die Richtung anzugeben, realistische Prioritäten zu setzen und abgestimmte räumliche Ziele vorzuschlagen, die nicht Probleme zu Lasten Anderer lösen. Eines ist sicher: Patentrezepte gibt es nicht, und auch das Stadtentwicklungskonzept verspricht sie nicht. Aber es zeigt Handlungsspielräume auf, die zugunsten der zukunftsfähigen Entwicklung Hildesheims genutzt werden müssen.

Unterschiedliche Auffassungen und umstrittene Einzelmaßnahmen wird es auch künftig geben. Mit der hier dargestellten Übereinstimmung kann dann aber sicher-



lich über einzelne Maßnahmen vor dem Hintergrund transparenter Entscheidungsgrundlagen diskutiert werden.

Wir möchten allen danken, die sich an den Beratungen beteiligt haben. Ihr hohes Engagement trägt dazu bei, dass es gelingt, mit dem neuen Flächennutzungsplan, der jetzt auf dieser Grundlage entstehen wird, ein Stück Planungssicherheit für die nächsten Jahre zu schaffen. Hildesheim ist eine lebendige, interessante und lohnenswerte Stadt. Nun gilt es, die Chancen für Hildesheim gemeinsam zu ergreifen.



[Kurt Machens]
Oberbürgermeister



[Prof. Thomas Kulenkampff]
Dezernent für Stadtentwicklung,
Bauen, Umwelt und Verkehr

»Suchet der Stadt Bestes...

**...denn wenn's ihr wohlgeht,
so geht's auch euch wohl.«**

Jeremia 29, 7 ca. 600 v.Chr.

Wozu benötigen wir ein Stadtentwicklungskonzept? Insgesamt ist die Welt in Hildesheim doch in Ordnung. Die Innerste-Aue mit ihrem begleitenden Bergland, mit der Börde und den traditionsreichen Dörfern bildet eine reiche Kulturlandschaft. Die Stadt mit ihrer langen Geschichte ist in wesentlichen Zügen fest gefügt. Die Bevölkerung ist annähernd konstant. Macht es da überhaupt Sinn, eine Entwicklung für die nächsten 15 Jahre oder sogar darüber hinaus zu bedenken?

Es gehört zur Daseinsvorsorge kommunaler Selbstverwaltung, die Ziele der Stadtentwicklung turnusmäßig zu überprüfen und diese mit den wirtschaftlichen, sozialen und räumlichen Potentialen abzustimmen. Veränderte äußere Rahmenbedingungen treffen auf sich wandelnde Lebensvorstellungen. Frühere Ziele haben ihre Bedeutung verloren. Neue Kräfte suchen nach Chancen, wirksam zu werden. Und ob wir wollen oder nicht: Globale Prozesse und neue Technologien haben ihre tief greifenden Auswirkungen auf unsere Märkte, unser Verhalten. Dies wird im Alltag der Stadt und im Raum spürbar. Unsere Städte müssen diese Anforderungen verarbeiten. Nur durch frühzeitige Reflektion können wir die »unsichtbaren Kräfte« in die gemeinsame Lebensvorstellung einordnen – können wir sie als unsere Zukunft gestalten.

Die Ausformung der Stadtteile und des städtischen Raums bietet uns die Chance, den Zusammenhang unterschiedlicher Lebensvorstellungen sichtbar zu machen und zu wahren. Integrativ meint nicht nur Integration der Funktionen, sondern auch soziale Integration. Insofern gewinnen Aspekte wie Dichte, Nähe, Mischung und räumlicher Zusammenhang eine neue Bedeutung.

Aber was ist dieser größere Zusammenhang? Worauf kann sich Hildesheim einigen als gemeinsame Basis für die Entwicklung der nächsten Jahre? Ist dieser Anspruch »Integration« überhaupt für die Politik umsetzbar? Sind die Interessen nicht viel zu gegensätzlich?



Mit diesem Konzept wird versucht, die übergeordneten politischen Ziele soweit zu konkretisieren, dass ihre Folgen für den Stadt- und Landschaftsraum sichtbar werden. Und auch umgekehrt: Die sinnvollen Möglichkeiten der dörflichen, städtischen und naturräumlichen Entwicklung werden soweit ausgelotet, dass »machbare« Ziele für die Politik und Raum für Entwicklungen erkennbar werden. In diesem Wechselprozess der Betrachtung liegt eine wesentliche Methode dieser Arbeit: Was ist auf der Orts- und Stadtteilebene möglich und wünschenswert – und was erfordert das Gesamtgefüge der Stadt Hildesheim? Welche Rolle will Hildesheim als Oberzentrum in der Region spielen – und welche Aufgabe erfüllen hierin die einzelnen Teilbereiche?

Wir haben in vielen einzelnen Gesprächen, öffentlichen Veranstaltungen und Arbeitsrunden sehr großes Interesse und Engagement erlebt. Alle Stadt- und Ortsteile haben ihre Vorstellungen eingebracht. Zwischen idealistischem Einsatz, berechtigten Eigeninteressen und pragmatischem Denken bewegten sich die unterschiedlichen Beiträge, die in dieser Arbeit verarbeitet wurden. Die Zukunft Hildesheims liegt irgendwo dazwischen.

Wir hoffen, dass diese Planung eine solide, fachliche und argumentative Basis für die nächsten drei Wahlperioden liefert – für eine städtische, überparteiliche Politik. Vielleicht öffnet diese Arbeit den Blick sowohl für das Mögliche wie für das Ideelle.

Walter Ackers

[Walter Ackers]

1 Einleitung

1.1 Die Stadt als Lebensraum

Der städtische Raum bildet einen Rahmen, der durch unser Handeln erfüllt wird. Er gibt diesem erinnerungswerte Form. Aus sinnvoller Übereinstimmung von Raum, Gestalt und Gebrauch entfaltet sich die Erfahrung von Identität: hier, an diesem Ort, zu dieser Zeit.

Die Stadterfahrung wird als unseren wichtigsten Lebensraum – der Ort, wo wir aufwachsen, an dem wir wohnen und arbeiten, wo wir unsere Nachbarn, Freunde und Bekannte kennen lernen. Wir alle sind Akteure, die mit ihrem Tun diesen Raum mitgestalten. Unsere tägliche Fahrt zur Arbeit prägt hier die Stadt ebenso wie unser Kauf- und Freizeitverhalten. Unsere Wohnsiedlungen verkünden ebenso unsere Lebensträume wie die Innenstadt mit ihrer Fußgängerzone. Und in der Summe dieser alltäglichen Verhaltensweisen entsteht die Stadt, in der wir leben, wirtschaften und handeln.

Es entsteht eine Stadt wie Hildesheim, die sich entlang der Innerste und zwischen den Hügeln des Berglands entfaltet, mit besten Wohnlagen am Hang und traumhaftem Blick auf diese alte Stadt mit ihren Türmen. Besonders die romanischen Kirchen St. Michaelis, Dom, Heilig-Kreuz und St. Godehard, aber auch die gotische Andreaskirche, repräsentieren das mittelalterliche Gesicht der Stadt, das ansonsten durch die Zerstörungen des Kriegs so gelitten hat. Eine Stadt, umgeben von vielen weiteren Dörfern, die zu Ortsteilen herangewachsen und in die Landschaft gebettet sind. Diese Qualitäten und Eigenarten sollen zum Maßstab werden für die weitere Entwicklung.



Mit dem Stadtentwicklungskonzept stellen sich Fragen: Wie können wir die Zukunft in Hildesheim gestalten? Können wir unsere heutigen Ansprüche und Gewohnheiten beibehalten? Oder was müssen wir schützen, pflegen oder ändern, damit Hildesheim weiterhin eine lebendige, lebenswerte Stadt bleibt? Können wir neue Qualitäten entfalten?

Der konkrete Raum – der Stadtraum wie der Landschaftsraum – liefert uns das Maß für alles, was wir uns leisten können – ohne die Qualitäten und bestehenden Verhältnisse zu zerstören. Die Ästhetik des Raums ist hierfür wesentliche Bedingung und muss bedacht sein. Deshalb ist es notwendig, über alte und neue Leitbilder und die Einordnung einzelner Ansprüche zu sprechen.

Leitbilder

Ein Blick auf den Stadtplan verdeutlicht die Geschichte unserer Städte. Auch in Hildesheim hat eine Folge unterschiedlicher Leitbilder und darin enthaltener Lebensvorstellungen die Stadt geprägt.

Die Blütezeit des Mittelalters hat den Stadtgrundriss im heutigen Stadtkern festgelegt. Die Ränder sind zum Teil noch gut an den Wallanlagen und Befestigungen abzulesen. In der Altstadt, dem heutigen Handelszentrum, ist er besonders durch die geschwungenen Straßenverläufe erlebbar, im Dombereich, in der geradlinig strukturierten Neustadt und im Brühl zum Teil auch durch erhaltene Baustrukturen.

Das Wachstum des industriegeprägten 19. Jahrhunderts hat die Stadt nach Osten und Norden ausgedehnt. Die Gartenstadt-Idee fand unter dem Einfluss von Heinrich Tessenow ihren Niederschlag in den 20er bis 50er Jahren mit besonderen Qualitäten in den Bereichen Mittelallee und Feldstraße.

Vor allem die Stadtmitte wurde in den Luftangriffen im 2. Weltkrieg schwer getroffen. Die vorrangige Aufgabe war in den 50er Jahren die Linderung der Wohnungsnot und der Wiederaufbau der Innenstadt.

Mit dem Wirtschaftswunder der 60er Jahre wuchsen auch die Möglichkeiten. Städtebauliche Leitbilder haben diese in räumliche

Modelle übersetzt. Besonders durchschlagend waren bundesweit das Leitbild der »organischen« und der »autogerechten Stadt« von Walter Reichow oder die »gegliederte und aufgelockerte Stadt« – ein eingängiges Stadtmodell, das von Johannes Göderitz formuliert wurde. Diese Vorstellungen wurden wiederum um 1970 durch das Leitbild »Urbanität durch Dichte« kritisiert und abgelöst. Dessen Ergebnis waren Großsiedlungen bis hin zu ganzen Satellitenstädten mit größerer Konzentration und höherer Geschosszahl. Ab den 60er Jahren bildete sich der Wunsch nach dem Wohnen in ungestörter Privatheit im Einfamilienhaus ab.

All diese bundesweit diskutierten räumlichen Modelle haben auch die Entwicklung in Hildesheim beeinflusst. Bis Mitte der 70er Jahre wurden so größere Gebiete in Drispstedt und Ochtersum für den sozialen Wohnungsbau erschlossen. Das Gebiet Trockener Kamp folgt bereits dem Ziel höherer Dichte. Das weitere Wachstum erfolgte zunehmend in Einfamilienhäusern im Süden entlang der Verkehrsachsen der Alfelder Straße und Marienburger Straße.

Diese Modelle müssen verstanden werden als Reaktion auf Kriegserfahrungen, auf die Probleme der zerstörten Innenstädte und auf die Herausforderungen der industriellen Produktion. Ähnlich wie z.B. in der Autoindustrie mit Fließbandfertigung und deren durchrationalisierten Abläufen wird auch die Stadt aufgefasst als eine rationale Organisation betrieblicher Prozesse. Arbeitsteilung, Rationalisierung und Technisierung kennzeichnen diese. Die Auflockerung der Stadtstruktur verstärkt die Nähe zur Landschaft. Aber die Trennung von Wohnen und Arbeiten, Erholung und Einkauf führt zu größeren Distanzen, längeren Wegen und zur Auflösung der räumlichen und sozialen Zusammenhänge.

Die sachlichen Gründe für dieses Stadtmodell sind plausibel: Der Abstand der einzelnen Funktionen erlaubt es, diese in sich nahezu störungs- und belastungsfrei zu organisieren. Es bedeutet aber auch eine Ausdehnung der städtischen Siedlung in die Fläche, erfordert den Ausbau der Netze zur Überwindung der Distanzen und höheren technischen Aufwand. Der Straßenbau



wurde so zum wesentlichen Aspekt der Stadtentwicklung. Der Flächenverbrauch im Zusammenhang mit unseren gewachsenen Ansprüchen, vor allem an Wohnflächen, ist gewaltig.

In Hildesheim führte dies zu einer bandartigen Entwicklung des Wohnens nach Süden. Die Arbeitsplätze, Industrie und Gewerbe hingegen entwickelten sich im Norden. Die täglichen Verkehrsströme verdeutlichen die Konsequenz einer großräumigen Verteilung und Bündelung isolierter Funktionen. Die Stadt und ihre Bewohner müssen einen erheblichen Aufwand betreiben, um die notwendigen, alltäglichen Zusammenhänge wieder herzustellen. Die Verkehrsemissionen führen zu höheren Belastungen der Umwelt. Und ein zentrales Problem zeigt sich: Es sind kaum noch Flächen zur weiteren Entwicklung vorhanden, die man ohne größere negative Folgen nutzen könnte.

Von der Industriegesellschaft zur Konsumgesellschaft

In Verbindung mit steigenden Energiepreisen und inzwischen auch reagierender Steuerpolitik bekommen städtebauliche Leitbilder eine neue Brisanz. Es ist erkennbar, dass wir uns die alten Modelle mit ihrem Flächen- und Energieverbrauch, ihrem alltäglichen Zeitbedarf und ihrer Umweltbelastung nicht mehr leisten können.

Der wirtschaftliche Wandel führt zu anderen Rahmenbedingungen und zu einer Neuorientierung. Längst bestimmen Handel und Dienstleistungen als wirtschaftlicher Motor die Stadtbildung stärker als die Industrie. Die industrielle Produktion ist auf dem Rückzug. Globale Arbeitsteilung ermöglicht ihre Auslagerung, nicht zuletzt der Umwelt belastenden Produktionsweisen. Hildesheim zeigt aber auch, dass Hochtechnologie und Produktentwicklung weiter-

hin bestehen können. Neue Technologien erlauben heute, Emissionen zu vermeiden, so dass sich der Konflikt zwischen Wohnen und Gewerbe weiter entschärft.

Die Innenstadt wird mehr und mehr dominiert von ihrer Funktion als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum. Bisherige arbeitsteilige Modelle werden unter diesen Aspekten weiter entwickelt und Innenstädte ausgebaut mit Fußgängerzonen, Anlieferung, Parksystemen. Die vielfach erprobte Grundstruktur dieser Modelle ist die Ausbildung einer »City« mit außen herum gelegtem Verkehrsring.

Privatheit

Das Wohnen innerhalb dieser »City« wird qualitativ und wirtschaftlich unattraktiv. Eine Entmischung ist die Folge und verstärkt die Nachfrage nach Privatheit und Rückzug ins Grüne. Diese Entwicklung ist auch in Hildesheim ausgeprägt. Ausgedehnte Einfamilienhausgebiete in reizvollen landschaftlichen Lagen qualifizieren Hildesheim als Wohnort. Auch einige dörfliche Lagen sind hierdurch gewachsen und haben sich zu Ortsteilen mit eigener Grundversorgung entwickelt.

Der wachsenden Bedeutung des Privaten steht eine Schwächung des Öffentlichen gegenüber. Dies wird in der Innenstadt sichtbar und wirft die Frage auf nach der Funktion Hildesheims als Oberzentrum. Es ist spürbar, dass der Ausbau der Wohngebiete in die Fläche über viele Jahre Hauptthema der Stadtentwicklung war und Mittel und Energie gebunden hat. Mit dem notwendigen ergänzenden Verkehrsausbau mussten viele Straßen verbreitert und Verkehrsknoten baulich gelöst werden. Heute ist erkennbar, dass damit aber auch Querbeziehungen abgewertet, Stadtteile getrennt und das Wohnen beeinträchtigt wurde. Eine Integration und Aufwertung dieser Räume ist notwendig.

Neuorientierung

Eine Neuorientierung in der Zielsetzung ist für Hildesheim wie für andere Städte auch unerlässlich. Die Grenzen und Schwächen der bisherigen Stadtmodelle werden deutlich. Auch auf bundespolitischer Ebene wird ein Umdenken erforderlich, das für den Ein-

zelen spürbare Folgen haben wird. Durch die Einschränkung der Pendlerpauschale werden die täglichen Fahrten innerhalb Hildesheim nicht mehr steuerlich begünstigt. Auch der Wegfall der Eigenheimzulage wird den Trend stoppen, immer weiter auf das Land hinauszuziehen. Diese Rahmenbedingungen werden langfristig zu anderen, ökonomischeren und umweltschonenderen Strukturen führen.

Für Hildesheim liegen in der Fokussierung auf die Innenstadt große Entwicklungschancen. Städtische Infrastruktur und Nutzungsvielfalt, Kultur- und Unterhaltungsangebot werden zukünftig immer bedeutsamere Standortvorteile darstellen. Insofern gewinnen innenstadtnahe Wohnlagen an Attraktivität

- für Familien, die besonders durch die Koordination unterschiedlicher Tagesabläufe ihrer Kinder beansprucht sind
- für Einzelpersonen, die nur wenig Zeit für ihren Haushalt aufbringen können oder wollen
- für Paare, die mit der Selbständigkeit ihrer Kinder wieder verstärkt am kulturellen Leben der Stadt und der Versorgungsqualität teilhaben wollen
- für ältere Menschen, die mit ihrer zunehmenden Immobilität auf Nähe und Pflege angewiesen sind.

Diese Motive werden wichtige Basis sein für eine verstärkte Entwicklung nach innen mit städtischeren Wohn- und Lebensformen – aber auch mit neuen Qualitätsansprüchen.



1.2 Von der Morphologie zu einer Architektur der Stadt

Die Aufgabe der Stadt liegt deshalb zunehmend darin, einerseits innerhalb der bestehenden Strukturen neue Spielräume und Voraussetzungen für eine wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung zu schaffen und andererseits die räumlichen Zusammenhänge der Stadt dezidiert auszubauen. Gerade weil die Entwicklung und auch die Umformung vorhandener Stadtstrukturen so aufwendig ist, ist es notwendig, soweit möglich die vorhandene Morphologie als Grundlage zu nehmen: Bestimmende Strukturen und Formen des Stadtkörpers werden hier als dauerhafte Konstanten gesehen. Innerhalb dieser vollziehen sich die verschiedenen Lebensprozesse – aber werden ggf. auch in ihrer Entfaltung behindert.

Die Landschaft mit ihren Höhenrücken, der Börde und der Innerste-Aue bietet eine geologische und natürliche Morphologie, die im Laufe der Geschichte für die Besiedlung genutzt wurde. Hier fand die frühe Siedlung günstige Bedingungen für den Austausch und Handel, aber auch für den Schutz. Das gemeinschaftliche Besondere bildete sich vor allem in den Kirchen ab, meist etwas höher gelegen und weithin sichtbar. Die vorgefundene Landschaft wurde so überhöht und bildet sich bis heute in der Stadtsilhouette ab. Die späteren Stadterweiterungen richteten sich nach anderen Kriterien wie einfache Erschließung auf ebenen Flächen. Vor allem Bahn und Kanal haben die Morphologie neu bestimmt. Ihre künstlichen Netze sind Teil einer gesamten städtischen Morphologie geworden, aufgefüllt mit Wohn- und Gewerbegebieten.

Die Aufgabe wird darin gesehen, diesem teilweise undurchschaubaren Gefüge von Trassen, Siedlungen, Kernen, Rändern und Freiräumen einen stärkeren, inneren Zusammenhang zu geben, durch den neue Potentiale eröffnet werden und der vor allem als Qualität ablesbar und erlebbar wird: die Architektur der Stadt.

Nicht Zufall, Spekulation oder isolierte Funktionen, sondern die absichtsvolle räumliche Ordnung und Gestalt sollen zum Ausdruck kommen. Diese ist die Bedingung einer Stadt, die aus der Kultur des Raumes Lebensqualitäten schöpft – die Voraussetzung jeder »Nachhaltigkeit«.

1.3 Methode: Moderatives Verfahren im Gegenstromprinzip

»Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben«

[§3 Abs. 1 S. 1 Baugesetzbuch]



Prozesshafte Planung: ZukunftsWerkStadt I

Die Stadt Hildesheim hat in Zusammenarbeit mit dem für das neue Integrierte Stadtentwicklungskonzept beauftragten Büro für Städtebau von Prof. Ackers ein »Moderatives Verfahren« mit einer intensiven Beteiligung von Stadtverwaltung, Politik, besonders aber auch der Bürger durchgeführt [s. Abb. S. 11].

Auf den Ebenen Gesamtstadt und Stadtteile wurden von Dezember 2005 bis Dezember 2006 unter Beteiligung von Arbeitsgruppen, ZukunftsWerkStadt, Agenda-Prozess und Fachplanern parallel Entwicklungskonzepte erstellt und im Gegenstromprinzip zum »Integrierten Stadtentwicklungskonzept« zusammengeführt. Dieses stadtstrukturelle Konzept dient als Grundlage zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes.

1.4 Planungsebenen

Die verschiedenen Planungsebenen spiegeln sich auch in diesem Abschlussbericht wider und werden hier kurz charakterisiert:

Entwicklungsleitlinien [Kap.3]

Drei oberste, politische Ziele richten die räumliche Konzeption der Stadtentwicklung aus:

- Integration, damit eine verstärkte Innenentwicklung gelingen kann,
- 100plus, damit Hildesheim seine Leistungsfähigkeit als Oberzentrum und Großstadt behaupten kann und
- Handlungsfähigkeit, damit die Politik auch bei sich verändernden Bedingungen im Rahmen dieses Konzeptes handeln kann.

Räumliche Leitbilder [Kap.4]

- abstrahieren und veranschaulichen wesentliche räumliche Prinzipien von Bestand und Entwicklung und
- sollen bei der Erarbeitung des Flächennutzungsplanes und der politischen Diskussion Orientierung geben.

Gesamtstädtische Entwicklung [Kap.5]

Fachplanungen, wie Wohnungsbau und Wirtschaft, Öffentliche Infrastruktur und Freiraum zeigen Bestand und beabsichtigte Entwicklung dieser Bereiche auf, allerdings nicht unabhängig von einander sondern integrativ unter der Fragestellung: welchen Beitrag kann dieser Hildesheimer Lebensbereich zum Gelingen des Ganzen leisten? Daher beginnt das Kapitel auch mit der »Strukturierung des Oberzentrums«.

Lokale Entwicklungskonzepte auf Stadtteil- und Ortsteilebene [Kap. 6]

- zeigen ergänzend Chancen und Handlungsempfehlungen für die einzelnen Stadt- und Ortsteile auf.

Wege zur Umsetzung [Kap. 7]

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept allein verändert nicht die Entwicklung der Stadt. Auf wichtige anstehende weitere Planungen, Strategien und Maßnahmen wird abschließend hingewiesen. Hierzu zählen besonders die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes, der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan, ein Leitbild für die Innenstadt und die Durchführung von Schlüsselprojekten.

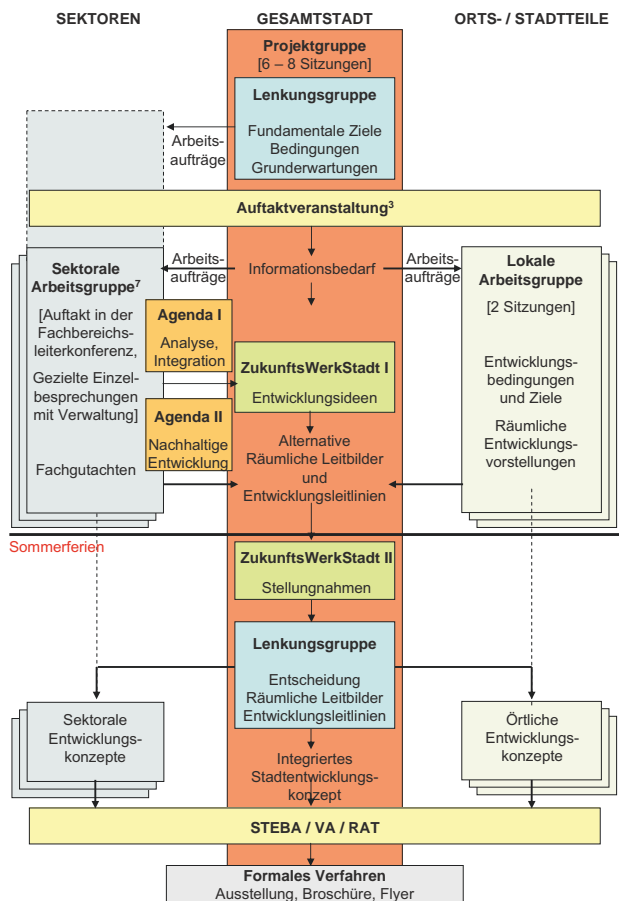


Abb.3.1 Verfahren Integriertes Stadtentwicklungskonzept

2 Grundlagen

2.1 Ziele der Raumordnung

»Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen.« [BauGB §1 Abs. 3] Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept als Vorbereitung der Flächennutzungsplan-Neuaufstellung berücksichtigt die von Land und Landkreis abgestimmten Ziele der Raumordnung:

- Landes-Raumordnungsprogramm [LROP]
- Regionales Raumordnungsprogramm [RROP]

Wesentliche Ziele sind:

Landes-Raumordnungsprogramm 1994

Die Kennzeichnung Hildesheims als Oberzentrum bedeutet, dass Hildesheim eine wichtige regionale Versorgungsfunktion innehat. Hier sollen zentrale Einrichtungen und Angebote zur Deckung des spezifischen höheren Bedarfs bereitgestellt werden: Handel, Dienstleistungen, Kultur, Verwaltung und Infrastruktur. Hildesheim hat damit auch die Aufgabe, die Funktion als Wirtschafts- und Wohnstandort zu erhalten und zu stärken. Weitere Hildesheim betreffende Ziele behandeln die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, wie Fernstraßen, Kanal und Hafen.

Die nächsten Oberzentren sind Hannover [30 km], der oberzentrale Verbund Salzgitter [30 km] - Braunschweig [40 km] - Wolfsburg [70 km] sowie Göttingen [70 km].

Regionales Raumordnungsprogramm

Hildesheim hat regionale Schwerpunkt- und Entwicklungsaufgaben:

- Schwerpunktaufgabe Arbeitsstätten, besonders mit dem Vorranggebiet für Gewerbeentwicklung nördlich des Flugplatzes
- Schwerpunktaufgabe Wohnen, mit dem Ziel Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr

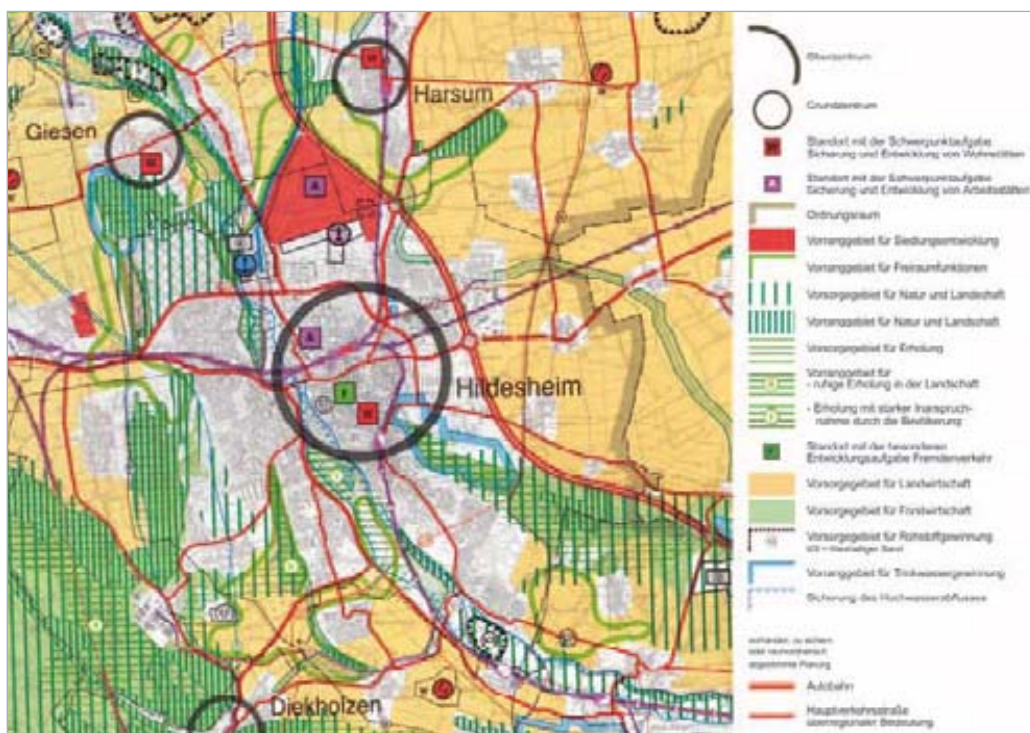
Die Ortsumgebung Himmelsthür ist als raumordnerisch abgestimmte Planung dargestellt.

Umfangreiche Vorranggebiete für Natur und Landschaft, Freiraum und Erholung sowie Wasserschutz schließen eine bauliche Entwicklung in weiten Teilen des Stadtgebietes aus – besonders im Süden und Westen [Innerste-Bergland]. In den Vorsorgegebieten sind die Funktionen Natur und Landschaft bzw. Erholung bei der Entwicklung zu berücksichtigen.

Vorsorgegebiete für Landwirtschaft weisen u.a. auf hohe Bodenertragsqualitäten hin: östlich der Autobahn, westlich Sorsum und bei Marienrode.

Bei Marienburg besteht ein Vorsorgegebiet für den Abbau von Kiessand.

Abb.2.1.1 RROP Landkreis Hildesheim 2001 – Auszug Zeichnerische Darstellung



2.2 Stadtleitbild

Die Stadt Hildesheim hat unter umfangreicher Bürgerbeteiligung ein Stadtleitbild entwickelt und 2003 als Grundlage des weiteren Handelns beschlossen. Für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept relevante Ziele können dem folgenden Auszug entnommen werden.

Kultur

- spezifische Festivals stärken und ausbauen
- angemessenes Raumangebot für die Kultureinrichtungen bereitstellen

Wirtschaft

- Gewerbepark Nord ausbauen: arbeitsintensive Unternehmen ansiedeln, Hildesheim als Logistik-Standort etablieren
- Innenstadt beleben
- leistungsstarke Unternehmen ansiedeln
- Flugplatz zum regionalen Geschäftsflugplatz ausbauen
- Existenzgründer stärker unterstützen

Handel

- wohnungsnah Grundversorgung gewährleisten
- Quartieren und Straßen ein eigenständiges Profil geben

Tourismus

- überregional bedeutende Großveranstaltungen nach Hildesheim holen
- Hildesheim als Kongressstadt weiter entwickeln

Stadtentwicklung und Innenstadt

- Gesamtkonzept für die Entwicklung der Stadt Hildesheim erarbeiten, das sorgsam mit der Fläche umgeht und mit der Region abgestimmt ist
- Attraktivität der Innenstadt zum Wohnen, Arbeiten und Einkaufen, für Kultur und Freizeit erhöhen – ein »grünes« Konzept für die Innenstadt entwickeln
- Brachflächen und aufgegebene Flächen [Post, Bahn, Bundeswehr] neuen Nutzungen zuführen

Verkehr

- Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsträger erreichen
- Innenstadt von Durchgangsverkehr entlasten
- Fahrradwegenetz ausbauen und attraktiver gestalten
- Anwohner-Parkkonzept entwickeln



Wohnen

- Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt erhöhen
- zukunftsgerichtete, Generationen gerechte Wohnkonzepte
- Wohnen, Arbeit und Freizeit besser vernetzen
- verdichtetes und ökologisches Bauen ermöglichen
- durch eine ausgewogene, sozial ausgerichtete Steuerung die Bildung von problembehafteten Stadtquartieren vermeiden
- soziale Stadtsanierung fortführen

Umwelt

- Naherholungskonzept unter Berücksichtigung von Naturschutz und Landschaftspflege erarbeiten
- durch Bauflächenrecycling und Nachverdichtung den Landschaftsverbrauch deutlich reduzieren

Bildung und Wissenschaft

- Hildesheim als Standort von Wissenschaft und Hochschulen weiter ausbauen
- stärkere Präsenz der Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Landesinstitute im städtischen Leben erreichen

Soziales

- Stadtteilarbeit stärken und generationsübergreifende Begegnungen ermöglichen

Jugend

- wohnungsnah Freizeit-, Beratungs-, und Betreuungsangebote ausbauen

Freizeit und Sport

- Hildesheim mit überregionalen Veranstaltungen als Sportstadt positionieren
- nicht gestaltete Erlebnisräume und Abenteuerflächen zulassen bzw. ausbauen
- innerstädtisches und regionales Rad- und Freizeitwegenetz ausbauen

2.3 Naturschutz und Landschaftsplanung

Schutzgebiete

Weite Bereiche des Hildesheimer Stadtgebietes sind naturschutzrechtlich geschützt. Hierzu gehören besonders Teilbereiche der Innerste-Aue, Waldgebiete und Freiräume im Bergland.

Die Kategorien der Schutzgebiete sind:

- Fauna-Flora-Habitat-Gebiete [FFH] und Vogelschutzgebiete [V] nach EU-Recht
- Naturschutzgebiete [NSG]
- Landschaftsschutzgebiete [LSG]

Landschaftsplan

Eine wichtige Grundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes ist der Landschaftsplan der Stadt Hildesheim, der Aussagen von der Leitbildebene bis hin zu konkreten Entwicklungsmaßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung der Landschaft enthält. Diese 1995 bis 2000 erstellte Fachplanung dient als Grundlage landschaftspflegerischer Entwicklungsplanung wie auch als Abwägungsgrundlage für die Bauleitplanung und zur Ermittlung von Kompensationsmaßnahmen im Sinne der Ein-

griffsregelung. Der Landschaftsplan wurde vom Rat der Stadt Hildesheim als Leitlinie für die Entwicklung von Natur und Landschaft beschlossen. Wesentliche Aussagen sind im Zielkonzept des Landschaftsplanes [s. Abb. 2.3.2] enthalten.

Umweltprüfung

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept formuliert neue Ziele zur Siedlungsentwicklung bis 2020, die die Aussagen des Landschaftsplanes nicht grundsätzlich in Frage stellen. Bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes werden die daraus abgeleiteten Nutzungsansprüche an Flächen in einem Umweltbericht auf die Verträglichkeit mit den Belangen des Umweltschutzes nach §1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB sowie die FFH-Verträglichkeit geprüft. Dazu werden Aussagen der Schutzgebietsverordnungen, des Landschaftsplanes sowie anderer Fachgutachten und Daten herangezogen. Nähere Informationen zur Umweltprüfung sind Kapitel 5.6 [S. 75] zu entnehmen.

Abb. 2.3.1 Schutzgebiete in der Stadt Hildesheim 2005

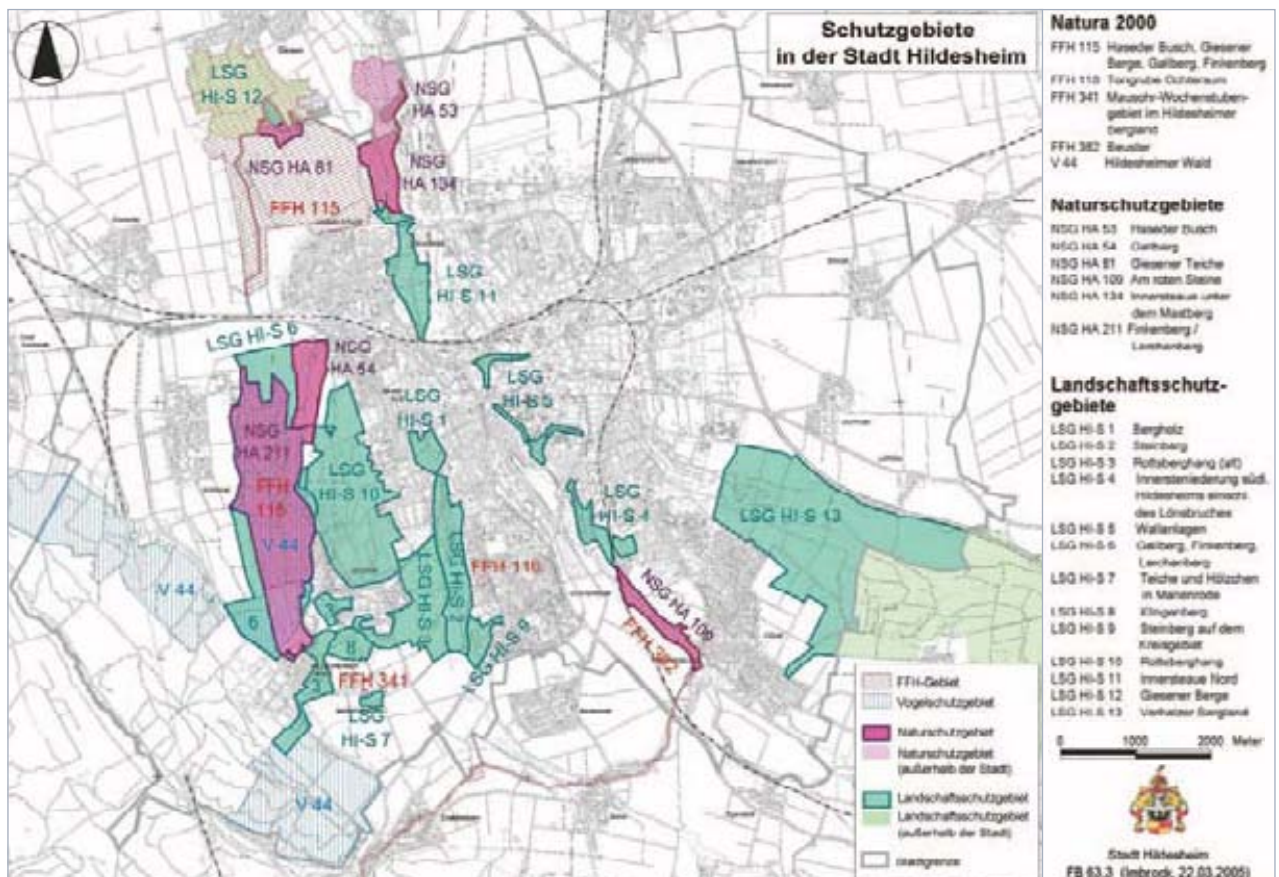




Abb. 2.3.2 Zielkonzept Landschaftsplan Hildesheim

LEGENDE

LANDWIRTSCHAFT

- Erhalt der typischen Auenlandschaft, geprägt durch Auwälder
- Entwicklung von Auwäldern mit extensiver Grünlandnutzung
- Rückführung von Ackerflächen in Überschwemmungs- und Auenbereich in extensiv zu nutzende Naß- und Feuchtgrünländer
- Erhalt der harmonischen Kulturlandschaft, geprägt durch Tüfen, extensiv beweidet, in Waldnähe verortet
- Nutzung von Ackerflächen an den Hängen der Harzvorberge in Teilweiden
- Erhalt und Entwicklung einer strukturellen Vielfalt mit extensiver Nutzung
- Ackerbauliche Nutzung in der offenen Mittel Landschaft
- Erhalt und Entwicklung extensiv genutzter Streuobstwälder

FORSTWIRTSCHAFT

- Erhalt der Waldbestände
- Extensive forstwirtschaftliche Nutzung von Laubbewaldungen
- Rückführung von Forsten aus standorttypischen Arten in naturnahe Laub- und Nadelwälder
- Erwicklung naturnaher Wilder der Auen auf direkt oder indirekt extensiv genutzten Flächen
- Wiedereinführung der historischen Mittelweidnutzung

WASSERWIRTSCHAFT

- Erhalt und Entwicklung naturnaher Fließgewässer, Verbesserung der Gewässergüte
- Erhalt, Entwicklung und extensive Pflege naturnaher Stillgewässer, Verbesserung der Gewässergüte

ERHOLUNG

- Erhalt der Sport- und Freizeitanlagen
- Entwicklung neuer Sport- und Freizeitanlagen
- Erhalt von Stillgewässern für die naturbezogene Erholung
- Entwicklung neuer Stillgewässer für die Erholungsnutzung
- Erhalt von Kängälen und Friedhöfen für die naturbezogene Erholung extensiver Nutzung- und Pflegeformen
- Erhalt und Pflege städtischer Grünanlagen

SOZIALUM, INDUSTRIE, GEWERBE

- Erhalt städtebaulich geprägter Ortskerne
- Erhalt landschaftstypischer, städtebaulicher Ortskerne, Erhalt prägnanter Siedlungsformen
- Harmonische Einbettung der Ortskerne in die Landschaft
- Naturnahe Gestaltung von Gewerbe- und Industriegebieten und Einbettung in die Landschaft

- Erhalt und Entwicklung von Grünverbindungen
- Landschaftsstrukturen außerhalb des Stadtgebietes Hildesheim (Bestand)
- Stadtgrenze

**Landschaftsplan
Hildesheim**

Zielkonzept - Anforderungen an die Nutzung M. 1 : 15000
Karte Nr. 11 im Original

Auftraggeber: Stadt Hildesheim
Markt 3
31134 Hildesheim

Beauftragung: **HEIMER + HERBREIT**
Plan- und Landschaftsarchitekten BDLA / IFLA
Rathausstr. 10 31134 Hildesheim Tel. 05131 251-100 Fax 05131 251-101
Königsplatz 10 31134 Hildesheim Tel. 05131 251-102 Fax 05131 251-103
Hilkestr. 10 31134 Hildesheim Tel. 05131 251-104 Fax 05131 251-105

Fig. Nr. 54-024 H

Datum: Okt. 1999

2.4 Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung

Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung in der Stadt Hildesheim bis 2020. [Büro StadtRegion 2006]

Bevölkerungsanalyse 2003

Die Einwohnerzahl der Stadt Hildesheim ist seit Ende der 1960er Jahre [rd. 110.000 Einwohner] überwiegend rückläufig. In der Wachstumsphase um 1990, als Westdeutschland extrem hohe Wanderungsgewinne verzeichnete, gewann Hildesheim im Verhältnis zu Landkreis und Land Niedersachsen nur unterdurchschnittlich Einwohner. Die abnehmende Einwohnerzahl ist in erster Linie auf natürliche Bevölkerungsverluste [mehr Todesfälle als Geburten] zurückzuführen. Die geringen Wanderungsgewinne der vergangenen Jahre reichen nicht aus, diese Verluste zu kompensieren [Abb. 2.4.1 und 2.4.2].

Trendprognose für 2020

- **Wanderungsbewegungen**
Die Bevölkerungsprognose »Status Quo« von StadtRegion schreibt die mittleren Wanderungsbewegungen der Jahre 2001 bis 2003 fort. An den starken Wanderungsbewegungen der 20- bis 30-Jährigen wird die Bedeutung Hildesheims als Hochschul- und Ausbildungsstadt deutlich. Allerdings können die Absolventen nicht nennenswert in der Stadt gehalten werden. [Abb. 2.4.3]
- **Altersstrukturelle Veränderungen der Bevölkerung bis 2020**
Durch wachsende Geburtendefizite werden die Anteile der älteren Bewohner künftig weiter zunehmen. Der Vergleich der Altersbäume in Abb. 2.4.4 zeigt, dass die Bevölkerung unterhalb der 50-Jahre-Grenze bis 2020 deutlich abnimmt, während die Zahl der über 50-Jährigen stark anwächst. Mit der Alterung der geburtenstarken Jahrgänge werden 2020 die 50- bis 60-Jährigen die größte Altersgruppe stellen.
- **Hildesheim 2020: 96.850 Einwohner**
Unter Trend-Bedingungen wird sich der seit Jahren anhaltende Trend abnehmender Bevölkerungszahlen in der Stadt Hildesheim fortsetzen. Nach der Prognose wird die Einwohnerzahl im Jahr 2020 um 5% unter der des Jahres 2003 liegen; der Verlust beläuft sich auf knapp 4.900 Personen. Mit dieser Entwicklung liegt die Stadt Hildesheim

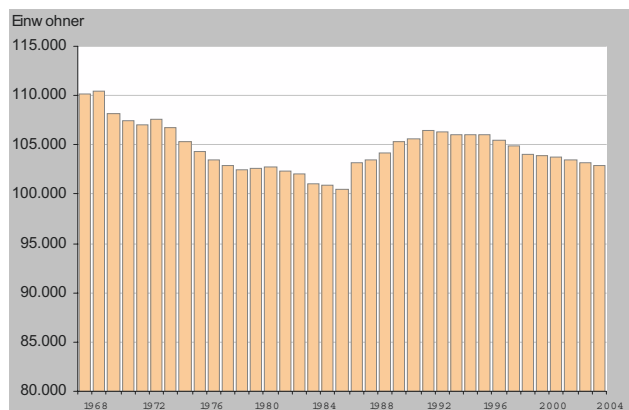


Abb.2.4.1 Bevölkerungsentwicklung der Stadt Hildesheim 1968-2004

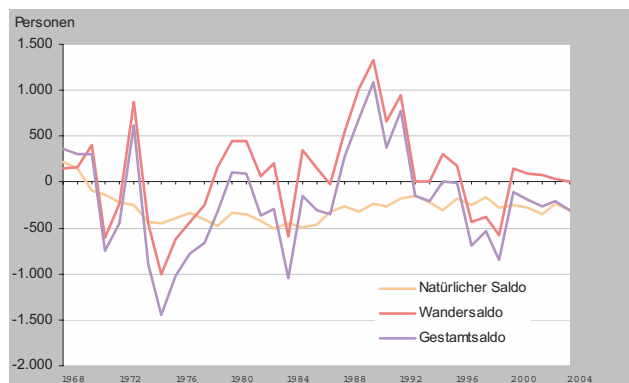


Abb.2.4.2 Komponenten der Bevölkerungsentwicklung in Hildesheim

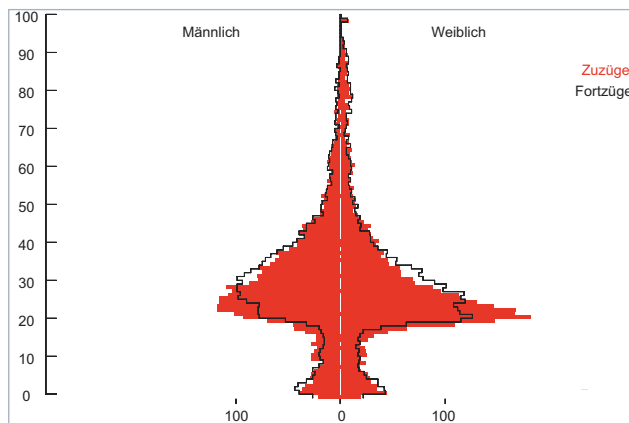


Abb.2.4.3 Wanderungsbilanz der Stadt Hildesheim nach Altersjahren 2003

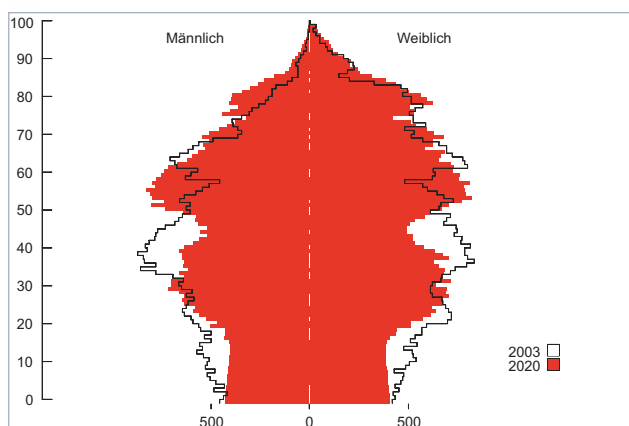


Abb.2.4.4 Altersstruktur der Stadt Hildesheim 2003 und 2020

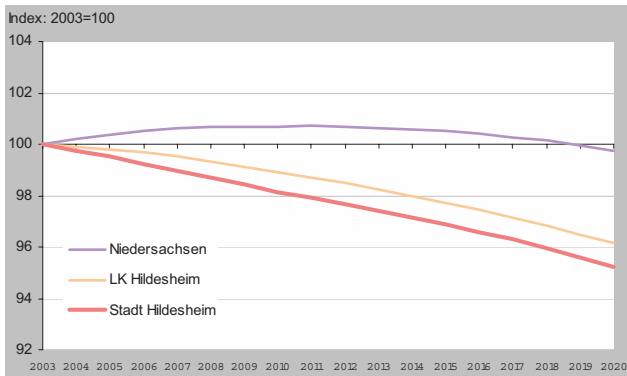


Abb.2.4.5 Trendprognose der Bevölkerungsentwicklung in Stadt und Landkreis Hildesheim und dem Land Niedersachsen bis 2020

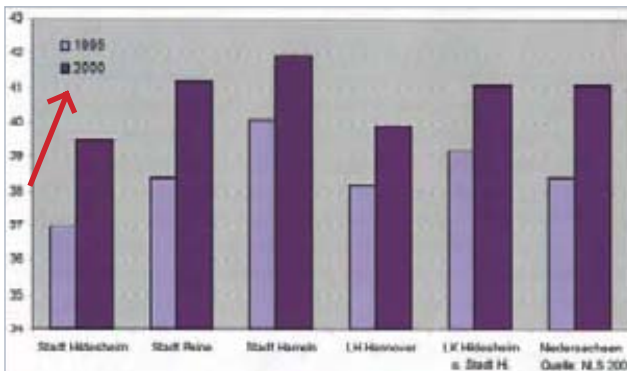


Abb.2.4.6 Wohnfläche je Einwohner in qm 1995 und 2000

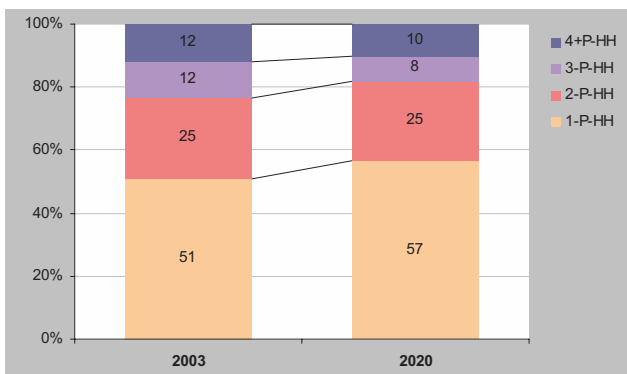


Abb.2.4.7 Veränderung der Haushaltsstruktur in der Stadt Hildesheim

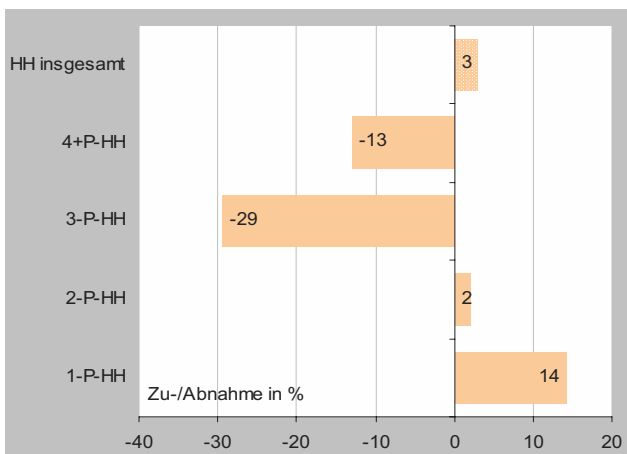


Abb.2.4.8 Haushaltsentwicklung nach Haushaltsgrößen in Hildesheim 2003 bis 2020, Zu- und Abnahme in %

leicht unter dem Wert von minus 4%, der für den gesamten Landkreis erwartet wird. [Abb. 2.4.5]

Analyse der Haushaltsentwicklung

Der bundesweite stetige Trend zur Haushaltsverkleinerung ist in der Stadt Hildesheim deutlich ablesbar. Lag hier die Durchschnittsgröße 1987 noch bei 2,08 Personen je Haushalt, betrug sie im Jahr 2000 nur noch 1,98 und war bis 2003 weiter auf 1,90 Personen je Haushalt gesunken. Entsprechend ist, wie Abb. 2.4.6 zeigt, die Wohnfläche je Einwohner von 1995 bis 2000 deutlich angewachsen, liegt jedoch weiter unter dem Landesdurchschnitt.

Trendprognose für 2020

Die Haushaltsprognose basiert auf der Status-Quo-Prognose zur Bevölkerungsentwicklung, berücksichtigt aber auch die Bevölkerung mit Zweitwohnsitz. Für die Prognose wird eine moderate Haushaltsverkleinerung fortgeschrieben. Demnach sinkt die durchschnittliche Haushaltsgröße weiter auf 1,75 Personen im Jahr 2020. Wie sich diese Verschiebungen in der Größenstruktur auswirken zeigen die Abbildungen 2.4.7 und 2.4.8: Kleinere Ein- und Zweipersonenhaushalte werden auf Kosten der Drei- und Mehrpersonenhaushalte bis 2020 von etwa 75% auf voraussichtlich über 80% anwachsen. Trotz eines Bevölkerungsrückgangs von rd. 5% gegenüber 2003 wird sich die Zahl der Haushalte bis 2020 demnach voraussichtlich um rd. 3% erhöhen.

Diese Prognose baut für Aussagen zur Entwicklung in Stadt- und Ortsteilen auf den Bevölkerungsdaten der Stadt Hildesheim auf. Die Ergebnisse stimmen tendenziell mit den Prognosen von GEWOS 2006 und Bertelsmann 2006, sowie für den Landkreis Hildesheim auch mit der regionalen Vorausschätzung des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik NLS 2005 weitgehend überein.

