

B E G R Ü N D U N G
zum Bebauungsplan Nr. 31.1
der Stadt Oldenburg in Holstein
für das Gebiet zwischen
Oldenburger Graben
Schuhstraße, Bahnhofstraße und Bahndamm

Stand: Dezember 1997

ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG
Baum Ewers Grundmann GmbH
Oldenburg i.H.

Inhalt

1.0 Allgemeine Grundlagen

- 1.1 Rechtsgrundlagen / Planverfasser
- 1.2 Lage des Gebietes, Bestand, Baugrund
- 1.3 Einfügung in die überörtliche und örtliche Planung
 - 1.3.1 Überörtliche Planung
 - 1.3.2 Örtliche Planung

2.0 Planungserfordernis, Ziel und Zweck der Planung

- 2.1 Planungserfordernis
- 2.2 Ziel und Zweck der Planung

3.0 Planung

- 3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung
 - 3.1.1 Art der baulichen Nutzung
 - 3.1.2 Maß der baulichen Nutzung
- 3.2 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, Neben-
anlagen
 - 3.2.1 Bauweise
 - 3.2.2 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen
 - 3.2.3 Nebenanlagen
- 3.3 Verkehr
 - 3.3.1 Fließender Verkehr
 - 3.3.2 Fuß- und Radwegeverbindungen
 - 3.3.3 Ruhender Verkehr
- 3.4 Ver- und Entsorgung
- 3.5 Eingriff / Ausgleich und Grünordnung
- 3.6 Gestaltung

4.0 Immissionsschutz

5.0 Städtebauliche Daten

6.0 Bodenordnung

7.0 Kosten und Finanzierung

8.0 Hinweise

Anhang: - Grünordnungsplan
- Lärmschutzgutachten

1.0 Allgemeine Grundlagen

1.1 Rechtsgrundlagen /Planverfasser

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Oldenburg in Holstein hat in ihrer Sitzung am 9. September 1993 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 31.1 aufzustellen.

Dem Bebauungsplan liegen zugrunde:

- das Baugesetzbuch (BauGB)
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO)
- die Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV'90)

in der 1997 gültigen Fassung.

Als Kartengrundlage dient eine amtliche Planunterlage im Maßstab 1: 500, erstellt durch das