3 Entwicklungsleitlinien

3.1 Integration: Konzentration auf eine verstärkte Innenentwicklung

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept strukturiert die räumliche Entwicklung Hildesheims anhand von nachvollziehbaren Ordnungskriterien und formuliert den Rahmen des Flächennutzungsplanes.

Die Nachhaltigkeit raumwirksamer Entscheidungen wie z.B. bei Straßenbau, neuen Wohngebieten oder Naturschutz erfordert eine nachhaltige Politik. Hier sind übergeordnete Leitlinien erforderlich, die diese Dauerhaftigkeit respektieren und mit ihr bewusst den Raum organisieren. Es sind Strukturen zu denken und zu entfalten, in denen sich Veränderungsprozesse wie Wachstum, Konzentration, Schrumpfung, Auflösung und Neuordnung vollziehen können.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept fokussiert die Konzeption hierzu auf drei Leitlinien in der höchsten Stufe der Zielhierarchie:

- Integration: Konzentration auf eine verstärkte Innenentwicklung
- 100plus: Behauptung der Position als Oberzentrum und Großstadt
- Handlungsfähigkeit: Entwicklungsalternativen für die Politik



Unter diesem Leitziel wird der Schwerpunkt für Hildesheim auf eine künftige Innenentwicklung gelenkt.

Angesichts der bisherigen Ziele und Inhalte der Stadtentwicklung bedeutet das Leitziel Integration eine Neuorientierung der städtischen Politik. Die peripheren Ortslagen sollen unter der Zielsetzung Stützung der lokalen Infrastruktur arrondiert werden. Zukünftig liegt das Augenmerk auf Potentialen in integrierten städtischen Lagen. Der Landschaftsraum wird auf diese Weise geschont.

Integration heißt, sich intensiver auseinanderzusetzen mit dem Bestand und der Stärkung der inneren Zusammenhänge: räumlich, sozial und funktional. Wesentliches Ziel ist hierbei die Gestaltung von zeitgemäßen Lebenswelten, die sich durch moderne Wohnansprüche, die Nähe von Wohnen und Arbeiten, die Nähe zu Infrastruktur, räumliche Qualitäten und den barrierefreien Zugang zur Landschaft auszeichnen.

Eine verstärkte Innenentwicklung macht ein neues Konzept notwendig: für ein städtisches Wohnen sind die Umfeldqualitäten weiter zu qualifizieren und somit attraktive alternative Wohnangebote zu schaffen. Hierzu sind langfristig angelegte Maßnahmen im öffentlichen Raum, Verkehrsberuhigung, Schaffung ausreichenden Parkraums, Freiraumgestaltung, Vernetzung mit Erholungsräumen bis zu ergänzenden Baumaßnahmen zu entwickeln.

Folgende Handlungsfelder verdeutlichen die Aufgaben und damit die Zielrichtung für Hildesheim:

Nachnutzung und Umnutzung von Flächen

- Ein wesentliches innerstädtisches Potential in Hildesheim besteht durch die Schließung sämtlicher **Militärstandorte**. Wie die gelungene Konversion der Fliegerhorstkaserne am Lerchenkamp gezeigt hat, sind hiermit große Aufgaben und große Chancen für die Stadtentwicklung verbunden. Die Aufgabe militärischer Einrichtungen in Hildesheim Ost und Hildesheim Nord bietet Entwicklungsmöglichkeiten mit unterschiedlicher Eignung – vom Wohnen über Gewerbe und Bildungseinrichtungen bis zu Erholung und Naturschutz. Bisher in sich abgeschlossen



und vollständig isoliert können diese Kasernen nun durchlässig gestaltet werden und ergänzende Funktionen für angrenzende Gebiete übernehmen.

- Der wirtschaftliche Strukturwandel hat auch in Hildesheim zu Betriebsaufgaben- oder -verlagerungen und damit zu brachliegenden **Gewerbeflächen** geführt. In integrierbaren Lagen wie dem Phoenix-Gelände können durch Konversionen ebenfalls hochwertige städtische Nutzungen entwickelt werden.
- Bei **Öffentlichen Einrichtungen** in Hildesheim werden im Zuge aktueller Strukturveränderungen Standorte verlagert oder geschlossen, die Nachnutzungen auf den alten Flächen ermöglichen. Hierzu zählen besonders das bisherige Gelände des Klinikums Hildesheim in Zentrumsnähe, die von der Schließung betroffenen Fachhochschulstandorte Polizei und Verwaltung sowie dezentrale Standorte der HAWK im Zusammenhang mit der beabsichtigten Konzentration auf zwei Standorte.
- Der stillgelegte **Güterbahnhof** bietet aufgrund seiner Größe und Lage Chancen zur Entwicklung eines innerstädtischen neuen Quartiers – städtische Wohnformen, Dienstleistungen und Handel sind hier geeignet und konzeptionell auf die Innenstadtentwicklung abzustimmen. Gleichzeitig können bisherige Zäsuren im Stadtgefüge räumlich aufgewertet werden und abgehängte Gebiete an die Stadt angebunden werden.
- Weitere Nutzungen, z.B. **Kleingärten und Sportflächen**, bieten in integrierten bzw. gut integrierbaren innerstädtischen Lagen eine zusätzliche Chance für eine städtebauliche Nachnutzung. Solche Entwicklungsoptionen sind im Weiteren eingehend zu prüfen und abzuwägen.

Untergenutzte Strukturen

In der Innenstadt finden sich kleinteilige Bereiche mit heute nicht oder nicht mehr der Lage angemessenen Nutzungen, wie eingeschossige Ladengeschäfte oder Brachflächen [z.B. Parkplatz Pieperstraße]. Die Abhängigkeit zu den Interessen der Eigentümer stellt besondere Herausforderungen dar. Hier müssen alle Kräfte mobilisiert werden, diese Potentiale der Innenentwicklung zuzuführen. In den historischen Dorfkernen der Ortsteile bestehen weitere Möglichkeiten zur Nachverdichtung oder zur behutsamen Umnutzung historischer Strukturen, die im Sinne einer Innenentwicklung und der Eigenentwicklung der Ortsteile mobilisiert werden müssen. In erster Linie betrifft dies bisher landwirtschaftlich genutzte Höfe.

Hauptverkehrsstraßen

Die Hauptverkehrsstraßen prägen wesentlich das Erscheinungsbild der Stadt mit. Wie in anderen Städten auch dienen einige in Hildesheim vorrangig dem KFZ-Verkehr. Begleitende Randnutzungen und die Querverbindungen leiden hierunter.

In einem langfristigen Konzept soll hier ein Umbau unter Berücksichtigung der Ansprüche von Fußgängern, Randnutzungen und der Aufenthaltsqualität vorbereitet werden, um somit zu einer Rückgewinnung des öffentlichen Raums und urbaner Qualitäten beizutragen.

Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen sollen grundsätzlich als räumlich und funktional ausgeprägte Hauptstraßen verstanden werden, die attraktive Adressen für die Ansiedlung von Dienstleistungen, Handel und öffentlichen Einrichtungen bilden.

Öffentlichkeit und Planungskultur

Der Charakter der Planung hat sich verändert. An die Stelle der Angebotsplanung tritt zunehmend konkrete Projektentwicklung in Zusammenarbeit mit privaten Eigentümern und Investoren.

Einsicht und breite Akzeptanz der Ziele der »integrierten Stadtentwicklung« sind hierzu Voraussetzung. Das Beteiligungsverfahren hat gezeigt, dass Hildesheim als attraktiver Standort für städtisches Wohnen und Arbeiten deutlicher im öffentlichen Bewusstsein verankert werden kann – und muss, damit die Umsetzung der breit gewünschten Innenentwicklung erfolgreich wird.

3.2 100plus: Behauptung der Position als Oberzentrum und Großstadt

Hildesheim ist eine Großstadt mit knapp über 100.000 Einwohnern. Als Oberzentrum hat sie wichtige Versorgungsfunktionen für das Umland und ist kulturelles Zentrum mit großer Geschichte.

Auch wenn sich Hildesheim in den letzten Jahrzehnten sehr stark als qualitativvoller Wohnort ausgebildet hat, so muss die kulturelle Kompetenz und Wirtschaftskraft des Oberzentrums behauptet werden. In diesem Zusammenhang gewinnt die Frage der Bevölkerungsentwicklung an Bedeutung.

Trendprognose und Zukunftsperspektive sind keine schicksalhafte Einheit. Es wird differenziert zwischen einer Statistik, die auf der Betrachtung der Vergangenheit und einer räumlichen Verallgemeinerung beruht und einer Zukunft, die sich aus einer Fokussierung der Ziele und Aktivierung gegenwärtiger Kräfte gestalten lässt. Diese räumlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Potentiale können nicht statistisch aus der Vergangenheit abgeleitet werden.

Es ist deshalb wichtig, die Leitlinie »100plus« nicht als vordergründig formales und rein quantitatives Ziel zu verstehen, sondern

- als Aufforderung, die Bedeutung Hildesheims als kulturelle und wirtschaftliche Mitte in der Region zu stärken und alle Kräfte aufzubieten, um die Rolle als Oberzentrum auszubauen,
- die Größe von mehr als 100.000 Einwohnern als Indikator für die Attraktivität Hildesheims zu nutzen, um den Erfolg der integrativen Stadtentwicklungspolitik messen zu können.

Zielzahlen

Die Einwohnerzahl ist für die Wohnungsbauentwicklung die Ausgangsbasis. Wie die Trendprognose der Stadt [s. Kap. 2.4, S. 17] zeigt, werden in jedem Fall bei leicht rückläufiger Einwohnerzahl weitere Wohnungen benötigt, da die Zahl der Haushalte gegenüber 2003 um rd. 1.500 zunehmen wird. Auch der durch steigende Standards bestimmte Wohnflächenbedarf wird weiter zunehmen.

Mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Hildesheim werden zur Behauptung als Oberzentrum und Großstadt 102.000



Einwohner im Jahr 2020 angestrebt [Zielszenario 100plus]. Hiermit verbunden ist ein Bedarf von 2.900 bis 4.000 zusätzlichen Wohnungen. Allein um 100.000 Einwohner zu halten, werden aufgrund der weiteren Zunahme der Wohnfläche pro Kopf 1.800 bis 2.900 Wohnungen benötigt.

Mit dem Begriff »100plus« bekommt das qualitative Ziel »Integration« eine greifbare Dimension. Hier geht es letztlich ebenfalls um Qualitäten: um die Rolle Hildesheims in der Region, um die Selbstbehauptung in der Konkurrenz und um Selbstbewusstsein und Identität der Stadt.

Drei wesentliche Strategien sollen zum Erreichen dieser Ziele beitragen:

Profilierung als Wohnstandort

Die äußeren Rahmenbedingungen sprechen sehr wohl für die Annahme, dass gegen einen allgemeinen Bevölkerungsrückgang städtische Oberzentren wie Hildesheim ihre Bevölkerung halten und ausbauen können bzw. müssen. Angesichts knapper Ressourcen, steigender Energiepreise und veränderter Steuerpolitik ist es nicht nur regionalplanerisch sinnvoll, im Umfeld vorhandener Arbeitsplätze, kultureller und sozialer Infrastruktur und Versorgung das Wohnen zu konzentrieren. Andere Städte haben gezeigt, dass ein deutlicher Abwärtstrend in wenigen Jahren durch aktive Politik gestoppt und umgekehrt werden kann.

Unterschiedliche Zielgruppen können zur Stärkung Hildesheims als attraktiver Wohnstandort deutlich beitragen:

- Studenten
- Berufspendler

3.3 Handlungsfähigkeit: Entwicklungsalternativen für die Politik

- Stadtrückkehrer aus dem peripheren Umland von Hildesheim
- Junge Familien

Es ist nicht nur ein Gebot der Ökonomie, sondern auch von Ökologie und Gesellschaft, Wege so kurz wie möglich zu halten und die Lebenszusammenhänge in städtischen Formen zu kultivieren. Gerade diese Aufgabe führt zu der Zielsetzung »Integration« mit Dichte, Mischung, Vielfalt und stadträumlichem Zusammenhang.

Profilierung als Wirtschaftsstandort

Ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität Hildesheims als Wohnstandort liegt auch in dem Angebot an Arbeitsplätzen vor Ort. Ziel ist es daher, Hildesheim als Wirtschaftsstandort weiter zu profilieren, indem

- permanent attraktive Gewerbeflächen bereitgestellt werden für den Bedarf expandierender Betriebe und zur Verlagerung von Betrieben aus strukturell unangepassten Standorten [Gemengelagen, Immissionen, Erschließung]
- die Entwicklung des Gewerbeparkes Nord zur Ansiedlung neuer Arbeitsplätze von außen vorangetrieben wird und
- attraktive Standorte, besonders für unternehmensorientierte Dienstleistungen, in integrierten Lagen angeboten werden.

Profilierung als Hochschulstandort

Hildesheim ist ein gegen den Trend wachsender Hochschulstandort mit etwa 9.500 Studenten [2005/2006] und hat damit in der zunehmenden Wissensgesellschaft ein großes Pfund, mit dem noch stärker für die positive Stadtentwicklung gewuchert werden kann, über eine stärkere Präsenz im Stadtbild und im städtischen Leben. Bei den aktuellen Standortplanungen, wie für die HAWK an der Senator-Braun-Allee

- ist die Integration in das Umfeld und die Verbindung zur Innenstadt zu beachten
- sind Spielräume für hochschulnahe Dienstleistungen und Betriebsformen [»start-ups«] zu berücksichtigen.



Die Stadtentwicklungsplanung beschränkt sich nicht darauf, allgemeine Ziele zu formulieren, sondern stellt die räumliche Umsetzung zukünftiger Entwicklungen dar – gerade, um damit kritische Fragen und Grenzen aufzuzeigen und zu diskutieren.

Wichtig für die Realisierung ist ein ausreichend großer Handlungsspielraum, um überhaupt einzelne Maßnahmen umsetzen zu können. Dies ist Voraussetzung für eine politische »Handlungsfähigkeit«.

Der ermittelte Wohnungs- und Flächenbedarf lässt sich theoretisch präzise räumlich verteilen. Die Unwägbarkeiten und Abhängigkeiten sind jedoch zu groß, als dass sich der Flächennutzungsplan auf den unmittelbaren Bedarf beschränken dürfte. Die Politik benötigt zwingend ausreichend alternative Handlungsmöglichkeiten.

Deshalb werden ausreichend Reserveflächen vorgesehen, die tatsächliche gleichwertige Alternativen darstellen. Die Realisierung des ermittelten Bedarfs wird in der Regel durch ein 1,5- bis 2-faches Flächenpotential erreichbar. In Hildesheim kann ein großzügiger Handlungsspielraum nicht ermöglicht werden, ohne problembehaftete Flächen einzubeziehen. In den Entwicklungskonzepten für die Orts- und Stadtteile und für die Gesamtstadt werden Reserveflächen einbezogen, der Faktor 2 dennoch häufig nicht erreicht. Die gesetzten Ziele sind durchaus erreichbar, allerdings erhöht dies den Druck zu konsistenter Umsetzung der Ziele besonders bei der Innenentwicklung.

Ähnliches gilt auch für den gewerblichen Bereich. Hier muss dringend kurzfristige Handlungsfähigkeit geschaffen werden, um ein Mindestangebot [5 bis 8 ha / Jahr] an Flächen für expandierende Firmen bereit zu stellen. Der Gesamtbedarf ist nicht rechnerisch zu ermitteln. Es werden ausreichend Flächen mit unterschiedlichen Standortqualitäten angeboten, in denen sich die kommunalen Erfahrungen und Ziele niederschlagen.

4 Räumliche Leitbilder

4.1 Basis Stadt- und Landschaftsraum

Naturräumliche Gliederung und Topographie [vgl. Landschaftsplan Hildesheim]

Die Stadt Hildesheim liegt am Übergang von Bergland und flachweilliger Börde und wird durch drei prägnante Landschaftsräume gekennzeichnet:

Innerste Bergland

Zahlreiche waldbedeckte Höhenzüge umrahmen Beckenlandschaften und das eng eingeschnittene Flusstal der Innerste; dadurch mannigfaltige Gliederung und prägnante räumliche Bezüge.

[Überwiegende Nutzung für Wohnen, Kultur, Bildung, Dienstleistung und Erholung]

Hildesheimer Lössbörde

Weitläufiges, ebenes und leicht gewelltes Flachland;

[Überwiegende Nutzung in der Stadt für Gewerbe, Industrie und Fernverkehrswege durch verkehrsgünstige, ebene Lage – in der Landschaft für Ackerbau]

Kalenberger Lössbörde

Ebenes Flachland im Übergang zum bewaldeten Innerste-Bergland, »Güldener Winkel« [Überwiegende Nutzung für Ackerbau]




Innerste-Aue von Südosten


Basis Stadt- und Landschaftsraum

Abb. 4.1

Gliederung der Räume

 Kalenberger Lössbörde


 Braunschweig Hildesheimer Lössbörde


 Innerste Bergland

Siedlung in der Landschaft


 Dörfliche Kulturlandschaft


Landschaft in der Siedlung


 Innerste-Aue als gliederndes Element

 Höhenzüge mit bis an das Stadtzentrum führenden Waldbändern

Erlebbarkeit

 Panoramawege

 Aussichtspunkte mit Rundblick

 Blicke auf die Stadt / in die Landschaft

Integriertes
Stadtentwicklungskonzept
Hildesheim



Räumliche Leitbilder

- abstrahieren und veranschaulichen die **wesentlichen räumlichen Prinzipien** des Bestands und der Entwicklung
- sollen bei der Erarbeitung des Flächennutzungsplanes und der politischen Diskussion **Orientierung** bieten

Siedlung in der Landschaft

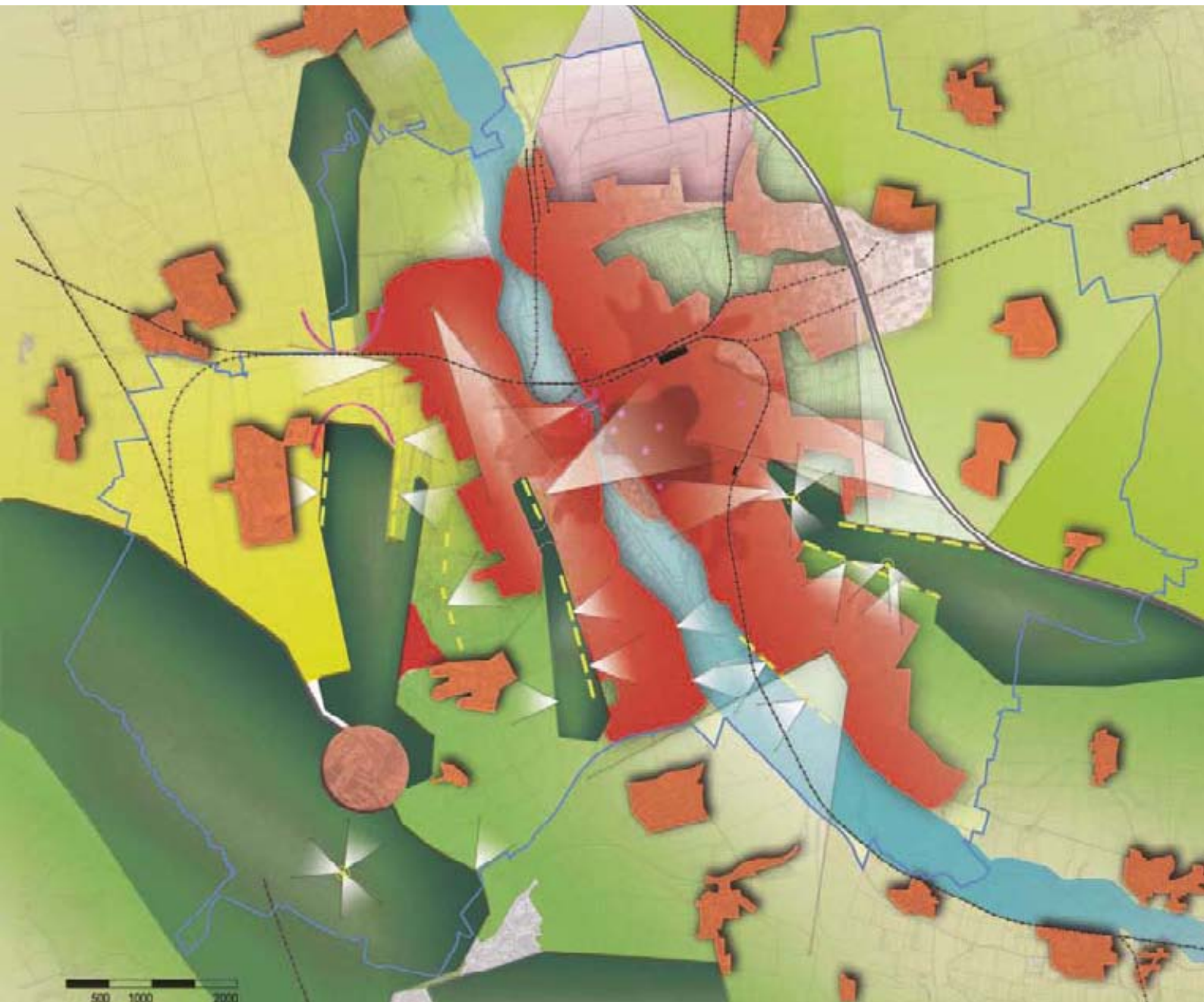
- Dörfliche Kulturlandschaft, vor allem im Nord-Osten, Süd-Westen und Westen

Landschaft in der Stadt

- Nord-Süd Gliederung der Siedlungsstruktur durch Innerste-Aue
- Höhenzüge mit bis an das Stadtzentrum führenden Waldbändern

Ziele:

- Markante Formung und Gliederung des gesamten Stadtgebietes
- Siedlung in der Landschaft: klare Siedlungsränder in einer strukturreichen Kulturlandschaft
- Landschaft in der Stadt: städtisch, kultivieren, ordnen
- Blickbeziehungen als wesentliche städtisch-räumliche Elemente und als Stadt- und Landschaftserlebnis
- Vernetzung der Stadt- und Landschaftsräume



4.2 Leitbild Oberzentrum

Hierarchisches System

- [kon]zentriert und vernetzt: System bedarfsnaher und leistungsfähiger zentraler Standorte und Einzugsbereiche
- Kernstadt: Oberzentrum und Nebenzentren
- Ortsteile: Grundzentren und Teilversorgung

Ziele:

Versorgung in den Ortsteilen sichern – Anpassungen in der Kernstadt

Oberzentrum

- Angebote des spezialisierten, höheren Bedarfes
- Einzelhandelszentrum Innenstadt, Kulturinstitutionen, Behörden und Dienstleistungen in der Innenstadt
- Konzentration und Vernetzung oberzentraler Bildungseinrichtungen in Innenstadt und Stadtteilen [Nebenzentren]
- Großflächiger Einzelhandel: neues Handelszentrum zur Versorgung der südlichen Stadtteile und benachbarter Gemeinden in Ochtersum-Eichholz

Nebenzentren

- Angebote des gehobenen Bedarfes
- Stadtteile: Kernstadt-Nord, Kernstadt-Ost, Kernstadt-Süd, Kernstadt-West
- Vielfältige Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen: Handel, Bildung, Soziales, Gesundheit; ggf. Entlastung Innenstadt von oberzentralen Funktionen
- ggf. Anpassungen zur Sicherung der Versorgung in den Ortsteilen [z.B. Standortschließungen, Zusammenlegung und Kooperation von Doppelstandorten, kleinere Vielfalt der Einrichtungen]
- Weiterentwicklung der gewachsenen Nebenzentren
- Sicherung Himmelsthürs als regionaler Standort für weiterführende Schulen

Grundzentren

- Angebote des täglichen Bedarfes
- Handel, Bildung, Soziales, Gesundheit
- Sicherung / Weiterentwicklung der Grundversorgung in Drispensedt, Itzum, Ochtersum, Himmelsthür, Sorsum und Neuhof
- Sicherung der gemeinsamen Grundversorgung in Achtum und Einum

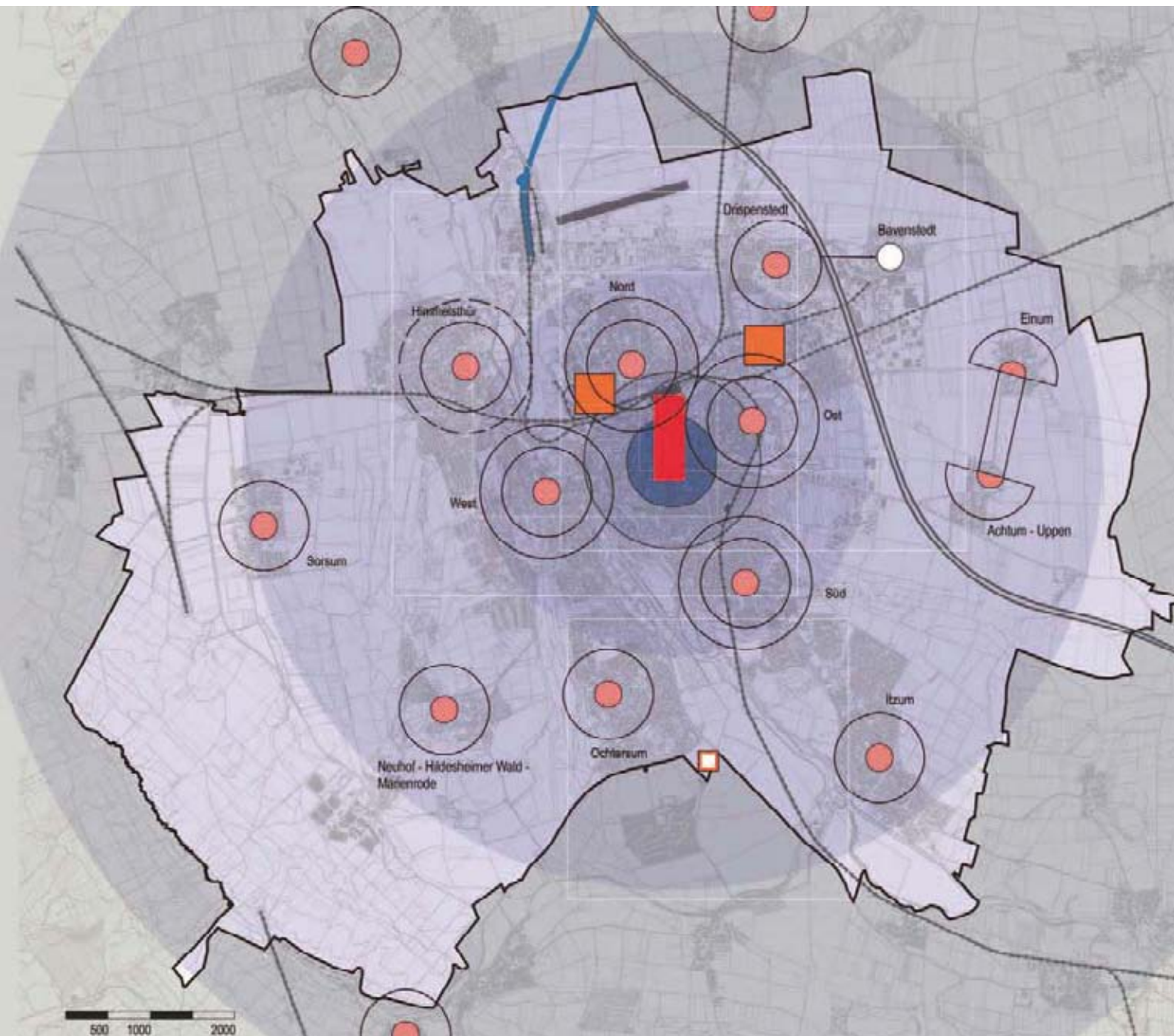
Teilversorgung

- Sicherung grundlegender Versorgung: Kindergarten, Dienstleistungen in Bavenstedt





Hoher Weg



4.3 Leitbild Siedlungsstruktur

Ziele:

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Stärkung der charakteristischen Gliederung und Stärkung der Profile

Stadt:

Innenstadt und Stadtteile

- Stärkung des Wohnumfeldes einschließlich öffentlichem Raum als wesentlicher Faktor für die Innenentwicklung
- Große Flächen für Stadtumbau mit guten Realisierungschancen nutzen
- Städtebauliche Ergänzungen als bauliche Verdichtung des Hauptsiedlungsbereiches: Baulücken, Brachflächen, höherwertige Nutzung von Flächen
- Erweiterung der Oststadt östlich der Bahn
- Integration / Vernetzung isolierter Siedlungsbereiche
- Kasernenareale sollen als wichtige Potentialflächen in der Stadt zeitnah und zielführend entwickelt werden

Vorstadt:

Städtische Siedlung mit altem Dorfkern

- Im Wesentlichen »Abschluss« der Entwicklung unter Ausnutzung der wenigen verbleibenden Möglichkeiten
- Schwerpunkt liegt in der Modernisierung und in speziellen Wohnangeboten [z.B. Senioren- und Mehrgenerationenwohnen]
- Ansätze von Zentrenbildung unterstützen

Dorf:

ländliche Ortsteile

- Entwicklung der Ortsteile außerhalb des Hauptsiedlungsbereiches unter Wahrung ihres ländlichen Charakters und zur Sicherung der Infrastruktur
- Stärkere Entwicklung Bavenstedts aufgrund der Nähe zu Arbeitsstätten und zur Stärkung des Wohnens gegenüber dem vorhandenen Gewerbe

Leitbild Siedlungsstruktur

Abb. 4.3

Siedlungscharakter

- Stadt
- Vorstadt
- Dorf

Hauptsiedlungsbereich

- Innenentwicklung: Brachflächen, Umnutzung, städtebauliche Ergänzung
- Schwerpunkte der Innenentwicklung
- ➔ Erweiterung Oststadt

Dörfliche Lagen in der Börde

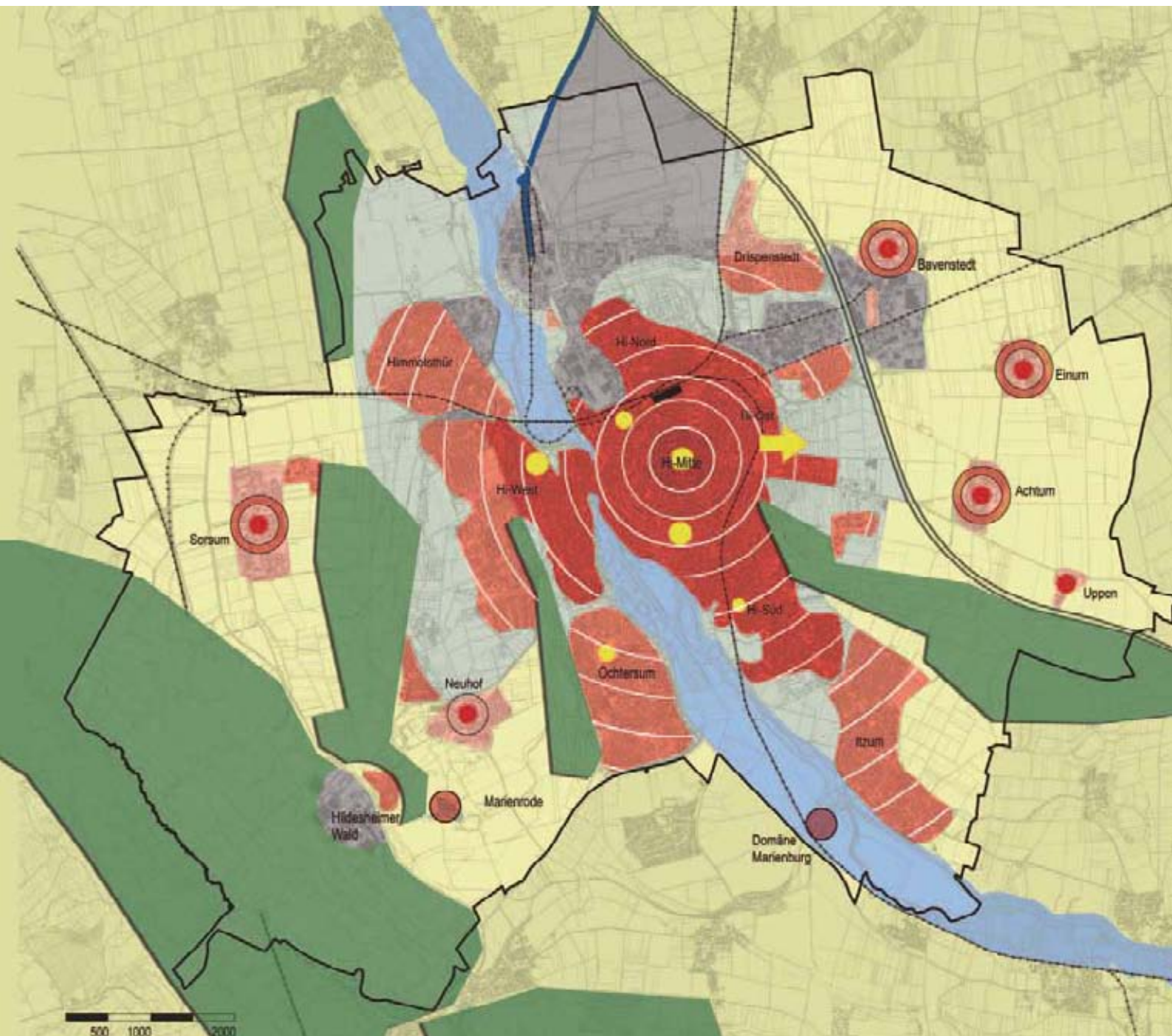
- Innenentwicklung: Brachflächen, Umnutzung, städtebauliche Ergänzung
- Abrundung der Ortslage
- Außenentwicklung
- Abschluss der Entwicklung: Marienburg, Marienrode

Integriertes
Stadtentwicklungskonzept
Hildesheim





Klinikum Hildesheim am Weinberg – Schwerpunkt der Innenentwicklung



4.4 Leitbild Wirtschaft

Wirtschaftsstandorte

- Integrierte Standorte in der Stadt: kleinteilige Strukturen, Dienstleistungen
- Gewerbestandorte mit Bindungspotential: Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten
- Eigenständige Standorte: regionale Bedeutung

Logik der Gewerbestandorte

- aus der naturräumlichen Gliederung [verkehrsgünstigere ebenere Lage in der Hildesheimer Lössbörde]
- aus der Infrastruktur [Nähe zu Autobahn, Eisenbahn, Kanal und Flugplatz]

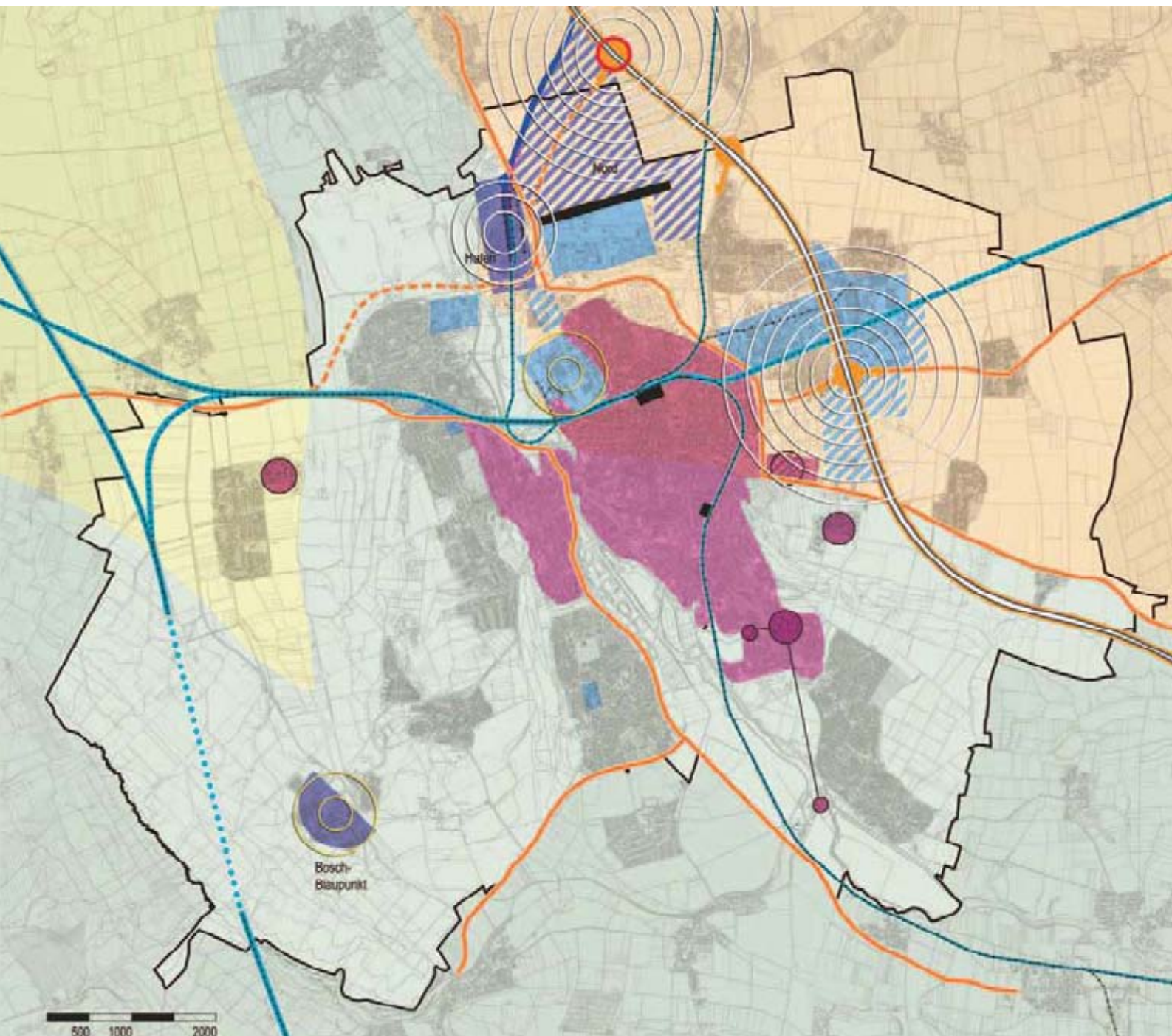
Ziel: Angebot vielfältiger Wirtschaftsstandorte mit eigenständigem Profil

- Integrierte Standorte: Strukturierung
 - Standorte mit Bindungspotential: Vernetzung
 - Eigenständige Standorte: Ausprägung eines klaren Nutzungs- und Stadtraumprofils
- Kurzfristige Bereitstellung von Gewerbestandorten für Expansionsbedarf einheimischer Betriebe
 - Bereitstellung attraktiver Gewerbestandorte zur Ansiedlung neuer Betriebe
 - Angebot arbeitsplatzintensiver Standorte im Dienstleistungssektor in integrierten Lagen
 - Innenstadt als regionales Wirtschaftszentrum weiterentwickeln





Hafengebiet Hildesheim



4.5 Leitbild Freiraumentwicklung

Freiflächenentwicklungskonzept Hildesheim 2020. [Arbeitsgemeinschaft Irene Lohaus Peter Carl / BTE 2007]

Ziele:

Naherholung in der Landschaft

- Erhalt und Entwicklung der Innerste-Aue und der bewaldeten Höhenrücken als naturnahe, zum Teil auch parkartig gestaltete Landschaft mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und guter Erreichbarkeit.
- Entwicklung der Innerste-Aue im innerstädtischen Bereich als Freizeit- und Sportpark
- Erhalt und Entwicklung von attraktiven Aussichtspunkten, -terrassen, Panoramawegen als einer besonderen Qualität Hildesheims
- Weiterentwicklung der Potentiale des Klosters Marienrode, der ehemaligen Domäne Marienburg sowie des Gutes Steuerwald zu attraktiven Naherholungszielen
- Erhalt und Weiterentwicklung der Wohnumfeldqualität der Dörfer mit dörflichen Freiflächen, landschaftstypischen Ortsrändern und einem »grünen« Wegenetz
- Erhalt und Entwicklung von strukturreichen Kulturlandschaften
- Erlebbarmachen von Naturschönheiten im Sinne ruhiger Erholung auch in für den Naturschutz wertvollen Gebieten

Städtische Grünflächen und öffentlicher Raum

- Aufwertung öffentlicher Grünflächen und Plätze: Defizite in Gestaltung, Ausstattung, Pflege und Nutzungsmöglichkeiten beheben; Ausgleich von Flächendefiziten in der Kernstadt vor allem durch eine hohe Qualität und gute Erreichbarkeit der vorhandenen Grünflächen
- Aufwertung der Wallanlagen als Grünflächen von gesamtstädtischer Bedeutung, Erlebbarmachen historischer und stadtstruktureller Zusammenhänge
- Integration von Kleingärten, Sportflächen und Friedhöfen in das Grünsystem der Stadt
- Attraktivierung des öffentlichen Raumes durch Aufwertung der Stadtplätze sowie von Plätzen und Straßenräumen der Ortsteilzentren

Vernetzung

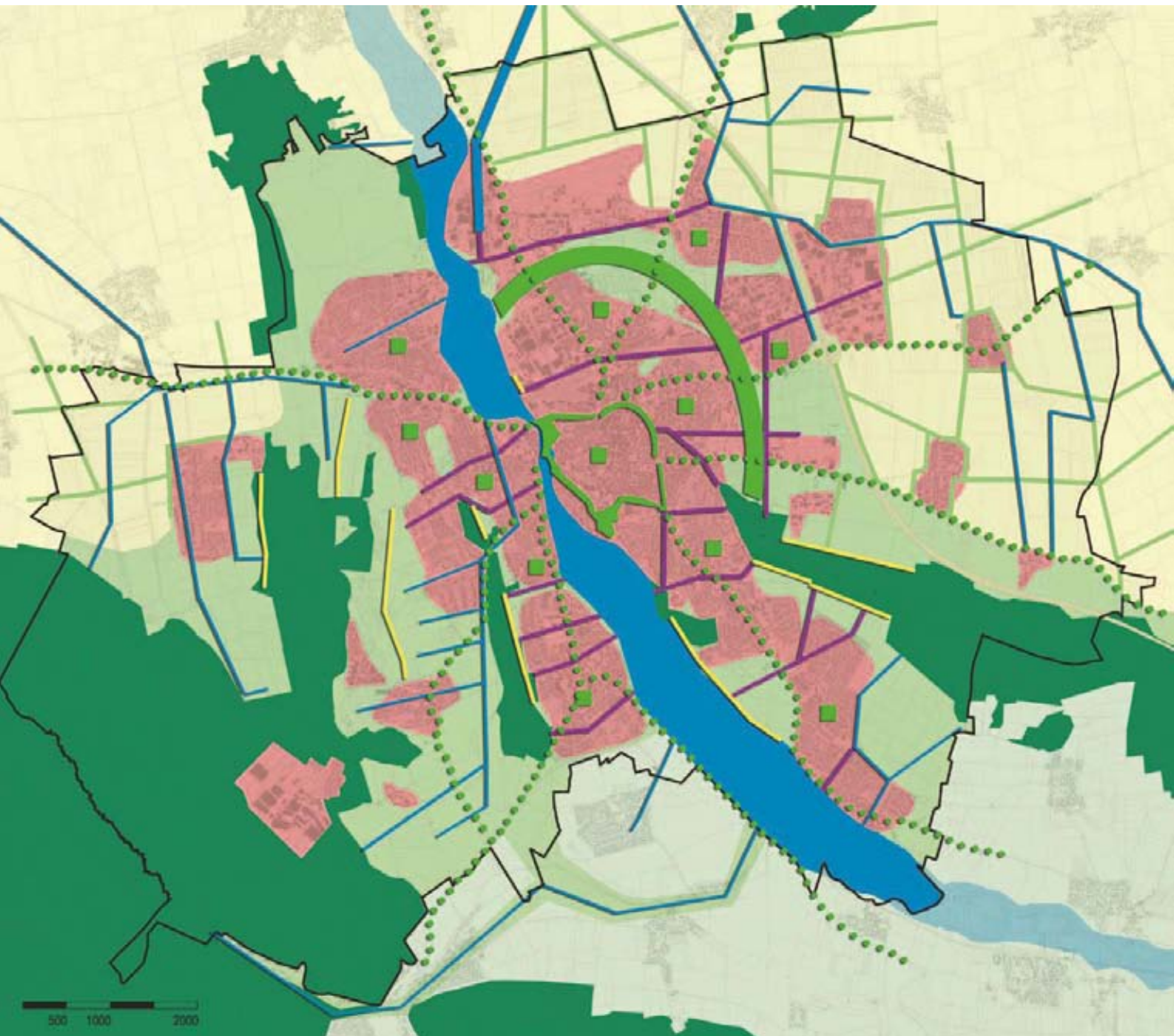
- Weiterentwicklung eines Netzes aus verkehrsarmen und grünen Wegen und Straßen zur besseren Erreichbarkeit der innerstädtischen Grünflächen und der Landschaft

- Entwicklung von Grünzügen [Schwerpunkt Nord/Ost]
- Ergänzung der Wallanlagen zu einem grünen Ring durch Qualifizierung der Straßenzüge entlang der ehemaligen Stadtbefestigung
- Qualifizierung der Ausfallstraßen als integrierte, mit Alleebäumen gesäumte Hauptwegeverbindungen





Feldstraße



4.6 Leitbild Integration Verkehr

Ziel:

Zusammenhang der unterschiedlichen Stadträume erlebbar machen

- Integration der Hauptverkehrsstraßen im Sinne städtischer Hauptstraßen [vgl. S. 36]: soziale Funktion des Straßenraumes stärken, Raum für angrenzende Nutzungen freihalten, Adressenbildung, Umgestaltung entlasteter Straßen, Wahrnehmung des Übergangs von Stadt und Landschaft: [Umgestaltung, Bäume, geringere Fahrspurweiten, Fußwege breiter, Radverkehr berücksichtigen, Querungsmöglichkeiten verbessern, Abbau Trennwirkungen]
- Integration der Straßen im Außenbereich in die Landschaft [z.B. als Allee]
- Abbau von Barrieren
- Qualitative und gestalterische Verbesserung der Infrastruktur für einen oberzentralen Siedlungsraum

Erste Maßnahmenansätze

Das Leitbild Integration Verkehr zeigt erste räumliche Ziele und Maßnahmenvorschläge auf. Diese werden im weiteren Verfahren durch die Zusammenarbeit mit Verkehrsplanern konkretisiert und zu einem sektoralen Konzept weiterentwickelt.

- Entlastung der Innenstadt durch Ortsumgehung Himmelsthür und neuen Autobahnanschluss Nord [auch Anschluss Gewerbestandort Nord] und Umgestaltung der B1 alt
- Aktivierung weiterer Bahnhofpunkte in Himmelsthür und Marienburg [Konkretisierung im Verkehrsentwicklungsplan VEP]
- Erweiterung Oststadt: Verbesserung der Querbarkeit von Bahn und Bundesstraßen zur Anbindung an Oststadt und Innenstadt
- Nordstadt: Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt
- Neuhof: Gestaltung der Robert-Bosch-Straße als verbindendes Element zwischen Dorf und Trockener Kamp [Fuß- und Radweg bei Reduzierung der Fahrbahnbreite, beidseitige Baumpflanzung, ebenerdige Querung]
- Südstadt: Optimierung der Anbindung an die Innenstadt für Rad- und Fußverkehr [z. B. Radverkehr auf der Westseite der Marienburger Straße auch im Gegenverkehr, Verbesserung der Querung der Bahn durch ebenerdige Querung der Schienen für Fußgänger und Radfahrer oder Verbreiterung des »Klingeltunnels«, Rad- und Fußweg entlang der Bahngleise]

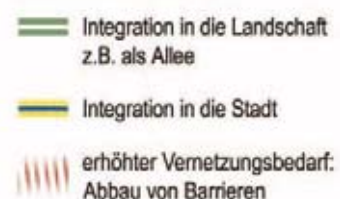
- Weststadt: neue Geh- und Radwegverbindung nach Himmelsthür entlang dem Kupferstrang, Optimierung an einigen Schwachpunkten [z.B. Dammtor] um eine sichere Anbindung an die Innenstadt zu gewährleisten
- Bahnhof und Ostbahnhof als Schnittpunkt zwischen den Stadtteilen [z.B. Einbindung und Querung, Geschäfte]

Leitbild Integration Verkehr

Abb. 4.6

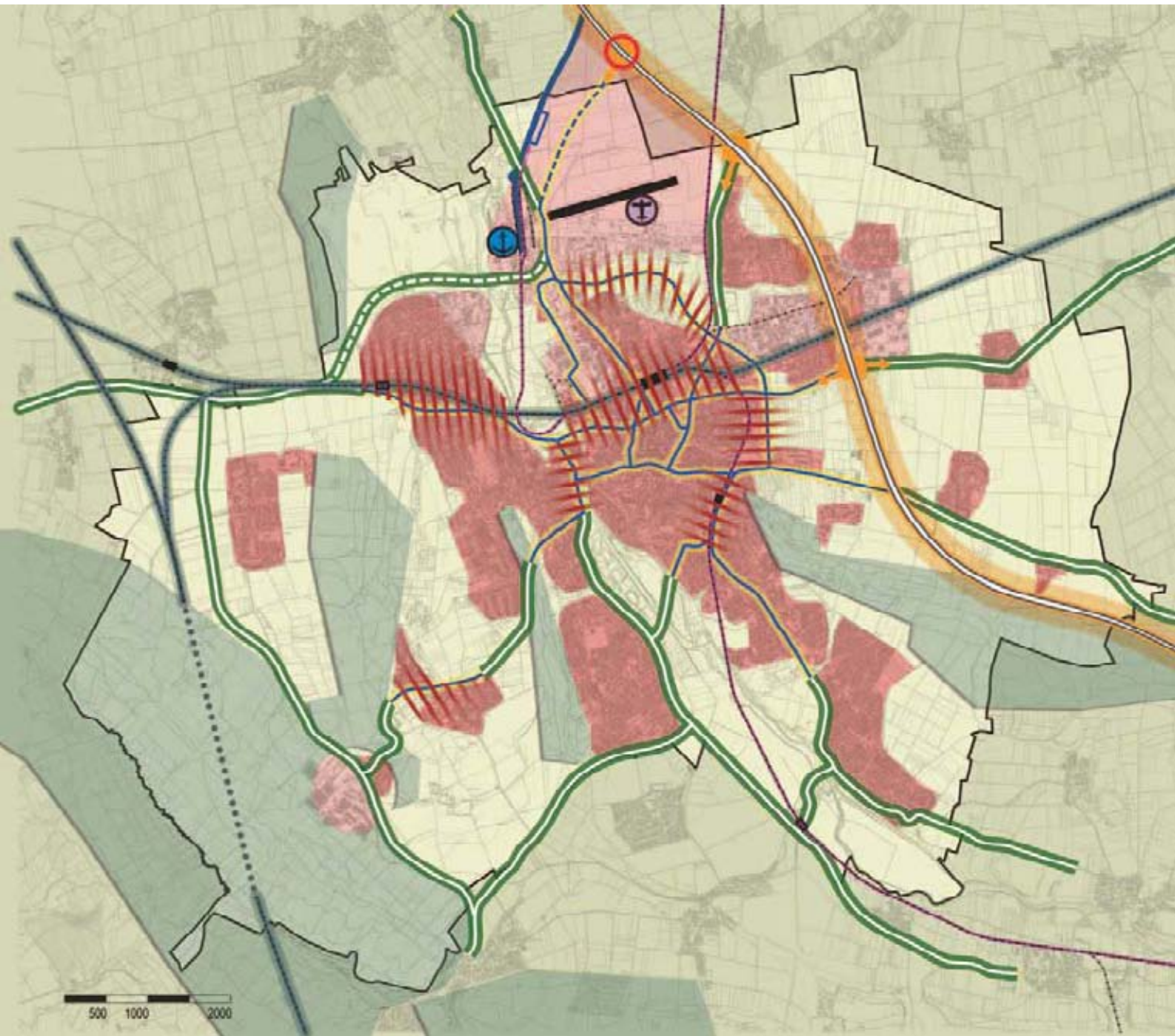


Raumzusammenhang





Kaiserstraße, neuer Übergang Almstor



5 Gesamtstädtische Entwicklung

5.1 Oberzentrum: Prägnante Strukturen

A Innerste-Aue als Rückgrat

Die Innerste-Aue ist für Hildesheim der wichtigste öffentliche »Raum«. Dieses Sport-, Freizeit- und Erholungsband zieht sich durch die Stadt. Ein Großteil der Bevölkerung wohnt nahe der Aue. Die Potentiale dieser Raumfolge werden wie folgt herausgearbeitet:

- Verbesserung der Freiraumqualitäten
- Erlebbarkeit
- Prägnanz der Ränder
- Dezidierte Gestaltung
- Freiraumvernetzung und Durchlässigkeit

Profilierung der Teilräume [s. Abb. 5.1.1]

Im Bereich der Kernstadt zwischen Dammstraße und Hohnsen [3] hat die Innerste-Aue einen deutlichen Sportschwerpunkt, der als **Freizeit- und Sportpark** weiterentwickelt werden soll.

Wichtige Aufgaben sind:

- Öffnung der Sportflächen und Vernetzung mit Hohnsensee und Steinberg
- Kultivierung als Landschaftspark
- Angebot einer größeren Vielfalt von Sportgelegenheiten

- Entwicklung eines 2. Freizeitsees prüfen: »Südsee« für Wassersport und als Ausflugsziel für Fußgänger und Radfahrer

In den nördlich und südlich angrenzenden Raumabschnitten soll die Innerste-Aue in erster Linie **naturnah** gestaltet werden und sich durch **landschaftsbezogene Erholung** auszeichnen. Nördlich der B1 [2] kann die Landschaft durch gestaltete Elemente aufgewertet werden, im Süden [4] durch den Freizeitsee. Der Südsee bildet gleichzeitig einen Schnittpunkt zwischen dem Freizeit- und Sportpark und der naturnahen Erholung.

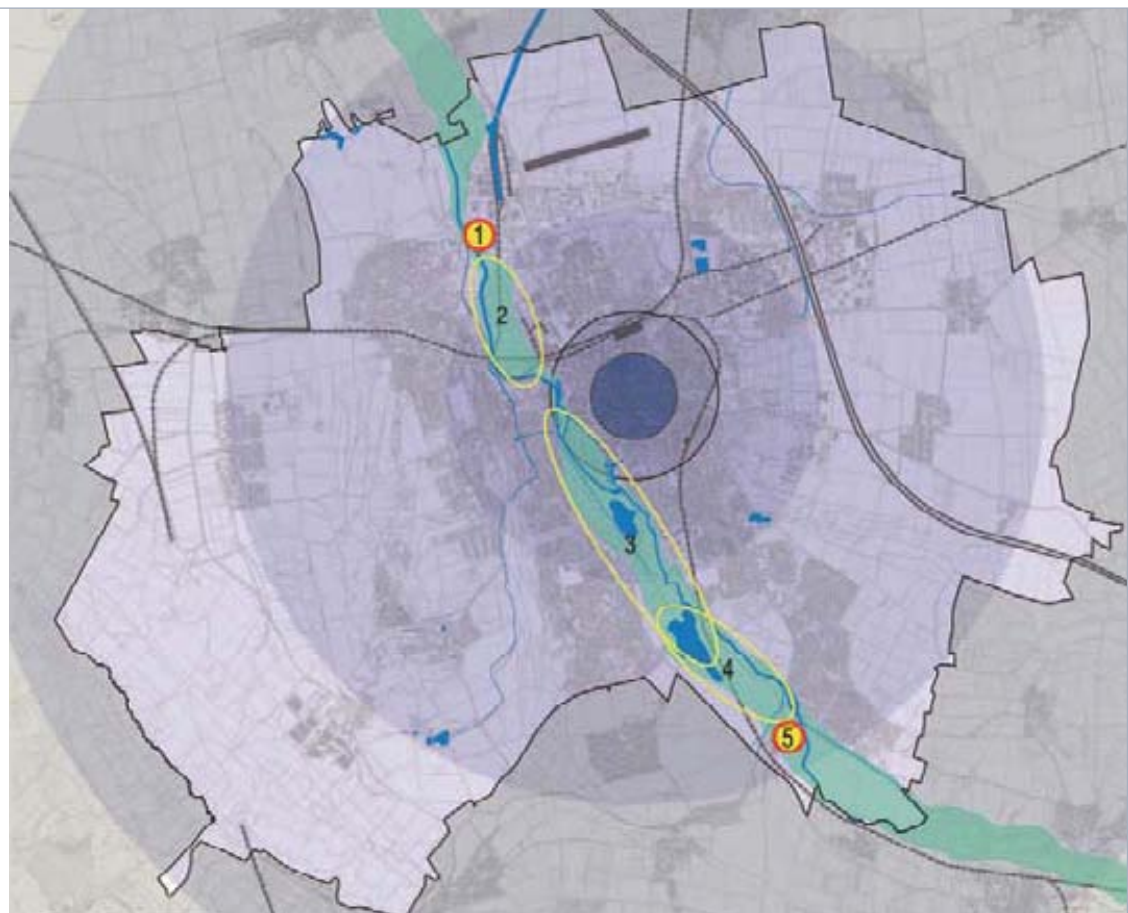
Die historisch bedeutsamen Orte **Gut Steuerwald [1]** und **Marienburg [5]** markieren die Endpunkte des Stadtgebietes in der Innerste-Aue. Sie sind bereits Adressen für die Naherholung, Gut Steuerwald als Reiterhof und die Marienburg mit dem Café der Universität. Mit einer stärkeren öffentlichen Nutzung können sie wichtige Zielorte für die Naherholung werden und damit die Bedeutung des Gesamttraumes stärken.

Innerste-Aue als Rückgrat

Abb. 5.1.1

Wichtigster öffentlicher Raum

- 1 Gut Steuerwald
stärkere öffentliche Nutzung
- 2 Naturnahe Innerste-Aue
landschaftsbezogene Erholung;
gestaltete Landschaftselemente
- 3 Freizeit- und Sportpark
Innerste-Aue
Aufwertung und Öffnung
Sportflächen
Freizeitsee
Kultivierung als Park
- 4 Naturnahe Innerste-Aue
landschaftsbezogene Erholung;
Freizeitsee
- 5 Marienburg
stärkere öffentliche Nutzung



B Mittelalterliche Stadt und Weltkulturerbe

Die Gründung Hildesheims als Bischofsstadt ist bauhistorisch durch einmalige romanische und z.T. gotische Strukturen geprägt. Wesentliche Orientierungspunkte im Stadtgrundriss bilden heute St. Michaelis, St. Mauritius, St. Godehard, der Dom und die Kreuzkirche sowie die Stadtkirchen Jacobi, St. Andreas und St. Lamberti.

Im Zweiten Weltkrieg wurden große Teile der Innenstadt zerstört. Der anschließende Wiederaufbau Hildesheims folgte sich wandelnden Leitbildern. In der unmittelbaren Nachkriegszeit lag der Schwerpunkt auf der Wiederherstellung der innerstädtischen Wohngebäude, die in der Regel unter Einhaltung der früheren Gebäudekubaturen in die Maßstäblichkeit des Stadtgrundrisses eingepasst wurden. Später wurden unter funktionalen Aspekten der Erschließung sowie der gewandelten Bedürfnisse für Handel- und Dienstleistungen des Oberzentrums zunehmend andere Maßstäbe wirksam, die zum Teil als starke Brüche im historischen Stadtgrundriss erkennbar sind.

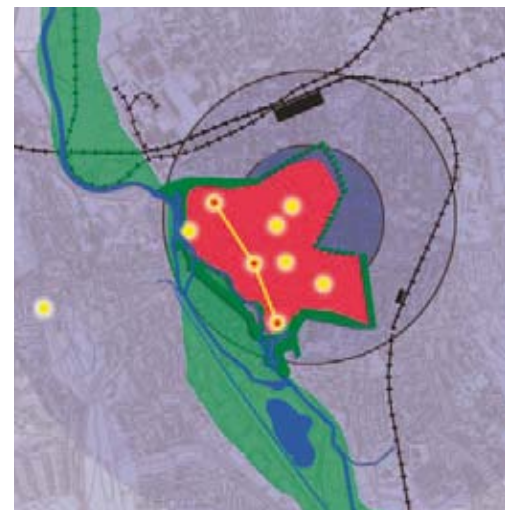
Die mittelalterliche Prägung der Stadt ist heute besonders im Umfeld der zum Weltkulturerbe gehörenden Anlagen St. Michaelis und Dom, der Wallanlagen sowie an verschiedenen Straßen und Plätzen ablesbar. Sie sind als Dokumente der mittelalterlichen Stadt Ausgangspunkte für eine neue Auseinandersetzung mit dem historischen Erbe.

Im Umfeld der Weltkulturerbestätten werden durch die Entwicklung sogenannter »Pufferzonen« die historischen Bezüge stärker herausgearbeitet und in Beziehung

zu den Wallanlagen und weiteren kulturhistorischen Schwerpunkten gesetzt. Dies schließt auch Bereiche ein, deren stadtstrukturelle Grundlagen heute stark überformt sind.

Ziel ist es dabei, das Raumgefüge und in bestimmten Bereichen auch die Kubaturen der mittelalterlichen Stadt und damit die Geschichte Hildesheims durch die Betonung der historischen Grundstruktur sowie durch eine respektvolle Gestaltung mit modernen Mitteln stärker im städtischen Bewusstsein zu verankern. Die Einbindung einzelner Schwerpunkte in ein Netz erleichtert die Orientierung.

Abb. 5.1.2 Mittelalterliche Stadt und Weltkulturerbe



- mittelalterliche Prägung mit Wallanlagen
- Weltkulturerbe Dom und St. Michaelis [Ausbildung von Pufferzonen einschließlich St. Godehard]
- Kirchen als Orientierungspunkte



St. Andreaskirche und Umfeld

C Moderne Großstadt

Hildesheim verfügt über zahlreiche Dienstleistungs- und Verwaltungsstandorte regionaler Bedeutung. Viele davon liegen nicht an Hauptstraßen und sind damit wenig sichtbar und schlecht erreichbar. Wesentliches Ziel der Stadtentwicklung ist es, die Präsenz solcher Einrichtungen im Stadtbild zu verbessern und damit auch das Bewusstsein Hildesheims als Oberzentrum und Großstadt zu stärken. Hierzu tragen folgende **Handlungsansätze** bei:

Konzentration öffentlicher Einrichtungen und privater Dienstleistungen an Hauptachsen

Viele Standorte befinden sich an Hauptachsen, wie Kaiserstraße-B1, Kennedydamm-Zingel und Dammstraße-Schuhstraße-B6. Sie sind dadurch im Stadtbild und in der Öffentlichkeit sehr präsent und leicht erreichbar.



Abb.5.1.3 Stadteingänge

Ziel ist es, die Konzentration an den vier dargestellten Hauptachsen weiter auszubauen. Sie sind die die Stadt bestimmenden Hauptstraßen und erschließen die Innenstadt als doppeltes Achsenkreuz.

Aufgaben sind hier die

- Entwicklung attraktiver Standorte als Impulsgeber für weitere Einrichtungen
- Umnutzung oder der Ersatz leer stehender Immobilien
- Nutzung von Brachflächen, wie z.B. an der Pieperstraße
- Gestaltung dieser Hauptachsen als repräsentative Hauptstraßen – sie kann deutlich zu Adressenbildungen beitragen, z.B. in der Kaiserstraße
- Gestaltung markanter Stadteingänge, besonders an den Hauptachsen und weiteren in Abb. 5.1.3 dargestellten zentralen Orten.

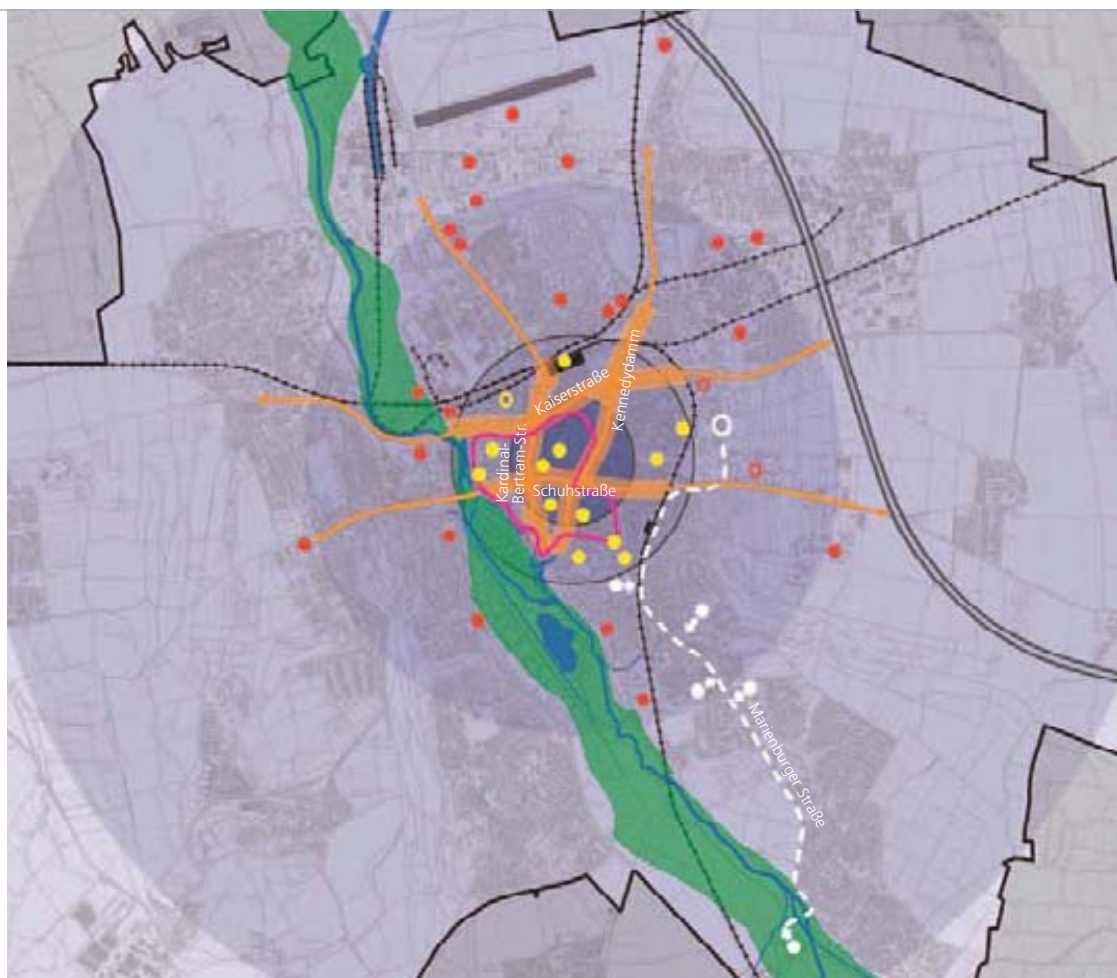
Moderna Großstadt
Abb.5.1.4

- Hauptachsen
- Hildesheimer Bildungsweg
- mittelalterliche Stadt

Konzentration öffentlicher und privater Dienstleistungen an Hauptachsen

- Konzentration an Hauptachsen
- zentrale Standorte
- zentrale Standorte in Planung
- dezentrale Standorte
- dezentrale Standorte in Planung
- Bildungsstandorte
- Bildungsstandorte in Planung
- Orientierung zum Bildungsweg

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Hildesheim



Umgang mit verstreuten öffentlichen Einrichtungen und privaten Dienstleistungen

Verhältnismäßig viele regional bedeutende Einrichtungen liegen im Stadtgebiet verstreut, häufig nicht an Hauptverkehrsstraßen [vgl. Abb. 5.1.4]:

- Zentrale Standorte prägen und beleben das jeweilige Quartier in der Regel im positiven Sinn. Das Beispiel des Klinikums Hildesheim hat aber auch gezeigt, dass eine Standortverlagerung an Hauptachsen sinnvoll sein kann, wenn die Einrichtung nicht mehr gut im Quartier integrierbar ist.
- Dezentrale Standorte wie die der Universität liegen dagegen weiter außerhalb und weniger sichtbar. Soweit der Standort nicht aus der Funktion her logisch ist, z. B. Autobahnstraßenmeisterei, Landeskrankenhaus, ist die Präsenz der Einrichtungen zu verbessern, sind sie im Raum erlebbarer zu machen und im Quartier zu integrieren.

»Hildesheimer Bildungsweg«

Besonders deutlich wird der Nachteil dezentraler und versteckter Standorte bei der Universität. Ihre Lage trägt dazu bei, dass Hochschulkultur und studentisches Leben in der Stadt wenig spürbar sind. Mit der Etablierung des »Bildungsweges« im Bereich Marienburger Straße und Senator-Braun-Allee könnten Universität, HAWK mit dem angestrebten neuen Standort [s. S. 40] und weitere Bildungseinrichtungen stärker ins Blickfeld rücken und mit der Stadt vernetzt werden. In dieses Konzept passt der aktuelle Bau des Studentenwohnheims am Hansering. Geprüft und zu einem integrierten lokalen Hochschulentwicklungskonzept konkretisiert werden folgende und weitere **Maßnahmen**:

- Vorgesehene bzw. angestrebte Baumaßnahmen von Universität und HAWK nutzen, um mit Gebäuden direkt an den Bildungsweg zu rücken,
- Einrichtung einheitlicher Wegweiser am Bildungsweg
- Verbesserung der Durchgängigkeit des Bildungsweges für Radfahrer einschließlich Vernetzung mit dem Stadtzentrum
- Ansiedlung ergänzender Dienstleistungen [Raum für etablierte Unternehmen und Start-Ups mit Affinität zu den Hochschulen schaffen und erhalten]



Kardinal-Bertram-Straße, Ecke Schuhstraße



Hindenburgplatz, Blickrichtung Schuhstraße

5.2 Öffentliche Einrichtungen

A Kultur

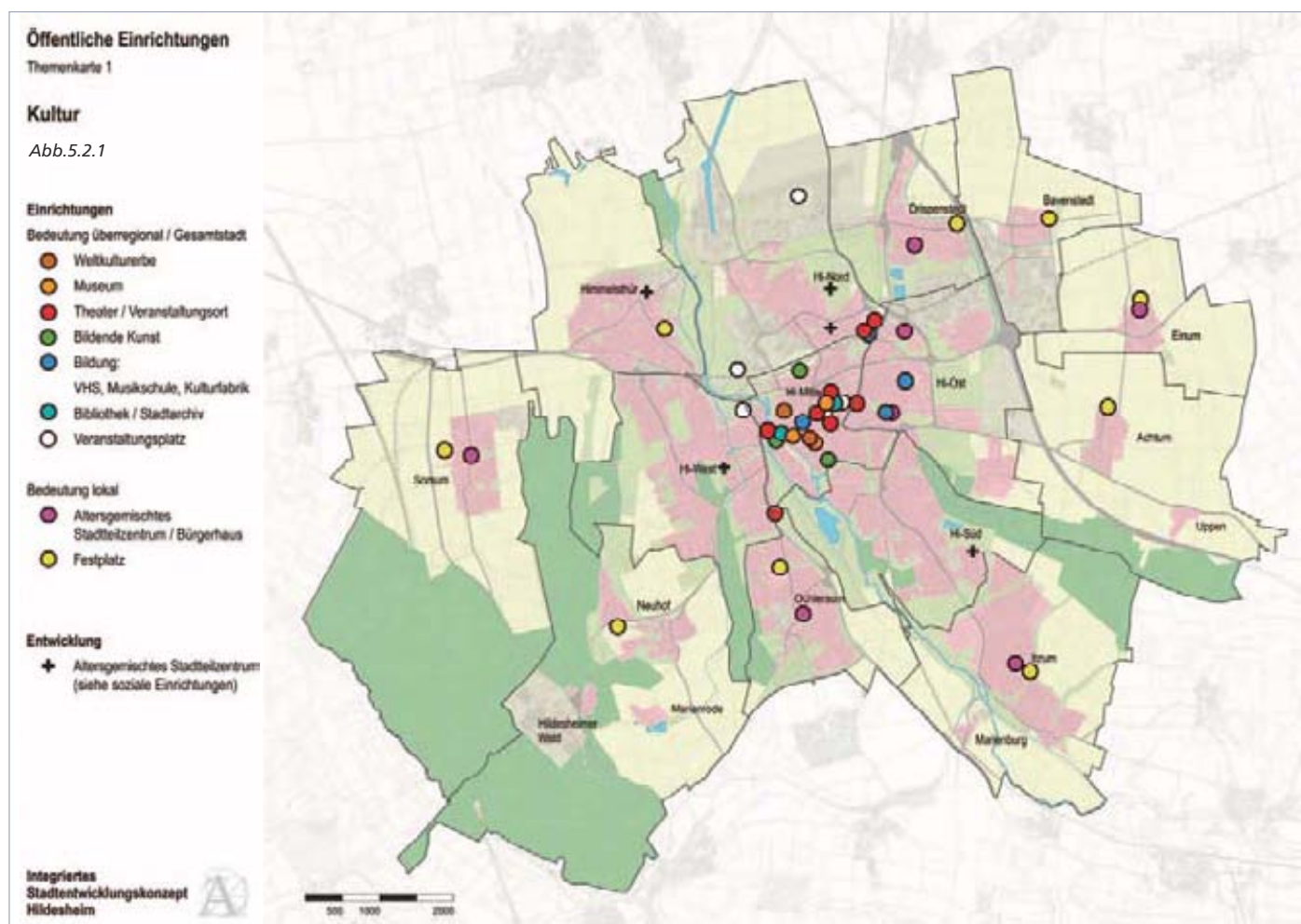
Die Stadt Hildesheim verfügt über eine breite Palette kultureller Einrichtungen mit zum Teil internationalem Rang [Weltkulturerbe, Roemer- und Pelizaeus-Museum]. In diesem Zusammenhang ist der baukulturell wertvolle Bereich um St.Godehard, Brühl und Kehrriederturm als letzter historischer Stadtbereich im Zuge der Pufferzonen zum Weltkulturerbe herauszuarbeiten.

In Ergänzung zum Stadttheater bestehen mehrere Einrichtungen zur bildenden und darstellenden Kunst, wie freie Theater und Kunstvereine.

Neben den von der Stadt Hildesheim geförderten Kultureinrichtungen sind auch Veranstaltungs- und Festplätze dargestellt. Zur Entwicklung von sozio-kulturellen Stadtteilzentren siehe S. 42.

Themenkarten zu öffentlichen Einrichtungen

- stellen als Basis für den Flächennutzungsplan die Standorte bestehender und bereits geplanter Gemeinbedarfseinrichtungen dar
- zeigen z. T. Handlungskonzepte auf, die im weiteren noch konkretisiert werden müssen



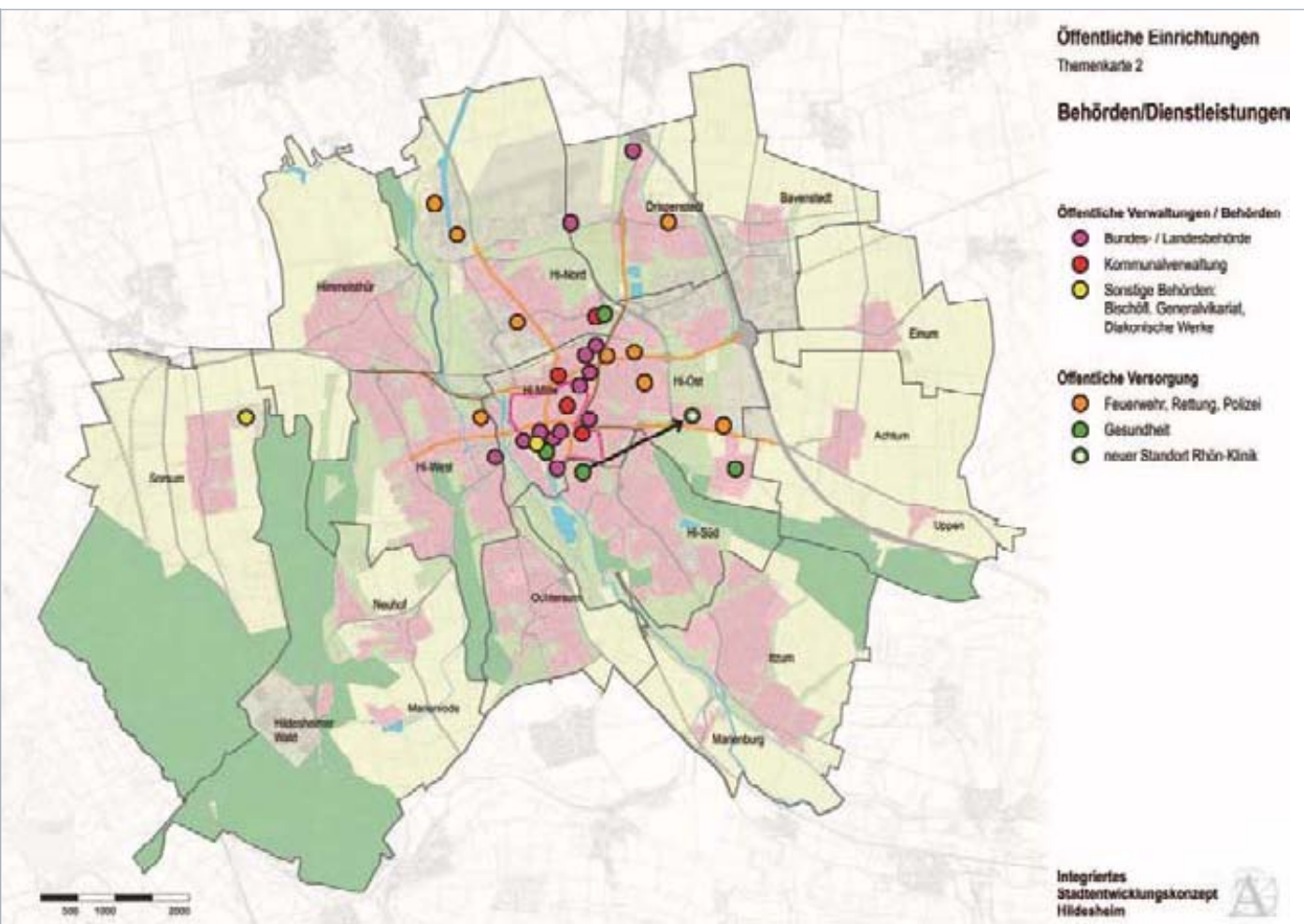
B Behörden / Dienstleistungen

In Hildesheim bestehen vielfältige Landes- und Bundesbehörden, die sich weitgehend im Stadtzentrum befinden. Hierzu zählen z. B. Finanzamt, Landessozialamt, Landesrechnungshof, Gerichte, Justizvollzugsanstalt und Deutsche Rentenversicherung. Der Erhalt und Ausbau dieser Standorte sollen zur Belebung, Betonung und Stärkung des Oberzentrums Hildesheim beitragen.

Eine wichtige Veränderung ist die Standortverlagerung des Klinikum Hildesheim auf das Gelände der bisherigen Ledeburkaserne. Hierdurch wird modernen funktionalen Ansprüchen und der regionalen Erreichbarkeit Rechnung getragen. Auch die deutlichere Präsenz an der Hauptachse B6 trägt zu einer Stärkung des Oberzentrums bei. Die Integration in die Stadt ist im Zusammenhang mit der Oststadterweiterung zu leisten. [s. S. 50 und S. 88f]



Niedersächsisches Landessozialamt



C Weiterführende Schulen / Hochschulen

Ein Alleinstellungsmerkmal Hildesheims ist das breite Angebot an **Haupt- und Realschulen und Gymnasien**. Ihren Anteil daran haben besonders die konfessionsgebundenen Schulen [3 Gymnasien, je zwei Haupt- und Realschulen]. Dieses attraktive Schulangebot innerhalb der Stadt Hildesheim wird von zahlreichen Schülern aus dem Landkreis genutzt.

Aufgrund der bis 2020 erkennbar sinkenden Schülerzahlen werden daher im Innenstadtbereich ggf. Standorte in Form einer verstärkten Kooperation zusammengelegt oder auch geschlossen werden.

Die Schulwege können so in etwa konstant gehalten werden.

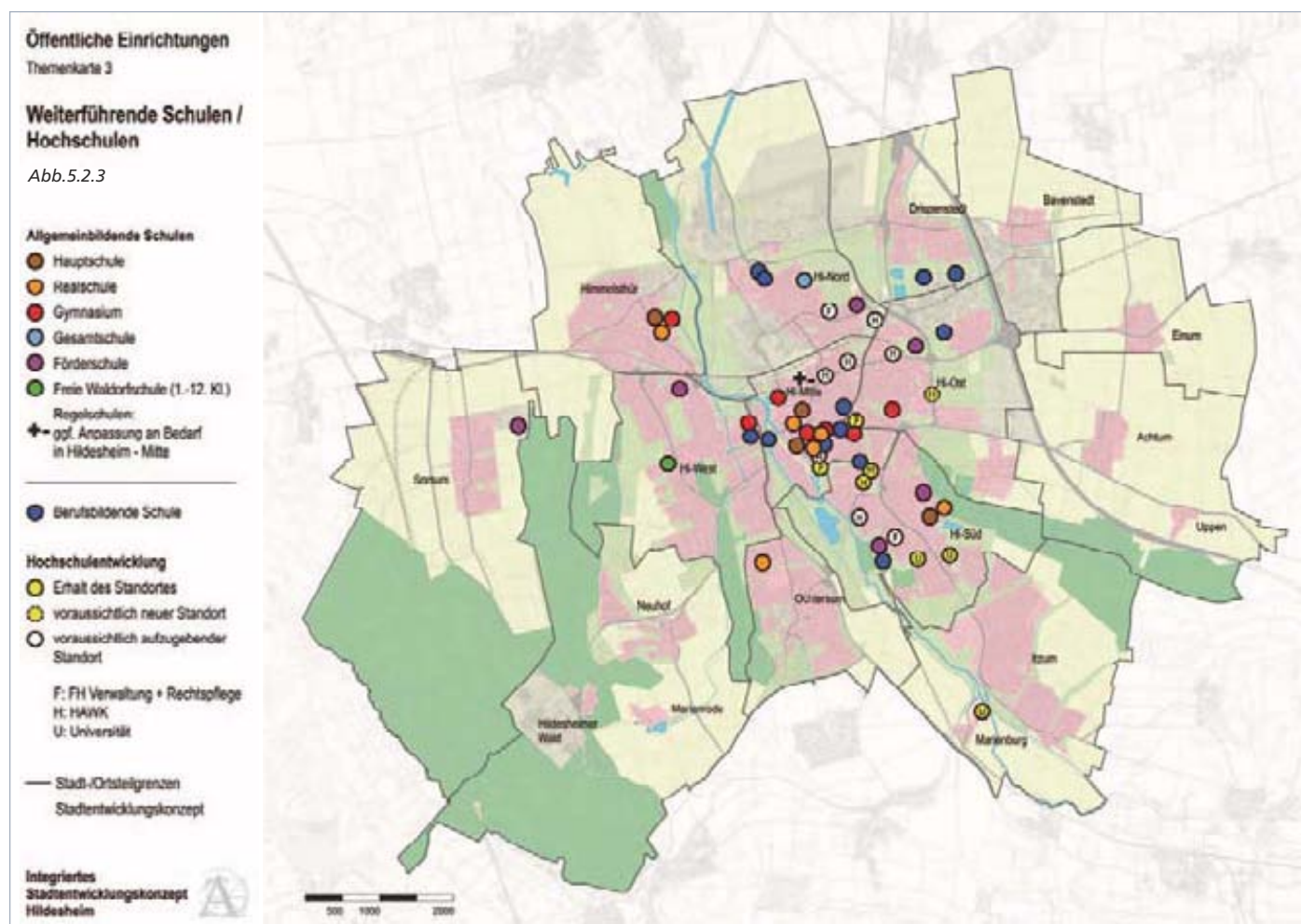
Da es innerhalb der Schulformen derzeit starke Verschiebungen gibt, die kurzfristige Bedarfe z.B. im Bereich der Gymnasien erkennen lassen, werden bei Standortverlagerungen bzw. -erweiterungen und ggf. auch Neugründungen Standorte in präsen-

öffentlicher Lage angeboten. Demgegenüber sollen Standorte mit unzureichender Erschließung und Mängeln im baulichen Zustand nicht mit Vorrang entwickelt werden. Auf Basis dieser Rahmengrundlagen werden die weiteren Handlungsoptionen im Rahmen einer Schulentwicklungsplanung geklärt.

Ein sehr umfangreiches Angebot an vorwiegend im Stadtzentrum gelegenen **Berufsbildungseinrichtungen** ist ein weiterer positiver Standortfaktor.

Im Bereich der **Hochschulen** stehen umfangreiche Umstrukturierungen an:

- Universität: Ausbau der Standorte Marienburger Platz und Marienburg [Zunahme von Studiengängen und Studentenzahlen]
- HAWK: Konzentration der verteilten Einrichtungen auf 2 Standorte: Hohnsen und Senator-Braun-Allee [neu]
- Fachhochschule: Schließung der Fakultäten »Polizei [Lüneburger Straße]« und »Allgemeine Verwaltung« [Peiner Straße]



D Grundschulen

Hildesheim verfügt über viele kleine Schulen. Besonders ist die dezentrale Versorgung mit konfessionsgebundenen Schulen.

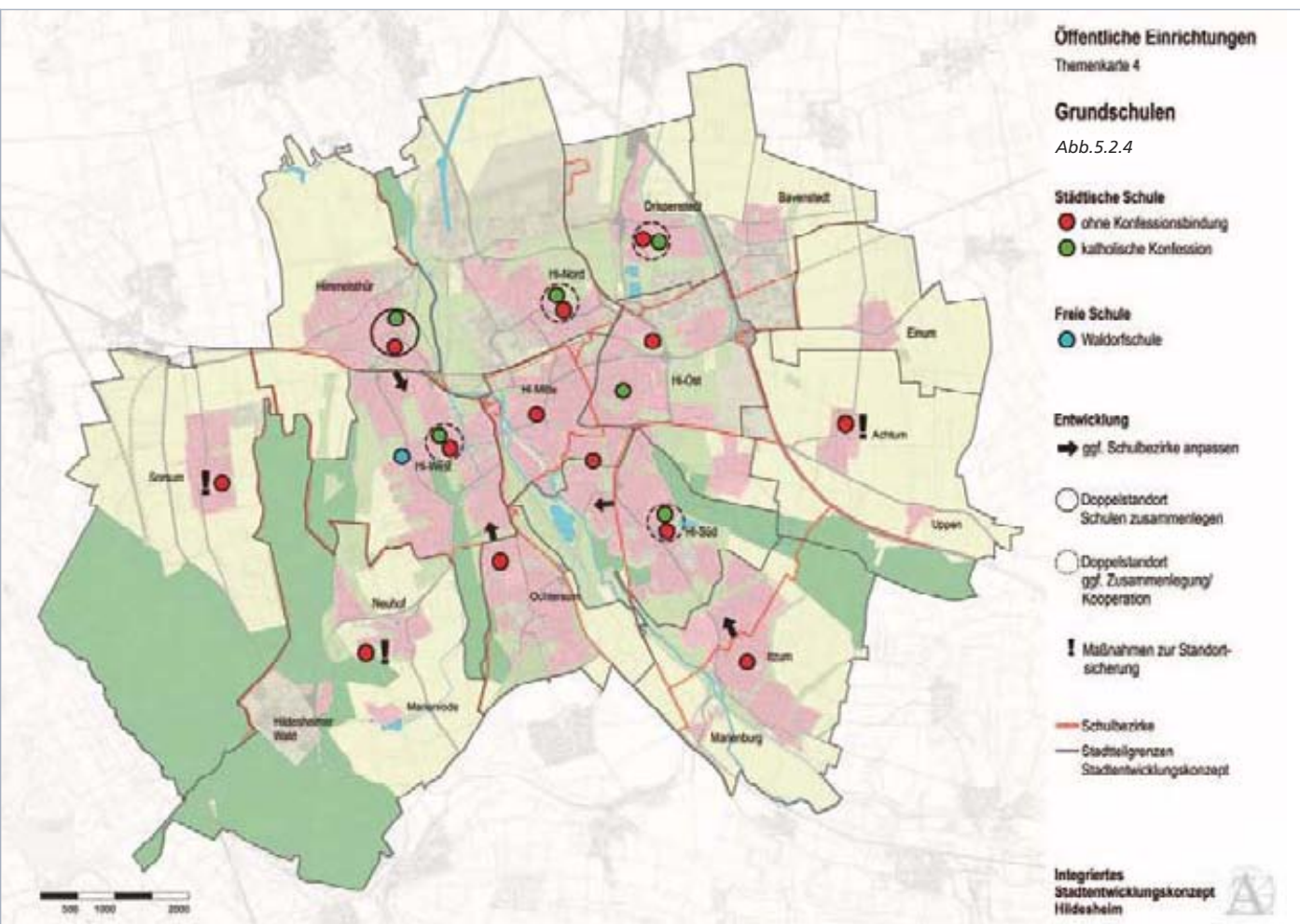
Die demographischen Veränderungen mit dem Rückgang der Kinderzahlen werden in den nächsten Jahren an den Grundschulen deutlich spürbar. Der Einschulungsjahrgang 2011 wird insgesamt um ca. 11% geringer ausfallen. Während in der **Kernstadt** die Geburtenzahlen in den vergangenen Jahren sogar zugenommen haben, liegen die Kinderzahlen in den aktuellen Geburtsjahrgängen in den **Ortsteilen** durchschnittlich 30% niedriger als 1998/99. Hier zeichnet sich auch die nachlassende Dynamik der Wohnungsbauentwicklung in den Ortsteilen ab. Durch diese Entwicklung gefährdet werden vor allem die »Dorfschulen« in Achum, Neuhoof und Sorsum, wo bereits in den vergangenen Jahren weniger als 20 Schüler eingeschult wurden.

Ziel ist es, die dezentrale Grundversorgung

zu erhalten, um den Schülern kurze Wege zu ermöglichen, die Ortsteile attraktiv für Familien zu halten und Fahrtkosten gering zu halten [vgl. Leitbild Oberzentrum S. 24f]. Andererseits muss die vorhandene Infrastruktur möglichst gut ausgelastet werden.

Zum Erreichen der Ziele werden die in der Themenkarte dargestellten Handlungsansätze in einer **Schulentwicklungsplanung** geprüft und konkretisiert. Ähnlich der Lösung in Himmelsthür ist auch an anderen Doppelstandorten eine Zusammenlegung ohne die Aufgabe konfessionsgebundener Klassen zu prüfen. Eine Anpassung der Schulbezirke kann besonders im Bereich von Kernstadt, Drispfenstedt, Itzum, Ochtersum und Himmelsthür unterschiedliche Entwicklungen ausgleichen.

Weitere Maßnahmen zur Standortsicherung sollen geprüft werden, z.B. die Abstimmung mit der angestrebten Wohnungsbauentwicklung, die Kooperation mit Nachbargemeinden oder die Einführung von jahrgangsübergreifendem Unterricht.



E Soziale Einrichtungen

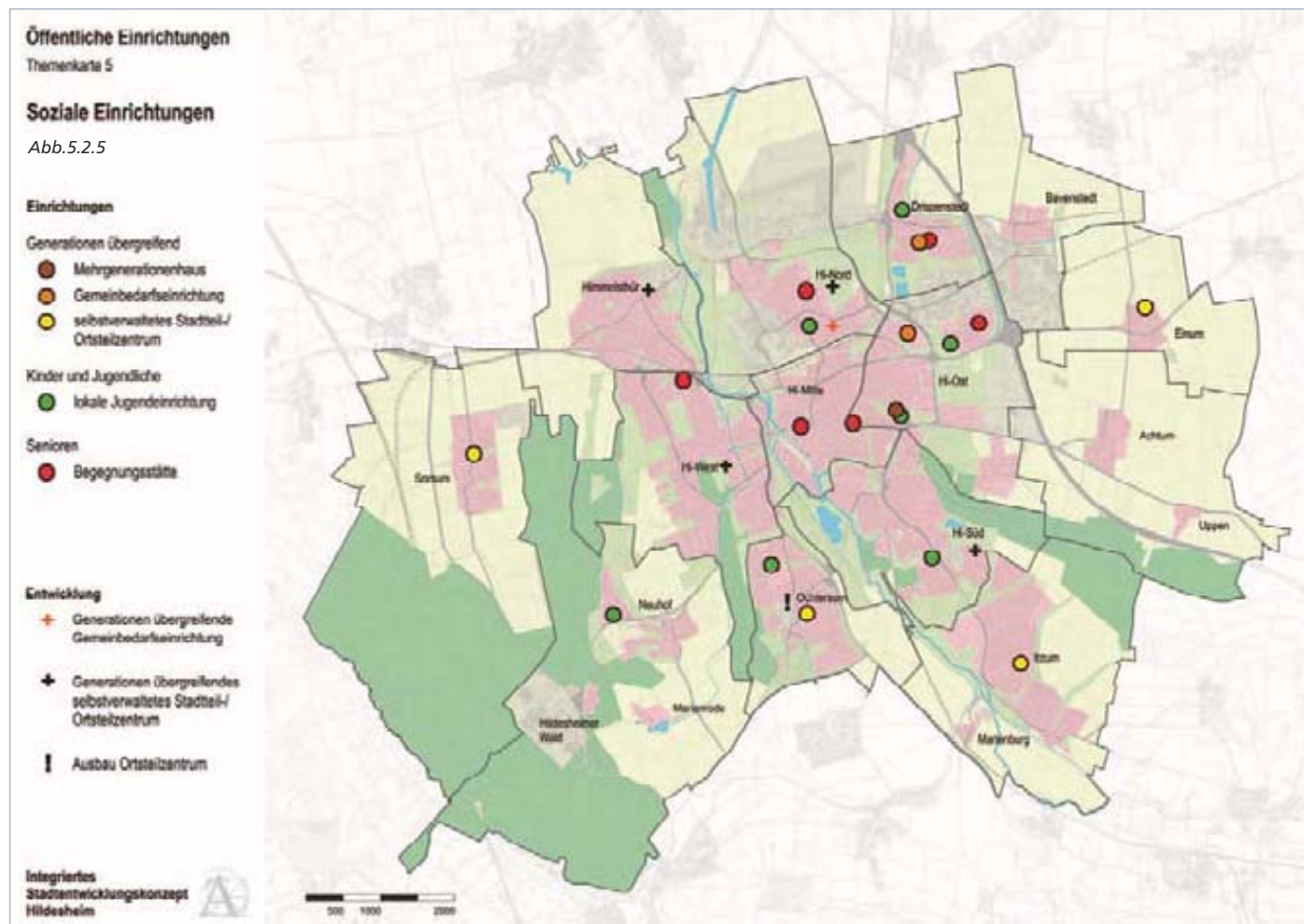
Der zu erwartende gesellschaftliche Wandel durch die demographische Entwicklung in den nächsten Jahren und Jahrzehnten führt zu einer Alterung der Gesellschaft, zu einer Verschiebung des Verhältnisses berufstätiger und nicht im Berufslebenden stehender Menschen und prognostisch auch in Hildesheim zu einer Erhöhung von Ein-Personen-Haushalten. Dies gilt besonders für die Kernstadt und die vorstädtischen Ortsteile Drispensstedt, Itzum, Ochtersum und Himmelsthür.

Die sich entwickelnde Gesellschaft mit ihrem Anspruch an ein aktives gesellschaftliches Leben erhöht den Bedarf an sozialen Einrichtungen. Die Errichtung von lokalen und Generationen übergreifenden Zentren der Begegnung, Begleitung und Betreuung, die in der Regel von der Bewohnerschaft selbst verwaltet werden, ist sinnvoll. In Stadt- und / oder Ortsteilen mit einem besonderen Betreuungsbedarf ist über Generationen



Stadtteiltreff Drispensstedt

übergreifende Gemeinbedarfseinrichtungen nachzudenken, die über die Selbstverwaltung hinaus verschiedene Dienstleistungen im sozialen und kulturellen Bereich koordinieren.



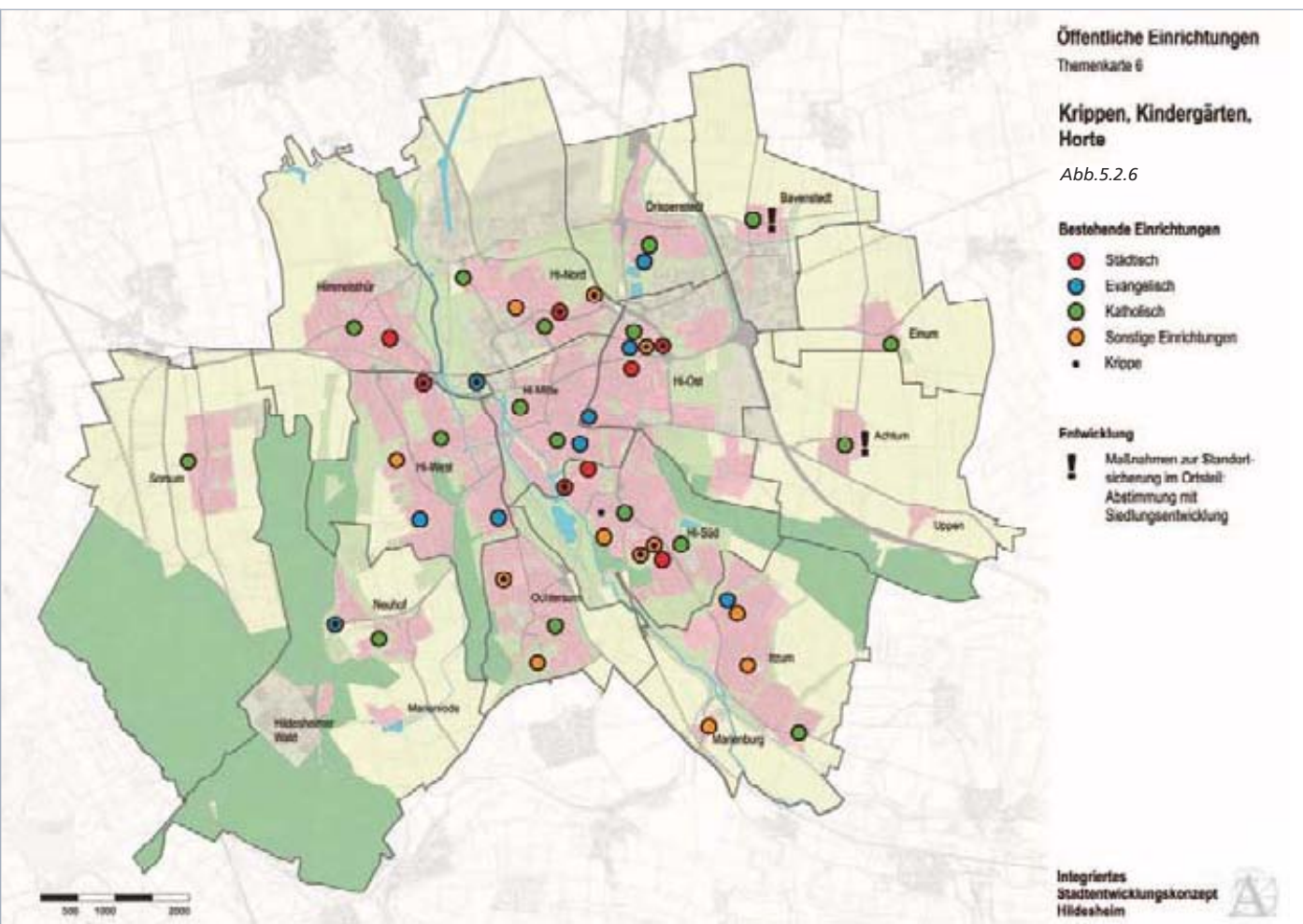
F Krippen, Kindergärten, Horte

Im Bereich von Kernstadt und vorstädtischen Ortsteilen besteht ein feinmaschiges Netz an Einrichtungen verschiedener Träger. In den dörflichen Ortsteilen gibt es jeweils einen katholischen Kindergarten.

Aufgrund des deutlichen Rückgangs der Kinderzahlen im Stadtgebiet wird die Zahl der Kindergartenplätze gemäß Ratsbeschluss mittelfristig um rund 500 [20%] gegenüber 2005 reduziert. Im Gegenzug soll das Angebot an Krippenplätzen [+150] und Hortplätzen erweitert werden. Etwa ein Drittel der Veränderungen konnte bereits im Jahr 2006 ohne Schließung von Einrichtungen umgesetzt werden.

Ähnlich wie bei den Grundschulen ist die örtliche Versorgung in einzelnen Ortsteilen gefährdet: in Bavenstedt und Achtmum. Eine abschnittsweise Entwicklung des hier vorgesehenen Wohnungsbaus kann die Erhaltung der Einrichtungen unterstützen.

Die Versorgung mit Krippengruppen und Hortplätzen ist dagegen entsprechend dem Leitbild Oberzentrum [S.24f] zunächst auf die Kernstadt und die vorstädtischen Ortsteile unter Berücksichtigung von Arbeitsplatzschwerpunkten auszubauen.



5.3 Wohnen

A Entwicklung Wohnungsbestand

Entscheidend für die Zukunft des Hildesheimer Wohnungsmarktes ist die Entwicklung des Wohnungsbestandes. Auch bei bis zu 4.000 zusätzlichen Wohnungen bis 2020 [s. Szenarien] werden über 90% der Wohnungen aus der Zeit vor 2005 stammen.

Bestand Ende 2005: 54.000 Wohnungen

Laut Niedersächsischem Landesamt für Statistik NLS gab es am 31.12.2005 in Hildesheim 54.323 Wohnungen. Bei dieser Fortschreibung der Volkszählungsergebnisse von 1987 werden Sachverhalte wie Nutzungsveränderungen und bauliche Zusammenlegungen statistisch nur unzureichend erfasst. Als Basis für die Prognose wird daher ein leicht geringerer Bestand von 54.000 Wohnungen angenommen.

Wohnungsbauentwicklung

Während mit den Stadtentwicklungen der 60er und 70er Jahre zur Deckung der großen Nachfrage und im Zuge des sozialen Wohnungsbaus hauptsächlich Geschosswohnungen errichtet wurden, nahm ab Mitte der 70er Jahre der Anteil an Einfamilienhäusern stetig zu während die Neubautätigkeit insgesamt rückläufig war. Nach dem Zwischenhoch in der Mitte der 1990er Jahre hat sich die Wohnungsbauentwicklung gemäß Baustatistik der Stadt auf ca. 200 Wohnungen in den letzten beiden Jahren reduziert.

Hildesheim-Süd, aufgelockerte Bebauung



Michaelisviertel, Wohnungsbau der 50er und 60er Jahre

Wohnfläche je Einwohner: unter dem Durchschnitt

Wie Abb. 2.4.6 [S. 17] zeigt, hat die Wohnfläche je Einwohner aufgrund der starken Baulandentwicklung zwischen 1995 und 2000 deutlich zugenommen, liegt aber im niedersächsischen Vergleich nach wie vor in der Entwicklung zurück. Auf der Nachfrageseite muss daher einem weiteren Nachholereffekt Rechnung getragen werden.

Charakteristik des Wohnungsangebots

Den Hildesheimer Wohnungsmarkt kennzeichnen

- ein geringes Angebot an Altbauwohnungen aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg
- ein hohes Angebot an im Durchschnitt kleinen Mietwohnungen des sozialen Wohnungsbaus der 50er und 60er Jahre [auch im Innenstadtbereich]
- ein nennenswerter, aber nicht überdurchschnittlicher Anteil an größeren Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus der 60er und 70er Jahre [z.B. Neu-Drispfenstedt, Ochtersum-Nord, Neuhoftrockener Kamp]
- relativ große Siedlungserweiterungen der 80er und 90er Jahre, besonders in Itzum
- ein in den letzten Jahren relativ geringes Angebot an Baugebieten und neuen Geschosswohnungen, bedingt vor allem durch das Auslaufen der Wohnungsbauförderung
- überwiegend aufgelockerte Bebauung – mit einem hohen Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern

Wohnungsleerstand: ca. 4%

Derzeit stehen ca. 2.000 der rd. 54.000 Wohnungen in der Stadt Hildesheim leer [vgl. IES 2003 und GEWOS 2006]. Diese im Verhältnis zu anderen Großstädten mäßige Leerstandsquote kann derzeit nicht nennenswert reduziert werden:

- 2% des Wohnungsbestandes [rd. 1.000 Wohnungen] werden für laufende Modernisierungen und Renovierungen sowie als Umzugsreserve benötigt.
- Bei den restlichen rd. 1.000 Wohnungen

handelt es sich auch nach Angaben der örtlichen Wohnungswirtschaft überwiegend um strukturelle Leerstände, die derzeit nicht marktgängig sind: z.B. Wohnungen an Hauptverkehrsstraßen und Dachgeschoss-Ausbauten aus Zeiten der Wohnungsnot. Dieses Potential kann im derzeitigen Zustand in der Regel allenfalls bei hohem Nachfragedruck reaktiviert werden. Viele Dachgeschoss-Ausbauten sind zwar noch in Wohnungsstatistiken enthalten, werden von den Wohnungsbaugesellschaften jedoch nicht mehr auf dem Wohnungsmarkt angeboten.

Handlungsbedarf im Bestand

Die aktuelle Entspannung auf dem Wohnungsmarkt führt zu einem Wandel vom Anbieter- zum Nachfragermarkt. Dies bleibt nicht ohne Folgen für den Wohnungsbestand. Bei entspannten Wohnungsmärkten

- steigt die Mobilität, Wohnungswechsel nehmen zu
- verlassen Haushalte unattraktive Wohnquartiere und Siedlungsbereiche
- wird qualitativ anspruchsvoller Wohnraum angemietet oder in Wohneigentum gewechselt
- finden Haushalte schnell attraktive und kostengünstige Alternativen im Umland

Die Folge daraus ist in der Regel, dass der Wohnungsleerstand in unattraktiven, nicht nachfragegerechten Quartieren und Lagen zunimmt. Häufig ziehen dann weniger einkommensstarke Haushalte in die frei gewordenen Wohnungen nach.

Verstärkt werden solche Entwicklungen durch einen häufig pauschal von außen geprägten schlechten Ruf mancher Stadtteile und die damit einhergehende Stigmatisierung der Bevölkerung. In Hildesheim wurde bisher jedoch verhältnismäßig erfolgreich gegengesteuert:

- Die Stadt hat mit der Stadtsanierung der Nordstadt und dem Programm »Soziale Stadt« in Drispensstedt und Fahrenheit die Sanierung des Bestandes gefördert, das Wohnumfeld verbessert, die Belegung verändert und damit einen deutlichen Beitrag zur Entschärfung von sozialen Brennpunkten und zur Attraktivität der Gebiete geleistet. In der Nordstadt konnten nicht so viele Eigentümer zur Sanierung bewegt werden wie angestrebt.

- Lokale Wohnungsbaugesellschaften investieren seit einigen Jahren verstärkt in die Sanierung und Modernisierung des Bestandes.



Drispensstedt, Programm »Soziale Stadt«

Die Nachfrage besonders nach Einfamilienhäusern, voraussichtlich aber auch nach hochwertigen Geschosswohnungen wird über den eigentlichen Bedarf hinaus zu weiterem Neubau führen. Der Veränderungsdruck auf den weniger attraktiven Bestand wird entsprechend zunehmen. Daher bleibt die Entwicklung der Wohnungsbestände besonders im Geschosswohnungsbau eine sehr wichtige Aufgabe der Vermieter.

Die Sicherung und Verbesserung der Wohnumfeldqualität besonders in gefährdeten Quartieren ist eine Herausforderung für die Stadt Hildesheim. Aufgaben hierbei sind:

- bessere Erreichbarkeit öffentlicher Grünflächen
- Sicherung der Nahversorgung
- Verträglichkeit des KFZ-Verkehrs mit der Wohnnutzung
- Gestaltung öffentlicher Raum.

Abbau des strukturellen Leerstandes

Die Reaktivierung eines nennenswerten Anteils der derzeit nicht vermittelbaren Wohnungen durch Wohnumfeldverbesserung, Zusammenlegung und Modernisierung wird angestrebt. Dies gilt auch für neuen strukturellen Leerstand aufgrund des wachsenden Drucks auf den Bestand und sich wandelnder Wohnungsbedürfnisse. Einen zunehmenden strukturellen Leerstand zu vermeiden, bedarf deutlicher Anstrengungen.

Gegebenenfalls müssen unvermeidbare Leerstände frühzeitig identifiziert, Rückbaumaßnahmen und Nachnutzungen umgesetzt werden. Gerade bei den Schlichtwohnungsbauten der 50er-Jahre, die nur für zwei Generationen gebaut wurden und auch unter energetischen Gesichtspunkten deutliche Schwächen haben, sind Abbruch und Neubau in neuen Strukturen zu erwägen. Hierdurch ergeben sich teilweise erst Chancen für Wohnumfeldverbesserungen, Auflockerung und zeitgemäße Gestaltung von Quartieren. Andere Wohnungen werden durch Umnutzung z.B. für Dienstleistungen vom Wohnungsmarkt genommen. Besonders bei Wohnungen im Streubesitz wird ein struktureller Leerstand kaum vermieden werden können, da die Interessen der Eigentümer in einem Quartier häufig sehr unterschiedlich sind und eine umfassende

Wohnen in der Innenstadt - Hofseite Schuhstraße



Kardinal-Bertram-Straße

Aufwertung der Wohnungen und Grundstücke für einen nennenswerten Anteil finanziell nicht tragfähig ist.

Für eine Kalkulation des Wohnungsbestandes, der für Wohnzwecke reaktivierbar ist, fehlen derzeit verlässliche Informationsgrundlagen. Von großer Bedeutung ist daher die Analyse und laufende Beobachtung des Wohnungsmarkts, wie sie im Konzept »Neues Wohnen in Hildesheim« [s. S. 56] vorgesehen ist.

Es wird insgesamt davon ausgegangen, dass die Reaktivierung des jetzigen strukturellen Leerstandes in der Wohnungsbilanz weitgehend durch zusätzliche Wohnungsverluste ausgeglichen wird:

- Zusammenlegung von Wohnungen
- weitere Umnutzung oder Rückbau von Wohnungen für Dienstleistungen o. ä.

Das würde heißen, dass der strukturelle Leerstand sänke aber die Zahl der belegten Wohnungen gleich bliebe.

B Szenarien der Nachfrageentwicklung

Die Trendprognose zur Größe der Haushalte hat jedoch nur bedingte Aussagekraft zur Entwicklung der Wohnungsnachfrage. Viele Prognosen versagen dann, wenn entscheidende Faktoren mit hohen Unsicherheiten verbunden sind. Dies sind vor allem folgende Aspekte:

- Wie entwickelt sich die durchschnittliche Haushaltsgröße und wie die Wohnfläche je Einwohner tatsächlich?
- Wie werden sich Subventionsrückgang [z. B. Eigenheimzulage, Pendlerpauschale] und Verteuerung von Fahrt- und Baukosten auf den regionalen und lokalen Wohnungsmarkt auswirken?
- Wie erfolgreich werden die Anstrengungen der Hildesheimer Wirtschaftspolitik sein?
- Kann Hildesheim seine Attraktivität als Wohnstandort im regionalen Wettbewerb steigern?
- Wann zeigen die Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität als Wohnstandort Erfolge in der Nachfragenentwicklung?

Bei diesen Perspektiven bietet sich die Eingrenzung durch Szenarien an, die Einflussfaktoren und das Spektrum möglicher Entwicklungen aufzeigen. Neben der Trendprognose »Status Quo« werden entsprechend der Leitlinie 100plus [s. S. 20] zwei Szenarien entwickelt, in denen Hildesheim seine Rolle als Oberzentrum und Großstadt behauptet. Sie unterscheiden sich hinsichtlich der Bindungskraft Hildesheims als Wirtschafts- und Wohnstandort.

Basis Trendprognose: ca. 1.300 zusätzliche Haushalte von 2005 bis 2020

Die bereits in Kap. 2.4 beschriebene Trendprognose »Status Quo« schreibt die Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung der Jahre 2001 bis 2003 fort. Diese Zeit ist gekennzeichnet durch eine im Verhältnis zum Umland deutlich negative wirtschaftliche Entwicklung in Bezug auf die Zahl der Arbeitsplätze [s. Abb. 5.4.2] und die Verlagerung von Betrieben in das Umland.

Nach der Trendprognose [2020 rd. 97.000 Einwohner] ist mit einer weiteren Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße auf 1,75 Personen je Haushalt im Jahr 2020 zu rechnen [s. S. 17].

Hieraus ergibt sich eine Zunahme der wohnungsrelevanten Haushalte um rd. 1.500 bis zum Jahr 2020 gegenüber 2003.

Da in den Jahren 2004 und 2005 ca. 200 Wohnungen zusätzlich auf den Markt kamen, werden entsprechend der oben genannten Trendprognose für die Jahre 2006 bis 2020 noch 1.300 neue Wohnungen benötigt.



Moritzberg, am Kupferstrang

Zielszenario 100plus: Oberzentrum stärken – 4.000 zusätzliche Haushalte

Das Szenario »100plus« basiert auf folgende Grundannahmen:

1. Die angestrebten **wirtschaftspolitischen Zielsetzungen** [s. S. 58ff] können weitgehend erreicht werden, sodass der negative Trend gestoppt und umgekehrt wird:
 - Hiesige expandierende Betriebe werden durch ein baldiges und vielfältiges Angebot attraktiver Gewerbeflächen gehalten.
 - Im Dienstleistungssektor, besonders bei den unternehmensorientierten Dienstleistungen, werden Zuwächse erzielt.
 - Mit der Entwicklung des Gewerbeparks Nord werden mittel- bis langfristig neue Arbeitsplätze von außen angesiedelt.
2. Hildesheim gewinnt als **attraktiver Wohnstandort** in der Region:
 - Aufgrund knapper werdender Ressourcen, steigender Energiepreise und einer veränderten Steuerpolitik wird das Wohnen in der Stadt, in der Nähe von Arbeitsplätzen, kultureller und sozialer Infrastruktur und in reizvoller Landschaft für Viele attraktiver.

- Der Stadt gelingt es mit der gesteuerten Umwandlung von Brachflächen, Modernisierung bestehender Wohn- und Stadtgebiete und einer wohl dosierten Bereitstellung günstigen Baulandes in den Stadt- und Ortsteilen ein vielfältiges attraktives Angebot an Wohnungen und Bauland auf den Markt zu bringen.
- Die Stadt kann durch aktives Marketing viele regionale Wohnungsmarktnachfrager auf den Standort Hildesheim lenken.

Für zusätzliche Haushalte kommen besonders Einpendler in Frage. **Hauptzielgruppen** sind:

- **Studenten:** Mehrere Tausend pendeln bisher zum Studium nach Hildesheim; [die meisten verlassen die Stadt wieder nach dem Studium].
- **Beschäftigte und Auszubildende:** Allein durch die Ansiedlung von rd. 10% der derzeit ca. 23.000 einpendelnden Beschäftigten [vgl. Abb. 5.3.1] könnte das Zielszenario weitgehend erreicht werden.
- **Stadtrückkehrer:** Im [entfernteren] Umland von Hildesheim Wohnende zieht es wieder in die Stadt zurück: z.B. Eltern nach dem Auszug der Kinder [»junge Alte«] und Haushalte, die nicht durch Wohneigentum an den alten Standort gebunden sind.
- **junge Hildesheimer Familien:** Die bisherige Abwanderung in das Umland wird maßgeblich reduziert.

Bei einer angestrebten Stabilisierung der Einwohnerzahl bei 102.000 im Jahr 2020 ergibt sich entsprechend Fortschreibung der Trendprognose ein Neubaubedarf von insgesamt rd. 4.000 Wohnungen als obere Zielzahl für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept und den anschließenden Flächennutzungsplan.

Szenario Oberzentrum sichern: 2.900 zusätzliche Haushalte

Dieses Szenario geht ebenfalls von Erfolgen bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze und der Ansiedlung zusätzlicher Haushalte in Hildesheim aus, allerdings nicht im gleichen Umfang wie beim Zielszenario 100plus. Dementsprechend kann die Stadt zumindest bei einer Zahl von 100.000 Einwohnern im Jahr 2020 stabilisiert werden. Hier ist ein Neubaubedarf von immerhin noch insgesamt rd. 2.900 Wohnungen zu erwarten.



Feldstraße, Blick vom Galgenberg



Abb. 5.3.1 Ein- und Auspendler in Hildesheim 2004 [Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort in der Stadt Hildesheim]

Varianten mit anderer Entwicklung der Haushaltsgröße

Der Faktor »Entwicklung der durchschnittlichen Haushaltsgröße« ist für den weiteren Wohnungsbedarf von großer Bedeutung. Um das Prognoserisiko einzugrenzen, wurde für die Wohnungsbedarfsberechnung »Trendprognose« und »Szenarien« eine Variante mit geringerer jährlicher Haushaltsverkleinerung angenommen. Demnach würden 2020 ca. 1.100 Haushalte weniger auf den Markt drängen.

Somit ergeben sich für das Zieljahr 2020 folgende Spannweiten für die Entwicklung zusätzlicher Haushalte:

Trend – Latente Schwächung Oberzentrum
97.000 Einwohner
+ ca. 200 bis 1.300 zusätzliche Haushalte

Szenario Oberzentrum sichern
100.000 Einwohner
+ ca. 1.800 bis 2.900 zusätzliche Haushalte

Zielszenario 100plus: Oberzentrum stärken [102.000 Einwohner]
+ ca. 2.900 bis 4.000 zusätzliche Haushalte

C Möglichkeiten für Wohnungsneubau

Baureife Flächen für Wohnungsbau: 22 ha, 433 Wohneinheiten

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept berücksichtigt Wohnungsbaureserven, für die folgende Kriterien gelten:

- Baufertigstellung nach dem 01.01.2006
- Baurecht ist geklärt [Stand 31.10.2006]
- Grunderwerb ist geklärt

Zu den 19 ha aktueller Außenentwicklung gehören vor allem das Baugebiet Hohe Rode und Reserven der Baugebiete Mittelfeld, Ahnekamp und Langer Kamp. Bei der derzeitigen kleinteiligen Innenentwicklung handelt es sich neben dem Gut Sorsum um Wohnheime für Studenten, Senioren und Behinderte. Diese Sonderwohnungsbauten werden in der Bilanz berücksichtigt, da sie sich auch auf Wohnungsmarkt und Einwohnerzahl auswirken.

Die Auswahl der zukünftigen Wohnungsbaustandorte gliedert sich in drei Schritte:

1. Ermittlung der für Wohnungsbau geeigneten Standorte
2. Verteilung der Wohnungszielzahlen auf die Stadt- und Ortsteile
3. Auswahl der umzusetzenden Bauflächen aus dem Gesamtpotential [im Rahmen der weiteren Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes].

Abb. 5.3.2 Flächenpotentiale Wohnungsbau [ha]

Siedlungscharakter	Innenentwicklung	Außenentwicklung	Gesamt
Kernstadt	116	0	116
Vorstadt	15	19	34
Dorf	19	118	137
Gesamt	150	137	287

Abb. 5.3.3 Schwerpunkte Innenentwicklung



Flächenpotentiale für Wohnungsbau

Das gesamte Stadtgebiet wurde im Hinblick auf geeignete Wohnungsbauentwicklung – auch über den Zeitraum 2020 hinaus – untersucht.

Hauptauswahlkriterien aus lokaler und gesamtstädtischer Perspektive sind:

- Aufgaben aus den Leitbildern, besonders Leitbild Siedlungsstruktur
- Gewährleistung der Eigenentwicklung
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Einordnung in örtliche Siedlungsstruktur und Landschaftsbild: prägnante Siedlungskörper, Erhalt Siedlungscharakter
- Attraktivität als Wohnstandort
- Erreichbarkeit von Innenstadt und Versorgungsschwerpunkten, Arbeitsplätzen und Naherholungszielen
- Anbindung an den ÖPNV und das überregionale Straßenverkehrsnetz
- Berücksichtigung von Schutzgebieten, Raumordnungszielen und anderen Nutzungen.

Gesamtpotential: 287 ha einschließlich baureifer Flächen

Insgesamt konnten in den 14 Stadt- und Ortsteilen Hildesheims für Wohnungsbau prinzipiell geeignete Flächen im Umfang von 287 ha ermittelt werden. Die Einzelstandorte können den Stadtteil- und Ortsentwicklungskonzepten in Kap. 6 entnommen werden.

Aus der Übersicht in Abb. 5.3.2 wird folgendes deutlich:

- Hildesheim verfügt über große Chancen zur Innenentwicklung, besonders in der Kernstadt [116 ha].
- Die vorstädtischen Entwicklungsschwerpunkte der vergangenen 30 Jahre – Drispstedt, Itzum, Ochtersum und Himmelschür – verfügen über keine Außenentwicklungsflächen mehr. Von den letzten 19 ha Außenentwicklung sind aktuell oder zeitnah rd. 17 ha baureif. Die Möglichkeiten zur Innenentwicklung sind dagegen recht begrenzt.
- Allein in den dörflichen Ortsteilen besteht ein Potential von 118 ha Außenentwicklung und 19 ha Innenentwicklung.

Hauptpotential Innenentwicklung: Großflächige Umnutzungen Kernstadt

Mit dem Strukturwandel in den Bereichen Industrie, Güterverkehr und öffentliche Einrichtungen stehen jetzt und in absehbarer Zeit einige größere zusammenhängende Flächen in der Kernstadt einer neuen baulichen Entwicklung zur Verfügung [vgl. S. 49 Abb. 5.3.3]. Der Wohnungsbau bietet sich in diesem Zusammenhang besonders bei folgenden Standorten an:

- Phoenix-Gelände
- Güterbahnhof
- Krankenhaus am Weinberg
- Mackensen-Kaserne
- Fachhochschule Verwaltung, ggf. FH Polizei

Darüber hinaus wurde für Sportanlagen und Kleingärten ein aufgrund der demografischen Entwicklung der Bevölkerungsstruktur bestehendes und sich bis 2020 stetig vergrößerndes Überangebot ermittelt. Für Kleingärten sind im Allgemeinen folgende Kriterien hierfür maßgeblich

- ein spürbarer Rückgang der Hauptnachfragegruppe im Alter zwischen 25 und 45 Jahren
- sich wandelnde Lebensstile, weg vom klassischen Selbstversorgerprinzip
- eine allgemein geringere Nachfrage aufgrund der zunehmenden Wohnfläche je Einwohner und
- ein weiter steigender Anteil an Einpersonenhaushalten, die kaum Kleingärten nachfragen.

In integrierten bzw. gut integrierbaren innerstädtischen Lagen bieten sie ein städtebauliches Potential für Wohnen oder andere höherwertige Nachnutzungen.

- Kleingärten: bei den Kleingärten wurde ein rechnerischer Überhang von heute 21,4 ha ermittelt [vgl. S. 73]. Bis 2020 soll die städtebauliche Nachnutzung einzelner Flächen erfolgen. Aus städtebaulicher Perspektive kommen dafür Anlagen in der Oststadt, Südstadt und Weststadt in Frage [s. Abb. 5.3.4].
- Entsprechend der Sportflächenbilanz soll in der Kernstadt ein Überhang von 6,5 ha Nettosportflächen [Brutto ca. 10 - 11ha] abgebaut [vgl. S. 74] und möglichst einer baulichen Entwicklung zugeführt werden. Das Sportflächenentwicklungskonzept befindet sich z. Z. noch im Abstimmungsprozess mit den Vereinen.

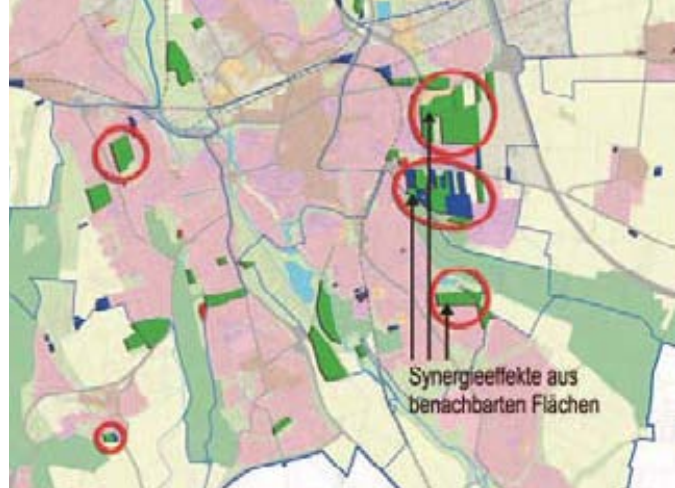


Abb. 5.3.4 Kleingärten mit Eignung für bauliche Entwicklung



Abb. 5.3.5 Erweiterung Oststadt: Potentiale

Diese Entwicklungen sind im Weiteren eingehend zu prüfen und abzuwägen. Prinzipiell bieten sich Sportflächen eher für eine bauliche Entwicklung an, da häufig Nutzungskonflikte mit benachbarter Wohnbebauung bestehen und sie ökologisch weniger wertvoll sind.

Besonders im Zusammenhang mit der Konversion der Mackensen- und Ledebur-Kasernen ist unter Einbeziehung u.a. von benachbarten Kleingartenanlagen eine attraktive Erweiterung der Oststadt zu entwickeln [vgl. Abb. 5.3.5]: in Nähe zu Stadtmitte, Arbeitsplätzen, Autobahnanschluss, Ostbahnhof und Galgenberg.

Prinzipiell geeignet erscheinen dabei auch Flächen zwischen der Bundesstraße 6 und dem Galgenberg. Im Umfeld des Landeskrankenhauses befinden sich dabei auch einfacher bebaubare Flächen.

Motor für eine solche Erweiterung der Oststadt sind die beabsichtigte Ansiedlung der Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst [Zweitstandort] an der Senator-Braun-Allee und der Rhönklinik auf dem Gelände der Ledeburkaserne.

Eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Stadterweiterung ist die Einbindung des Gebietes in die Stadt.

Hierzu gehören

- Anbindung an die Innenstadtquartiere – Integration von Bahn und B6 [Prüfung mit Verkehrsentwicklungsplan]
- Erhalt der Kaltluftzufuhr vom Galgenberg und Entwicklung von Grünverbindungen
- Prüfung der Verträglichkeit hinsichtlich Ökologie und Wasserschutz
- Erhalt der Sichtbeziehungen zur Innenstadt

Untergenutzte Strukturen

In den städtischen Strukturen, besonders in der Innenstadt und den Gründerzeitvierteln, aber auch in den alten Dorfkernen bestehen darüber hinaus kleinteilige untergenutzte Flächen oder Baulücken, die z.B. für die Wohnnutzung geeignet sind. Für eine integrierte Entwicklung der Innenstadt mit Stärkung des Wohnens ist eine genauere Untersuchung und Aktualisierung dieser Potentiale notwendig. In den Dorfkernen bestehen die größten Chancen im Bereich ehemaliger landwirtschaftlicher Betriebe. Bei solchen Entwicklungen soll der dörfliche Charakter gewahrt bleiben und die Integration vorhandener Bebauung geprüft werden.

Außenentwicklungsmöglichkeiten

Wie bereits dargestellt, sind die Potentiale für Außenentwicklung in den städtischen und vorstädtischen Gebieten Hildesheims angesichts natürlicher Grenzen, Schutzgebiete und Verkehrsäsuren nahezu erschöpft. In den meisten noch dörflichen Ortsteilen bestehen dagegen noch deutliche Entwicklungsmöglichkeiten.

Behutsame Abstufung der baulichen Dichte

Je nach Lage der potentiellen Bauflächen werden unterschiedliche Wohnungsdichten angenommen [s. Abb. 5.3.6], die sich an aktuellen Beispielen orientieren. Die Hektarangaben beziehen sich auf das Bruttobauland. Flächen für Verkehr, öffentliches Grün und Spielplätze sowie bei Bedarf Lärmschutz und Ver- und Entsorgung sind hier eingeschlossen.

- Außenentwicklung: 15 Wohnungen / ha Aufgrund des hohen Potentials zur Innenentwicklung und der derzeitigen Hauptnachfrage nach Einfamilienhäusern wird für die Außenentwicklung der Bau überwiegend freistehender Einfamilienhäuser kalkuliert. In Itzum-Hohe Rode liegt die Wohnungsdichte

unter Einbeziehung der großzügigen Grünflächen bei ca. 11 Wohnungen je ha Bruttobauland. Insgesamt soll – auch in den dörflichen Lagen – eine durchschnittlich leicht höhere Dichte erzielt werden.

- Innenentwicklung: 20-30 Wohnungen/ha Bei der Innenentwicklung handelt es sich überwiegend um zentrale Lagen mit verhältnismäßig dicht bebautem und gemischt genutztem Umfeld. Entsprechend dem Ziel integrierter Stadtentwicklung sollen diese neuen Flächen ebenfalls dicht bebaut werden und in einem nennenswerten Anteil auch andere Nutzungen enthalten.

Je nach Siedlungscharakter des Stadt- bzw. Ortsteils erscheinen unter dieser Perspektive zur Zeit die in Abb. 5.3.6 angegebenen Wohnungsdichten insgesamt realisierbar. Zur Vermeidung unnötiger Flächenversiegelung sind höhere Wohnungsdichten wie beim Wettbewerbskonzept für das Phoenix-Gelände [ca. 40 WE/ ha] durchaus anzustreben.

Gesamtpotential ca. 6.240 Wohnungen

Nimmt man alle grundsätzlich für Wohnungsbau geeigneten Flächen zusammen, so ergibt sich ein Potential von ca. 6.240 Wohnungen. Wie aus Abb. 5.3.7 ersichtlich, weist die Innenentwicklung aufgrund der höheren Dichtewerte ein deutlich höheres Wohnungspotential auf als die Außenentwicklung. Außerdem befindet sich zudem über die Hälfte der möglichen Wohnbaustandorte in der Kernstadt.

Abb. 5.3.6 Kalkulierte Wohnungsdichten

Siedlungscharakter	Innenentwicklung	Außenentwicklung
Kernstadt	30	15
Vorstadt	25	15
Dorf	20	15

Abb. 5.3.7 Potentiale Wohnungsbau [Wohnungen]

Siedlungscharakter	Innenentwicklung	Außenentwicklung	Gesamt
Kernstadt	3.280	0	3.280
Vorstadt	560	240	800
Dorf	370	1.790	2.160
Gesamt	4.210	2.030	6.240

D Verteilung der Wohnungszielzahlen auf Stadt- und Ortsteile

Sowohl bei der Wohnungsnachfrage als auch bei der Verfügbarkeit potentieller Flächen für Wohnungsbau kann die Entwicklung der nächsten 15 Jahre nicht vorhergesagt werden. Benötigt wird daher ein flexibles Modell zur Steuerung des Wohnungsbaus für diesen Zeitraum. Mit dem Verteilungsmodell [Abb. 5.3.8] soll eine ausgewogene Siedlungsentwicklung gewährleistet werden. Dabei werden für die Kernstadt und die einzelnen Ortsteile Unter- und Obergrenzen für den Wohnungsbau bis 2020 festgelegt.

Verteilungskriterien sind:

- das Leitbild zur Siedlungsstruktur [s. S. 24f],
- der Eigenbedarf der Stadt- und Ortsteile entsprechend der Haushaltstrendprognose [Gesamt: 1.300 Wohnungen] als untere Orientierungsgröße
- das Wohnungsziel für die Gesamtstadt: 100plus [2.900 – 4.000 Wohnungen]
- das Wohnungsziel lokal: Mindestzahl von insgesamt 1.800 Wohnungen für 100.000 Einwohner im Jahr 2020
- die örtlichen Flächenpotentiale
- der Erhalt lokaler Handlungsreserven besonders bei der Außenentwicklung [s. S. 19]
- die Bildung prägnanter Siedlungskörper
- die Sicherung aber nicht Überlastung lokaler Infrastruktur, wie Kindergärten und Schulen: Einerseits soll die Schließung andererseits der Ausbau von Einrichtungen vermieden werden.

Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Ziel des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ist es, mehr als 3 von 4 neuen Wohnungen innerhalb des bisherigen Siedlungsbereichs zu realisieren [maximal 3.150 von 4.000 Wohnungen, bis zu 75% des Potentials], während bis zu 850 Wohnungen [rd. 42% des Potentials] außerhalb des bisherigen Siedlungsbereichs entwickelt werden sollen. Bei diesen Zahlen wird das Ausmaß des Strategiewechsels zur Siedlungsentwicklung deutlich.

Dieses ehrgeizige Ziel wird durch folgende Aspekte gerechtfertigt:

- Ein großer Anteil davon kann durch großflächige Umnutzungen [s.o.] erreicht werden:

Phoenix, Klinikum Hildesheim, FH-Standorte, Güterbahnhof und Kasernen stehen in absehbarer Zeit für neue Entwicklungen zur Verfügung.

- In den vorstädtischen Ortsteilen ohne nennenswerte Außenentwicklung wird der Druck auf die Innenentwicklung zunehmen.
- In den dörflichen Lagen mit landwirtschaftlichem Strukturwandel können viele Gebäude umgenutzt / umstrukturiert werden.

Siedlungsstruktur und Wohnungsbau: Verteilungsmodell

Abb. 5.3.8

55-150 Wohnungszielzahlen

Flächenbedarf bei Ziel 100plus

- Innenentwicklung
- Außenentwicklung

Handlungsspielraum

- Innenentwicklung
- Außenentwicklung

Kriterien

- Eigenbedarf aus den Orts- und Stadtteilen: 1.500 Wohnungen
- Lokales Potential: ca. 6.000 Wohnungen gesamt einschl. Handlungsspielraum
- Minimalziel 100.000 Einwohner: 1.800 neue Wohnungen
- Ziel 100plus: 4.000 neue Wohnungen

Kalkulierte Wohnungsdichten

- Innenentwicklung:

Kernstadt	30 W/ha
Urbane Dörfer	25 W/ha
Dörfliche Lagen	20 W/ha
- Außenentwicklung: 15 W/ha

Integriertes
Stadtentwicklungskonzept
Hildesheim



- Bei geringerem Gesamtwohnungsdruck sinkt auch der Realisierungsbedarf bei der Innenentwicklung.

Abb. 5.3.9 verdeutlicht, dass auf einen nennenswerten Anteil Außenentwicklung nicht verzichtet werden kann. Insgesamt wird jedoch der »Flächenverbrauch« für Siedlungsentwicklung gegenüber den 90er Jahren weiter drastisch zurückgehen, wie die Abb. 5.3.11 schematisch veranschaulicht.

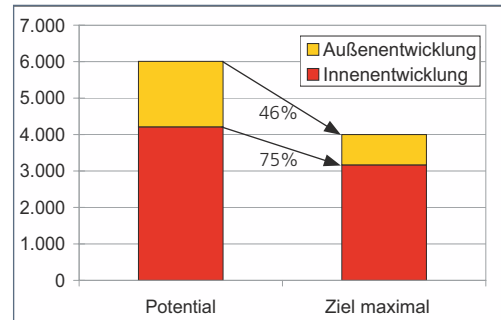


Abb. 5.3.9 Wohnungsbau nach Außen- und Innenentwicklung



Je nach vorherrschender Siedlungsstruktur ergeben sich folgende Realisierungsmuster [vgl. Abb.5.3.10]:

- Mindestens die Hälfte der neuen Wohnungen soll in der Kernstadt gebaut werden.
- Eine Aufschlüsselung der Potentiale und Wohnungszielzahlen nach Stadtteilen ist erst mit Abschluss der Sportflächen- und Kleingartenentwicklungskonzepte möglich.

Kernstadt:

1.000 bis 2.450 Wohnungen

Der Strategiewechsel zur Innenentwicklung wird anhand der Abb. 5.3.8 Wohnungszielzahlen deutlich. Allein 500 bis 700 Wohnungen sollen in drei »Schlüsselprojekten« umgesetzt werden:

- Phoenix-Gelände
- Krankenhaus Weinberg
- Mackensenkaserne.

Im Bereich der oben skizzierten Oststadterweiterung einschließlich Mackensen-Kaserne wird der Bau von bis zu 1.000 Wohnungen bis zum Jahr 2020 angestrebt.

Vorstädtische Ortsteile:

450 bis 750 Wohnungen

Drispfenstedt, Itzum, Ochtersum, Himmelsthür

- Das Minimum von 450 Wohnungen ist bereits weitgehend durch derzeit baureife Flächen abgesichert.
- Weitere Potentiale liegen fast ausschließlich im Bereich der Innenentwicklung und sollen weitestgehend realisiert werden. Bei der größten Teilfläche an der Renata-schule in Ochtersum hat die Entwicklung bereits begonnen.

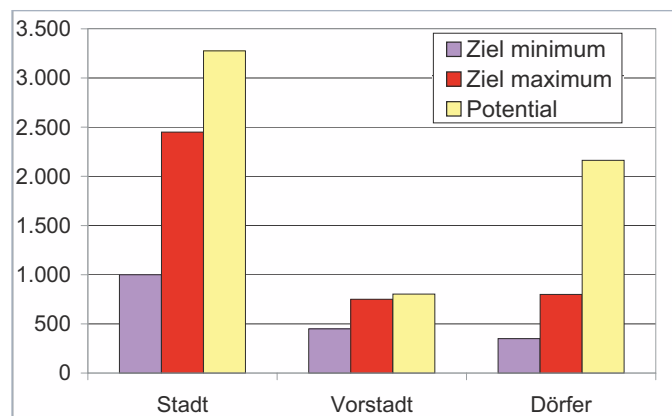


Abb. 5.3.10 Wohnungsbau nach Siedlungsstruktur

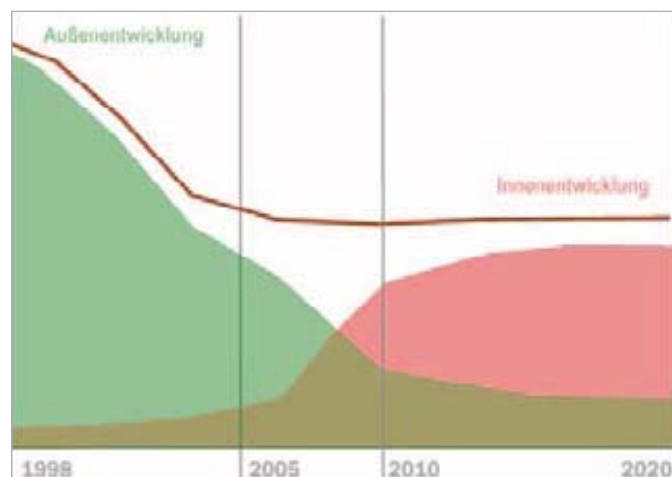


Abb.5.3.11 Strategiewechsel im Wohnungsbau: von der Außen- zur Innenentwicklung [Schema]

- Aufgrund der Altersstruktur und der Größe dieser Ortsteile besteht zudem ein größeres Potential für lokale Seniorenwohnanlagen.



Sorsum von Westen

Dörfliche Ortsteile:**350 bis 800 Wohnungen**

Bavenstedt, Einum, Achtum-Uppen, NeuhoF, Sorsum

- Die Mindestwohnungszahl dient der Eigenentwicklung und zum Teil der Sicherung lokaler Infrastruktur.
- Den relativ großen Entwicklungsmöglichkeiten stehen die Ziele »Innenentwicklung vor Außenentwicklung« und Vermeidung des Ausbaus öffentlicher Einrichtungen gegenüber.

Besonderheiten sind:

Schwerpunkt Sorsum

Viele Kriterien sprechen aus lokaler und gesamtstädtischer Perspektive für einen Neubau von 100 bis 250 Wohnungen:

- Attraktive Wohnlagen in allen Richtungen und im Innenbereich eröffnen viele Entwicklungsmöglichkeiten.
- Sorsum hat mit über 3.000 Einwohnern einen deutlich höheren Eigenbedarf als z.B. Achtum oder Einum.
- Die Schule muss gesichert und kann deutlich stärker ausgelastet werden.
- Mit der Ortsumgehung Himmelsthür wird auch die Erreichbarkeit verschiedener Zielorte weiter verbessert.

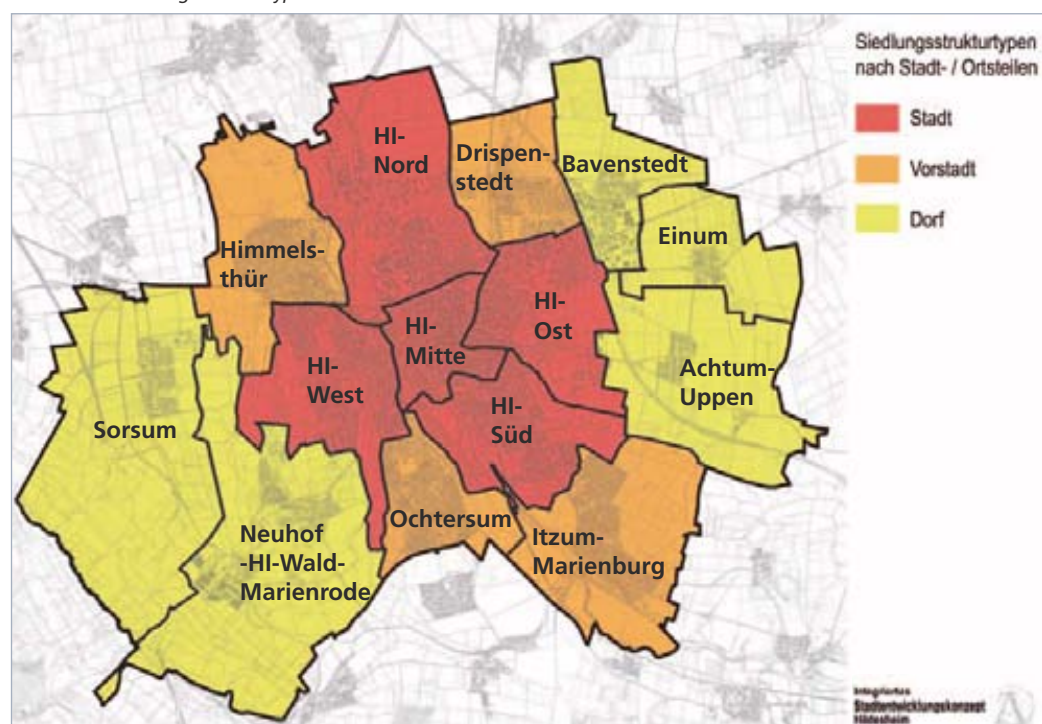


NeuhoF von Süden

Nachholbedarf NeuhoF

- Der Siedlungsbereich ist vollständig von Landschaftsschutzgebieten umgeben.
- Bei der Innenentwicklung ist auch die Unterbringung eines eventuellen Nahversorger und der Rückbau der Trennwirkung der Robert-Bosch-Straße zu berücksichtigen.
- Grundschule und Nahversorgung sind stark gefährdet. Der Wegfall dieser Einrichtungen würde mit der relativ abgelegenen Lage die Wohnqualität im Ortsteil deutlich mindern und negative Auswirkungen auf den Wohnungsbestand haben. Zur Vermeidung einer solch negativen Entwicklung wird auch die Abrundung der Ortslage im Bereich Schwarze Riede erwogen. Dazu wäre eine Verkleinerung des Landschaftsschutzgebietes erforderlich.

Abb. 5.3.11 Siedlungsstrukturtypen nach Stadt- und Ortsteilen



E Weitere Aufgaben für ein neues Wohnen in Hildesheim

Die mit dem Szenario 100plus angestrebte Wohnungsbauentwicklung ist kein Selbstläufer. Der Strategiewechsel von der Außenentwicklung hin zur Innenentwicklung erfordert neue Herangehensweisen, neue Arbeitsschwerpunkte und insgesamt deutlich mehr Aufwand für die Stadt. Das von der Stadtverwaltung geplante Projekt »Neues Wohnen in Hildesheim« wird einige der folgenden für den Erfolg der integrierten Stadtentwicklung wesentlichen Aspekte aufnehmen:

Qualität im Wohnungs- und Städtebau

Eine zentrale Aufgabe für den Hildesheimer Wohnungs- und Städtebau ist die Sicherung und Erhöhung der »Qualität«. Angesichts des Nachfragemarktes und der regionalen und überregionalen Konkurrenzsituation ist dieser Qualitätsanspruch für die gesamte Stadtentwicklung Hildesheims sehr wichtig. In dieser Hinsicht stellt der Wohnungsbestand der Nachkriegszeit eine besondere Herausforderung dar. Damals stand die Behebung des immensen Wohnungsmangels im Vordergrund, die Qualitäten dieser Gebiete liegen häufig auf der städtebaulichen Ebene. Mit einem zielgruppenorientierten Wohnungsbau sollen hier moderne Wohnvorstellungen realisiert werden.

Qualitätskriterien sind z.B.

- bei Einzelobjekten: Grundrisse, äußere Erscheinung, energetischer Zustand, technische Ausstattung [z.B. Lifte], Serviceangebote für Senioren, Außenanlagen
- bei der städtebaulichen Gesamtsituation: Wohnumfeld, Verkehrsanbindung, Stellplätze, Ausstattung mit Infrastruktur, Lärm und sonstige Immissionsbelastung.

Wohnungsmarktbeobachtung

Aufgrund der sich stark wandelnden Wohnungsteilmärkte und der steigenden Individualisierung der Nachfrage wächst der Bedarf an aussagekräftigen Informationen um mit Wohnungsangebot und Marketing in Kooperation mit Hauseigentümern und Wohnungswirtschaft die Nachfrage zu erreichen.

Schlüsselprojekte

In den nächsten Jahren soll die Umsetzung der neuen Strategie an verschiedenen Schlüsselprojekten erprobt und für die Öffentlichkeit erfahrbar gemacht werden. Hierfür bieten sich besonders an:

- Entwicklung Michaelisviertel [Modernisierung Nachkriegsersatzbauten] Ziel ist es, gemeinsam mit Eigentümern den kleinteiligen Bestand attraktiver zu gestalten. Aufgaben dabei sind die Modernisierung und der Ersatz von Gebäuden und Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung. Im Rahmen des Projektes »Neues Wohnen in Hildesheim« soll noch in 2007 das städtebauliche Instrumentarium geprüft und ein auf andere Gebiete übertragbares Verfahren entwickelt werden.



Michaelisviertel

- Klinikum Hildesheim am Weinberg [Stadtumbau] Die hervorragende Lage an Stadtzentrum und Innerste-Aue und die geringen Verkehrsbelastungen sprechen für ein außerordentlich attraktives Wohnen. Ein städtisches Entwicklungskonzept soll die Profilierung zu hochwertigem, städtischem Wohnen und eine Ergänzung anderer Nutzungen berücksichtigen. Nach Umzug des Krankenhauses kann voraussichtlich im Jahr 2010 mit der Umsetzung begonnen werden.

Gelände des Klinikum Hildesheim



- Phoenix-Gelände
[Stadtumbau]
Beabsichtigt ist eine Mischung aus Läden zur Erweiterung des benachbarten Stadtteilzentrums, Wohnen und Dienstleistungen. Wichtige mit der Umsetzung des Projektes zu lösende Aufgaben sind die Qualitätssicherung des Konzeptes, die Integration in das Umfeld und der Umgang mit Lärmmissionen.
- Mackensenkaserne
[Stadtumbau und -erweiterung]
Mit der Nähe zu Innenstadt, Arbeitsplätzen und Autobahn hat dieser Standort viel Potential für eine Mischung aus Hochschule [HAWK], Wohnen und ergänzenden Dienstleistungen. Hauptziel ist die Integration des isolierten Gebietes in das Stadtumfeld, dazu gehört ein Abbau der Verkehrsbarrieren – zunächst eine bessere Querbarkeit der Bahn, in Vorbereitung der Stadterweiterung nach Osten auch von der Senator-Braun-Allee und Goslarscher Straße und eine repräsentative Bebauung an der Senator-Braun-Allee.

Projektkoordination und Baulandmanagement

Die verschiedenen Entwicklungsflächen weisen sehr unterschiedliche Lagequalitäten, Entwicklungspotentiale aber auch -hemmnisse auf. Ohne eine Gesamtsteuerung wird nur ein Bruchteil der Projekte in der notwendigen Qualität realisiert werden können. Aspekte sind

- Profilierung der Projekte: Ausrichtung auf bestimmte Zielgruppen
- Kommunikation mit Investoren, z.B. auch mit Bauherrengemeinschaften
- Zeitliche Koordination: angesichts der Größe einiger Entwicklungsschwerpunkte und unsicherer Entwicklungszeiträume ist eine Projektkoordination auch in dieser Hinsicht erforderlich, um Angebot und Nachfrage zum Wohnungsneubau miteinander abzustimmen.

Integrative Arbeitsgruppe

Bei der Innenentwicklung müssen häufig komplexe Anforderungen gelöst werden, die aus dem Baubestand, der vorherigen Nutzung oder dem Umfeld herrühren. Für eine zielorientierte und integrierte Entwicklung der Gebiete ist die Arbeit der interdisziplinären und entscheidungsfähigen Arbeitsgruppe mit externen Akteuren fortzusetzen.

Marketing

Der Wunsch vieler Bauherren nach einem Einfamilienhaus besteht weiterhin. Für den Strategiewechsel zur Innenentwicklung ist Überzeugungsarbeit für flexiblere Wohnformen, die der heutige notwendigen Flexibilität auf dem Arbeitsmarkt eher entsprechen, zu leisten. Dazu wird eine deutliche Präsentation des Strategiewechsels und eine Profilierung Hildesheims als attraktiver Wohnstandort mit vielfältigen Wohnqualitäten beitragen.



Phoenix-Gelände



Mackensen-Kaserne

Regionale Wohnungspolitik

Da die Wohnungsmärkte nicht an der Stadtgrenze Halt machen, muss sich die städtische Wohnungsbaupolitik auch in den regionalen Kontext einbinden und ausrichten.

5.4 Wirtschaft

A Charakteristik des Wirtschaftsstandortes Hildesheim

Die Entwicklung der bestehenden Arbeitsstätten ist zentral für die Zukunft des Hildesheimer Wirtschaftsstandortes. Für die Ansiedlung neuer Betriebe und Behörden ist neben dem Angebot attraktiver Gewerbeflächen in der Regel die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes, sein Branchenmix entscheidend.

Der Standort Hildesheim ist folgendermaßen gekennzeichnet:

- eine insgesamt günstige Lage im Raum und eine günstige verkehrliche Anbindung [s. HI-REG 2006: Regionalbericht, S. 11]
- Hohe Kaufkraft: die Bevölkerung in Stadt und Landkreis verfügt über relativ hohe Einkommen, sodass die für den Einzelhandel relevante Kaufkraft rd. 8% über dem Bundesdurchschnitt liegt [s. CIMA 2004]
- Hohe Arbeitsplatzzentralität: es gibt deutlich mehr Einpendler als Auspendler [vgl. Abb. 5.3.2].
- Die Arbeitslosenquote ist insgesamt durchschnittlich [2004: 11,6%]: im Vergleich mit anderen niedersächsischen Oberzentren gering, innerhalb des Landkreises hoch].

Gewerbe

- Lokales und regionales Gewerbe sind branchenübergreifend auf die Zulieferung von Komponenten für die Automobilindustrie ausgerichtet. Kernkompetenzen des Wirtschaftsstandortes liegen in den Bereichen Telematik, Maschinen- und Anlagenbau, Papierverarbeitung und Metallbearbeitung.
- Der gewerblichen Bereich [sekundärer Sektor] verzeichnet einen deutlichen Arbeitsplatzrückgang, der Anteil gewerblicher

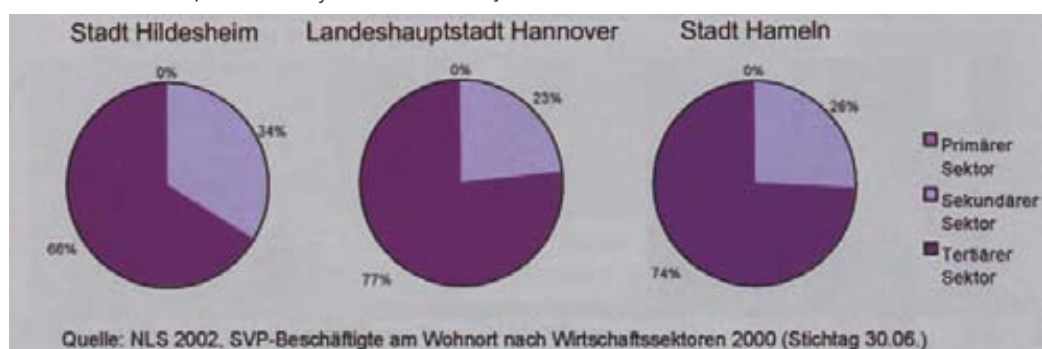
Arbeitsplätze liegt mit 30% im Jahr 2004 im niedersächsischen Vergleich noch recht hoch – besonders gegenüber Städten wie Hannover und Hameln [vgl. Abb. 5.4.1].

Handel und Dienstleistungen

[CIMA 2004 / HI-REG 2006]

- Nur 30% der Verkaufsflächen im Einzelhandel liegen im Stadtzentrum. Die Schwerpunkte für großflächigen Einzelhandel sind am Römerring und an der Bavenstedter Straße.
- Die regionale Kaufkraftbindung liegt bei nur 82%. Zusätzliche Angebote, besonders in den Sortimenten Bekleidung, Schuhe, Unterhaltungselektronik und Möbel können diese Quote deutlich verbessern.
- Hildesheim ist ein starker Standort für den Fachgroßhandel. Diese Betriebe konzentrieren sich in den Gewerbegebieten Hafen und Bavenstedt.
- Bei den Dienstleistungen ist der öffentliche Sektor dominant: Gesundheitswesen, öffentliche und kirchliche Verwaltungen, soziale, kulturelle und Hochschul-Einrichtungen, kommunale Sparkasse und Energieversorgung stellen 13 der 15 größten Arbeitgeber. Hier wird die Bedeutung der Kennzeichnung als Oberzentrum deutlich.
- Zunahme der Dienstleistungsarbeitsplätze [von 1998 – 2004: rd. 1000], in den letzten Jahren im Bundes- und Landesvergleich unterdurchschnittliche Entwicklung.
- Wachstumsbereiche sind unternehmensorientierte Dienstleistungen, Gesundheits- und Sozialwesen sowie Bildung.
- Ein Beschäftigtenrückgang ist besonders bei Handel und öffentlicher Verwaltung zu verzeichnen.

Abb. 5.4.1 Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren [Auszug aus: Stadt Hildesheim, Standortanalyse Hildesheim 2003]



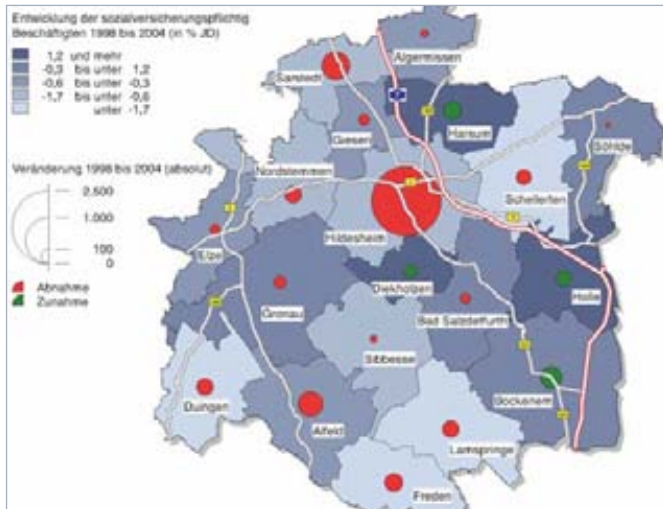


Abb. 5.4.2 Beschäftigtenentwicklung Landkreis Hildesheim [HI-REG, Regionalbericht 2006]

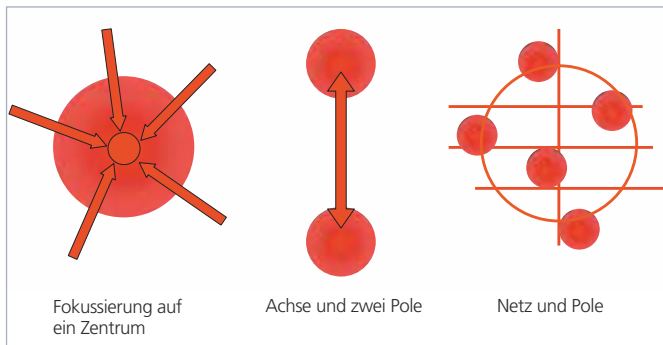


Abb. 5.4.3 Entwicklungsmodelle Innenstadt, Ziel: Netz und Pole

Abb. 5.4.4 Entwicklung Innenstadt [Stärkung Ost-West-Beziehungen / Markante Zugänge zum Handelszentrum]



B Allgemeine Ziele zur Wirtschaftsentwicklung

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept verfolgt entsprechend den Entwicklungsleitlinien [s. Kap. 3] folgende allgemeine Ziele:

- Stärkung des Wirtschaftsstandortes Hildesheim
- Angebot ausreichender und vielfältiger Wirtschaftsstandorte im Stadtgebiet
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Räumliche Vernetzung von Wohnen und Arbeiten

C Entwicklung Handelszentrum Innenstadt

Die integrierte Entwicklung des Handelszentrums soll einen deutlichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt leisten. Eckpunkte der Entwicklung sind das Strukturmodell »Netz und Pole« und eine gezielte Ausweitung der Verkaufsflächen.

Strukturmodell Netz und Pole

Die Innenstadt soll ein Netz vielfältiger Einkaufsmöglichkeiten bieten. Mehrere Pole bilden dabei unterschiedliche Anziehungspunkte innerhalb des Netzes.

- Stärkung der Ost-West-Beziehungen
Die A- und B-Einkaufslagen liegen bisher im Bereich der Achse Hoher Weg – Bernwardstraße – auch die Achse Scheelenstraße-Osterstraße verläuft in Nord-Süd-Richtung. Zur Stärkung des Netzcharakters sollen die Querverbindungen bis hin zu den erschließenden Hauptstraßen durch gestalterische Aufwertung und eine Ergänzung im Wesentlichen durch Nichthandelsfunktionen, z.B. bei Baulücken gestärkt werden.
- Markante Zugänge zum Handelszentrum
Das Handelszentrum ist nur an wenigen Punkten vom Durchgangsverkehr deutlich erkennbar, z.B. an der Schuhstraße. Damit auch Ortsunkundigen deutlich wird, wo sich das Handelszentrum befindet und wie man dort hinkommt, ist eine markante bauliche Gestaltung verschiedener Zugänge von den Hauptachsen aus wichtig [vgl. Abb. 5.1.4]. Auch für Radfahrer und Fußgänger sind die Netzzugänge zu verbessern.

Ausweitung der Verkaufsflächen

Das »Entwicklungskonzept für die Innenstadt« der CIMA Stadtmarketing Gesellschaft aus dem Jahr 2004 hat einen Zuwachs der Verkaufsflächen um 15.000 bis 17.000 m² zur Füllung von bestimmten Branchenlücken und zur Steigerung der Zentralität Hildesheims empfohlen. Diese Ausweitung soll konzentriert an den zwei Standorten Arnekenstraße und Bahnhofsbereich erfolgen.

Entwicklung Arnekenstraße

[Schlüsselprojekt]

Das derzeit vorliegende Konzept [15.000m² Gesamtverkaufsfläche inklusive Bestand] berücksichtigt das CIMA-Gutachten und passt gut zu den Zielen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes:

- Integration in Modell »Netz und Pole«
- Neuer markanter Zugang an der Ecke Kaiserstraße/Kardinal-Bertram-Straße
- Stärkung der Ost-West-Beziehungen
- Integration Wohnen und Dienstleistungen
- Ersatz der 50er-Jahre-Bebauung

Dieses Projekt kann zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des Handelszentrums und einer Aufbruchstimmung in Hildesheim beitragen und nimmt daher die Rolle eines Schlüsselprojektes für die Stadtentwicklung ein. Für eine erfolgreiche Umsetzung im obigen Sinne sollten folgende Gesichtspunkte berücksichtigt werden:

- Bildung einer integrierten Arbeitsgruppe mit Verwaltung und Investoren
- Integration in die Mittelalterliche Stadt [s. Kap. 5.1]
- Integration des Projektbereiches in das Umfeld: Gestaltung Hauptstraßen, »Stadttor«, Anschluss an Handelswege



Abb. 5.4.5 Einkaufslagen Innenstadt [CIMA 2004, Darstellung bearbeitet durch Städtebau Prof. Ackers]

Entwicklung Bahnhofsbereich

Auch für Bahnhof und ZOB wird eine bauliche und Einzelhandelsentwicklung angestrebt [vgl. Abb. 5.4.5]. Für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept sind dabei folgende Aspekte wichtig:

- städtebaulicher und gestalterischer Neuordnungsbedarf
- Gestaltung eines markanten Zugangs zum Stadtzentrum
- Bessere Durchquerung zur Nordstadt

Abb. 5.4.6 Visualisierung einer Projektstudie »Arneken-galerie«, Blickrichtung Ost [Multi Development und Sparkasse Hildesheim 2006]



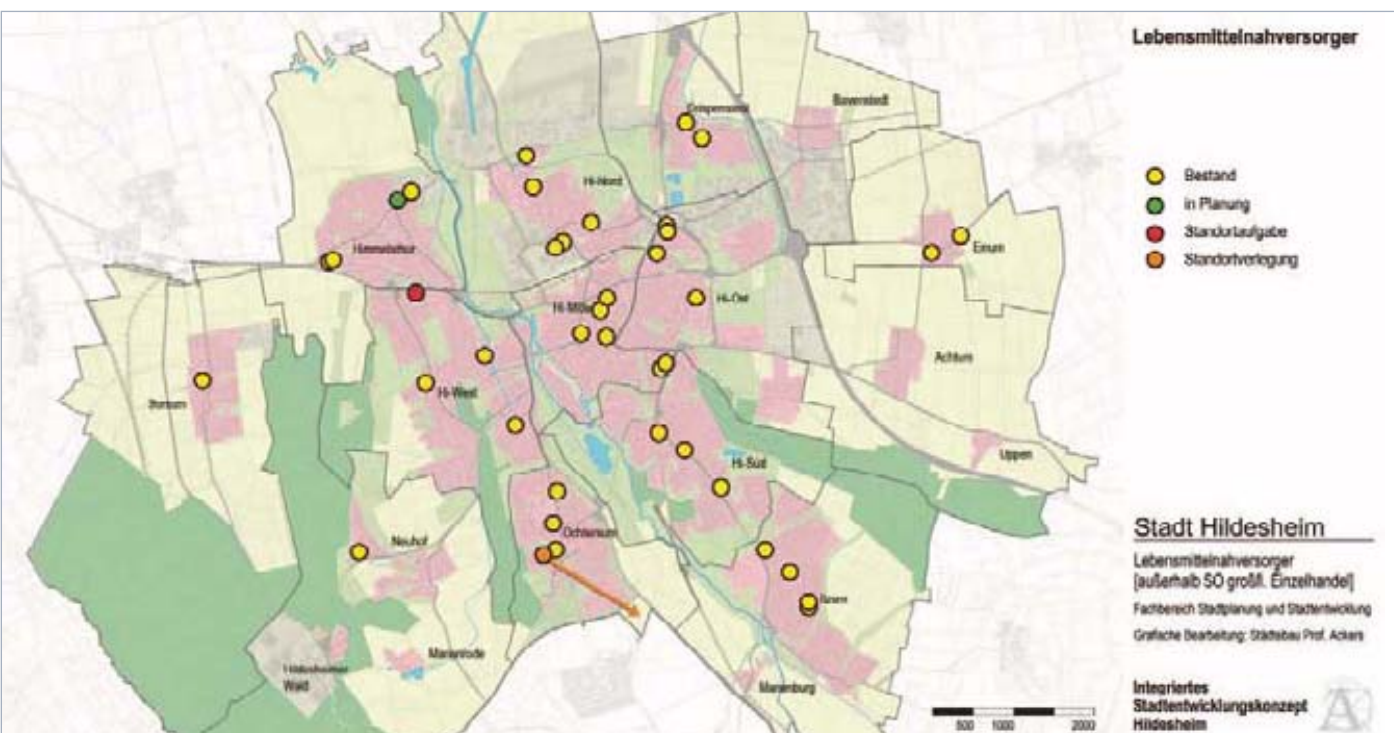
Flankierende Maßnahmen

Im Zusammenhang mit der Entwicklung Arnekenstraße und Bahnhofsbereich werden weitere Maßnahmen umgesetzt. Von den CIMA-Empfehlungen wurde bereits der ebenerdige Übergang Kaiserstraße realisiert. Hierdurch konnte die Anbindung der Bernwardstraße und des Bahnhofs deutlich verbessert werden. Eine weitere bedeutende Maßnahme ist ein Umbau der Bernwardstraße nach dem Vorbild der Almsstraße.

D Sicherung der wohnungsnahen Versorgung

Bei den Nahversorgern geht der Trend weiter von Supermärkten zu Discountmärkten [1.500 – 1.800m² Verkaufsfläche] besonders an Hauptverkehrsstraßen. Zur Sicherung der Nahversorgung und Steuerung der Entwicklung im großflächigen Einzelhandel ist die Erarbeitung eines neuen Konzeptes erforderlich. Die aktuelle Bestandsaufnahme [Abb. 5.4.7] dient als Basis für eine CIMA-Studie im Rahmen des EXPO-Städtenetzes und wird für eine Aktualisierung des Hildesheimer Märkte- und Zentrenkonzept verwendet.

Abb. 5.4.7: Standorte für Lebensmittel-Nahversorger im Hildesheimer Stadtgebiet [Stadt Hildesheim 2007]



E Ausbau Dienstleistungen

Die in Abb. 5.2.1 bis 5.2.3 dargestellten vielfältigen öffentlichen Einrichtungen sind von zentraler Bedeutung für Hildesheim als Arbeitsplatzstandort und sind mit weiteren Umstrukturierungen zu sichern und auszubauen.

Für den deutlich wachsenden Bereich unternehmensorientierter Dienstleistungen und anderer privater Dienstleistungsbetriebe werden in Zukunft vielfältige Standorte angeboten.

Standortwahlkriterien:

- Arbeitsplatzintensive Standorte in integrierten Lagen anbieten
- Innenstadt als regionales Wirtschaftszentrum weiter entwickeln
- Büros und an Privatkunden orientierte Dienstleistungen an Hauptachsen konzentrieren [s. Abb. 5.1.3]: Adressenbildung, Erreichbarkeit
- Dienstleistungsanteil beim Stadtumbau berücksichtigen, z.B. Arnekenstraße, Güterbahnhof, Erweiterung Oststadt, Phoenix-Gelände [s. Abb. 5.4.8, gemischte Nutzungen]
- Logistik- und regional integrierte Dienstleistungsbetriebe in Autobahnnähe ansiedeln [s. Abb. 5.4.8, gewerbliche Nutzungen]

F Entwicklung Gewerbe

Integration von Gewerbebetrieben

Im Rahmen des Stadtumbaus und der Erweiterung der Oststadt ist je nach Standort eine Integration von Gewerbebetrieben zu prüfen. Infrage kommen in erster Linie kleinteilige, nicht oder nicht wesentlich störende Betriebe, als Standorte besonders immissionsbelastete Lagen an Bahntrassen und Hauptstraßen. Erfahrungen in anderen Städten, z.B. Tübingen, haben gezeigt, dass bei frühzeitiger Einbeziehung der Gewerbeaufsicht auch viele Handwerksbetriebe prinzipiell städtebaulich und immissionsverträglich integriert werden können.

Angebot verschiedener Standorte

Um unterschiedlichen Gewerbebetrieben attraktive Gewerbeflächen anbieten zu können und von der Abwanderung zur Zuwanderung von Betrieben zu kommen, ist eine zügige und vorausschauende Angebotsplanung jedoch auch zukünftig notwendig.

Akuter Handlungsbedarf:

Bereitstellung neuer Flächen

Derzeit kann die Stadt expansionswilligen Gewerbebetrieben kaum geeignete Gewerbeflächen anbieten. Das Gewerbegebiet Nord steht noch nicht zur Verfügung. Auch das Angebot leer stehender Gewerbeimmobilien ist verhältnismäßig gering. Daher kam es in den vergangenen Jahren zur Abwanderung von Betrieben – besonders in das Umland.

Gemäß überschlägiger Ermittlungen des Fachbereichs Wirtschaftsförderung werden kurzfristig **5 bis 8 ha / Jahr** benötigt.

Kurzfristige Entwicklung

Für die dringende Entwicklung von Gewerbeflächen kommen derzeit folgende Standorte in Frage:

- Dr.-Schoeps-Kaserne
Dieser Standort eignet sich besonders für kleine und mittelgroße Betriebe ohne besondere Affinität zur Autobahn. Die Stadt ist bereits im Besitz der Flächen.
- Gewerbepark Nord östlich Flugplatz
Derzeit wird an der Entwicklung eines ersten Planungsabschnittes des bereits im Raumordnungsprogramm dargestellten Gewerbegebietes Nord gearbeitet. Die Erschließung soll östlich des Flughafens über den Lerchen-



Verladekran am Hafen

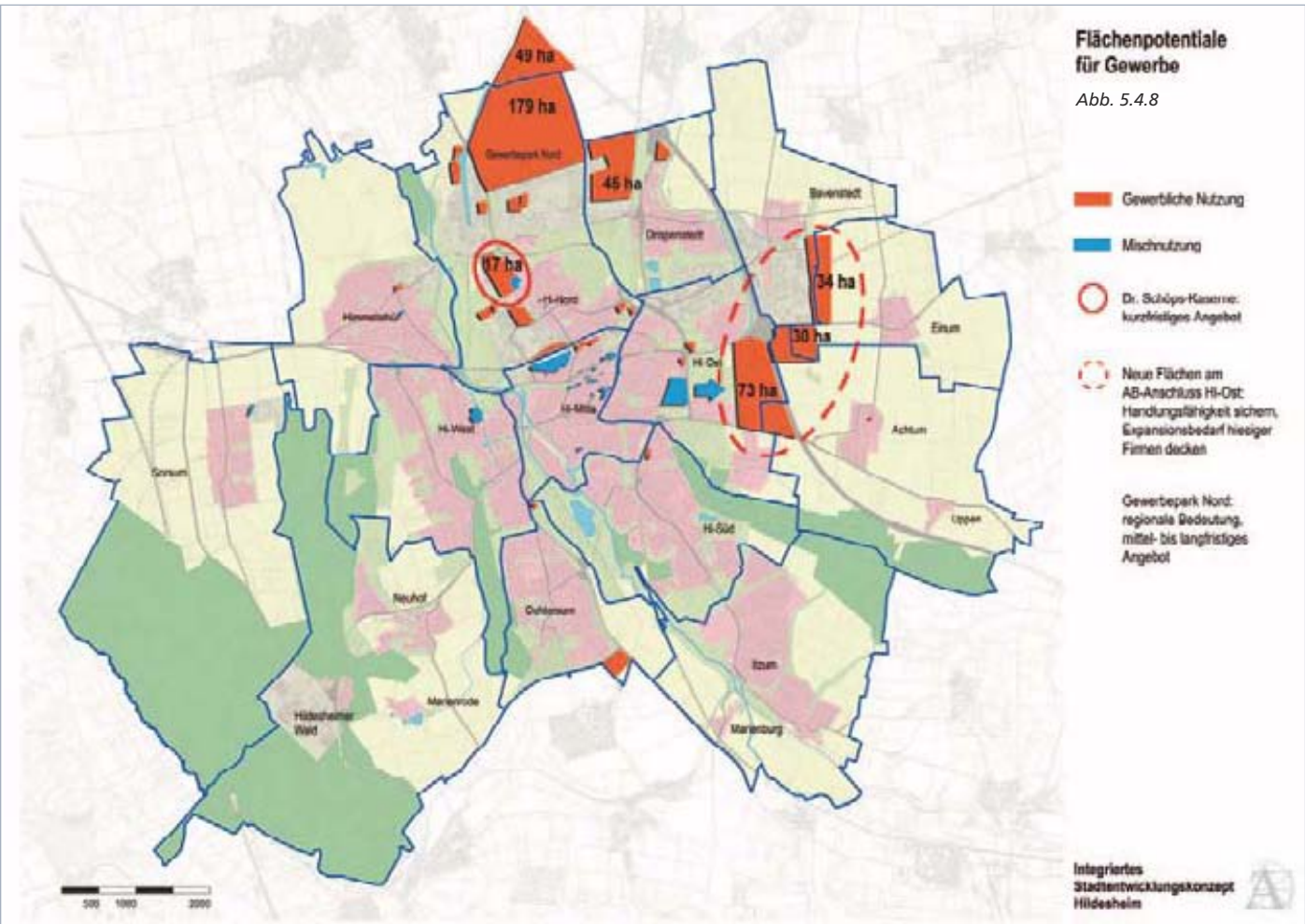
kamp erfolgen. Bebauungsplan-Beschluss und Erschließung des Gebietes sind im Jahr 2007 vorgesehen, sodass bald mit der Vermarktung der Flächen begonnen werden kann. Zielstellung ist hier die Fortführung der bereits auf den benachbarten Kasernenflächen eingeleiteten Entwicklung von Standorten der Informations- und Kommunikationstechnologie.

- Südöstlich Autobahnanschluss Hildesheim
Am Anschluss der B1 an die A7 werden Flächen für Logistik-, Distributions- und sonstige Gewerbebetriebe entwickelt, für die die unmittelbare Nähe der Verkehrsachsen ein bedeutender Standortfaktor sind.

Mittel- bis langfristige Entwicklung:

Für die weitere Entwicklung werden folgende Standorte dargestellt, die letzten beiden davon zur Sicherung der Handlungsfähigkeit und Abwägung von Alternativen im weiteren Verfahren:

- Gewerbepark Nord nördlich Flugplatz [Interkommunaler Gewerbepark mit der Gemeinde Giesen]
Die Entwicklung des Gebietes ist erst im zeitlichen Zusammenhang mit dem vorgesehenen neuen Autobahn-Anschluss in Kanalnähe sinnvoll und damit in ca. 5 bis 10 Jahren zu erwarten. Auf Hildesheimer Gemarkung beträgt das Flächenpotential in diesem Bereich ca. 179 ha.
- Wellenteich, südwestlich Autobahnanschluss Hildesheim
Stadtnähe und Integrationsfähigkeit sprechen für die Entwicklung dieses Gebietes, dagegen sprechen vor allem planungsrechtliche Hemmnisse bei der Erschließung.
- Östlich Gewerbegebiet Bavenstedt
Hauptargument für die Entwicklung dieses Gebietes sind relativ geringe Infrastrukturkosten, dagegen sprechen insbesondere Immissionsgrenzwerte und die Nähe zu Einum und Bavenstedt.



Autobahnanschlussstelle Hildesheim Richtung Einum

5.5 Freiraum

Freiflächenentwicklungskonzept Hildesheim 2020. [Arbeitsgemeinschaft Irene Lohaus Peter Carl / BTE 2007]

Freiflächen- und Erholungsqualität sind ein Standortfaktor mit Bedeutung für das Image und die Entwicklungsperspektiven der Stadt. Dabei geht es um Möglichkeiten zur Nutzung der städtischen Freiräume [z.B. Spazierengehen, Sport, Kleingarten-nutzung] mit hohen räumlichen Qualitäten und einem eigenständigen Profil [freizeit-aktive Stadt] sowie um die Vernetzung mit den Naherholungsräumen des Umlandes [für z.B. Wandern, Radfahren, Reiten, Wassersport].

Eine wichtige Grundlage zum Freiflächenentwicklungskonzept ist der Landschaftsplan [vgl. Kap. 2.3].

Ergänzend behandelt das Freiflächenentwicklungskonzept die Landschaft und die städtischen Grünflächen im Hinblick auf ihre Erholungsfunktion.

Die Handlungsfelder der Freiraumentwicklung sind:

- Naherholung
- Öffentliche Grünflächen
- Freiräume und Vernetzung
- Kleingärten
- Sportflächen

Die Ergänzung, Aufwertung und Vernetzung der Räume findet im Abgleich mit der gesamtstädtischen Entwicklung im Sinne der Innenentwicklung statt. Eine hohe Qualität des Freiraumangebots ist eine Voraussetzung für Nachverdichtung in der Stadt. Die Potentiale liegen dabei hauptsächlich in der gestalterischen Aufwertung und Pflege des Bestandes an Grünflächen sowie in der Integration und Vernetzung mit den Kleingartengebieten, den Sportflächen, den Friedhöfen sowie den Naherholungsgebieten am Rande der Stadt.



Mittelallee

A Naherholung

Die Stärken Hildesheims im Bereich der Freiraumqualität liegen in den attraktiven Naherholungsgebieten des Innerste-Berglandes. Die Innerste-Aue und die bewaldeten Höhenzüge von Galgenberg und Steinberg mit Berghölzchen führen die Landschaft sogar bis in die Stadt hinein. Dies ist eine besondere Qualität, die es unbedingt zu erhalten und zu stärken gilt. Der Naturraum der Lössböden weist dagegen heute eine geringere Freiraumqualität auf.

Die vordringlichen Aufgaben für die einzelnen Naherholungsräume sind:

Innerste-Aue

Die Innerste-Aue bietet als grünes Rückgrat der Stadt ein großes Freiraumpotential. Wie in Kap. 5.1 zur Strukturierung des Oberzentrums bereits dargestellt, gibt es verschiedene Teilräume mit unterschiedlichen Schwerpunktaufgaben im Bereich der naturnahen Erholung, der Freizeit- und Sportnutzung sowie der stärkeren öffentlichen Nutzung des Reiterhofes Gut Steuerwald und der Domäne Marienburg. Ein Freizeitsee südlich des Hohnsen [»Südsee«] sowie ein weiterer See, der im Zuge von Kiesabbau südlich



Innerste-Aue bei Steuerwald

der Domäne Marienburg entstehen könnte, würden die Attraktivität Hildesheims für die Naherholung und den Wassersport erheblich steigern. Darüber hinaus gilt es den naturnahen Charakter des Gewässersystems und seiner Aue zu stärken bzw. wiederherzustellen.

Hildesheimer Lössbörde und Rössinger Lösshügelland

Die Börde macht nahezu die Hälfte des Hildesheimer Umlandes aus. Ihre Naherholungsqualität ist von großer Bedeutung für die Wohnqualität im Norden und Osten der Stadt. Vorhandene Qualitäten, wie

- Alleen
- Obstwiesen
- landschaftstypische Ortsränder
- charakteristische Plätze
- Parkstrukturen ehemaliger Gutshöfe
- strukturreiche Hausgärten

sind unbedingt zu erhalten und zu entwickeln. Die Pflege kulturhistorischer Freiraumstrukturen und ihre Wiederherstellung dient der Identifikation der »verstädternden« Dörfer. Die strukturarme Ackerlandschaft der Börde bedarf einer Belebung mit Gehölzen entlang der Straßen, der öffentlichen Wege, der Bäche und Gräben [Kammerung der Feldmark]. Verrohrte Abschnitte sollten – dort, wo mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar – geöffnet und wieder sichtbar in der Landschaft integriert werden. Eine weitere wichtige Maßnahme ist die Entwicklung eines attraktiven Wegenetzes um die Ortschaften [Ortsrandwege als Rundwege mit Anknüpfungspunkten zu Wegen in die Landschaft].

Giesener Berge und Marienburger Hügelland

Die Hügelkette bei Himmelsthür, Moritzberg und Neuhoof zeichnet sich durch eine besondere Eigenart und Strukturvielfalt aus und ist weitgehend als Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiet sowie als FFH-Gebiet geschützt.

Schwerpunkte der Landschaftsentwicklung und Naherholung sind die behutsame Erschließung des Truppenübungsplatzes und das Erlebarmachen der ökologischen und kulturhistorischen Besonderheiten. Die vielfältigen Spuren historischer Landnutzungen, wie zum Beispiel die alten Triftwege, gilt es zu erhalten oder wiederherzustellen. Die Bachläufe sind naturnah zu entwickeln und die Landschaft standortgerecht und extensiv zu bewirtschaften.

Die Ortschaft Marienrode mit dem Klostergut ist ein Kleinod im Südwesten der Stadt. Die umliegende Landschaft ist dem Reiz des Ortes entsprechend strukturreich und für die Naherholung attraktiv zu entwickeln.

Hildesheimer Wald

Der Hildesheimer Wald profitiert von der Verbesserung der Naherholungsqualität des Umlandes. Die Vernetzung der Naherholungsräume untereinander und mit den Wohngebieten bindet den Hildesheimer Wald stärker an die Stadt.

Klostergut Marienrode



Steinberg und Galgenberg, Vorholzer Bergland

Der Steinberg mit dem Berghölzchen und der Galgenberg mit dem weiteren Vorholzer Bergland ragen weit in die Stadt hinein. Dort sind sie teilweise parkartig ausgestattet und leisten einen Beitrag zum stadtteilbezogenen Freiraumangebot. Erholungsqualitäten, ihre stadtklimatischen und stadtoökologischen Funktionen sind zu erhalten und zu verbessern. Der Erhalt und die Entwicklung von neuen Aussichtspunkten, Panoramawegen und auch Aussichtsterrassen in Zusammenhang mit der Gastronomie sind zu fördern. Die für den Steinberg erstellte Projektskizze zum Landschafts- und Kulturraum Steinberg [Heimer + Herbstreit Umweltplanung, 2004] hat insbesondere für den Bereich um die Kupferschmiede und das Wildgehege Planungsideen entwickelt mit dem Ziel, die Naherholungsqualität des Steinbergs erheblich zu steigern.

B Öffentliche Grünflächen

In den dicht bebauten Stadtteilen der Kernstadt besteht ein Defizit im Angebot an wohnungsnahen und vielfältig nutzbaren Grünflächen [s. Abb. 5.5.1].

Viele der Parks weisen derzeit Defizite in ihrer Gestaltung, Ausstattung und Pflege auf. Dabei ist ein attraktives Grünflächenangebot eine Voraussetzung erfolgreicher Innenentwicklung. Das Potential liegt vor allem in der Aufwertung und besseren Vernetzung des Bestands. Durch eine gute Erreichbarkeit der Grünflächen kann ein quantitatives Defizit ausgeglichen werden.

Die Handlungsfelder der Entwicklung städtischer Grünflächen sind:

- der Wallring um die Innenstadt mit Stadtbild prägenden Parks und Plätzen von gesamtstädtischer Bedeutung
- die Parks und städtischen Grünflächen in Einzellage mit Bedeutung für die Stadtteile
- die Grünzüge und grünen Wegeverbindungen mit Bedeutung für die Stadtteile und mit Vernetzungsfunktion

Steingrube



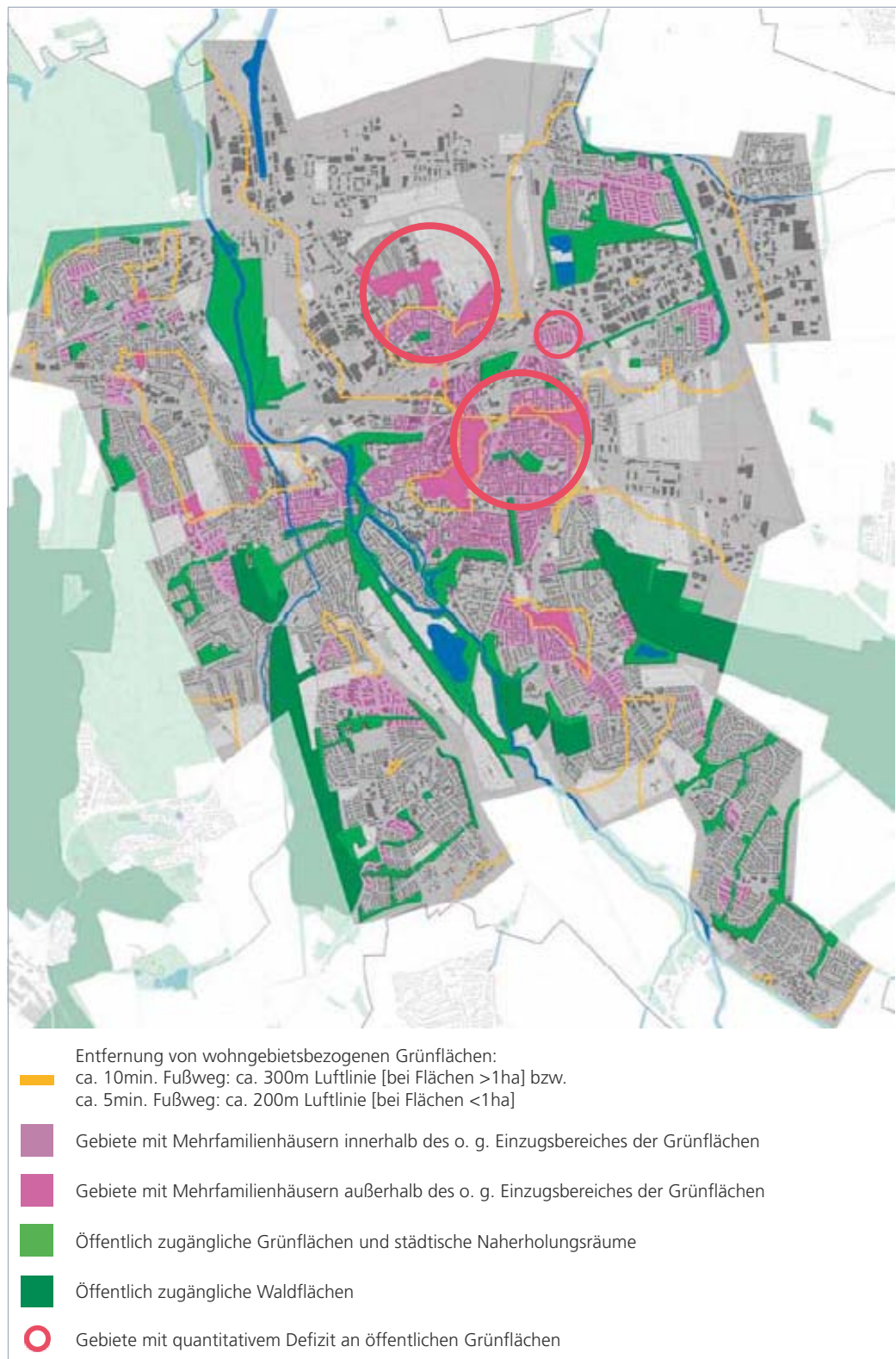


Abb 5.5.1 Erreichbarkeit der wohngebietsbezogenen öffentlichen Grünflächen

Die Parkanlagen des Wallringes haben als Relikte der mittelalterlichen Stadt und als öffentliche Grünflächen in der Innenstadt eine besondere Bedeutung. Hier sind besondere Maßstäbe an die Qualität der Anlagen anzusetzen.

Ziele sind:

- Einbeziehen aller Relikte der ehemaligen Befestigungsanlagen
- eine ihrer Bedeutung angemessene, hohe Qualität in Gestaltung, Ausstattung, Pflegestandard
- Erlebarmachen der historischen Bedeutung der Wallanlagen
- Entwicklung eines geschlossenen grünen Ringes um die Altstadt in Form eines Ensembles mit Parks und zu qualifizierenden Straßenräumen

Zur Wiederbelebung des historischen Stadtgrundrisses sind auch die ehemaligen Stadttore kenntlich zu machen und die Gewässer – als Grabensystem der ehemaligen Stadtbefestigung – besser zugänglich zu machen und erlebbar zu gestalten.



Wallanlagen beim Magdalengarten

Die Mehrzahl der Parks und anderer städtischer Grünflächen bedarf einer gestalterischen Aufwertung und Erneuerung der Ausstattung. Besonders in der Innenstadt, der Oststadt und Nordstadt ist ein akuter Handlungsbedarf gegeben. Dabei haben die Weiterentwicklung der stadtteilbezogenen Parks Steingrube und Marienfriedhof eine besondere Priorität. Darüber hinaus wird in diesen Stadtteilen sowie in der Weststadt eine Ergänzung des Freiraumangebots sowie eine bessere Vernetzung und die Aufwertung von Straßenräumen angestrebt.



Marienfriedhof

Die Grünzüge in den Neubaugebieten in Ochtersum und Itzum bilden eine gute Verbindung wohnungsnaher Grünräume und verkehrsarmer Wegeverbindungen im städtischen Grünsystem und zu den Naherholungsgebieten. Ältere Grünzüge bedürfen teilweise der Erneuerung und der besseren Vernetzung in andere Stadtteile.

Im Norden und Osten der Stadt sind neue Grünverbindungen zu entwickeln, die die Stadtteile besser untereinander und mit der Innerste-Aue sowie dem Galgenberg verbinden sollen. Die Entwicklung eines »Grünzug Ost« ist im Zuge einer städtebaulichen Entwicklung im Bereich nördlich des Galgenbergs / Wellenteich von besonderer Bedeutung.

Grünzug in Ochtersum



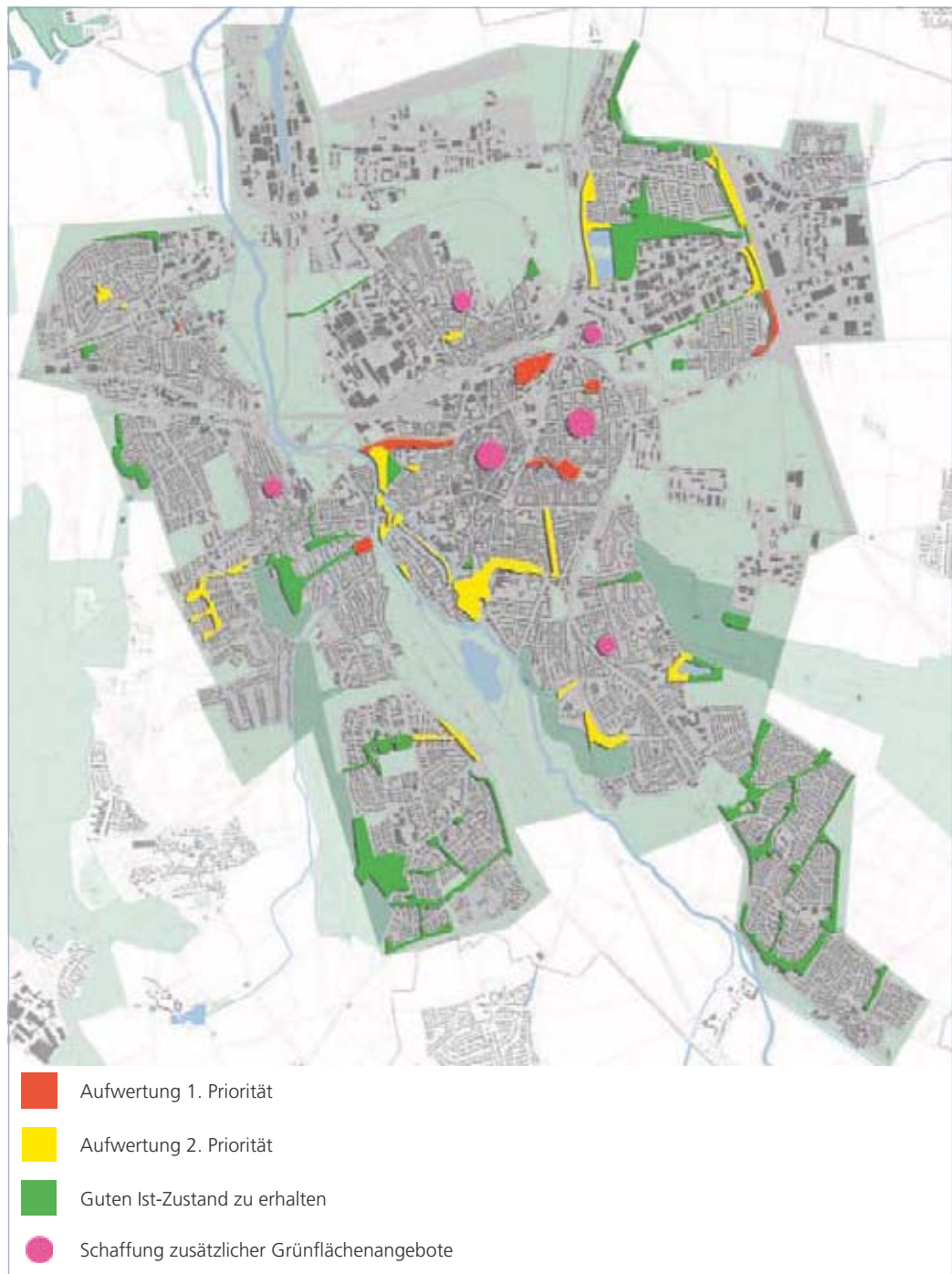


Abb. 5.5.2 Handlungsbedarf zur Aufwertung öffentlicher Grünflächen [Entwurf Gutachten]

Freiräume der Innenstadt

Ein besonderes Augenmerk der Freiraumentwicklung gilt den öffentlichen Räumen der Innenstadt.

Eine hohe Aufenthaltsqualität auf den Plätzen und Straßen ist von hoher Bedeutung für die Attraktivität der Hildesheimer Innenstadt als touristischer und kultureller Anziehungspunkt wie auch als Standort für Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen. Allerdings werden viele Plätze und Straßen hinsichtlich ihrer Gestaltung, ihres baulichen Zustandes und angesichts der Dominanz des Kfz-Verkehrs ihrer Rolle derzeit nicht gerecht.

Innenstadtkonzept

In einem gesonderten Planwerk für die Innenstadt können die Handlungsfelder Gestaltung der öffentlichen Räume, Integration des fließenden und des ruhenden Verkehrs, die bauliche Entwicklung und die Nutzungen mit einander vereinbart werden. Mit einem solch langfristig angelegten Gestaltungskonzept kann das Erscheinungsbild der Innenstadt prägnant entwickelt werden. Hinsichtlich der Freiräume werden grundsätzliche Aussagen über die Gliederung der Straßenräume, Pflasterbeläge, Beleuchtung, Bepflanzung und Stadtmobiliar getroffen.

Dabei könnte die Innenstadt in Teilbereiche gegliedert werden, die sich in ihren Funktionen, ihrer historischen Bedeutung und in der Bebauung voneinander unterscheiden. Über Unterschiede innerhalb eines Gestaltungskonzeptes für die Innenstadt könnten ihre Besonderheiten und Stärken herausgearbeitet werden.

Möglich wäre eine Gliederung in folgende Bereiche:

- Fußgängerzone mit Schwerpunkten Einzelhandel und Kultur [mit Bernwardstraße bis zum Bahnhof]
- Übrige Altstadt [um Osterstraße, Michaelisviertel und Brühl] mit Schwerpunkten Wohnen, Kirche, Bildung
- Domburg mit Schwerpunkt Kirche, Bildung, Kultur
- Neustadt mit Schwerpunkt Wohnen und Dienstleistungen

C Freiräume und Vernetzung

Vernetzung im Sinne der Freiraumentwicklung meint die Entwicklung eines attraktiven Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer, das die Wohnquartiere mit den Erholungsflächen und die Erholungsflächen [innerstädtische Freiräume und Naherholungslandschaft] untereinander verbindet.

An dieses Wegenetz werden folgende Anforderungen gestellt:

- ausreichend Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer
- möglichst »grünbegleitete« Wege
- möglichst abseits des motorisierten Verkehrs.

Grundstrukturen eines derartigen Systems sind vorhanden und bieten Anknüpfungspunkte für die Fortentwicklung. Die Innerste-Aue bildet das Rückgrat des städtischen Grünsystems. Die Grünzüge und das Netz an Wegeverbindungen, die die Stadtteile durchziehen, gilt es zu ergänzen und mit der Innerste-Aue und den Naherholungsräumen zu verbinden.

Die Ausfallstraßen als wichtige Wegeverbindungen im Umland sind als markante Alleen auszubilden und für den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten.

Das Netz an landwirtschaftlichen Wirtschafts- und Waldwegen lässt sich durch Lückenschlüsse und Wege entlang der Fließgewässer ergänzen und durch Wegraine und Gehölzpflanzungen aufwerten.

»Neues Tor« beim Lappenberg



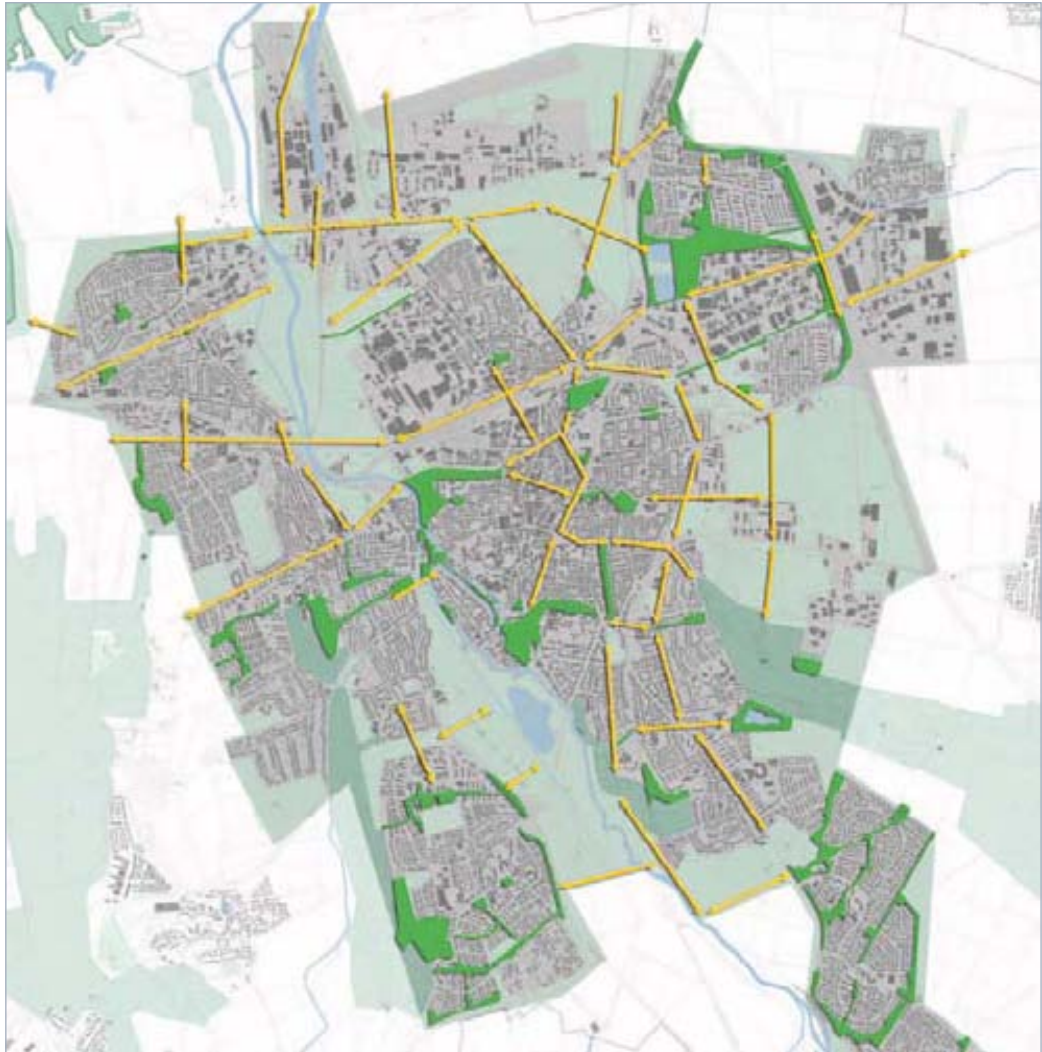


Abb. 5.5.3 Ergänzung und Qualifizierung wichtiger Wegeverbindungen

Die Grundsätze der weiteren Vernetzung sind vor allem:

Überwinden von Barrieren und Schließen von Lücken

Gerade durch die Unterbrechung direkter Bezüge durch Bahnlinien oder andere Bauwerke geht der Zusammenhang verloren. Manche Wegebeziehungen liegen auf der Hand. Oft fehlt nur ein kurzes Stück Weg oder eine Brücke, z.B. über die Innerste.

Schaffung und Aufwertung verkehrsarmer Wege

Der Autoverkehr schränkt die Erreichbarkeit von Grünflächen oft ein. Durch den Ausbau verkehrsarmer Wege innerhalb oder abseits des Straßennetzes können neue Verbindungen und Aufenthaltsqualitäten auf den We-

gen selbst geschaffen werden. Oft können durch eine Kombination aus Grünzügen, Wegen zwischen Wohnanlagen, Spielstraßen und gut gestalteten Straßenräumen weit reichende Wegeverbindungen durch die Stadt geschaffen werden.

Gliederung und Lesbarkeit des Wegenetzes / Wege-Leitsystem

Für die Wahrnehmung und Nutzung eines Wegesystems ist die Entwicklung eines Wege-Leitsystems erforderlich. Es bietet die insbesondere in einer Großstadt notwendige Orientierung. Die Vielzahl unterschiedlicher Hinweise auf Wander- und Fahrradrouten sowie Sehenswürdigkeiten und Einrichtungen sollte dabei einem einheitlichen, mit dem Corporate Design der Stadt abgestimmten Konzept folgen.

D Kleingärten

Die Kleingärten sind ein bewährter Bestandteil im städtischen Grünsystem und für die private und gesellschaftliche Lebensqualität in der Stadt von hoher Bedeutung. Aufgabe der Stadtentwicklungsplanung ist es, die quantitative Versorgung der Stadt mit Kleingärten zu sichern und die Qualitäten der Kleingartennutzung im Gefüge mit anderen Flächennutzungen zu bewahren und zu fördern. Im Hinblick auf andere Nutzungsansprüche in der Stadt ist jedoch auch eine Überprüfung des Flächenangebots an Kleingärten geboten.

Ausgangssituation und Handlungsbedarf

Hildesheim verfügt über eine vergleichsweise große Anzahl an Kleingärten, die für die Nutzer in der Regel gut erreichbar sind. Einige Kleingartenanlagen weisen jedoch Defizite auf, die auf den räumlichen und baulichen Strukturen der Anlagen selbst [Größe, Ausstattung] oder auf äußeren Störfaktoren [Lärm- und Schadstoffbelastung] beruhen. Seit einigen Jahren treten Schwierigkeiten bei der Wiederverpachtung von Kleingärten auf, die eine wachsende Belastung für die Kleingartenvereine darstellen. Auch deshalb ist eine koordinierte Entwicklung des Kleingartenwesens geboten.

Die Ziele der Kleingartenentwicklung sind:

Attraktive und zeitgemäße Ausrichtung des Angebots an Kleingärten

- Bewerbung der Kleingärten durch eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit
- Differenzierung des Angebotes durch Lockerung von Gartenordnungen und neue Nutzungsangebote
- Verbesserung der baulichen Qualitäten: Lärmminderung, Grünausstattung, Erreichbarkeit
- Fortlaufende Entwicklungsplanung unter Beteiligung der Vereine, des Bezirksverbandes Hildesheim der Kleingärtner e.V. und der Stadt

Bessere Integration der Kleingärten in das städtische Grünsystem

- Durchlässigkeit der Anlagen für das öffentliche Wegenetz
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Kleingartenanlagen auf verkehrsarmen Wegen
- Kombination von Kleingärten mit öffentlichen Grünflächen, Spiel- und Freizeiteinrichtungen [Kleingartenparks]

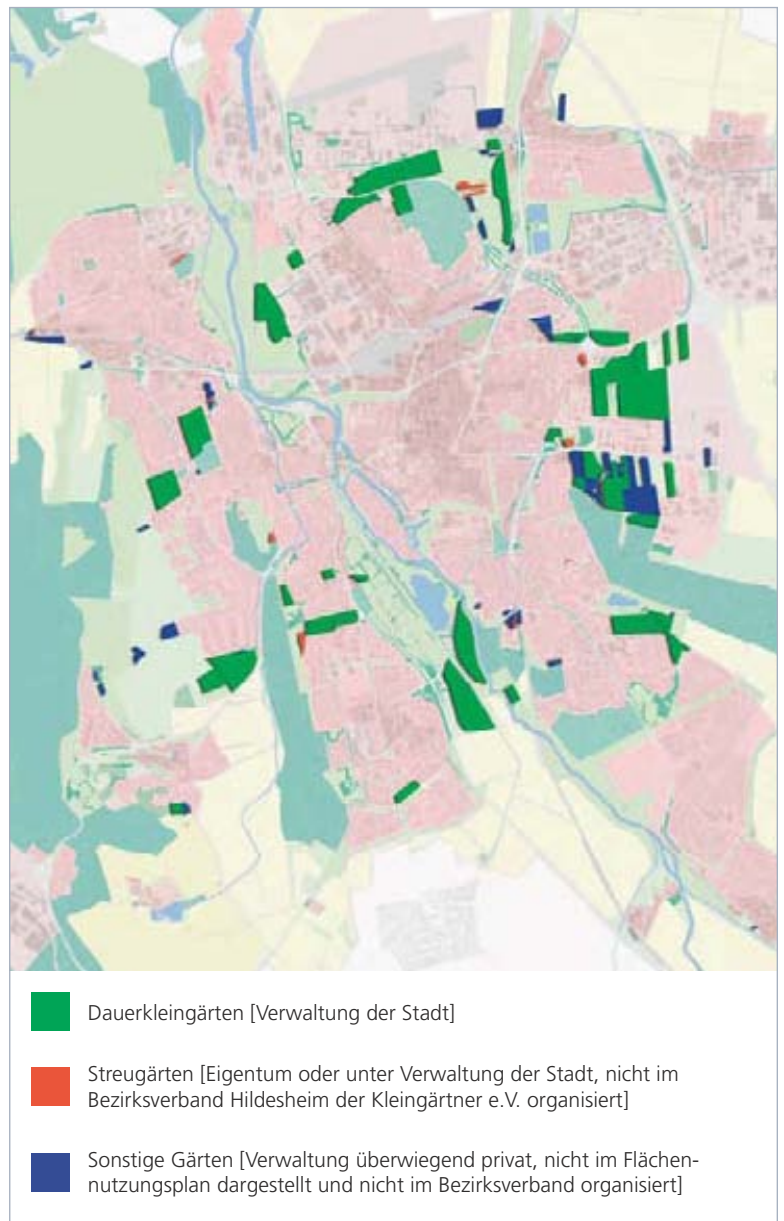


Abb. 5.5.4 Bestand an Kleingärten in Hildesheim
[Kernstadt und vorstädtische Ortsteile]

Ableich des Flächenangebots an Kleingärten mit den Zielen der Stadtentwicklung

Vor dem Hintergrund der Verschiebungen der Altersstruktur und dem damit einhergehenden Rückgang der Hauptnachfragegruppen ist von einem weiteren Rückgang der Nachfrage nach Kleingärten auszugehen. Deshalb wird eine maßvolle Reduzierung der Kleingartenflächen im Sinne der Leistungsfähigkeit der Kleingartenvereine und der Stadt angestrebt.

Für die Vorhaltung von Kleingärten wird im Einvernehmen zwischen der Stadt Hildesheim und dem Bezirksverband eine Versorgung von 1 Kleingarten auf 10 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern angestrebt, was im Vergleich mit anderen Städten [mit einem Verhältnis bis zu 1:14] einen hohen Versorgungsgrad bedeutet. Bei einer Gesamtfläche an Kleingärten, einschließlich Gemeinschaftsflächen, von 198,5 ha ergibt sich ein rechnerischer Überhang an Kleingärten von 21,4 ha, der als Handlungsspielraum für die Stadtentwicklungsplanung angenommen werden kann.

Die dadurch gewonnenen Flächen können für Projekte der Innenentwicklung höherwertig genutzt werden. Ein Schwerpunkt der Kleingartenentwicklung liegt im Osten der Stadt. Im Zusammenhang mit den Impulsen im Bereich Ledeburkaserne und Mackensenkaserne ist die Entwicklung der Kleingartenanlagen mit den städtebaulichen Zielen abzugleichen.

Die Umwandlung von Kleingarten-Teilflächen in Lärmschutzstreifen oder öffentliche Grünverbindungen kann an anderen Stellen, vor allem im Stadtnorden die Qualität der Gärten stärken.

Kleingartenanlage Vier Linden



E Sportflächen

Hildesheim zeichnet sich durch ein großes Angebot an Sportflächen in den Sportvereinen aus. Diese Flächen werden insbesondere für Fußball, Leichtathletik und Tennis nachgefragt, die großen Vereine bieten auch andere Sportarten an. Der Sport hat sich jedoch gewandelt: wettkampforientierter Sport hat an Attraktivität verloren und Sport ist nicht mehr nur Sport im Verein. Die Vorsorge für den überwiegend vereinsunabhängigen Freizeitsport [Schwerpunkt: attraktives Wegenetz für Ausdauersport] ist ein aktuelles Thema für die Stadtentwicklung und ist ein Faktor für die Imagebildung, der zur Steigerung der Attraktivität als Wohnstandort für Studenten und Absolventen aber auch für die Generation der »jungen Alten« beiträgt.

Die Abb. 5.5.5 zeigt, dass Spiel- und Sportgelegenheiten im Wohnumfeld ein Grundbaustein für eine sport- und bewegungsfreundliche Infrastruktur sind. Hier gibt es ein Defizit in Hildesheim, ebenso in dem gerade für junge Leute attraktiven Trendsportbereich. Ein weiteres Defizit ist die fehlende Einbindung der Sportflächen in Grünanlagen.



Abb. 5.5.5 Bausteine einer sport- und bewegungsfreundlichen Infrastruktur [Quelle: Hanke, Wetterich, 2005, Abb. 5.12]

Die Sportstättenplanung muss sich der veränderten Nachfrage, den Rahmenbedingungen des städtischen Haushaltes und der damit einhergehenden Notwendigkeit von Kooperationen bzw. Fusionen anpassen.

Folgende Aufgaben stellen sich:

- **Abbau von Überkapazitäten in der Kernstadt**
Der quantitative Überhang an Sportflächen und Tennisplätzen in der Kernstadt kann umgewandelt werden, ohne eine gute Versorgung zu beeinträchtigen. Kernbereich der Sportstätten wird weiterhin die zentral gelegene Innerste-Aue sein; eine stadt- und ortsteilbezogene Grundversorgung soll jedoch insbesondere für Kinder und Jugendliche gewährleistet bleiben.
- **Anpassung des Angebotes an die veränderte Nachfrage**
Die starke Zunahme des vereinsunabhängigen Freizeitsports beruht auch auf der zunehmenden Bedeutung des Gesundheits-, insbesondere des Ausdauersports. Durch eine Aufwertung des Wohnumfeldes, die Anlage von »grünen«, verkehrsberuhigten Wegen in die Landschaft und das Angebot von Strecken für Inline-Skating werden hier entscheidende Verbesserungen erzielt. Ebenfalls im Wohnumfeld fehlen weitere Angebote für vielfältige Bewegungs- und Spielformen [auch Trendsport] für Kinder und Jugendliche. Diese sollten bevorzugt an Schulen, in Grünanlagen, auf Sportplätzen und im [verkehrsberuhigten] Straßenraum platziert werden. Schwerpunkt des Angebotes für Trendsport [z.B. Skaten, Beachball, div. Ballspiele auf Kleinspielfeldern, Klettern] ist der Freizeit- und Sportpark Innerste-Aue.
- **Einbindung der Sportflächen in Grünanlagen**
Sportflächen sind Grünanlagen und sollten in stärkerem Maße für öffentliche Ansprüche [auch von Nicht-Vereinsmitgliedern] geöffnet werden. Zu einer Öffnung gehört z.B. die Durchlässigkeit für öffentliche Wege, die Reduzierung der eingezäunten Flächen auf ein Mindestmaß und Angebote für eine öffentliche Nutzung.



Abb. 5.5.6 Einbindung der Sportflächen in den Freizeit und Sportpark Innerste-Aue

Die Abb. 5.5.6 zeigt beispielhaft, wie eine Einbindung der Sportflächen in einen Freizeit- und Sportpark Innerste-Aue aussehen kann:

- Öffnung der Sportflächen und Vernetzung mit dem Hohnsensee und dem Steinberg
- Angebot von vereinsunabhängigen Sportgelegenheiten [z.B. Walking / Skaterstrecke in Verbindung mit dem Hohnsensee]
- Trendsportangebote [z.B. Beachvolleyball]

5.6 Hinweise zur Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan Hildesheim 2020

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ist die Vorbereitung und die inhaltliche Grundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes [FNP] der Stadt Hildesheim. Die hier dargelegten Inhalte werden im formalen Bauleitplanverfahren zum FNP weiter transportiert.

Begleitend zur Aufstellung des FNP sind nach dem Baugesetzbuch die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen geplanter Flächennutzungen zu ermitteln und in einem Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung zum FNP. Er ist die Grundlage für die sachgerechte Berücksichtigung der Umweltbelange in der Abwägung.

Die Belange des Umweltschutzes haben bereits in die Abstimmungen zum vorliegenden Integrierten Stadtentwicklungskonzept Eingang gefunden. Einige Potentialflächen wurden im Laufe des Erarbeitungsprozesses aufgrund zu erwartender erheblicher Umweltauswirkungen aus der weiteren Betrachtung für Nutzungsänderungen herausgenommen. Eine eingehende Bewertung der Umweltauswirkungen bezogen auf konkrete Flächendarstellungen wird im neuen FNP durchgeführt.

Dabei werden die Vorhaben im Einzelnen wie auch die Planung im Ganzen auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft. Im Umweltbericht zum FNP wird die Auseinandersetzung mit den Umweltbelangen dokumentiert und mit der Auslegung des Entwurfs zum FNP auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Die Inhalte des Umweltberichtes und Gegenstand der Umweltprüfung sind:

Bestandsaufnahme

Die in der Umweltprüfung zu berücksichtigenden Umweltbelange sind in den §§ 1 [6] Nr. 7 sowie 1a BauGB beschrieben. Zusammenfassung siehe rechte Seite.

Für die Umweltprüfung kann in der Regel auf vorhandene Bewertungsgrundlagen zurückgegriffen werden. Dies sind in erster Linie der Landschaftsplan, aber auch Schutzgebietsverordnungen, andere Fachgutachten und Erhebungen.

Wirkungsprognose

Die Prognose der erheblichen Umweltauswirkungen von geplanten Flächennutzungen betrachtet sowohl die einzelnen Vorhaben [Einzelfallprüfung] wie auch die gesamtäumliche, kumulative Wirkung des gesamten Planes [Raumprüfung].

Status-quo-Prognose und Alternativenprüfung

Für die Einzelfallprüfung wird zusätzlich eine Prognose für den Fall der Nicht-Durchführung [Status-quo-Prognose] sowie die Prüfung einer Planungsvariante [Alternativenprüfung] vorgenommen.

Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Entsprechend der prognostizierten Umweltauswirkungen werden Maßnahmen zu deren Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich angegeben.

Monitoring

Zur Sicherstellung einer sachgerechten Umsetzung der Bauleitplanung ist eine fortlaufende Überwachung [Monitoring] der Berücksichtigung der Umweltbelange und der Umsetzung der Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der Umweltauswirkungen durchzuführen.

Zusammenfassung Umweltbelange

Schutzgüter:

- Arten- und Lebensgemeinschaften / biologische Vielfalt
- Bodenfunktionen
- Wasser [Grundwasser und Gewässer]
- Luft und Klima
- Landschafts- und Stadtbild
- Gesundheit des Menschen und der Bevölkerung
- Kultur- und sonstige Sachgüter

Zu berücksichtigen sind zudem:

- die Erhaltungsziele von Schutzgebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung [Gebiete nach FFH- und Europäische Vogelschutzrichtlinie]
- die Darstellungen des Landschaftsplanes und sonstiger Pläne
- der Schutz vor Emissionen
- die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie
- der sparsame Umgang mit Grund und Boden
- die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes
- der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässer

6 Stadtteil- und Ortsentwicklungskonzepte

6.1 Übergeordnete Ziele

Die Stadtteil- und Ortsentwicklungskonzepte sind ergänzende Empfehlungen zum integrierten Stadtentwicklungskonzept.

Sie zeigen primär Chancen und erstrebenswerte Handlungsoptionen für die einzelnen Orts- und Stadtteile auf. Dabei fließen städtebaulich-fachliche Planungsüberlegungen und die lokalpolitisch-sachlichen Anregungen der Arbeitsgruppen zusammen. Die Empfehlungen der lokalen Arbeitsgruppen stehen für die Meinung der jeweilig Beteiligten, geben jedoch nicht die vollständige Meinung eines Orts- oder Stadtteils wieder.

Es werden hauptsächlich die Empfehlungen aufgezeigt, die sich nicht bereits in den Zielen der städtebaulichen Leitbilder widerspiegeln. Die lokalen Entwicklungskonzepte

- ergeben anschauliche Grundlagen für die Erstellung des naturgemäß gröberen und abstrakteren Flächennutzungsplanes
- dienen umgekehrt dazu, den Flächennutzungsplan in seinen möglichen konkreten Auswirkungen ausloten zu können
- binden den nach dem Gesetz auf einen »voraussehbaren« Zeitraum ausgelegten Flächennutzungsplan in eine längerfristige Entwicklungsperspektive ein
- zeigen städtebauliche Aktionsfelder, Qualitätskriterien und Chancen auf für eine Entfaltung örtlicher Potentiale.

Kartendarstellungen der Stadtteil- und Ortsentwicklungskonzepte

- sind konzeptionelle Prinzipdarstellungen
- treffen keine flächen- oder parzellenscharfen Aussagen
- flächenkonkrete Darstellungen sind in nachgeordneten Planungen weiter zu prüfen

Gesamtpotential der Bauflächen

- beinhaltet sämtliche Nachverdichtungs-, Umnutzungs- und Siedlungserweiterungspotentiale nach Siedlungs-, Infrastruktur- und Freiraumkriterien
- beschreibt den Handlungsspielraum, innerhalb dessen die Wohnungszielzahlen realisiert werden sollen [Realisierung und Reserve s. Stellwand 5: Gesamtstädtische Entwicklung – Wohnen]
- wird ortsteilbezogen [s. jeweilige Aufgaben] in unterschiedlichem Umfang für die Realisierung der Wohnungszielzahlen ausgeschöpft
- die flächenkonkrete Darstellung als Baufläche ist im Flächennutzungsplan-Verfahren weiter zu prüfen

Folgende allgemeine Prinzipien gelten für die Stadt- und Ortsentwicklungskonzepte:

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- Aufwertung des öffentlichen Raumes: Straßenräume, Plätze, Grünflächen
- Sicherung und Entwicklung eines vielfältigen Alltagswegenetzes für Fußgänger und Radfahrer in Verbindung mit attraktiven Naherholungsräumen
- Erhaltung und Ausbildung prägnanter Ortsränder, Einbindung der Stadt/Ortslage in die Landschaft durch grüne Siedlungsränder, gestaltete Randwege, Blickbeziehungen in die Landschaft und auf die Stadt; Alleen, Flurgehölze, evtl. im Zusammenhang mit Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in den Naturhaushalt
- Abbau der Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen und Bahntrassen

Schwerpunktbildung

- Erhalt und Entwicklung der Grundausrüstung mit öffentlichen und privaten Diensten in den Ortsteilen, in den Stadtteilen Erhalt und Entwicklung vielfältiger Ausstattung

Baustrukturen im Inneren

- Schließung von Baulücken und bauliche Umnutzung brachfallender bzw. nur geringfügig genutzter Flächen unter Berücksichtigung eines ausreichenden Freiraums in den Stadtteilen, der dörflichen Ortskerne und der Ortsbild prägenden Hofstrukturen.



Mittel- und langfristige Entwicklung

- Ausbildung kompakter, städtebaulich und erschließungstechnisch sinnvoller Siedlungseinheiten
- Flexibilität bei der Entwicklung neuer Baugebiete durch Berücksichtigung einer Handlungsreserve zusätzlich zum eigentlichen Wohnbaulandbedarf – Sicherung von Optionen für spätere Siedlungserweiterungen und eventuell erforderliche öffentliche Einrichtungen
- Berücksichtigung charakteristischer Besonderheiten, z.B. Hanglagen, Niederungen, Gräben, historische Spuren, Waldränder, aber auch der Immissionen und Bodengüte
- Berücksichtigung der Empfindlichkeit des Naturhaushaltes und der Entwicklungsziele des Landschaftsplanes
- Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes



Öffentlicher Raum und Vernetzung

-  Ergänzung Straßennetz
-  Bahnhof / Haltepunkt
-  Verkehrsarmer / grünbegleitender Weg
-  Neuer Weg
-  Ringradweg / Weg zur Kunst
-  Panoramaweg
-  Ausblick
-  Grünverbindung / Grünzug
-  Allee
-  Prägnanter Ortsrand

Schwerpunktbildung

-  Schwerpunkt
-  Neuer Schwerpunkt

Baustrukturen im Inneren

-  Landwirtschaftlicher Betrieb
-  Ländlich geprägter Ortskern

Mittel- und langfristige Entwicklung

-  Wohnen, Innenentwicklung
-  Wohnen, Außenentwicklung
-  Gemischte Nutzung
-  Stadterweiterung
-  Gewerbe
-  Gemeinbedarf
-  Sondernutzung
-  Grünfläche: Freizeit, Sport
-  Ortsteilgrenze
-  Bahngleis

Abb. 6.1 Allgemeine Legende für alle folgenden Stadt- und Ortsteilkonzepte

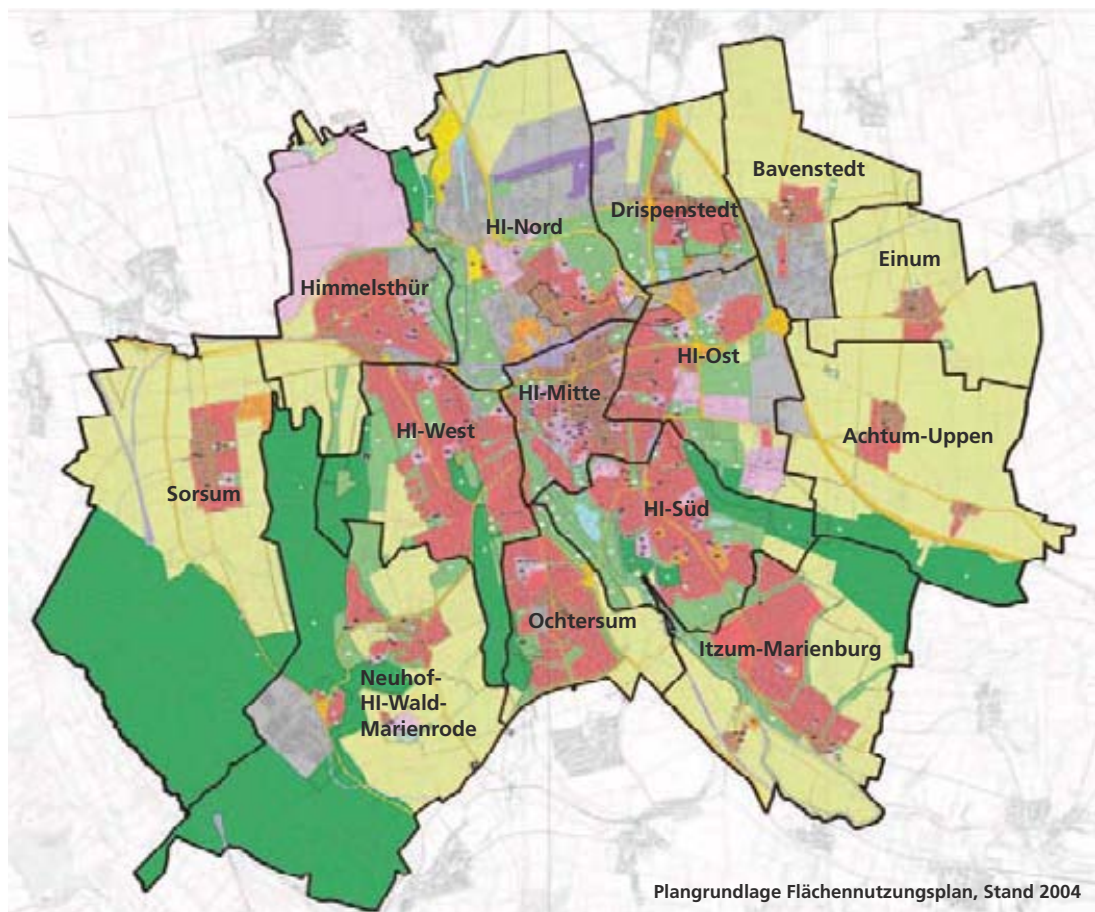


Abb. 6.2 Stadt- und Ortsteilgrenzen gemäß Integriertem Stadtentwicklungskonzept 2007

6.2 HI-Mitte

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 13.185 (31.12.2005)
Fläche: ca. 269 ha
Entfernungen: Innenstadt: 0-1 km, Bahnhof: 0-2 km, A7: 2-3 km
Ziele Raumordnung: Oberzentrum

1. Natur und Landschaft

Naturraum: Hildesheimer Lössbörde / Innerste-Bergland
Schutzgebiete: LSG Liebesgrund, Kahlenberger Graben, Kehr wiederwall
Ziele Raumordnung: Vorrang Hochwasserschutz Innerste-Aue
Ziele Landschaftsplan: Grünverbindungen entlang Kaiserstraße, Bahnhofsallee-Zingel; Hannoversche Straße

2. Wirtschaft

Handel: Handelszentrum zw. Schuhstraße und Bahnhof (Fußgängerzone)
Dienstleistungen: Hauptsitz Sparkasse, wenige private Verwaltungszentralen
kleinteilig verteilt, Schwerpunkte Hauptverkehrsachsen und Einzelhandelszentrum
Gewerbe: kleinteilig, teilweise auch in zentralen Lagen

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

Hoher Ausländeranteil: 14,2% (Hildesheim gesamt Ø 9,1%; Stand 2005)

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	101.727	5.324	13.380	12.717	23.998	26.057	14.821	5.430
2020	96.848	4.888	10.095	11.321	20.207	27.153	15.511	7.673
Entwicklung 2003-20	-5%	-8%	-25%	-11%	-16%	4%	5%	41%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

4. Öffentliche Infrastruktur

Schulen

Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)
1 Grundschule: 202 / 12 (Pfaffenstieg; GS Hohnsen s. Hildesheim-Süd)
2 Hauptschulen: 800 / 36 (Alter Markt, St.-Augustinus-Schule)
2 Realschulen: 1.177 / 42 (Freiherr-vom-Stein-Schule, Albertus-Magnus-Schule)
4 Gymnasien: 4.188 / 165 (Goethegymnasium, Andreanum, Josephinum, Marienschule)
2 Fachgymnasien: Friedrich-List-Schule, Werner-von-Siemens-Schule
Perspektive: Zunahme der Schülerzahlen an der Grundschule
Geburtsjahrgang 2004/2005: 76 Kinder (vorauss. Einschulung 2011, +38% zu Geburtsjahr 1997/1998)

Kindertagesstätten Bestand geplant ab 2006
4 Kindergärten 277 Plätze keine Veränderungen
1 Hort 20 Plätze keine Veränderungen

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Kultur: Museen: Roemer- und Pelizaeusmuseum, Dom, Stadtmuseum, Kunstgalerien, etc.
Bildung: HAWK-Standorte, 5 Berufsbildende Schulen, Volkshochschule, Büchereien, Archiv
Ämter u.ä.: Rathaus, Kreishaus, Amts- und Landgericht, JVA, Kath. Krankenhaus, Bischöfl. Generalvikariat
vielfältige Behördenstandorte, z. B. Deutsche Rentenversicherung, Nds. Landesamt für Soziales
Jugend und Familie, Staatshochbauamt, Stadtwerke
Freiraum: Wallanlagen, Ernst-Ehrlicher-Park, Magdalengarten, Marienfriedhof, Wasserparadies

5. Verkehr

KFZ-Verkehr: Verkehrsnetz an Leistungsgrenze, Entlastung durch geplante Umgehung Himmelsthür
Öffentlicher Verkehr: DB-Bahnhof mit Autoverladestelle, Bahnhaltepunkt Ost, alle Buslinien
Fuß- und Radwege: viele Wege, unterschiedliche Qualitäten



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele HI-Mitte

Leitsatz: Starke Geschichte – Modernes Zentrum

Qualitäten

- kulturelles Zentrum mit zahlreichen Identifikationspunkten [Weltkulturerbe, Historischer Wallring, ...]
- Einzelhandelszentrum
- ruhige Kleinode [Magdalenengarten, Nikolai-Friedhof, ...]
- prägnante Räume
- städtische Mischung von Wohnen und Arbeiten

Aufgabe

- Erarbeitung eines Innenstadtkonzeptes zu Gestaltung und Nutzung besonders der öffentlichen Räume
- Vermitteln der Stärken [Stadtmarketingkonzept]
- Integration der Hauptverkehrsstraßen
- Sanierung oder Ersatz der Nachkriegsbebauung
- Sicherung / Stärkung des Wohnens
- Stärkung der Einzelhandelsfunktion
- Erlebarmachen und Vernetzen der »Highlights«



Öffentlicher Raum und Vernetzung

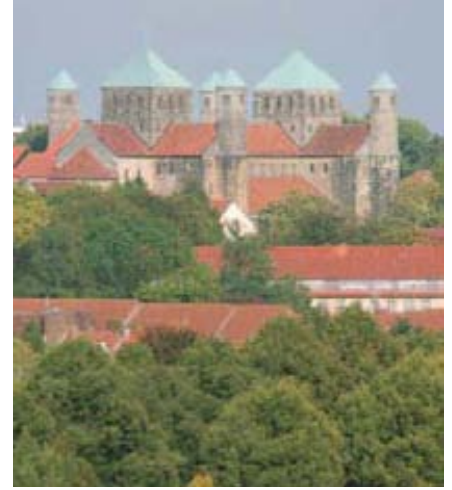
- Aufwertung der historischen Wallanlagen und Entwicklung zu einem Grüning für Fußgänger und Radfahrer
- Betonung des historischen Stadtgrundrisses [Gassen] und Vernetzung mit dem Wallring
- Aufwertung der Stadtplätze und Straßenräume
- Querverbindungen in der Innenstadt stärken: vor allem zu den wichtigen Hildesheimer Highlights – Michaeliskirche, Dom, Museen, St. Godehard, ... auch die Verbindungen zur Andreaspassage, dem Ratsbauhof sowie zum Stadttheater
- Aufwertung und Ausbau des Radwegenetzes
- Vernetzung der Innenstadt durch maßvolle, einheitliche Beschilderung, bauliche Veränderung, Begrünung, Stadtmobiliar, ...
- Verkehr als Ring um die Innenstadt mit Parkmöglichkeiten [Parkhäusern] an wichtigen Punkten
- Ausbau bzw. Verbesserung eines Weegeleitsystems für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger
- Vernetzung mit Innerste-Aue, Bahnhof, Galgenberg und Berghölzchen

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- Weiterentwicklung des Einzelhandelszentrums Innenstadt [Netz und Pole]
- Qualifizierung des Freizeit- und Erholungsschwerpunktes Innerste-Aue als Parklandschaft

Baustrukturen im Inneren

- Stärkung des innerstädtischen Wohnens [Verbesserung Wohnumfeld, Schließung von Baulücken, Aufwertung untergenutzter Flächen, Umstrukturierung Innenbereiche, Sanierung, Modernisierung veralteter Baustrukturen, bauliche Ergänzungen] z.B. attraktives innerstädtisches Wohnen am Michaelishügel mit eigener Identität: neue Grundrisstrukturen unter Beibehaltung der städtebaulichen Kubaturen mit alternativen Wohnformen, Einbindung in die Stadt
- Stadteingänge gestalten: städtebaulich prägnante Strukturen an den wesentlichen Eingangstoren der Stadt



- Neuordnungsbedarf [z.B. Stellplätze] des Veranstaltungsortes Vier Linden unter Berücksichtigung der prägnanten Raumkante der Innerste-Aue

Entwicklungsschwerpunkte:

Arnekenstraße

- Neubau eines Handelsschwerpunktes mit 15.000m² Verkaufsfläche
- Integration von Wohnen und Dienstleistungen
- offene Fußgängerbereiche
- Markierung Stadttor: Ecke Kaiserstraße-Kardinal-Bertramstraße
- Integration der Arnekenstraße ins Umfeld: Gestaltung Hauptstraßen, Handelswege
- Integration in die mittelalterliche Stadt

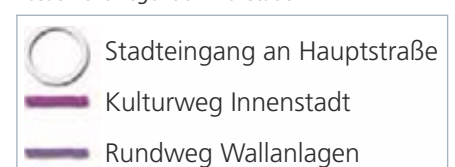
Ehemaliger Güterbahnhof

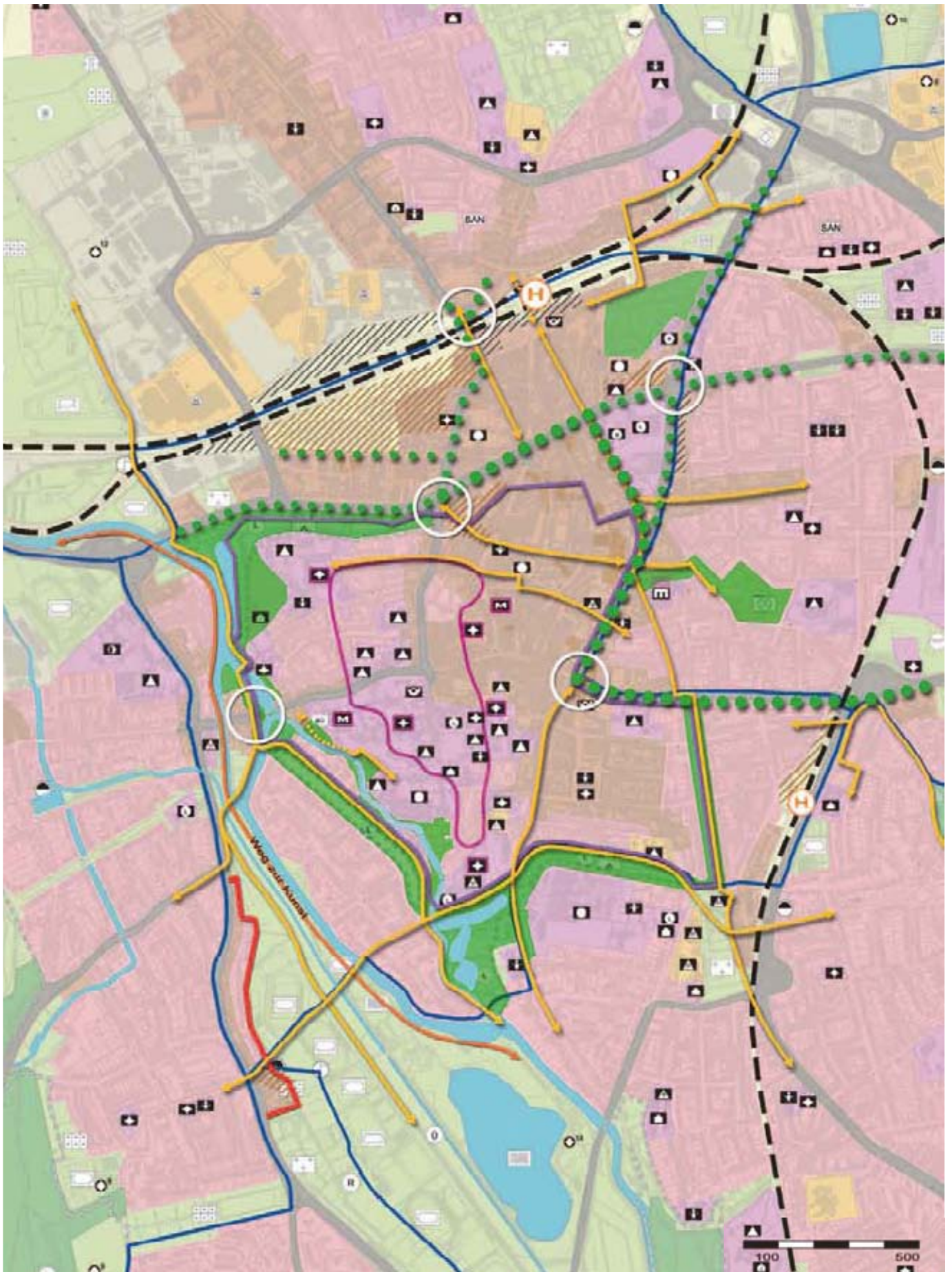
- Umnutzung zu Wohnen und Arbeiten
- Verbesserung der städtischen Präsenz an der Bahnstrecke
- Nutzungen zur Bahnseite: Gewerbe, Büros, Dienstleistungen, Entertainment
- Nutzungen an der Speicherstraße: Wohnen mit grünen Innenhöfen
- Integration der Buszufahrt Stadtwerke, Umgestaltung Autozug-Terminal
- Flächen beidseitig der Speicherstraße einbeziehen, integrative Gestaltung Speicherstraße
- Integration zur Stadt: Flächen an Bischof-Janssen-Straße und Hannoverischer Straße einbeziehen

Bahnhofsbereich

- Neuordnung und Gestaltung: Markanter Zugang zum Zentrum, Neubau ZOB
- Bessere Durchquerung zur Nordstadt
- Einzelhandelsfunktionen

Zusätzliche Legende Innenstadt





6.3 Hi-Nord

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner:	9.834 (31.12.2005)
Fläche:	ca. 851 ha
Entfernungen:	Innenstadt: 0-5 km, Bahnhof: 0-5 km, A7: 1-3 km
Sanierungsgebiet:	Nordstadt, seit 1986

1. Natur und Landschaft

Schutzgebiete:	NSG/FFH Innerste-Aue unter Mastberg, LSG Innerste-Aue Nord
Ziele der Raumordnung:	Innerste-Aue: Vorrang Natur und Landschaft, Verbesserung Landschaftsstruktur und Naturhaushalt, Hochwasserschutz
Ziele Landschaftsplan:	Grünverbindungen entlang Verkehrsachsen, Einbindung GE Nord in Landschaft, Renaturierung und Entwicklung Fließgewässer Innerste-Aue

2. Wirtschaft

Gewerbe:	Metallbau, Technische Gase, Hafengewerbe, kleinteilige Betriebe, Ausbau Logistikgewerbe
Handel / Dienstleistungen:	Großflächiger Einzelhandel Römerring (Baumärkte, Supermärkte), weitere Supermärkte an Rändern, kleinteilige Versorgung integriert, Leerstände Steuerwalder Straße; GE Nord Bestand: Schwerpunkt Bürodienstleistungen, Autohandel, Veranstaltungen
Baulandreserven:	Gewerbegebiet Nord (östlich/nördlich Flugplatz)

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

Niedriges Durchschnittsalter: 39,3 Jahre (Hildesheim: 42,7 Jahre; Stand 2003)
Hoher Ausländeranteil: 19,4% (Hildesheim gesamt Ø 9,1%; Stand 2005)

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	10.070	657	1.425	1.563	2.555	2.283	1.194	393
2020	11.053	723	1.426	1.431	2.540	2.929	1.384	621
Entwicklung 2003-20	10%	10%	0%	-8%	-1%	28%	16%	58%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

4. Öffentliche Infrastruktur

Schulen

Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)

2 Grundschulen: 373 / 23 (Nord, Johannesschule)

1 Gesamtschule: 1.274 / 51 (IG Robert-Bosch)

Förderschule Anne Frank: 295 / 14 (Schwerpunkt Lernen)

1 Fachgymnasium: Hermann-Nohl-Schule

Perspektive: Zunahme der Schülerzahlen an Grundschulen

Geburtsjahrgang 2004/2005: 105 Kinder (vorauss. Einschulung 2011; +18% zu Geburtsjahr 1997/1998)

Kindertagesstätten

Bestand geplant ab 2006

6 Kindergärten 398 Plätze Abbau in 1 Einrichtung

5 Horte 87 Plätze Aufbau in 1 Einrichtung

4 Krippen 56 Plätzen

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Soziales: Kinder- und Jugendhaus Nordstadt, Ausbau zu Bürgerhaus geplant, Seniorenwohnen

Bildung: FH Verwaltung (Schließung), Berufsschule/FOS Gestaltung, DEULA, Technologiezentrum

Ämter: Nds. Landesbetrieb für Wasserschifffahrt,... Gesundheitsamt, Straßenverkehrsamt, Bauhof, Tierheim

Freiraum: Hunderennbahn, Modellauto-Rennstrecke, Reitgut, 3 Sportplätze (Eisenbahner-SV, FC Fortuna, SG Nordstadt), Nordfriedhof, 6 Kleingartenanlagen, Golfplatz angrenzend

5. Verkehr

Allgemein: Kanal mit Hafen, Gütergleis, Flugplatz für Geschäfts- und Freizeitverkehr

KFZ-Verkehr: Lage an B6, neuer A7-Anschluss mit GE Nord geplant, Umgehung Himmelsthür

Öffentlicher Verkehr: Zugang Bahnhof, Busanschluss: 2 Hauptlinien, 2 Nebenlinien

Fuß- und Radverkehr: Verbindungen Richtung Drispfenstedt, Himmelsthür, entlang Innerste-Aue



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele HI-Nord

Leitsatz: Produktive Stadt – arbeitsam, lebendig, vielseitig

Qualität

- vielseitiger Arbeitsstandort
- verkehrsgünstige Lage, gute Verkehrsinfrastruktur [Autobahn, Hafen, Flugplatz...]
- wichtige kulturelle Einrichtungen [Kulturfabrik, Freies Theater, Halle 39]
- Wohnen aufgewertet [Sanierungsgebiet]

Probleme

- Entfernung zu Naherholungsgebieten
- Starke Verkehrsäsuren – isolierte Lagen

Aufgabe

- Entwicklung Gewerbegebiet Nord
- Sicherung und Stärkung des Wohnens
- soziale Integration der Bewohner
- Integration der Hauptverkehrsstraßen fortsetzen [s. Steuerwalder Straße]
- Anbindung an die Innenstadt: Überwindung von Barrieren



Öffentliche Räume und Vernetzung

- Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt: Bahn als Barriere überwinden, Entwicklungsflächen an der Bahn nutzen
- Hauptwege Radverkehr: entlang Innerste-Aue, Steuerwalder Straße, Peiner Straße, Lademühlenfeld nach Himmelsthür
- Grünzug Nord: Grün- und Wegeverbindungen mit Innerste-Aue, Drispensedt und dem Grünzug Ost sowie eine Verbesserung der Anbindung an die städtischen Quartiere
- Entwicklung einer Wegeverbindung entlang der Bahn zur Innerste-Aue

Schwerpunktbildung / Ausstattung

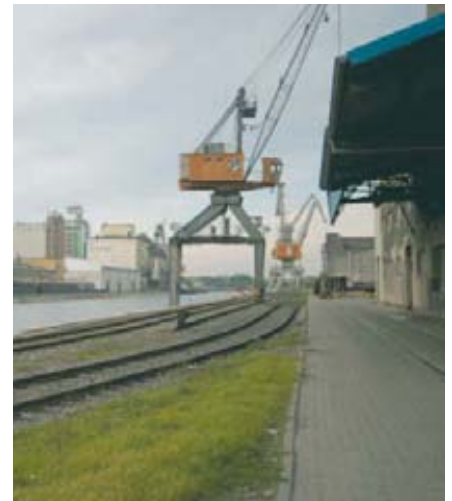
- Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Innerste-Aue: Gute Erreichbarkeit, Naturerlebnis, Freizeit und Erholung
- Schwerpunkt Kleingärten an B6: Attraktivierung durch Pufferzonen zu den Straßen, Integration in Grünzug

Baustrukturen im Inneren

- Sicherung Nahversorgung: Neuer Standort am Gesundheitsamt [Sachsenring]
- Umnutzung der bisherigen Fachhochschule für Verwaltung und kleinteiliger Gewerbeflächen in der Nordstadt zum Wohnen
- Verbesserung der städtischen Präsenz an der Bahnstrecke und Anbindung HI-Nord an die Innenstadt: städtisches Konzept für die Flächen nördlich des Güterbahnhofs [Ausbildung einer städtebaulichen Kante, attraktive Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Straße]
- Römerring, Cheruskerring, Bischofskamp: Mischung aus Gewerbe, Kleingewerbe und großflächigem Einzelhandel als Unternehmens-Park qualifizieren

Reserveflächen Gewerbe

- Fläche am Hafen [rd. 4ha], reserviert für Hafengewerbe
- Fläche am Flugplatz [rd. 4ha] für kleinteilige Betriebe
- keine weiteren nennenswerten Flächenreserven für Gewerbe: Handlungsbedarf



Entwicklungsschwerpunkte:

Gewerbegebiet Nord

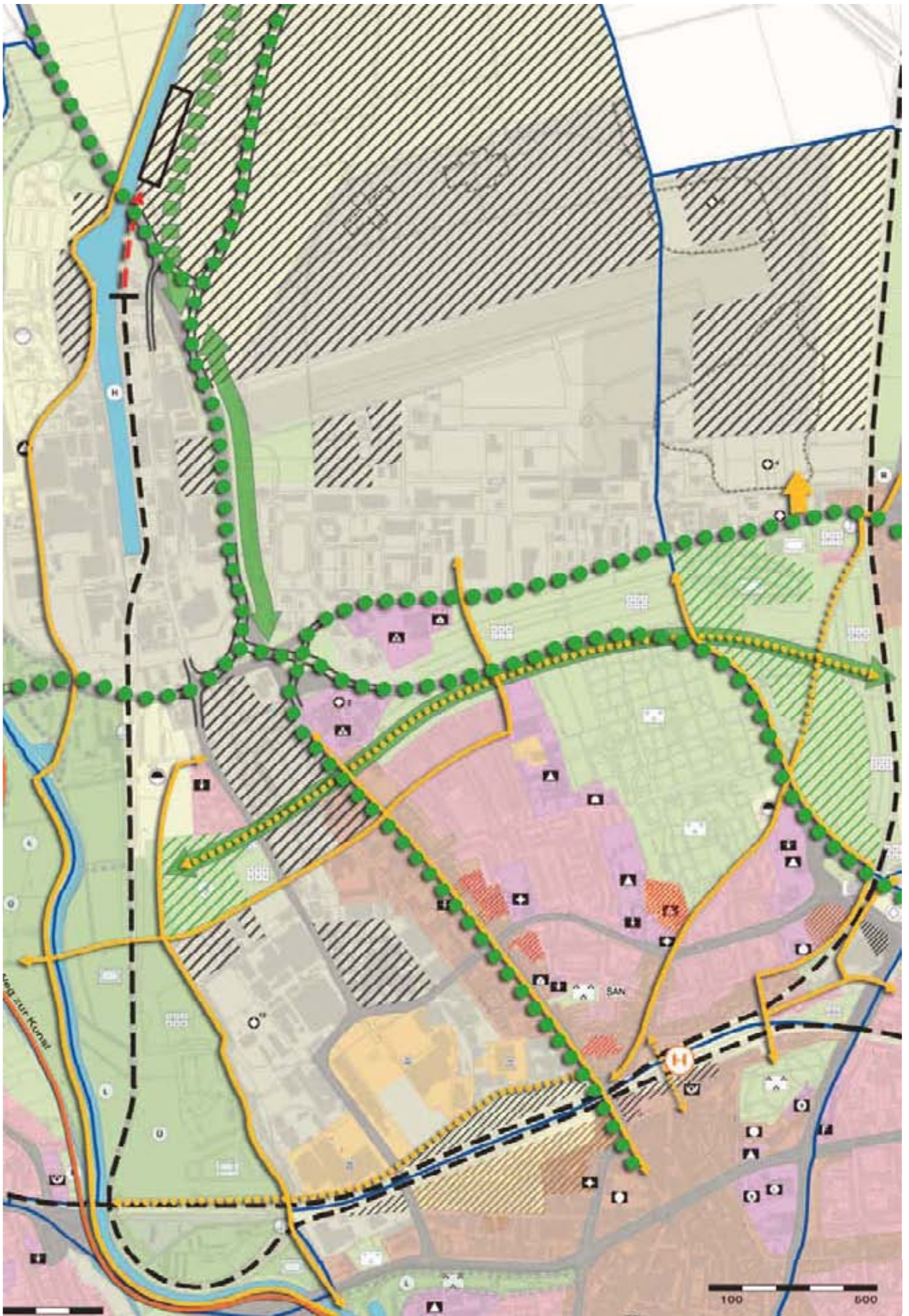
- kurzfristiges Flächenangebot östlich Flugplatz [Baurat-Köhler-Straße]
- Haupterschließung mit drittem Autobahnanschluss
- Containerhafen: Überprüfung der Möglichkeiten für einen kombinierten Ladeverkehr mit direktem Autobahnanschluss und Gleisanschluss via verlängerter Hafenbahn [Ziel der Raumordnung]

Umnutzung Dr.-Schoeps-Kaserne

- kurzfristiges Flächenangebot für Gewerbe
- prägnanter Straßenraum als gliederndes Element [Bäume]
- integrative Gestaltung der Straßen Münchwiese und Steuerwalder Straße [aktuelle Planung]
- vorhandene Baustruktur weitgehend einbeziehen
- grünen Rand und Baumbestand weitgehend erhalten

Grünzug Nord [Güldenes Feld]

- Integration Kleingärten, Rodelhügel und Golfplatz in Grünzug
- weitere Freizeiteinrichtungen / -anlagen ansiedeln [Gemarkung Drispensedt]
- Aufwertung Alte Peiner Straße als Rad- und Fußweg



6.4 Hi-Ost

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 11.875 (31.12.2005)
Fläche: ca. 507 ha
Entfernungen: Innenstadt: 0-2 km, Bahnhof: 1-3 km, A7: 0-2 km
Stadtsanierung: Programm „Soziale Stadt“: Fahrenheit

1. Natur und Landschaft

Naturraum: Hildesheimer Lössbörde
Schutzgebiet: LSG Vorholzer Bergland (Galgenberg)
Ziele der Raumordnung: Vorrang Wasserschutz (am Galgenberg)
Landschaftsplan: Grünverbindungen an B6, B1, Bahnachse nach Braunschweig;
Verbesserung Gewässerstrukturen

2. Wirtschaft

Gewerbe: Gewerbegebiet Bavenstedter Str. / Siemensstraße Baulandreserve Wellenteich
Dienstleistungen: Volksbank-Zentrale, Gesundheitszentrum geplant, Versorgungsamt
Handel / Dienstleistungen: Großfl. Einzelhandel Bavenstedter Straße, kleinteilig: Bismarckstr., Einumer Str.,
Frankenstraße, Goslarsche Straße

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

Niedriges Durchschnittsalter: 40,9 Jahre (Hildesheim: 42,7 Jahre; Stand: 2003)
Ausländeranteil 12,1% (Hildesheim: 9,1%; Stand: 2005)

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	12.319	718	1.559	1.832	3.189	2.829	1.586	606
2020	11.982	622	1.355	1.453	2.728	3.357	1.672	795
Entwicklung 2003-20	-3%	-13%	-13%	-21%	-14%	19%	5%	31%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

4. Öffentliche Infrastruktur

Schulen Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)
2 Grundschulen: 466 / 24 (Didrik Pining, Elisabethschule)
Scharnhorstgymnasium: 1.023 / 41
Förderschule Didrik Pining: 99 / 9 (Schwerpunkt Sprache)
Perspektive: Zunahme der Schülerzahlen an Grundschule
Geburtsjahrgang 2004/2005: 124 Kinder (vorauss. Einschulung 2011; +14% zu Geburtsjahr 1997/1998)

Kindertagesstätten: Bestand geplant ab 2006
7 Kindergärten 385 Plätze Abbau (Zusammenlegung städtische Kitas Moltkestr. / Bahrfeldtstr.)
3 Horte 72 Plätze Aufbau
2 Krippen 20 Plätze

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Kultur / Bildung: Stadttheater, Kino, Mehrgenerationenhaus mit Volkshochschule, Musikschule,
Jugendtreff, Berufsbildende Schule
Sonst. Einrichtungen: Städtische Berufsfeuerwehr (Rettungsleitstelle)
Freiraum: 2 Sportanlagen (SG Frankenfeld, Post SV), 1 Tennisanlage, Spielparks Steingrube und
Frankenfeld, 15 Dauerkleingartenanlagen, Ausflugslokal am Galgenberg

5. Verkehr

Hauptverkehrsnetz mit Trennwirkungen
KFZ-Verkehr: Lage an Autobahn, B1, B6, B494; P&R-Platz am Kreisel
Öffentlicher Verkehr: Mehrere Bahntrassen, Stadtbus: 4 Hauptlinien, 3 Nebenlinien
Fuß- und Radverkehr: entlang B1, B6, Bahntrassen, Querungen über Brücken / Unterführungen



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele HI-Ost

Leitsatz: Lebendiger Stadtteil – offen für Entwicklungen

Qualität

- verkehrsgünstige Lage
- städtisches Wohnen [Gründerzeitbebauung]
- wichtige kulturelle Einrichtungen [z.B. Stadttheater, Kino, Musikschule, VHS]
- Standort des Landeskrankenhauses

Problem

- starke Verkehrszäsuren – isolierte Lagen
- Geringe Aufenthaltsqualität der Straßen
- Unterversorgung mit öffentlichem Grün
- Entfernung zu Naherholungsgebieten

Aufgabe

- Vernetzung innerhalb des Stadtteils und mit den Naherholungsflächen: Abbau von Barrieren
- Integration der Hauptverkehrsstraßen
- Schaffung von Gestalt- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Sanierung / Ersatz Nachkriegsbebauung
- Sicherung und Stärkung des Wohnens
- vorhandene Entwicklungspotentiale ausschöpfen



Öffentlicher Raum und Vernetzung

- Vernetzung der Innenstadt / Oststadt über vorhandene Verkehrszäsuren wie Bahn und Bundesstraßen mit den Entwicklungsflächen der Kasernen und Kleingärten [Aufwertung vorhandener bzw. neuer Randnutzungen]
- Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Galgenberg [Panoramaweg] mit den nördlichen und östlichen Lagen vernetzen und die Waldschneise als räumliches Element herausarbeiten
- Entwicklung Grünzug Ost: von Galgenberg über Müggelsee bis Grünzug Nord, Teilbereich Frankenfeld unter Integration von Sportflächen und Kleingärten
- Aufwertung Steingrube, Bismarckplatz und ausgewählte Straßenräume
- Fuß- und Radwegeverbindung auf dem alten Industriegleis [Bahnhof-Bavenstedt]

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- Schwerpunkt Kultur: Ergänzung um VHS-Mehrgenerationenhaus [durch Steingrube an Innenstadt angebunden]
- Schwerpunkt Landeskrankenhause: Erweiterungsmöglichkeiten nach Süden am Galgenberg
- Schwerpunkt Kleingärten: Attraktivierung, Konzentration, Integration in Grünzug Ost
- Schwerpunkt Hochschule HAWK an der Senator-Braun-Allee [s. Abb. 5.2.3]

Baustrukturen im Inneren

- Parkplatz am Kennedydamm: Neubau Gesundheitszentrum

Entwicklungsschwerpunkte mit Erweiterung der Oststadt:

Umnutzung Mackensen-Kaserne

- Ausgangspunkt für Erweiterung der Oststadt für Wohnen und Bildung
- bisher: isolierte Lage durch Bahntrasse und Bundesstraße, gute Lage in der Gesamtstadt
- Entwicklung in Zusammenhang mit nördlichen und südlichen Flächen
- Erschließung über Senator-Braun-Allee



- Anbindung an die Innenstadt und Oststadt über die Bahn
- Nord-Süd-Wegebeziehung, Fußweg Richtung Galgenberg verbessern
- Blickachse St. Andreas berücksichtigen
- Vorhandene Gebäude an der Senator-Braun-Allee weitgehend integrieren
- Berücksichtigung Wasserschutzgebiet

Umnutzung Ledebur-Kaserne

- neuer Standort für die Rhön-Klinik

Östlich Senator-Braun-Allee

- Entwicklung für Wohnen und Arbeiten unter Einbeziehung von Kleingartenflächen

Gewerbegebiet Wellenteich

- Reservefläche für Gewerbe aufgrund des gesamtstädtischen Flächenbedarfs und der verkehrsgünstigen Lage an der Autobahn erhalten
- Schwerpunkt Dienstleistungen
- Lage und Größe der Fläche aufgrund der Erschließungsbedingungen über die Berliner Straße prüfen [ggf. teilweise Einbeziehung Kleingärten]
- hochwertiges Nutzungs- und Stadt-raumprofil erforderlich
- Blickachse Autobahn-Innenstadt berücksichtigen

Nordhang Galgenberg

- Teilbebauung mit Schwerpunkt Wohnen
- Integration Landeskrankenhause in Stadtkörper
- Prüfung ökologische Verträglichkeit
- Berücksichtigung Grünvernetzung, Wasserschutzgebiet, Kaltluftzufuhr
- Integration Goslarsche Landstraße als Stadtstraße mit Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion



6.5 Hi-Süd

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 11.809 (31.12.2005)
Fläche: ca. 507 ha
Entfernungen: Innenstadt: 0-2 km, Bahnhof: 2-4 km, A7: 2-4 km

1. Natur und Landschaft:

Naturraum: Innerste-Bergland
Schutzgebiete: LSG Galgenberg, Innerste-Aue, Ehrlicher-Park, Kehr wiederwall
Ziele Raumordnung: Innersteaue: Vorrang intensive Erholung, Freiraum, Natur und Landschaft, Hochwasserschutz;
Galgenberg: Vorrang ruhige Erholung, Trinkwasserschutz;
Ziele Landschaftsplan: div. Grünverbindungen entlang Marienburger Str., Bahn, Schillstr., ... Fließgewässer im Biotopverbund

2. Wirtschaft:

Handel / Dienstleist.: Nahversorgungszentrum vor Uni, kleinteilig entlang Marienburger Str., teilweise dezentral westlich der Bahn; Ärzte, Kanzleien, kleine Büros stark vertreten

3. Bevölkerung und Wohnungsbau:

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

zweithöchstes Durchschnittsalter: 45,6 Jahre (Hildesheim: 42,7 Jahre; Stand: 2003)
Generationenwechsel in Baugebieten der 50er- bis 70er-Jahre

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	11.988	550	1.340	1.542	2.587	2.921	2.046	1.002
2020	11.902	618	1.235	1.399	2.634	3.115	1.848	1.054
Entwicklung								
2003-20	-1%	12%	-8%	-9%	2%	7%	-10%	5%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

4. Öffentliche Infrastruktur:

Schulen Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)
3 Grundschulen 568 / 29 (Greifswalder Str., Bonifatiuschule, Hohnsen)
Hauptschule: 238 / 11 (Don-Bosco-Schule)
Realschule: 321 / 12 (Don-Bosco-Schule)
Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte: Förderschule mit Schwerpunkt Hören
Förderschule St. Ansgar (Förderschwerpunkt emotionale und soziale Entwicklung)
Perspektive: Zunahme der Schülerzahlen an Grundschule Hohnsen, Abnahme Bezirk Greifswalder Straße
Geburtsjahrgang 2004/2005: 141 Kinder (vorauss. Einschulung 2011; -3% zu Geburtsjahr 1997/1998)

Kindertagesstätten Bestand geplant ab 2006
8 Kindergärten 332 Plätze Keine Veränderungen
1 Hort 40 Plätze Keine Veränderungen
3 Krippen 60 Plätze Keine Veränderungen

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Bildung: Universität (Hauptstandort), HAWK (Hauptstandort), Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte, Fachoberschule für Sozialpädagogik, Kinder- und Jugendhilfe Sankt Ansgar
Soziales: Jugendtreff, Altenheime; Gesundheit: Klinikum Hildesheim (Standort-Verlagerung)
Freiraum: Freibad Johannisiwiese, Bezirkssportanlage Marienburger Höhe mit PSV Grün Weiß, MTV; Skater-Anlage), HTC Rot-Weiß, FC Concordia am Lönsbruch, Sportvereine in der Innerste-Aue: SV Borussia 06, Eintracht Hildesheim, Verein für Volkssport, TC Gelb Rot), 6 Dauerkleingartenanlagen, Südfriedhof
Ausflugsziele: Bismarckturm, Volkssternwarte „Gelber Turm“, Brockenblick

5. Verkehr

KFZ-Verkehr: Marienburger Straße, Hohnsen: verkehrsstarke Straßen
Öffentlicher Verkehr: DB-Haltepunkt HI-Ost mit P&R, Stadtbus: 3 Haupt-, 3 Nebenlinien
Fuß- und Radwege: diverse



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele HI-Süd

Leitsatz: Wohnen und Lernen an Berg und Fluss

Qualität

- reizvolle Landschaft [Nordosten: Galgenberg, Südwesten: Innerste-Aue]
- Nähe zu ausgedehnten attraktiven Naherholungsgebieten
- sehr gute Wohnlage [differenziertes Wohnungsangebot]
- Hauptstandort der Hochschulen
- sehr gute Versorgung an öffentlichen Einrichtungen [Schulen, Kindertagesstätten]

Aufgaben

- Qualitäten sichern
- Innenentwicklung durch Umnutzung freiwerdender öffentlicher Flächen
- Familienfreundlichkeit hervorheben: Angebot für junge Familien
- Uni und FH-Standort in der Stadt verankern: Studenten stärker binden
- Sanierung und Modernisierung im Wohnungsbestand

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt für Rad- und Fußverkehr: Radverkehr auf Westseite der Marienburger Straße auch im Gegenverkehr, Verbesserung der Querung der Bahn durch Umbau des »Klingeltunnels« oder ebenerdige Querung der Schienen für Fußgänger und Radfahrer
- Integration Hauptverkehrsstraßen und somit Verbesserung der Querbarkeit
- Ergänzung Wegenetz zwischen Am Roten Steine und Itzum
- Vernetzung über die Innerste für Fußgänger und Radfahrer durch Brückenschlag Rother Stein Richtung Ochtersum
- Panoramaweg Am Roten Steine unter Berücksichtigung des Naturschutzes ergänzen
- »Wege zur Natur« [Aktuelle Vorüberlegungen der Stadtverwaltung] weiter entwickeln
- Einbindung der »Highlights« in das überörtliche Wegenetz
- Rad- und Fußweg entlang der Bahn

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- Ostbahnhof als neuen Knoten zwischen den Stadtteilen ausbauen: z.B. Ausbau und Aufwertung zu Stadtteilzentrum [Post, Geschäfte, kleine Läden...], Einkaufszentrum einbeziehen und neu ordnen, Vernetzung nach Osten, Einbeziehung in Busnetz
- Uni und FH durch stärkere Präsenz in der Stadt verankern: z.B. studentischen Bedürfnissen im Stadtteil gerecht werden [Studentenwohnen, ...], Unibibliothek als Stadtteilbibliothek, gestalterische Öffnung der Uni zur Marienburger Straße, baulichen Schwerpunkt der FH ausbilden
- Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Innerste-Aue: Durchlässigkeit der Sportstätten erhalten und verstärken, Vernetzung mit dem Hohnsensee und dem Steinberg, Potential für Freizeitsee westlich »Roter Stein«, Auencharakter stärken, naturnahe Entwicklung der Gewässer
- weitere Qualifizierung des umfangreichen Angebots an Sportflächen: z.B. Walking / Skaterstrecke in Verbindung mit dem Hohnsensee, Trendsportangebote [Beachvolleyball]
- Tonkuhle als Badesee prüfen

Baustrukturen im Inneren

- Gründerzeitviertel und 20er- / 30er-Jahre-Bebauung stabil: städtisch / Villen
- Wohnungsbau 50er- bis 70er Jahre: Generationenwechsel, Sanierung / Modernisierung / Ersatz
- gute Wohngebiete, kein Nachfrageproblem: Perspektive für junge Familien / Haushalte
- stärkeres Angebot an betreutem Wohnen für Senioren

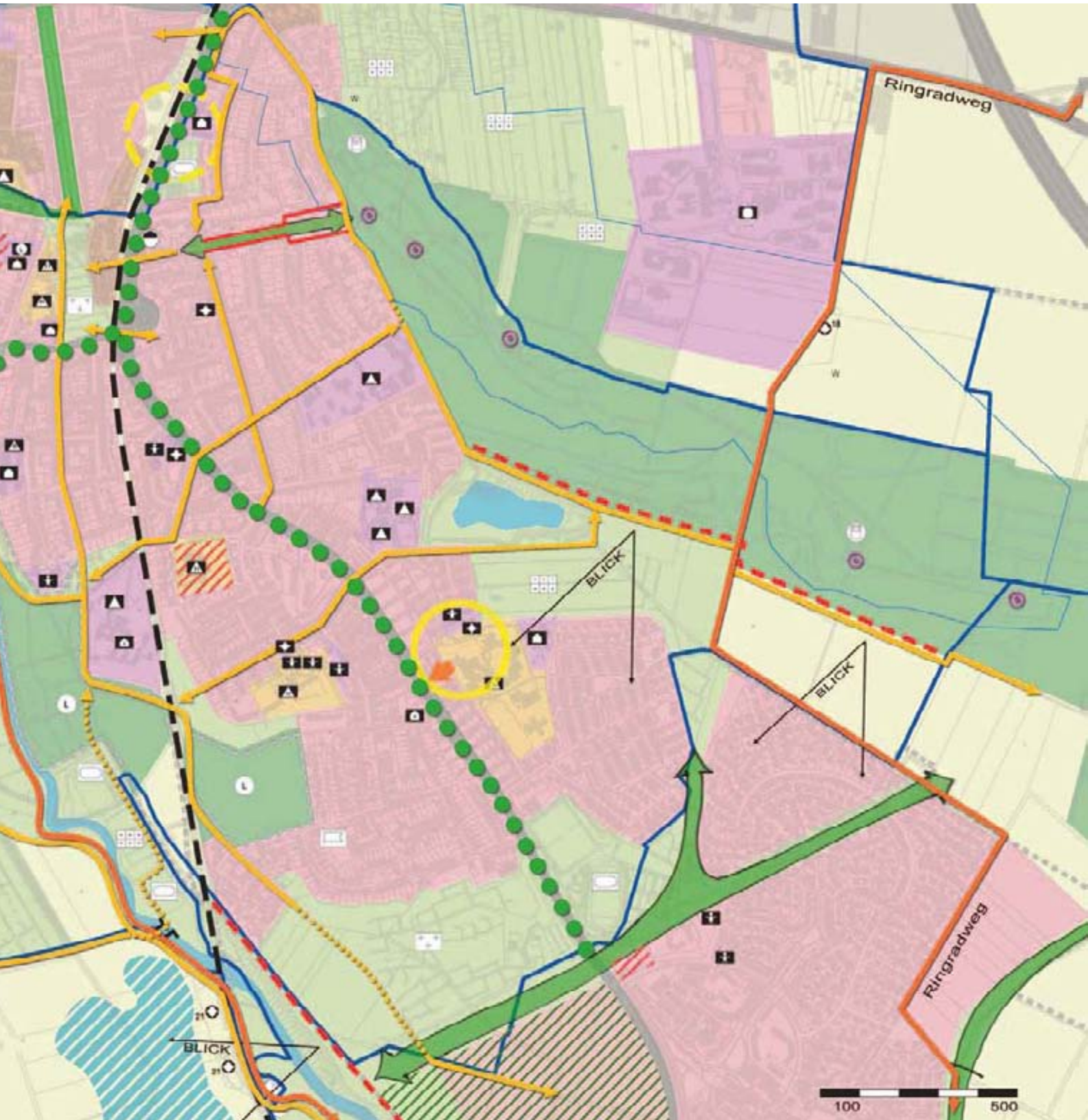
Entwicklungsschwerpunkte:

- Flächen des Klinikum Hildesheim am Weinberg: gehobene, städtische Wohnbebauung in sehr zentraler Lage
- FH-Standort Polizei, Lübecker Straße: Nachnutzung Wohnen oder Bildung
- Nutzung Teilfläche Wasserkamp als Grünfläche: Freizeit, Sport, Naherholung

Potentiale für höherwertige Nachnutzung prüfen

- Bezirkssportanlage Marienburger Höhe
- Kleingarten Blauer Kamp [Teilfläche]





6.6 Hi-West

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 15.562 (31.12.2005)
Fläche: ca. 579 ha
Entfernungen: Innenstadt: 0-2 km, Bahnhof: 2-4 km, A7: 3-5 km

1. Natur und Landschaft

Schutzgebiete: NSG Lerchenberg, Gallberg, LSG Bergholz, Steinberg, Rottsberghang
Ziele der Raumordnung: Gallberg/Rottsberg: Vorrang Natur und Landschaft; Steinberg: Vorrang ruhige Erholung
Innerste-Aue: Hochwasserschutz, intensive Erholung
Landschaftsplan: Grünverbindungen, Renaturierung Fließgewässer

2. Wirtschaft

Gewerbe: untergeordnet, kleinteilig, nahe B1 und in Moritzberg; Brachfläche Phoenix,
Handel / Dienstl.: Stadteilzentrum Dingworthstraße, Nahversorgung, Läden an Himmelsthürer Str.
Freie Berufe: Villengebiet östlich Berghölzchen

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

höchstes Durchschnittsalter: 46,1 Jahre (Hildesheim: 42,7 Jahre; Stand: 2003)
Generationenwechsel in Baugebieten der 50er- bis 70er-Jahre

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	15.525	700	1.832	1.560	3.285	4.274	2.746	1.128
2020	13.216	556	1.200	1.351	2.450	3.737	2.533	1.390
Entwicklung 2003-20	-15%	-21%	-34%	-13%	-25%	-13%	-8%	23%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

4. Öffentliche Einrichtungen

Schulen

Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)

2 Grundschulen: 583 / 26 (Moritzberg, Mauritius)
1 Gymnasium: 784 / 31 (Michelsenschule)
Förderschule im Bockfeld: 269 / 35 (Schwerpunkte geistige, körperliche, motorische Entwicklung)
Freie Waldorfschule: 387 / 13 (Klassen 1 – 13)
Perspektive: Abnahme der Schülerzahlen an Grundschule
Geburtsjahrgang 2004/2005 (vorauss. Einschulung 2011): 116 Kinder (-15% zu Geburtsjahr 1997/1998)

Kindertagesstätten

	Bestand	geplant ab 2006
5 Kindergärten	418 Plätze	Abbau in 2 Einrichtungen
2 Horte	54 Plätze	Keine Veränderungen
Krippen	0 Plätze	Aufbau in 2 Einrichtungen

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Ämter u. Ä.: Nds. Landesrechnungshof, Polizei, Ortsfeuerwehr Moritzberg, Harzwasserwerke
Sport: Sportanlage DJK Blau-Weiß Hildesheim, Sparkassen-Arena,
Anlage Hildesheimer Tennisverein
Sonstige Anlagen: Eichendorffhain, 5 Dauerkleingartenanlagen

5. Verkehr

KFZ-Verkehr: B1, B243 mit Trennungscharakter
Öffentlicher Verkehr: Stadtbus: 3 Hauptlinien, 3 Nebenlinien
Fuß- und Radwege: vielfältig, besonders im Zusammenhang mit Grünverbindungen



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele HI-West

Leitsatz: Vorstadt mit Hang zur Romantik und Natur

Qualitäten

- markante Höhenunterschiede [Aussichtspunkte, Panoramawege]
- schöne Wohnlagen, Villengebiete
- ausgedehnte Naherholungsgebiete [bewaldete Höhenrücken, Innerste-Aue]
- kleinteilige Grünvernetzung [Fuß- und Radwege]
- prägnante Räume [Mittellallee, Küchenthalstraße]

Aufgabe

- Qualitäten sichern
- Modernisierung / Sanierung
- Integration Arbeit
- junge Familien und junge Haushalte binden

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- tragfähiges Fuß- und Radwegenetz: neue Anbindung entlang dem Kupferstrang nach Himmelsthür, Optimierung an einigen Schwachpunkten [z.B. Dammtor] um eine sichere Anbindung an die Innenstadt zu gewährleisten
- Erlebbarkeit Freizeit- und Erholungsschwerpunkte [Innerste-Aue, Galgenberg, Berghölzchen, Steinberg] durch Gesamtkonzept stärken: Wander- und Radwege; Einbindung der »Highlights« in das überörtliche Wegenetz
- Verbindung zwischen Innerste-Aue, Kupferstrang und Blänkebach stärken
- Einbindung der Pappelallee in Wegenetz

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- integriertes Stadtteilzentrum Dingworthstraße: Stärkung durch Entwicklung des Phoenix-Geländes
- mittelalterlicher Schwerpunkt um St. Mauritius
- Sportarena Pappelallee als Veranstaltungszentrum für den Moritzberg

Baustrukturen im Inneren

- Gründerzeitviertel und 20er- / 30er-Jahre-Bebauung stabil: städtisch / Villen
- Wohnungsbau 50er- bis 70er Jahre: Generationenwechsel – Sanierung / Modernisierung, ggf. Ersatz

- gute Wohngebiete, kein Nachfrageproblem: Perspektive für junge Familien und junge Haushalte
- stärkeres Angebot »Betreutes Wohnen« für Senioren
- städtebauliche Ergänzung im Bereich Fillerkamp / Theodor-Bötel-Weg

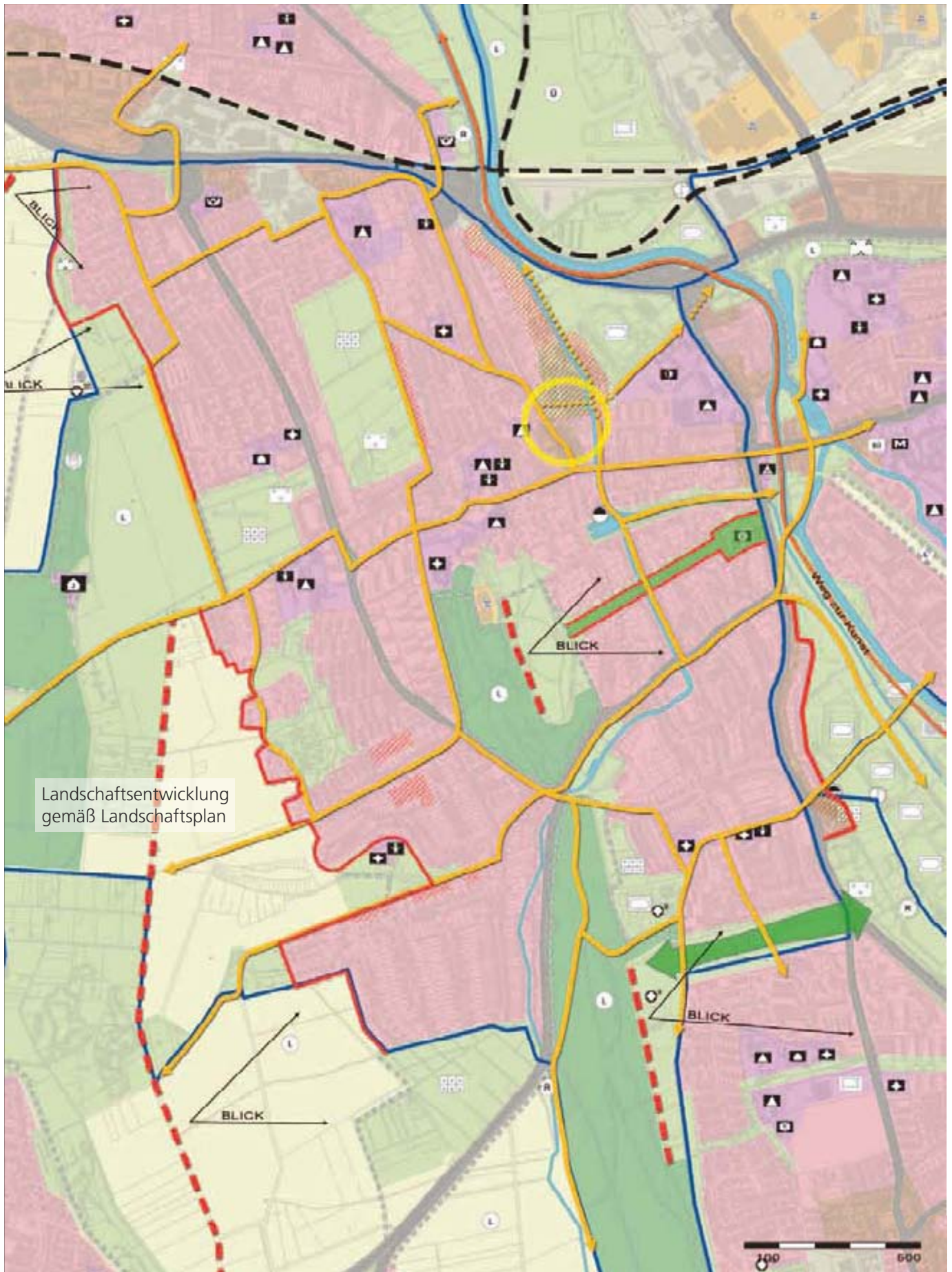
Entwicklungsschwerpunkt: Phoenix-Gelände

- Entwicklung als gemischtes Quartier
- Wohnen im Norden / Osten
- Handel als Ergänzung zum Stadtteilzentrum Dingworthstraße
- Integration weiterer Arbeitsplätze [Dienstleistungen]

Potentiale für höherwertige Nachnutzung prüfen

- Freiflächen Sportanlage Pappelallee
- Teilfläche Kleingartenanlage Berggarten
- Veranstaltungsort Vier Linden: Neuordnungsbedarf [z.B. Stellplätze] unter Berücksichtigung der prägnanten Raumkante der Innerste-Aue
- Erhalt der prägnanten Siedlungskanten nach Westen: kein Flächenpotential vorhanden





Landschaftsentwicklung
gemäß Landschaftsplan

6.7 Drispensstedt

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 5.748 (31.12.2005)
 Fläche: ca. 390 ha
 Entfernungen: Innenstadt: 3-4 km, Bahnhof: 3-4 km, A7: 0-2 km
 Stadtanierung: Programm „Soziale Stadt“: Neu-Drispensstedt

1. Natur und Landschaft

Naturraum: Hildesheimer Lössbörde
 Schutzgebiete: keine
 Raumordnung: GE Nord u. Güterverkehrszentrum geplant, Flugplatz
 Entwicklungsziele: Grünverbindungen entlang K106 und Bahnstrecken, Renaturierung Unsinnbach

2. Wirtschaft

Landwirtschaft: 3 Vollerwerbsbetriebe
 Gewerbe: Gewerbegebiet Borsigstraße, Kruppstraße; Werkstatt für Behinderte, 2 Speditionen, Gartenbau;
 Handel / Dienstl.: 1 kl. Nahversorger + Discounter, Zentrum mit Bäcker, Schlachter, Drogerie, Apotheke, Blumenladen, Kiosk, Frisör, div. Ärzte

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung, Bestand und Prognose:

Hoher Ausländeranteil: 16,5% (Hildesheim gesamt Ø 9,1%; Stand 2005)
 Entwicklung mit Programm Soziale Stadt: kein sozialer Brennpunkt mehr

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	5.755	340	833	753	1.233	1.432	985	179
2020	5.440	318	648	635	1.113	1.371	850	505
Entwicklung 2003-20	-5%	-6%	-22%	-16%	-10%	-4%	-14%	182%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

Flächen für den Wohnungsbau: Baulandreserve WfB-Wohnheim

4. Öffentliche Einrichtungen

Schulen Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)
 2 Grundschulen: 367 / 21 (GTS Drispensstedt / St. Nikolaus)
 Berufsbildungszentren
 Perspektive: Abnahme der Schülerzahlen an Grundschulen
 Geburtsjahrgang 2004/2005: 64 Kinder (vorauss. Einschulung 2011;
 -24% zu Geburtsjahr 1997/1998)

Kindertagesstätten: Bestand geplant ab 2006
 2 Kindergärten (170 Plätze) mit 1 Hort (40 Plätze) keine Veränderung

Sonstige Öffentliche Einrichtungen:

Lebenshilfe-Werkstatt, Stadtteiltreff, Jugendtreff, Ortsfeuerwehr, Hallenbad
 1 Sportanlage SC Drispensstedt (2 Großspielfelder, Weitsprung, Kugelstoßen)
 Freibad Müggelsee, Campingplatz, Grünzug mit großem Spielplatz und
 Rollerskate-Strecke, Golfplatz, 2 Dauerkleingartenanlagen

5. Verkehr und Technische Infrastruktur

Raumordnung: geplantes Güterverkehrszentrum
 KFZ-Verkehr: A7, B494, wirken als Zäsuren
 Öffentlicher Verkehr: Bahntrasse Richtung Braunschweig 2. Gleis geplant,
 1 Stadtbus-Hauptlinie, 1 Nebenlinie
 Fuß- und Radwege: Richtung Nordstadt, Asel



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele

Leitsatz: Zwei Identitäten – Dorf im »Verkehrsdreieck« und Vorstadt mit Gewerbe

Qualitäten

- attraktive Freiräume: Unsinnbach und Freiraum im Norden, Freizeitanlagen im Süden [Bade- und Angelteiche, Grünzug, Skater-Strecke, großzügige Grünflächen, Spielplätze, Hallenbad]
- Nähe zu den Arbeitsplätzen

Probleme

- relativ isolierte Lage, starke Verkehrs-zäsuren und Immissionsbelastungen: Autobahn, Kennedydamm, Eisenbahn, Flugplatz, B6
- mangelnde Verbindung Alt- und Neu-Drispensstedt: Trennwirkung der Hildebrandstraße
- Durchgangsverkehr auf Ehrlicherstraße [Laster,...]

Aufgaben

- Vernetzung mit Stadtmitte, Hildesheim Nord und Ost
- Vernetzung von altem und neuem Ortsteil
- weitere Qualifizierung des Wohnens
- Sicherung Nahversorgung
- Realisierungsziel: 100 bis 175 Wohnungen [Gesamtpotential ca. 180 Wohnungen / 3 ha Bruttobauland]

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- Verbesserung der Freiraumvernetzung durch Anbindung an die Grünzüge Nord und Ost
- Qualifizierung der Hildebrandstraße als verbindendes Element zwischen alter und neuer Ortslage [Raumprofil: Bäume, Organisation des Parkens, Querungshilfen]
- Ausweitung des in Neu-Drispensedt vorhandenen Grünwegesystems nach Norden [Nord-Süd-System]
- Radwegeverbindung mit der Innenstadt und Bavenstedt ausbauen: Vernetzung über das alte Industriegleis
- Alte Peiner Straße: Aufwertung als Rad- und Fußweg
- Lückenschluss des Weges am Unsinnbach [Wegeverbindung in die Landschaft, Anbindung an »Hi-Ring«: Weg in Richtung Bavenstedt und Ase]l
- Grünverbindung zum Wohngebiet Stadtfeld

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- Erhalt der bestehenden, umfangreichen öffentlichen Einrichtungen
- Sicherung des soziokulturellen Stadtteilzentrums über Soziale Stadt hinaus
- Qualifizierung des Freiraums zwischen Unsinnbach und Autobahn für ruhige Naherholung

Baustrukturen im Inneren

- Fortsetzung der Modernisierung der Bebauung [differenziertes Angebot: Wohnungsgröße, Eigentum / Miete]
- Hochhäuser an Autobahn: Bei mangelnder Nachhaltigkeit neue verdichtete Wohnbauweise: straßenbegleitende Bebauung, ggf. unter Einbeziehung der Stellplatzanlage, Ein- und Zweifamilienhäuser als Ergänzung Tietzstraße
- geplante Seniorenwohnanlage auf Stellplatzanlagen an Hildebrandstraße
- Schließung von Baulücken im Bestand [z.B. Tankstelle, Stellplatzanlagen]
- langfristig: bei Verlagerung Spedition an Hildebrandstraße – Umnutzung für

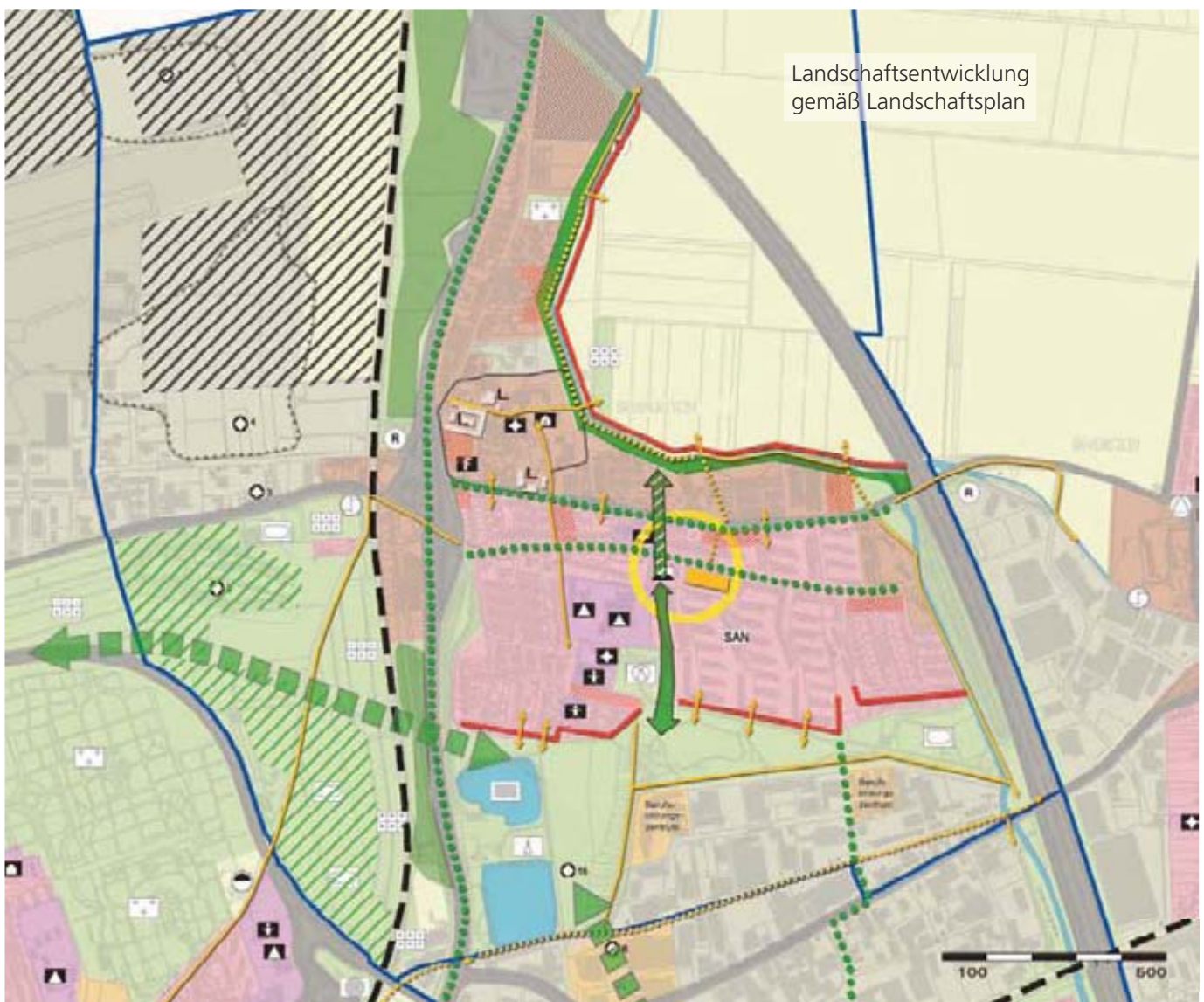
zentrale Grünwegeverbindung und Einfamilienhäuser

Mittel- und langfristige Entwicklung

- Erhalt Ortsrand Unsinnbach
- Abrundung der Ortslage zum Unsinnbach mit rückwärtiger Wohnbebauung zwischen Spedition und Friedhof
- Wohnungen für Behinderte östlich Werkstatt für Behinderte Berücksichtigung Festplatz / Wegeverbindung Unsinnbach-Hildebrandstraße
- Waldentwicklung zwischen Kennedypark und Bahnstrecke nach Lehrte
- Ackerflächen östlich Peiner Straße [»Güldenes Feld«] für Freizeiteinrichtungen in Ergänzung zu Rodelhügel, Golfplatz und Tennishalle

Potential prüfen

- gewerbliche Bebauung am Autobahnanschluss als Zeichensetzung und Auftakt des Ortsteils wünschenswert, Hemmnisse: Erschließung, starke Lärmbelastung



6.8 Bavenstedt

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 1.427 (31.12.2005)
 Fläche: ca. 435 ha
 Entfernungen: Innenstadt: 4-5 km, A7: 2-3 km, Bahnhof: 4-5 km

1. Natur und Landschaft

Naturraum: Hildesheimer Lössbörde
 Schutzgebiete: keine
 Raumordnung: Vorrang für Freiraum Richtung Harsum; Unsinnbach: Verbesserung Landschaftsstruktur u. Naturhaushalt
 Landschaftsplan: Grünverbindungen entlang Kreisstraßen und Bahnstrecke, Renaturierung Unsinnbach

2. Wirtschaft

Landwirtschaft: höchste Bodenrichtwerte: 100; 4 Vollerwerbsbetriebe
 Industrie: Lösecke, Coca-Cola, Alcoa Aerospace, u. a.
 Gewerbe: Mischung kleiner und größerer Betriebe, Gesamt ca. 3.500 Arbeitsplätze
 Handel / Dienstl.: erweiterter Kiosk, Getränkemarkt, Bank, 2 Gaststätten

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung, Bestand und Prognose:

Jüngste Bevölkerung: Ø 38,8 Jahre (Hildesheim: Ø 42,7 J.; Stand: 2003)

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	1.471	85	213	181	436	367	167	22
2020	1.298	48	121	136	248	447	215	83
Entwicklung 2003-20	-12%	-44%	-43%	-25%	-43%	22%	29%	277%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

Flächen für den Wohnungsbau:

Baulandreserve östlich Nordstraße

4. Öffentliche Einrichtungen

Schulen: keine
 Bezirk Grundschule Drispensedt

Kindertagesstätten: Bestand geplant ab 2006
 1 Kindergarten: 45 Plätze (katholisch) keine Veränderungen
 1 Spielkreis (als Krippenersatz) keine Veränderungen

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Einrichtungen: Ortsfeuerwehr
 Freiraum: Festplatz am Sportplatz, Sportanlage SV Bavenstedt (2 Großspielfelder, Weitsprung)

5. Verkehr und Technische Infrastruktur:

Allgemein: A7 und Bahngleis als Zäsuren
 KFZ-Verkehr: Dorf: geringfügiger Verkehr, Gewerbegebiete: leistungsfähiges Straßennetz
 Öffentlicher Verkehr: Bahntrasse Richtung Braunschweig: 2. Gleis geplant
 1 Stadtbus-Hauptlinie ü. Drispensedt, 1 Nebenlinie
 Fuß- und Radverkehr: Wege zum Zentrum, nach Drispensedt und Einum



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele

Leitsatz: zweigeteilt – Dorf und vielfältiges Industriegebiet

Qualitäten

- rd. 3.500 Arbeitsplätze
- dörfliches Leben und Öffnung zur Landschaft nach Norden und Osten im Kontrast zum Gewerbe an der Autobahn [Trennlinie Unsinnbach]

Problem

- Nähe von Industrie und Wohnen

Aufgabe

- Vernetzung mit der Stadt und Integration in die Landschaft
- Stärkung des Wohnens gegenüber dem Gewerbe
- Realisierungsziel: 75 bis 150 Wohnungen [Gesamtpotential ca. 340 Wohnungen / 22 ha Bruttobauland]

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- Ost-West gliedernde Elemente herausarbeiten [z.B. durch Baumreihen]: Bavenstedter Hauptstraße, Unsinnbach und Industriestraße
- grüne Wegeverbindung entlang Unsinnbach verbessern [Durchgängigkeit, Gehölzpflanzungen, Bänke]
- kleinen Rundweg um den Sportplatz und großen Rundweg um die Ortslage vervollständigen
- Qualifizierung südliche Schmiedestraße [Neustrukturierung, Bäume]
- Fuß- und Radwegeverbindung mit Drispfenstedt [Schule, Freizeit] und Innenstadt ausbauen – Vernetzung über das alte Industriegleis
- Anbindung des Siedlungssplitters Wackenstedter Straße an die Innenstadt – durch Erhalt Wegeverbindung entlang ICE-Strecke

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- öffentliche und private Einrichtungen zwischen altem und neuem Friedhof erhalten
- Ausbildung einer starken eigenen Mitte [langfristige Umgestaltung des alten Friedhofs zum Park]
- Ausbau Freizeitschwerpunkt am Sportplatz: Mehrzweckplatz für Feste und Ballspiele

Baustrukturen im Inneren

- behutsame Schließung von Baulücken im Bestand, z.B. Bereich Bäckerstraße-Heinrich-Helmkestraße, Wackenstedter Straße
- betreutes Wohnen für Senioren
- grünen Rand des Siedlungssplitters Wackenstedter Straße erhalten und weiter herausarbeiten

Mittel- und langfristige Entwicklung

- mittelfristig: Potential A – Abrundung der Ortslage mit Wohnungsbau in Richtung Sportplatz
- mittel- bis langfristig: Potential B1 / B2 – Wohngebiet zur Ausbildung eines Ortsrandes nach Norden, langfristig Entwicklung bis zum Feldweg im Norden
- mittel- bis langfristig: Potential C - Wohngebiet nach Westen
- Option einer östlichen Erweiterung des Gewerbe- und Industriegebiets [Flächen Ortsteil Einum] und einer südlichen Erweiterung [Flächen der Ortsteile Einum und Achtum-Uppen] überprüfen
- Entwicklung grüner Ortsränder



6.9 Einum

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: ca. 984 (31.12.2005)
Fläche: ca. 425 ha
Entfernungen: Innenstadt: 4 km, Bahnhof: 4 km, A7: 2 km

1. Natur und Landschaft

Naturraum: Hildesheimer Lössbörde
Schutzgebiete: keine
Raumordnung: keine Vorranggebiete
Landschaftsplan: Grünverbindungen entlang Straßen, Entwicklung Auwiesen, Strukturierende Landschaftselemente

2. Wirtschaft

Landwirtschaft: hohe Bodenwerte (65-100), 9 Vollerwerbsbetriebe
Gewerbe: Dachdecker, Schlosser, Maurer, Kfz Schlosser, Auto Pannenhilfe, Klempner, Baum- und Rosenschule
Handel / Dienstl.: Markthalle, Kiosk, Lebensmittelmarkt, 2 Hofläden, samstags: mehrere Marktstände an der Markthalle

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung, Bestand und Prognose:

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	953	48	152	93	226	270	140	24
2020	794	26	59	93	157	248	142	68
Entwicklung 2003-20	-17%	-46%	-61%	0%	-31%	-8%	1%	183%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

Flächen für den Wohnungsbau:

Baulandreserve: Papenkamp

4. Öffentliche Einrichtungen

Schulen keine
Bezirk Grundschule Achtum

Kindertagesstätten: Bestand geplant ab 2006
1 Kindergarten: 36 Plätze (katholisch) keine Veränderungen

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Einrichtungen: Ortsgemeinschaftshaus, Ortsfeuerwehr
Freiraum: Sportanlage SV Einum (1 Allwetterplatz, 2 Fußballplätze, 2 Tennisplätze)

5. Verkehr und Technische Infrastruktur

KFZ-Verkehr: B1 im Ort
Öffentlicher Verkehr: 1 Stadtbus-Nebenlinie über Achtum
Fuß- und Radverkehr: Wege entlang B1, nach Bavenstedt und Achtum

Windenergieanlagen: 1 km nördlich von Einum, keine weitere Entwicklung



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele

Leitsatz: Wohnen und Arbeiten in dörflicher Gemeinschaft

Qualität

- dörfliche Siedlungsstruktur [Haufendorf]
- gute Anbindung Innenstadt
- gute Vernetzung von Einum, Achtum-Uppen und Bavenstedt untereinander
- Grundversorgung ist gewährleistet

Aufgabe

- Eigenentwicklung
- Erhalt der Infrastruktur: Arbeitsteilung zwischen Einum und Achtum-Uppen stärken
- Realisierungsziel: 50 bis 100 Wohnungen [Gesamtpotential ca. 200 Wohnungen / 13 ha Bruttobauland]

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- Erhalt und Entwicklung von Grünverbindungen / Baumalleen
- Renaturierung des Bachlaufes als Grünverbindung Richtung Uppen
- Integration der Alte Heerstraße [B1]: gestalterische Vernetzung der nördlichen und südlichen Ortslage durch Umgestaltung [punktuelle Maßnahmen: Baumtore, Baumsolitäre]
- Eingrünung neuer Ortsränder mit Rundweg

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- Gestaltung und Ausprägung des Bereichs um das Ortsgemeinschaftshaus als Ortsmitte
- Versorgungseinrichtungen entlang der B1 erhalten

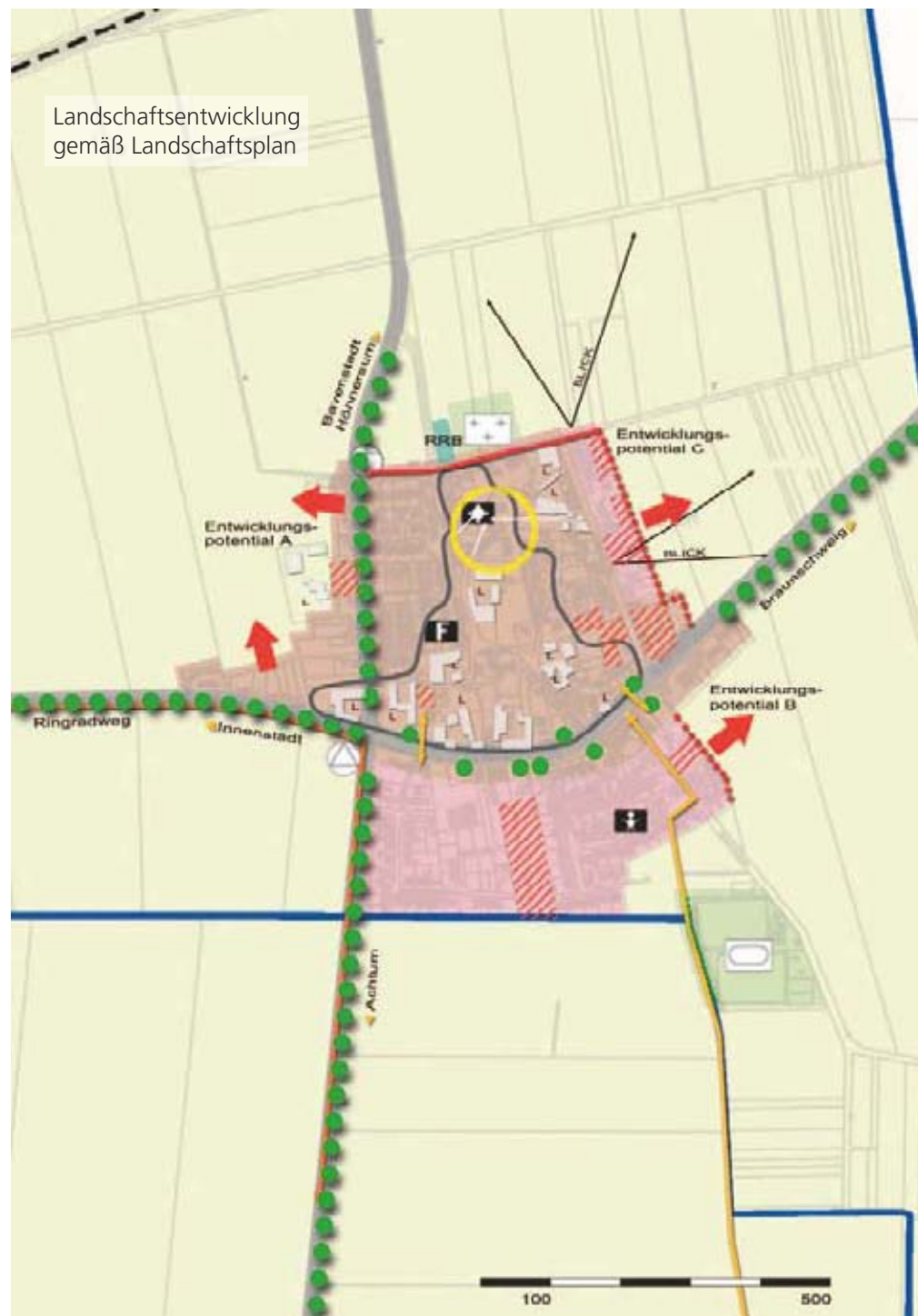
Baustrukturen im Inneren

- Schließung von Baulücken im Bestand
- behutsame Umnutzung von Hofanlagen unter Berücksichtigung dörflicher Baustrukturen
- Berücksichtigung wichtiger Blickbeziehungen bei baulichen Ergänzungen
- Erhalt der ortsbildprägenden Streuobstwiesen
- ortstypische Straßenräume erhalten, Gestaltungsdefizite beheben
- Erhalt des Ortsrandes nach Norden
- umfangreiches Angebot an Sportflächen vorhanden

Kurz- bis langfristige Entwicklung

- kurzfristige Abrundung der Ortslage und Aufwertung des Ortsrandes nach Osten mit Wohnungsbau
- mittel- bis langfristige Wohnungsbauentwicklung:
Potential A – kleine Erweiterung nach Westen
Potential B – kleine Erweiterung der Ortslage nach Osten, südlich B1
Potential C – kleine Erweiterung der Ortslage nach Osten, nördlich B1

- Option einer östlichen Erweiterung des Gewerbe- und Industriegebiets in Bavenstedt [Flächen Ortsteil Einum] und einer südlichen Erweiterung [Flächen Ortsteile Einum und Achtum-Uppen] überprüfen



6.10 Achtum-Uppen

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 1.185 (31.12.2005)
 Fläche: ca. 817 ha
 Entfernungen: Innenstadt: 4-5 km, Bahnhof: 5-6 km, A7: 3-4 km

1. Natur und Landschaft

Naturraum: Hildesheimer Lössbörde
 Schutzgebiete: LSG Vorholzer Bergland
 Raumordnung: Vorsorgegebiet Vorholzer Bergland
 Landschaftsplan: Grünverbindungen entlang Straßen, Entwicklung Fließgewässer, Anreicherung Kulturlandschaft mit gliedernden Landschaftselementen

2. Wirtschaft

Landwirtschaft: hohe Bodenwerte, 9 Vollerwerbsbetriebe (6 / 3)
 Gewerbe: Gärtnereien, Maler, Schlachter, Elektriker, Fliesenleger
 Handel / Dienstl.: Kiosk mit Backwaren, 2 Fachgeschäfte, Ambulanter Pflegedienst, Heilpraktiker, 2 Festsäle

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	1.195	84	179	94	329	286	179	44
2020	970	41	104	111	132	331	151	100
Entwicklung 2003-20	-19%	-51%	-42%	18%	-60%	16%	-16%	127%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

Flächen für den Wohnungsbau:

Baulandreserve östlich St. Margarethenweg

4. Öffentliche Einrichtungen

Schulen: Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)
 Grundschule Achtum: 110 / 6
 Perspektive: Rückgang der Schülerzahlen im Schulbezirk:
 Geburtsjahrgang 2004/2005: 19 Kinder (vorauss. Einschulung 2011; -30% zu Geburtsjahr 1997/1998) – Standort gefährdet

Kindertagesstätten: Bestand, geplant ab 2006
 1 Kindergarten: 48 Plätze (katholisch) keine Veränderungen

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Einrichtungen: „Dorfgemeinschaftshaus“ (Pfarrhaus), Sporthalle, Ortsfeuerwehr
 Freiraum: Sportanlage RSV Achtum (Groß- und Kleinspielfeld, 3 Tennisplätze, Bolzplatz, Lauf, Weitsprung, Hochsprung, Kugelstoßen)

5. Verkehr

KFZ-Verkehr: B6 am Ort
 Zufahrt Knebelberg / Ausflugslokal Brockenblick
 Öffentlicher Verkehr: Stadtbus: 1 Nebenlinie Innenstadt-Achtum-Einum
 Fuß- und Radverkehr: Radwege zur Innenstadt, nach Uppen und Einum



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele

Leitsatz: Wohnen und Arbeiten in dörflicher Gemeinschaft

Qualität

- dörfliche Siedlungsstruktur [Haufendorf]
- gute Anbindung Innenstadt, wenig Durchgangsverkehr
- gute Vernetzung von Einum und Achtum-Uppen untereinander: »Arbeits-teilung« zwischen Einum und Achtum-Uppen stärken
- Grundversorgung vorhanden

Aufgabe

- deutliche Eigenentwicklung zur Sicherung der Infrastruktur
- Realisierungsziel: 50 bis 125 Wohnungen [Gesamtpotential ca. 275 Wohnungen / 17,5 ha Bruttobauland]

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- Erhalt und Entwicklung von grünen Wegeverbindungen / Alleen, auch an neuen Ortsrändern
- tragfähige Anbindung Wald, Brockenblick und Sternwarte
- Gestaltung des Grabens als Grünverbindung Richtung Uppen
- Achtum: Nord-Süd-Hauptstraße [Kirschenweg, Teil der Ringstraße]: Prägnanten Chaussee-Straßenquerschnitt als Rückgrat sichern
- Uppen: Weitere Anbindung entlang der Äcker nach Achtum und Einum qualifizieren, Vernetzung mit Wald

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- Achtum: Stärkung der Ortsmitte durch Platzgestaltung am Dorfgemeinschaftshaus

Baustrukturen im Inneren

- Achtum: Wiedernutzung / Umnutzung Hallengrundstück
- Achtum: langfristig Abrundung der Ortslage im Südosten
- Uppen: Schließung von Baulücken im Bestand / Abrundung der Ortslage
- Achtum: Erhalt des prägnanten Ortsrandes nach Norden und Osten

Mittel- bis langfristige Entwicklung

- Achtum: Potential A – stufenweise Erschließung von Wohnbauflächen nach Westen [Kleegarten 2]
- Achtum: Potential A – Erschließung von Wohnbauflächen nach Osten bis zur Bundesstraße B6
- Option einer südlichen Erweiterung des Gewerbe- und Industriegebiets Bavenstedt auf den Flächen der Ortsteile Einum und Achtum-Uppen



6.11 Itzum-Marienburg

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 8.376 (31.12.2005)
 Fläche: ca. 776 ha
 Entfernungen: Innenstadt: 3 - 5 km, Bahn: 2 - 4 km, A7: 5 - 7 km

1. Natur und Landschaft

Schutzgebiete: NSG/FFH: Am Roten Steine, LSG Vorholzer Bergland
 Raumordnung: Galgenberg: Vorrang für Ruhige Erholung;
 Innerste-Aue: Vorrang für Natur und Landschaft,
 Hochwasserschutz, Vorsorgegebiet für Kiesabbau
 Landschaftsplan: Anreicherung Kulturlandschaft mit gliedernden
 Landschaftselementen, div. Grünverbindungen,
 Renaturierung / Entwicklung von Fließgewässern

2. Wirtschaft

Landwirtschaft: hohe Bodenwerte, Itzum 2, Marienburg 1 Betrieb
 Gewerbe: Tischlerei Hof Spandau
 Handel / Dienstl.: 3 Lebensmittelmärkte, Sparkasse, 6 Restaurants,
 div. Arztpraxen; alter Ortskern: Kiosk mit Backwaren,
 Schlachter (2 Tage/Wo)

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

Niedriges Durchschnittsalter: 39,1 Jahre (Hildesheim: 42,7 J.; Stand 2003)

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	8.582	446	1.466	951	2.113	2.653	805	148
2020	8.033	397	822	934	1.476	2.485	1.502	416
Entwicklung								
2003-20	-6%	-11%	-44%	-2%	-30%	-6%	87%	181%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

Flächen für den Wohnungsbau: Baulandreserve Hohe Rode

4. Öffentliche Einrichtungen

Schulen Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)
 Grundschule Itzum: 291 / 12
 Perspektive ohne Baugebiet Hohe Rode: Halbierung der Schülerzahlen;
 Geburtsjahrgang 2004/2005: 41 Kinder (vorauss. Einschulung 2011;
 -49% zu Geburtsjahr 1997/1998)

Kindertagesstätten Bestand geplant ab 2006
 4 Kindergärten: 278 Plätze keine Veränderungen
 1 Hort 20 Plätze keine Veränderungen
 1 Krippe 5 Plätze keine Veränderungen

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Einrichtungen: Bürgerhaus am Spandauer Weg, Heinrich-Engelke-
 Halle, Ortsfeuerwehr
 Freiraum: Sport am Louisgraben: SC Itzum (2 Großspielfelder,
 Weitsprung, Kugelstoßen), Tennisanlage TC Itzum,
 Festplatz

5. Verkehr

KFZ-Verkehr: L 491 Marienburger Straße, B 243 am Rande
 Öffentlicher Verkehr: Busanschluss: 2 Hauptlinien, 1 Nebenlinie
 Fuß- und Radwege: Marienburger Straße, HI-Ring, Radweg zur Kunst



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele

Leitsatz: Wohnsiedlung mit guter Vernetzung zur Landschaft

Qualitäten

- reizvolle Landschaft
- sehr gute Wohnlage
- kleinteilige Grünvernetzung
- täglicher Bedarf gedeckt

Probleme

- einseitige Orientierung Wohnen
- historische Ortsmitte liegt am Rande [keine Identifikation mit der Siedlung]
- einseitige Anbindung an die Innenstadt über die Marienburger Straße
- keine Nähe zu Arbeitsplätzen [außer Universität]

Aufgabe

- Ausprägung einer öffentlichen Mitte für Neu-Itzum
- Ausbau attraktives und vielfältiges Fuß- und Radwegenetz
- Realisierungsziel: 200 bis 250 Wohnungen [Gesamtpotential ca. 250 Wohnungen / 14 ha Bruttobauland]

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- Einbindung der »Highlights« [z.B. Aussichtspunkte und Panoramawege, Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Galgenberg] in ein überörtliches Wander- und Radwegenetz: z.B. Wege zur Natur [aktuelle Vorüberlegungen der Stadtverwaltung]
- Innerste-Brücke nach Ochtersum
- Fuß- und Radweg auf ehemaliger Kalibahn in Richtung Diekholzen und Hildesheimer Wald
- Radweg zur Kunst: Qualifizierung auch für Skater
- Panoramaweg Am Roten Steine unter Berücksichtigung des Naturschutzes vervollständigen
- Grünverbindungen nach Nord-Osten qualifizieren [Bachläufe renaturieren, Bepflanzungen: Hecken, Bäume]
- Einrichtung einer Haltestelle der Eurobahn in Marienburg mit einem P+R-Angebot zwischen Bahn und Bundesstraße

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- Gestaltung einer starken Mitte als Identitätsträger: Ausbau des soziokulturellen Zentrums »Bürgerhaus« an der Schule unter Nutzung freierwerdender Klassenräume prüfen, Freifläche vor Heinrich-Engelke-Halle als Festplatz / Wochenmarkt nutzen, Teilbebauung [Seniorenwohnen] bisheriger Festplatz
- Erhalt der Versorgungszentren am Hansering
- Erhalt und Weiterentwicklung des alten Dorfkerns [ländlich geprägte Strukturen, Bedeutung Arbeiten stärken]
- Marienburg: Ausbau Unistandort, touristischer Zielpunkt

Baustrukturen im Inneren

- betreutes Wohnen für Senioren anbieten: Nähe zu Versorgungseinrichtungen und Ärzten

Mittel- und langfristige Entwicklung

- Nutzung Wasserkamp als Grünfläche ggf. für Freizeit, Sport, Naherholung
- weitere Qualifizierung der Innerste-Aue als Freizeit- und Erholungsschwerpunkt, z.B. Realisierung »Südsee«, Einbeziehung Marienburg in ein Tourismus- und Freizeitkonzept [Unistandort berücksichtigen]
- Option Kiesabbau und langfristige Nachnutzung als Freizeitsee als Chance für langfristige Entwicklung



6.12 Ochtersum

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 8.385 (31.12.2005)
 Fläche: ca. 344 ha
 Entfernungen: Innenstadt: 1,5-3 km, A7: 5-7 km, Bahnhof: 3-5 km

1. Natur und Landschaft

Schutzgebiete: LSGs Steinberg, Wildgehege; FFH 116: Tongrube
 Raumordnung: Vorrang f. Freiraumfunktionen westlich, südlich, östlich der Ortslage, Vorrang intensive Erholung Innerste-Aue
 Landschaftsplan: Grünverbindungen: west-östlich und entlang B243, Südumgehung, Renaturierung „Altes Wasser“, Wiederherstellung Teich am Biotop

2. Wirtschaft

Landwirtschaft: nur noch ein Vollerwerbsbetrieb
 Gewerbe: Rex-Brauns-Straße: u. A. Autozulieferer; Handwerkerhof Ohlendorf, weitere
 Handel / Dienstl.: vielfältiges Angebot an Rex-Brauns-Straße und Kurt-Schumacher-Straße; durch Verlagerung HIT und Baumarkt an Südostrand weitere Sortimente

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	8.058	525	1.254	720	1.991	2.127	1.085	356
2020	7.187	362	780	810	1.244	2.197	1.211	581
Entwicklung 2003-20	-11%	-31%	-38%	13%	-38%	3%	12%	63%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

Flächen für den Wohnungsbau: Baulandreserve: 5 ha südl. Renataschule

4. Öffentliche Einrichtungen

Schulen Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)
 Grundschule: 376 / 17
 Realschule: 687 / 25 (Renataschule)
 Perspektive: Rückgang der Schülerzahlen, aber Standort nicht gefährdet
 Geburtsjahrgang 2004/2005: 81 Kinder (vorauss. Einschulung 2011; - 30% zu Geburtsjahr 1997/1998)

Kindertagesstätten Bestand geplant ab 2006
 3 Kindergärten: 300 Plätze Abbau
 1 Hort: 30 Plätze Aufbau

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Einrichtungen: Jugendtreff, Ortsgemeinschaftshaus, Ortsfeuerwehr, Sporthalle an der Realschule
 Freiraum: Sportanlage VFR Germania, 1 Kleingartenanlage in Ortslage;
 Ausflugsziele: Wildgehege, Ausflugslokal Kupferschmiede, Grillplatz

5. Verkehr

KFZ-Verkehr: B243, trennt Ochtersum von Innersteaue, Südumgehung L485, trennt Ochtersum von Barienrode
 Öffentlicher Verkehr: Stadtbus-Hauptlinien, 1 Nebenlinie
 Fuß- und Radwege: diverse; geplant: Fußgängerbrücke über Innerste in Verlängerung „Am Schiefen Berg“



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele

Leitsatz: Stadtteil mit eigener Kraft

Qualitäten

- reizvolle Lage am Steinberg
- sehr gute private Infrastruktur: Handel und Dienstleistungen
- gegliederter Siedlungskörper

Probleme

- schnell gewachsener Stadtteil
- Eingrenzung des Ortsteils durch Kernstadt, Fernstraßen, Aue, Steinberg
- Trennung von Innerste-Aue durch Alfelder Straße [B 243]

Aufgabe

- Gemeinschaft stärken: »eigene Kraft«
- Innenentwicklung: Modernisierung 50er bis 70er Jahre Bebauung
- vorhandene Wegeverbindungen erhalten und weiter qualifizieren
- Realisierungsziel: 125 bis 250 Wohnungen [Gesamtpotential ca. 280 Wohnungen / 13 ha Bruttobauland]

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- tragfähige Vernetzung der Ortslage sichern und weiter qualifizieren z.B. Grünverbindung am nördlichen Rand des Gewerbegebietes Rex-Brauns-Straße
- Kurt-Schumacher Straße als Rückgrat des Siedlungskörpers weiter stärken: durchgängige oder abschnittsweise Gestaltung mit Bäumen, weitere private Infrastruktur ansiedeln
- Sichtbeziehungen von Alfelder Straße [B 243] in Innerste-Aue herausarbeiten

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- öffentliches Zentrum im Bereich Schlesierstraße: Soziokulturelles Zentrum erhalten und weiter entwickeln
- Festplatz an der Renataschule in Verbindung mit Parks für die Sporthalle einrichten
- umfangreiche und vielfältige Dienstleistungen im/am Gewerbegebiet Rex-Brauns-Straße weiter entwickeln
- neuer Einzelhandelsstandort für überörtliche Versorgung südlich Ortsumgehung Ochtersum [Verbrauchermarkt und Baumarkt] im Aufbau
- Neuordnungsbedarf [z.B. Stellplätze]

des Veranstaltungsortes Vier Linden unter Berücksichtigung der prägnanten Raumkante der Innerste-Aue

- Erholungsschwerpunkt Steinberg mit Panoramaweg [Panoramablick erhalten und weiter entwickeln, Wildgehege, Kupferschänke, Grillplatz, vielfältige Waldwege]

Baustrukturen im Inneren

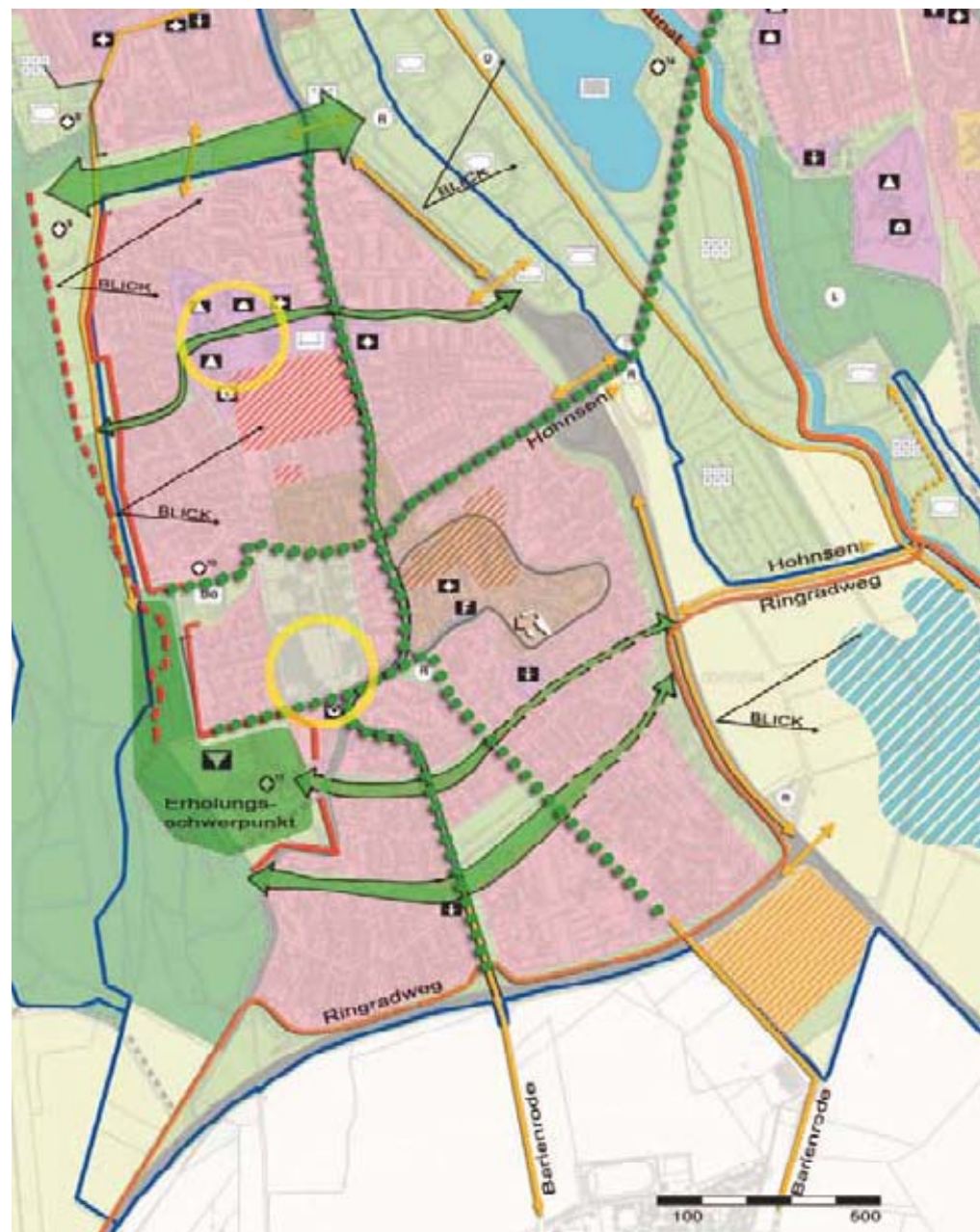
- Erhalt der Dorfstruktur im Bereich Konrad-Adenauer-Straße / Am Wallhof
- behutsame Schließung von Baulücken zwischen Godehardstraße und Am Wallhof entsprechend den vorliegenden Konzepten / Bebauungsplan

▪ Modernisierung der 60er / 70er-Jahre-Geschosswohnungen an Theodor-Storm-Straße und Schlesierstraße

- Nutzung der letzten, attraktiven Flächenreserve an der Renataschule für anspruchsvollen verdichteten Wohnungsbau und Mischnutzung an der Kurt-Schumacher-Straße

Mittel- bis langfristige Entwicklung

- aufgrund der Begrenzung durch den Steinberg, die L485 und Alfelder Straße ist keine weitere Flächenausdehnung der Ortslage sinnvoll und möglich.



6.13 NeuhoF-Hildesheimer Wald-Marienrode

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 3.142 (31.12.2005)
 Fläche: ca. 1.330 ha
 Entfernungen: Innenstadt: 4-6 km, A7: 8-10 km, Bahnhof: 5-7 km

1. Natur und Landschaft

Naturraum: Innerste-Bergland
 Schutzgebiete: NSG/FFH: Lerchenberg, LSGs: Rottsberghang, Klingenberg; Marienrode: Teiche und Hölzchen
 Raumordnung: Vorrang Natur/Landschaft: Lerchenberg, Hildesh. Wald
 Landschaftsplan: Strukturreiche Feldflur, Grünverbindung an K103/L485
 Erhalt Streuobstbestände, Renaturierung Fließgewässer

2. Wirtschaft

Landwirtschaft: hohe Bodenwerte, besonders im Süden;
 keine Betriebshöfe im Dorf
 Gewerbe: Gärtnerei (Perspektive: Umnutzung)
 Handel / Dienstl.: Ladenzeile „Trockener Kamp“ kleinteilig, modernisiert,
 Leerstand, moderner Nahversorger fehlt, Ärzte vorh.

3. Bevölkerung

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

hohes Durchschnittsalter: 44,6 Jahre (Hildesheim: 42,7 Jahre; Stand 2003)
 Generationenwechsel in 40er- bis 70er-Jahre Baugebieten zu erwarten

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	3.267	129	429	357	658	1.018	545	131
2020	2.954	122	260	309	565	794	620	285
Entwicklung 2003-20	-10%	-5%	-39%	-13%	-14%	-22%	14%	118%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

Flächen für den Wohnungsbau: keine Baulandreserven

4. Öffentliche Einrichtungen

Schule Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/2006)
 Grundschule NeuhoF: 67 / 4
 Perspektive: Stagnation der Schülerzahlen – Standort gefährdet
 Geburtsjahrgang 2004/2005 (vorauss. Einschulung 2011): 18 Kinder

Kindertagesstätten Bestand geplant ab 2006
 2 Kindergärten: 100 Plätze Abbau

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Einrichtungen: Jugendraum am Trockenen Kamp; 2 Ortsfeuerwehren
 Freiraum: Sportanlage Blau-Weiß NeuhoF (2 Sportplätze,
 4 Tennisplätze, Vereinsheim mit Gastronomie),
 3 Dauerkleingartenanlagen
 Ausflugsziele: Hildesheimer Aussichtsturm (Sonnenberg)

5. Verkehr

NeuhoF: K103 trennt NeuhoF und Trockener Kamp
 Hildesheimer Wald: L460
 Öffentlicher Verkehr: 1 Hauptlinie, 1 Nebenlinie
 Fuß- und Radwege: Radweg Richtung Innenstadt, div. Erholungswege



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele

Leitsatz: landschaftlich sehr reizvolles Wohnen am Hildesheimer Wald

Qualitäten

- Blick in die Landschaft
- Nähe zu Arbeitsplätzen [Bosch-Blaupunkt]
- Kloostergut Marienrode

Probleme

- Bevölkerungsrückgang, kaum Erweiterungspotential
- Arbeitsplatzrückgang Bosch-Blaupunkt
- Nahversorgung nicht ausreichend gewährleistet
- Standort Schule nicht gesichert

Aufgabe

- Erhalt der Schule
- Eigenentwicklung: Nachholbedarf, Berücksichtigung lokaler Nachfrage
- Realisierungsziel: 75 bis 175 Wohnungen [Gesamtpotential 290 Wohnungen; 17 ha Bruttobauland]

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- Vernetzung zwischen Trockener Kamp und altem Dorf durch integrierte Gestaltung der Robert-Bosch-Straße ausbauen [z.B. Fuß- und Radweg, Rückbau, Querungshilfen, Bäume]

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- umfangreiches Flächenangebot Sport vorhanden
- Erhalt Dienstleistungen im Bereich Trockener Kamp
- Ansiedlung zeitgemäßer Nahversorger – Realisierung aufgrund der Siedlungsgröße ungewiss; Standortangebot: Gärtnerstandort oder zwischen Robert-Bosch-Straße und Neuhofer Straße [vgl. Entwicklungskonzept Neuhofo 1999]
- Festplatz / Festwiese westlich der Gärtnerei an Fußgängerbrücke einrichten

Baustrukturen im Inneren

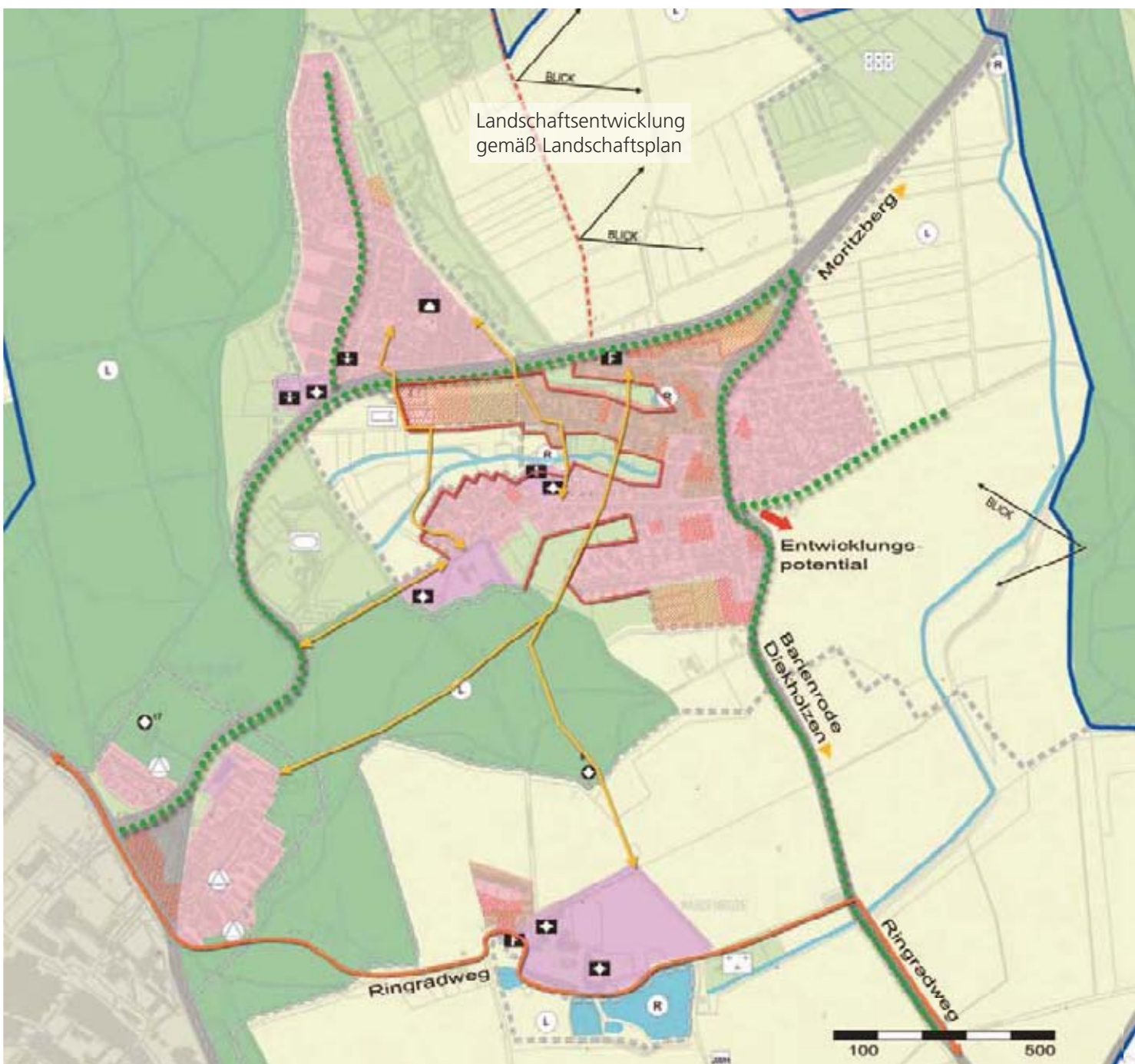
- Mobilisierung der Potentiale zur Innenentwicklung für Wohnungsbau unter Erhalt der Dorfstruktur mit zwei Bächen und drei Grünzügen in Neuhofo
- Sanierung Siedlung Hildesheimer Wald, Umnutzung Busbahnhof
- Betreutes Wohnen für Senioren

Mittel- bis langfristige Entwicklung

- Neuhofo: Potential für kleinteilige Abrundungen der Ortslage zwischen Robert-Bosch-Straße und Neuhofer

Straße, langfristig auch Kleingärten

- Neuhofo: Abrundung der Ortslage im Bereich Schwarze Riede als einzige Außenentwicklung, Anpassung Landschaftsschutzgebiet und Landschaftsplan
- Marienrode: Erhalt des Klostergutcharakters: Abschluss der baulichen Entwicklung mit aktueller Planung, Einbindung in das Freizeit- und Tourismuskonzept [Pilgerweg Dom-Marienrode, Jugendwanderheim Windmühle Marienrode]



6.14 Sorsum

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 2.844 (31.12.2005)
 Fläche: ca. 1.336 ha
 Entfernungen: Innenstadt: 6-8 km, A7:8-10 km, Bahnhof: 2-3km

1. Natur und Landschaft

Naturraum: Kalenberger Lössbörde, Innerste-Bergland
 Schutzgebiete: NSG + FFH Finkenberg, Vogelschutzgebiet HI-Wald
 Raumordnung: Vorrang Natur und Landschaft Finkenberg, Vorrang für Freiraumfunktionen nördlich Sorsum / Finkenberg
 Landschaftsplan: Erhalt Landwirtschaft am Wald, Renaturierung Gräben
 Grünverbindung an B1, L460, K108, Sorsumer Weg

2. Wirtschaft

Landwirtschaft: hohe Bodenwerte im Norden + Westen, 7-9 Betriebe
 Gewerbe: Landmaschinen-Betrieb, Tischler, Dachdecker, Wäscherei (Diakonische Werke)
 Handel / Dienstl.: EDEKA, Bäcker, Kiosk, 2 Gaststätten, Bank, Café
 Diakonische Werke Himmelstür vielfältiger Arbeitgeber

3. Bevölkerung und Wohnungsbau

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	2.844	149	421	270	766	800	352	86
2020	2.491	97	229	258	419	854	453	180
Entwicklung 2003-20	-12%	-35%	-46%	-4%	-45%	7%	29%	109%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

Wohnungsbau bis 2020:

Baulandreserven FNP: Rest Langer Kamp, Am Nordfeld, Hinter dem Dorfe (8,1ha Bruttobauland)

4. Öffentliche Einrichtungen

Schulen Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)
 Grundschule: 104 / 6
 Luise-Scheppler-Schule: Förderschwerpunkt geistige Entwicklung
 Perspektive: deutlicher Rückgang der Schülerzahlen an Grundschule
 Geburtsjahrgang 2004/2005: z. Z. 16 Kinder (vorauss. Einschulung 2011; -45% zu Geburtsjahr 1997/1998)

Kindertagesstätten Bestand geplant ab 2006
 1 Kindergarten: 81 Plätze (katholisch) keine Veränderung

Sonstige Öffentliche Einrichtungen

Einrichtungen: Gemeindebüro, Ortsfeuerwehr
 Sport: Sportanlage SV Teutonia Sorsum (1 Großspielfeld), Bolzplatz, Schießstand und Kegelbahn

5. Verkehr und Technische Infrastruktur

KFZ-Verkehr: L460 und B1, kein Durchgangsverkehr
 Öffentlicher Verkehr: Bahnhof Emmerke mit P&R, 1 Stadtbus-Nebenlinie über Himmelsthür
 Fuß- und Radverkehr: Verbindungen u.A. nach Himmelsthür, Moritzberg
 Windenergieanlagen Standort im Gleisdreieck



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele

Leitsatz: Starkes Dorf in schönem Raum – Güldener Winkel

Qualität

- trotz Entfernung zur Innenstadt gute Anbindung über B1
- gute Erreichbarkeit der Arbeitsstätten in der Nordstadt und im Hildesheimer Wald
- großer Arbeitgeber im Ort [Diakonische Werke]

Aufgabe

- Vernetzung innerhalb der Ortslage sichern und ausbauen
- Einbindung des Landschaftsraums Güldener Winkel in Freizeit- und Tourismuskonzept
- Sicherung der öffentlichen Infrastruktur [besonders Schule, jedoch kein Ausbau]
- Realisierungsziel: 100 bis 250 Wohnungen [Gesamtpotential ca. 820 Wohnungen, 52 ha Bruttobauland]

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- tragfähiges Nord-Süd verlaufendes Straßensystem
- Ost-West-Wegenetz sichern und weiter für Fußgänger und Radfahrer ausbauen
- Vernetzung der Ortslage mit dem Wald
- Weg am Waldrand mit Blick über die Ortslage ausbauen

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- Schwerpunkte öffentlicher Einrichtungen beibehalten:
 A - Kita / Gemeindebüro / Kirche-Jugendheim-Friedhof
 B - Grundschule / Sportanlagen
- Hauptachse mit privater Versorgung und Handwerk entlang Sorsumer Hauptstraße



Baustrukturen im Inneren

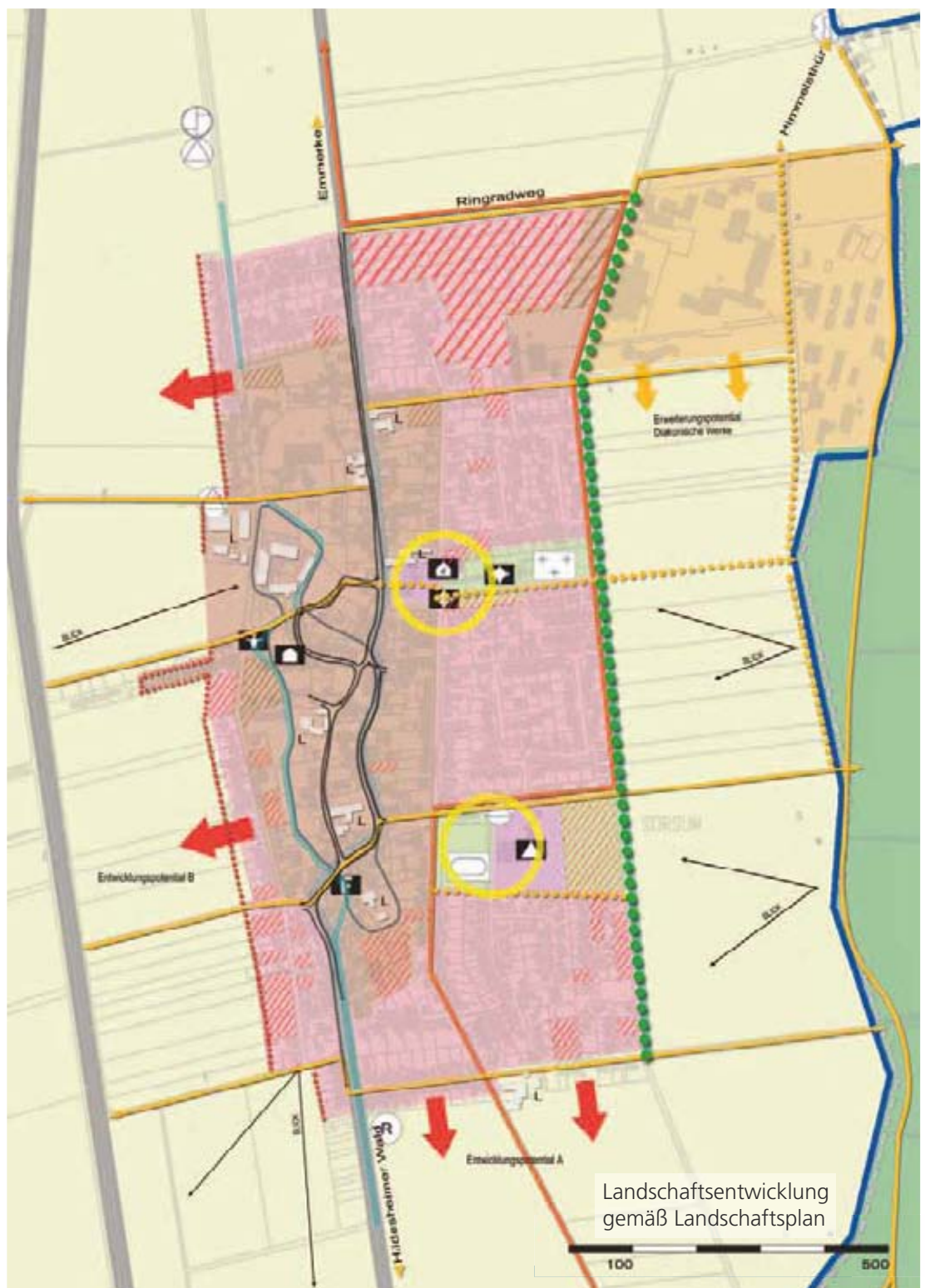
- Schließung Baulücken und Nutzung weiterer Potentiale für Innenentwicklung, Potentiale z.B. zwischen Magdalenenweg und Friedhof, Freifläche des geplanten Sportplatzes, nördlich »Kurze Kampstraße«
- Abrundung der Ortslage und Ausbildung eines Ortsrandes im Westen [Hinter dem Dorfe] durch Baulückenschließung in Einfamilienbauweise und Eingrünung [Blick auf Klostergut berücksichtigen, Blick in die Landschaft am Reitweg freihalten]
- derzeitiges Wohnprojekt Klostergut fortführen

Kurz- bis langfristige Entwicklung

- kurzfristig: nördlicher Abschluss der Ortslage mit jetziger Wohnbau-landreserve Im Nordfeld
- mittel- bis langfristig: Bebauung östlich der Schule als Abrundung der Ortslage
- mittel- bis langfristig: Erweiterung der Ortslage nach Süden bis zum Feldweg Pöhlen, Berücksichtigen: Entwässerungsbedingungen

- Variante [Potential B]: Erweiterung der Ortslage nach Westen; berücksichtigen: Lärmschutz zur Landesstraße

Eine Erweiterung der Ortslage nach Osten wird ausgeschlossen. Die Hanglagen Hildesheims sollen unbebaut bleiben.



6.15 Himmelsthür

Strukturmerkmale

0. Allgemein

Einwohner: 6.704 (31.12.2005)
 Fläche: ca. 658 ha
 Entfernungen: Innenstadt: 2-4 km, A7: 4-6 km, Bahnhof: 2-4 km

1. Natur und Landschaft

Naturraum: Innerste-Bergland
 Schutzgebiete: FFH 115 Haseder Busch, Giesener Berge; zukünft. NSG
 Raumordnung: Vorrang Natur und Landschaft Gallberg, Vorrang Freiraumfunktionen zw. Gallberg und Osterberg
 Landschaftsplan: Grünverbindungen im Siedlungsbereich und mit B1n

2. Wirtschaft

Gewerbe: diverses, auch produzierend, im Gewerbegebiet
 Handel / Dienstl.: kleinteiliges Zentrum an der Pauluskirche, ohne Lebensmittel,
 neu: Rewe, Aldi am südwestlichen Siedlungsrand;
 Plus im Gewerbegebiet, Möbelhandel;
 Autohandel zwischen Bahn und B1

3. Bevölkerung

Einwohnerentwicklung gesamt und nach Altersgruppen

Jahr	Gesamt	0 - 5	6 - 18	19 - 28	29 - 44	45 - 64	65 - 79	80 u.ä.
2003	6.589	258	906	635	1.515	1.855	1.094	326
2020	5.642	204	447	580	1.043	1.722	1.071	575
Entwicklung 2003-20	-14%	-21%	-51%	-9%	-31%	-7%	-2%	76%

(Status-Quo-Prognose StadtRegion)

4. Öffentliche Einrichtungen

Schulen Schüler/Klassen (Stand: Schuljahr 2005/06)
 2 Grundschulen 252 / 13 (GS Himmelsthür, St. Martinusschule)
 1 Hauptschule 470 / 21 (Geschwister-Scholl-Schule)
 1 Realschule 466 / 16
 1 Gymnasium: 1.072 / 42 (Landkreis)

Perspektive: deutlicher Rückgang der Schülerzahlen
 Geburtsjahrgang 2004/2005: z. Z. 37 Kinder (vorauss. Einschulung 2011; -44% zu Geburtsjahr 1997/1998)

Kindertagesstätten Bestand geplant ab 2006
 2 Kindergärten: 182 Plätze Abbau
 1 Hort: 20 Plätze Aufbau

Sonstige Öffentliche Einrichtungen:

Einrichtungen: Hallenbad, Tennishalle, Ortsfeuerwehr
 Freiraum: Sportanlage TuS Grün-Weiß Himmelsthür (A- und B-Sportplatz, mit Flutlicht) Friedhof, Kleingartenanlage

5. Verkehr und Technische Infrastruktur

KFZ-Verkehr: B1 und B1neu, grenzen Siedlungskörper ein
 Öffentlicher Verkehr: Bahntrasse (ICE, RB, S-Bahn) als innere Zäsur, kein Lärmschutz; 1 Stadtbus-Hauptlinie
 Fuß- und Radwege: an Innerste-Aue, Richtung Nordstadt, Sorsum



Städtebauliche Analyse und Entwicklungsziele

Leitsatz: Städtisches Dorf

Qualitäten

- städtische Qualitäten: Umfangreiche öffentliche Einrichtungen [alle Regelschulen, Hallenbad, Sport], Nähe zu Arbeitsplätzen [im Ort / Nordstadt / Zentrum]
- dörfliche Qualitäten: Nähe zur Landschaft, Verbindung zur Innerste-Aue, kleinteilige Struktur, geringer Anteil Mehrfamilienhausbebauung

Probleme

- isolierte Lage
- wenig Vielfalt bei privater Infrastruktur [Handel und Dienstleistungen]
- kaum Entwicklungspotentiale

Aufgabe

- Integration der Ränder, Vernetzung
- Sicherung des Ortszentrums An der Pauluskirche / Winkelstraße
- Mobilisierung der Potentiale für Innenentwicklung
- Realisierungsziel: 50 bis 75 Wohnungen [Gesamtpotential ca. 85 Wohnungen / 4 ha Bruttobauland]

Öffentlicher Raum und Vernetzung

- Ergänzung der vorhandenen guten Vernetzung der Ortslage mit Innerste-Aue und Nordstadt: bessere Anbindung an Moritzberg entlang dem Kupferstrang
- Bau der Umgehungsstraße B1 [neu]

- Freiraum zwischen Ortslage und Umgebung für Erholungsfunktionen und als Lärmschutz entwickeln
- Integrationsmaßnahmen für B1 [alt] nach Inbetriebnahme Ortsumgebung: Vernetzung mit Moritzberg
- Bahn: Potential für neuen S-Bahn-Haltepunkt am ehemaligen Bahnübergang Scheitweg, tw. Umnutzung Kleingarten an B1 als P&R-Platz
- verborgene und verbaute Bachläufe in Abschnitten erkennbar bzw. erlebbar machen, historische Quelle / Pferdetränke sichern und gestalten
- Stabilisierung und Qualifizierung des Einzelhandelsstandorts An der Pauluskirche/Winkelstraße: Aufwertung Marktplatz; Potential für Nahversorger Ecke Linnenkamp / Von-Ketteler-Straße
- Aufwertung der Breslauer Straße / An der Pauluskirche [Materialien, Breiten der Bürgersteige, Bäume]
- neuer Nahversorgungsschwerpunkt an westlicher Siedlungsspitze [Rewe, Aldi] mit Erweiterung

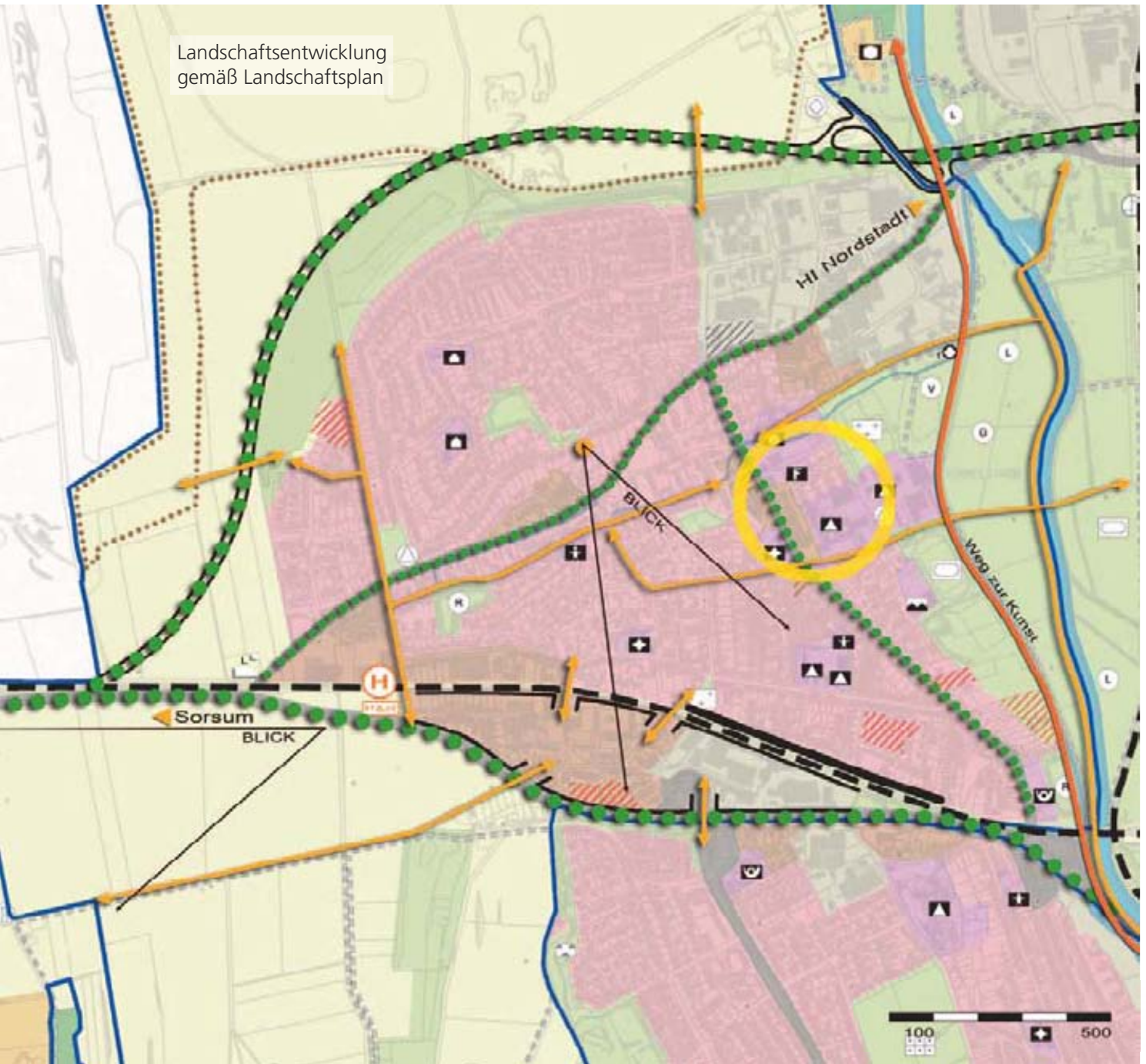
Marienstraße und Hubertusweg bei Einrichtung Lärmschutz an der Bahn

Mittel- und langfristige Entwicklung

- mittelfristig: kleine Flächenreserve für Wohnungsbau an der Innerste-Aue südlich der Sportplätze erschließen [Sportplätze erhalten]
- ehemaliger Truppenübungsplatz [FFH-Gebiet] als Naherholungsgebiet: Zugänglichkeit sichern
- Aufwertung der Innerste-Aue für Freizeit und Erholung
- kein Wohnungsbau zwischen bisheriger B1 und Gallberg aufgrund der isolierten Lage, des mangelnden Bezugs zu Himmelsthür und zum Erhalt des Landschaftsbildes [RROP: Vorrang für Freiraumfunktionen]

Schwerpunktbildung / Ausstattung

- Schwerpunkt öffentliches und privates Zentrum An der Pauluskirche / Winkelstraße
- Schließung der wenigen Baulücken im Bestand – Potential An der Pauluskirche / Winkelstraße für besondere Nutzung
- Umnutzung kleinteiliger Gewerbebrachen in Gemengelagen für Wohnzwecke
- Wohnungsbauentwicklung zwischen



7 Wege zur Umsetzung

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ist keine Planung, die sich selbst realisiert, sondern sie setzt einen Rahmen für eine inhaltliche Auseinandersetzung um die Qualität der Integration.

Schwerpunkte dieser Entwicklung sind die

- systematische Nutzung der innerstädtischen und innerörtlichen Flächenreserven
- konsequente Förderung städtischer Wohnformen und Wohndichten
- Erneuerung oder Modernisierung des Wohnungsbaus der 50er Jahre
- Aufwertung innerstädtischer Wohnquartiere durch Umfeldverbesserung
- funktionale und gestalterische Einbindung von Verkehrssystemen
- Stärkung der innerstädtischen Handels- und Dienstleistungsfunktionen
- Stabilisierung des kulturellen Angebots.

Hiermit sind umfangreiche und stark interessen-geprägte Themenfelder und Aufgaben zu bearbeiten. Ein Interessensausgleich setzt die Akzeptanz der Akteure voraus. Deshalb muss ein begleitender Prozess der Planung, der Beteiligung, der Steuerung und Erfolgskontrolle den Erfolg sichern.

Die wesentlichen Aussagen zur städtebaulichen Entwicklung werden in den Flächennutzungsplan [Kap. 7.1] einfließen, der die planungsrechtliche Grundlage darstellt.

Alle konkretisierenden städtebaulichen Planungen [s. Kap.7.2] werden aus den Zielen und der Rahmensetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes abgeleitet.



Erich-Pommer-Straße, Modernes Wohnen in der Stadt

Umfangreiche Bürgerbeteiligung wird fortgesetzt

Ein Ergebnis des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ist die positive Erfahrung mit der prozesshaften Planung. Bei der gezielten umfangreichen Einbindung von Bürgern und Akteuren in den Planungsprozess wurde eine hohe Diskussionskultur und Identifikation mit Hildesheim deutlich. Gute Anregungen haben das Konzept bereichert. Daher soll die Prozessorientierung für weitere Planungen übernommen werden, um frühzeitig Entscheidungsgrundlagen darzustellen und die Akzeptanz planerischer Entscheidungen langfristig zu erhöhen. Das gilt besonders für die Überlegungen zu Kleingärten und Sportflächen.

Haltepunkt Hildesheim-Ost



7.1 Neuaufstellung Flächennutzungsplan

»Im Flächennutzungsplan ist für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen.«
[§5 Abs.1 Baugesetzbuch]

Die wesentliche Aufgabe des Flächennutzungsplanes ist also die Darstellung der beabsichtigten Art der Bodennutzung [z.B. Wohn-, Misch-, gewerbliche Baufläche, Grünfläche, Landwirtschaft] im Stadtgebiet als Vorbereitung für die Aufstellung von Bebauungsplänen. Damit setzt er einen Rahmen für alle konkretisierenden städtebaulichen Planungen.

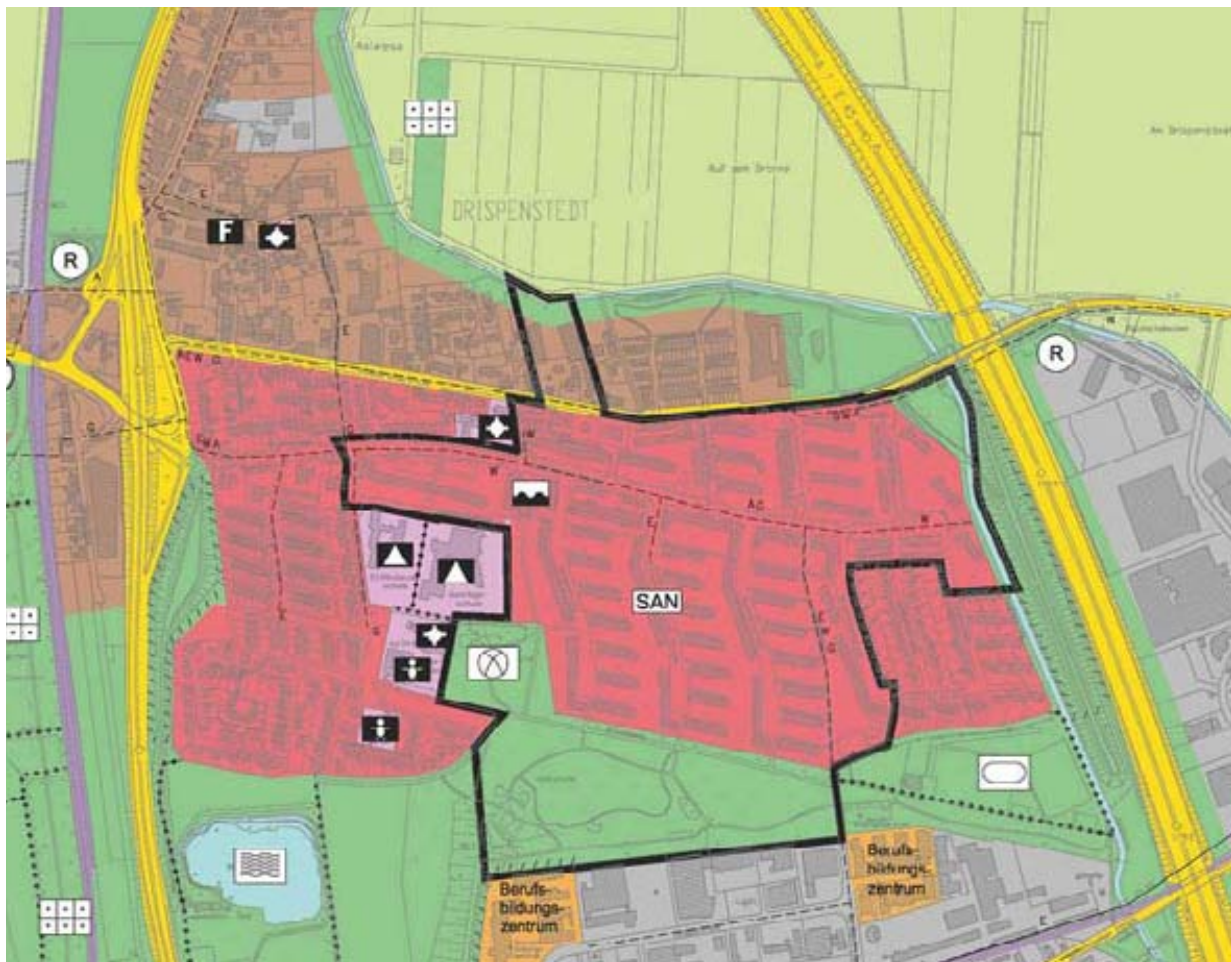
Wichtige Konkretisierungen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes im Flächennutzungsplan betreffen die

- Abgrenzung neuer Bauflächen im Rahmen der Außenentwicklung

- Verteilung der öffentlichen Einrichtungen und Anlagen im Zusammenhang mit Schul- und Hochschulentwicklungsplanung und den Standortkonzepten für Sport und Kleingärten
- Nutzungsdarstellung bei den Schwerpunkten der Innenentwicklung – hier müssen Darstellungen gefunden werden, die eine abgestimmte Mischung und Verteilung von Wohn-, Gewerbe- und anderen Nutzungen in den Gebieten ermöglichen
- Umweltprüfung der baulichen Entwicklungsgebiete und Festlegungen zum Ausgleich der Eingriffe in den Naturhaushalt.

Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes beinhaltet weitere, gesetzlich geregelte Phasen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung. Die erste davon schließt an die Ratsbefassung zum Stadtentwicklungskonzept an. Wie bei den Bauleitplanverfahren üblich, werden dabei auch die Ortsräte beteiligt.

Abb. 7.1 Darstellungen Flächennutzungsplan, Ausschnitt Drispensstedt, Stand 2004



7.2 Agenda für die Innenentwicklung

Mit der Neuorientierung der Entwicklungspolitik steht die Stadtentwicklung der nächsten Jahre vor vielseitigen Herausforderungen, die

- Entwicklung der Kernstadt und die Verbesserung ihrer Lebens- und Wohnqualitäten
- Entwicklung der Wohnungsnachfrage durch beispielhafte Bauvorhaben mit attraktiven städtischen Wohnformen als überzeugende Alternative zum Wohnen im Grünen
- Integration trennender Verkehrssysteme in Stadtteilzusammenhänge und deren Gestaltung
- Etablierung ressortübergreifender Planung und Verwaltung mit projekt- und raumbestimmten Kooperationsformen
- Gestaltung des Wohnumfeldes und des öffentlichen Raumes betont unter kommunikativen, sozialen und ästhetischen Anforderungen.

Dieser Strategiewechsel erfordert entsprechende planerische Vorbereitungen, Grundlagen und Konzepte, um der Politik ausreichend Handlungssicherheit zu geben.

Wesentliche Handlungsoptionen in diesem Sinn sind:

Schwerpunkte werden gesetzt bei

- dem Umbau und der Modernisierung der Wohnungsbestände der 50er Jahre
- der erhaltenden Erneuerung der gründerzeitlichen Wohngebiete
- der Wohnumfeldverbesserung mit Verkehrsberuhigung
- der Lösung des Parkierungsproblems.

Hierzu werden beispielhafte Schlüsselprojekte die öffentliche Aufmerksamkeit und Diskussion auf die Ziele der Integrierten Stadtentwicklung lenken. Gezielte Pressearbeit, Publikationen und andere Formen der Beteiligung der Öffentlichkeit werden diesen Prozess unterstützen.



Jakobstraße

A Konzept »Neues Wohnen in Hildesheim«

Die Steuerung der Wohnungsentwicklung hin zu innerstädtischen Wohnlagen und die notwendige Intensivierung der Nachfrage ist ein zentrales Aufgabenfeld.

Folgende Fragen sind hier zu beantworten:

- Welche Altersgruppen, Haushalte werden zukünftig an innerstädtischen Wohnlagen interessiert sein?
- Welche Anforderungen werden an Wohnungen und Umfeld gestellt?
- Wie groß ist das jeweilige Nachfragepotential?
- Womit können interessierte Gruppen angesprochen und aktiviert werden?

Zur begleitenden Beobachtung der Wohnungsmarktentwicklung und zur Erfolgskontrolle werden entsprechende Instrumente geschaffen.

Die Verbesserung des Angebotes erfolgt in enger Abstimmung mit den Wohnungsbau- und Maklergesellschaften, Maklern und anderen Wohnungsmarktakteuren.

B Leitbild für die Innenstadt

Mit dem Ziel der Innenentwicklung wird die Innenstadt, ausgehend von dem historischen, mittelalterlichen Kern mit dem reichen kulturellen Erbe, wieder zum Mittelpunkt aller städtischen Entwicklungen, mit zunehmender Bedeutung des Wohnens. Die besonderen städtischen Lebensqualitäten sind unmittelbar an die Qualität der Straßen und Plätze, ihre Architektur und Gestaltung gebunden.

Diese Zusammenhänge, Qualitäten und Leitziele werden in einem »Städtebaulichen Leitbild Innenstadt« transparent und bilden die Grundlage für weitergehende Projekte und Maßnahmen. Dieses Leitbild wird strukturelle, stadt- und baugeschichtliche sowie gestalterische Kriterien entwickeln. Diese Sprache wird die allgemein verständliche Basis zur Integration der verschiedenen funktionalen Anforderungen: Sie wird

die Stadt in ihrer Vielschichtigkeit für alle »selbst/bewusst« machen:

- die mittelalterliche Stadt und ihre kulturelle Basis
- die Bürgerstadt mit ihren vielfältigen Lebensbezügen
- die Stadt der Moderne mit ihrer funktionalen Ausbildung
- die Stadt des Handels mit ihrer wirtschaftlichen Orientierung.

Aus diesen Identitätsschichten generiert sich das »Bild der Stadt«, das von den Bürgern als eigene Identität und von den Besuchern als das Gesicht der Stadt wahrgenommen wird.

C Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Die größte Herausforderung unter der Zielsetzung Innenentwicklung stellt die Integration des Verkehrssystems dar. Hier bestehen aus planerischer Sicht umfangreiche Aufgaben, aber auch deutliche Möglichkeiten. Integration heißt für die Hauptverkehrsstraßen: Einordnung des Fahrverkehrs in ein stadträumliches Konzept und die Aufwertung der sozialen, kommunikativen und ästhetischen Funktionen.

Neben der üblichen Gesamtuntersuchung zur Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems Hildesheims sind auch die Handlungsspielräume zu einer möglichst weitgehenden Integration des Verkehrs auszuloten. Entwurfsbeispiele für aktuelle öffentliche Räume mit Darstellung der Profile und der wesentlichen Gestaltungsmerkmalen werden im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Leitbild und dessen Identitätsebenen erarbeitet.

Ebenerdiger Übergang Almstor



D Weitere Strategien und Konzepte

Die Innenentwicklung kann sich bereits auf einige Projekte beziehen, die sich in Vorbereitung oder in der Durchführung befinden. Sie werden Schlüsselprojekte für die Richtigkeit der Zielsetzung darstellen. Hier wird durchgehend eine aktive Rolle bei der Stadt liegen. Auch die Konzepte zur Aufwertung des öffentlichen Raumes oder zur Hochschulentwicklung liegen in ihrer Verantwortung. Der Erfolg folgender Aufgaben ist für die weitere Stadtentwicklungspolitik von großer Bedeutung:

- Schlüsselprojekte Stadtumbau: Arnekenstraße [s. S. 60]
Phoenix-Gelände, Michaelisviertel, Gelände Klinikum Hildesheim am Weinberg, Mackensenkaserne [s. S. 56f]
- Freiraumkonzepte zur Wohnumfeldverbesserung in Stadtteilen und integrierten Quartiersentwicklung [s. S. 66ff].

Auch folgende Konzepte und ihre Umsetzung sind wesentlich für den Erfolg des Gesamtkonzepts:

- Standortkonzepte für die Hochschulentwicklung [s. S. 40]
- planerische Vorbereitung der Oststadterweiterung [s. S. 50, 88f]
- Standortkonzepte Sport und Kleingärten [s. S. 72f]
- Schulentwicklungsplan [s. Kap. 5.2 S. 41].



Projektstudie »Arnekengalerie« [Multi Development und Sparkasse Hildesheim]

Der mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept abgesteckte Rahmen ist ausreichend dimensioniert, um die mögliche Nachfrage quantitativ abzudecken – allerdings in städtischeren und dichteren Formen. Die allgemeine gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung wird diese Ausrichtung voraussichtlich unterstützen. Es kann aber auch anders formuliert werden: Die erkennbaren Rahmenbedingungen werden kaum Spielraum für eine andere Politik lassen.

Quellen

Allgemein / Sektor übergreifend

Baugesetzbuch [BauGB] in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.8.1997, zuletzt geändert am 21.12.2006

Landkreis Hildesheim: Regionales Raumordnungsprogramm 2001. Hildesheim 2001

Niedersächsische Landesregierung: Landes-Raumordnungsprogramm [LROP] Niedersachsen. Hannover 1994

Niedersächsische Landesregierung: Änderung des LROP Niedersachsen. Hannover 2002

Stadt Hildesheim: Stadtleitbild Hildesheim. Hildesheim 2003

Stadt Hildesheim: Amtliche Stadtkarte Hildesheim. Hildesheim 2006

Stadt Hildesheim: Der Flächennutzungsplan. Erläuterungsbericht. Hildesheim 1979

Stadt Hildesheim: www.hildesheim.de

Bevölkerung und Wohnungsbau

Bertelsmann-Stiftung: Wegweiser demographischer Wandel. www.wegweiserdemographie.de. 2006

GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH: Stadt Hildesheim 2020 – Wohnungsmarktanalyse und -prognose. Hamburg 2006

Niedersächsisches Landesamt für Statistik NLS: Regionale Vorausschätzung der Bevölkerung Niedersachsens 2003 - 2020. Hannover 2005

Stadt Hildesheim [Auftraggeber]: StadtRegion: Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung in der Stadt Hildesheim bis 2020 und Auswirkungen auf die Siedlungsflächenentwicklung. Hannover 2006

Wirtschaft

HI-REG [Wirtschaftsförderungsgesellschaft Hildesheim Region mbH]: Regionalbericht 2006. Hildesheim 2006

Multi Development Germany GmbH und Sparkasse Hildesheim: Projekt Arnekenstraße. Düsseldorf 2006

Stadt Hildesheim [Auftraggeber]: CIMA Stadtmarketing Gesellschaft mbH: Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Hildesheim. Lübeck 2004

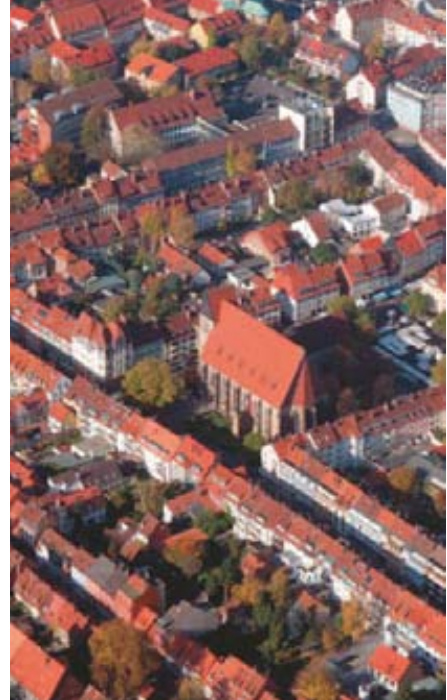
Stadt Hildesheim [Hrsg.]: Markt- und Standortgutachten für die Stadt Hildesheim. GfK Marktforschung. Nürnberg 1994

Naherholung und Umwelt

Hanke, Wettrich: Beratungskonzepte des Sports für Kommunen, Bad Boll 2005

Stadt Hildesheim [Auftraggeber]: Arbeitsgemeinschaft Irene Lohaus Peter Carl Landschaftsarchitekten und BTE Tourismusmanagement Regionalentwicklung: Freiflächenentwicklungskonzept Hildesheim 2020. Hannover 2007

Stadt Hildesheim [Auftraggeber]: Heimer + Herbstreit Umweltplanung: Landschaftsplan Hildesheim. Hildesheim 2000



Dank an die Stadt und alle Mitwirkenden

Das Ziel für diese Arbeit war hoch gesteckt, als im Dezember 2005 mit der Planung begonnen wurde – inhaltlich und zeitlich. Ein Jahr voller Eindrücke, Gespräche, Bilder, Statistiken, Pläne, Geschichte und Geschichten lag zu diesem Zeitpunkt noch vor uns. Wir waren fasziniert, Hildesheim zu entdecken mit ruhigen Wohnvierteln, eingefassten Landschaftsräumen, zauberhaften Hängen mit Blick über die roten Dächer der Stadt. Auch wenn wir die Aufgabe haben, uns fachlich mit Hildesheim auseinanderzusetzen, so wissen wir, dass Rationalität nicht ausreicht, um der Stadt gerecht zu werden. Deshalb ist es mir sehr wichtig, sehr bald ein emotionales Verhältnis zur Stadt zu entwickeln – um die Emotionen der Hildesheimer für ihre Stadt zu verstehen. Die wichtigsten Erinnerungen und Bedeutungen sind darin verdichtet und wiederzuentdecken. Deshalb stand am Anfang die Erkundung der Stadt und der Landschaft, mit offenen Augen und allen Sinnen. Zu Fuß und mit dem Rad, um dem Alltag nachzuspüren und mit dem Auto und mit dem Flugzeug, um den Überblick zu bewahren. Wie leben die Hildesheimer in ihrer Stadt, was schätzen sie besonders und was vernachlässigen sie vielleicht auch?

Mit diesen Erfahrungen sind wir in die Thematik der einzelnen Orts- und Stadtteile eingetaucht, haben dort viele Gespräche geführt und so die innere Sicht der Stadt aufgenommen. Die örtliche Sachkenntnis könnte nie über Datensammlungen erfasst werden. So durften wir sicher sein, die wesentlichen Fragen vor Ort wirklich zu erfahren. Herzlichen Dank für die große Bereitschaft und Offenheit, uns in die Geheimnisse des Lokalen einzuweihen und auch Hintergründe sichtbar zu machen.

Dann die Einbindung des Fachwissens in den verschiedenen Ressorts der städtischen Verwaltung: Stadtplanung, Verkehr, Grün- und Freiflächen, Tiefbau. Überall fachliche Kompetenz und gute Argumente für die aktuellen Entwicklungen. Und immer konstruktive Beiträge und Interesse an den Zusammenhängen, die sich in dieser gemeinsamen Arbeit darstellten. Allen Engagierten in der Stadtverwaltung herzlichen Dank. Ich hoffe, es ist uns gelungen, alle wichtigen Aspekte einzubeziehen.

Aber das war nicht alles. Über die ursprünglich vorgesehenen intensiven Beteiligungsformen hinaus äußerte sich das Mitwirkungsinteresse der Bürgerinnen und Bürger. Zusätzliche thematische Anregungen wurden aus den Agenda-Arbeitskreisen eingebracht. Siedlungsentwicklung und städtisches Leben, Natur, Freizeit und Naherholung konnten so stärker fokussiert werden. Dieses bürgerschaftliche Engagement kommt der Arbeit insgesamt zugute – auch hierfür großen Dank an die Beteiligten.

Planung ist immer Politik. Auch wenn wir uns bemüht haben, uns aus der aktuellen Politik herauszuhalten, so konnten wir nicht vermeiden, auch sensible Punkte anzusprechen. Denn die große Linie, die mit der »Integrierten Stadtentwicklung« vorgezeichnet war, konnten wir nicht verlassen. Deshalb wird auch mancher enttäuscht sein, dass seine Beiträge oder Interessen nicht unwidersprochen blieben. Aber beeinflusst haben sie unser Denken und unsere Wahrnehmung in jedem Fall – und sind Anlass für besondere Argumentationen. Auch für diese kritischen oder provozierenden Beiträge sind wir dankbar.

Insgesamt wurden bis Ende Dezember 47 öffentliche und 20 interne Veranstaltungen und Sitzungen durchgeführt – im Durchschnitt ein bis zwei Termine pro Woche. Weitere öffentliche Termine werden noch hinzukommen. Hunderte Bürgerinnen und Bürger waren hierbei einbezogen.

Zum Schluss möchten wir die exzellente Zusammenarbeit mit unseren direkten Ansprechpartnern für die Stadt sichtbar machen. Ohne die kontinuierliche Mitarbeit und sorgfältige Betreuung durch Herrn Veenhuis und Frau Gottreich und die kritische Begleitung und Führung durch den Stadtbaurat Herrn Prof. Kulenkampff hätte diese Arbeit nicht die auch von uns angestrebte Qualität bekommen können: Ich bedanke mich für diese offene, konstruktive und kompetente Zusammenarbeit ganz herzlich.

Es hat uns allen eben nicht nur Arbeit, sondern auch viel Freude gemacht, für die Stadt Hildesheim zu arbeiten: Dank für das Vertrauen.

Walter Ackers

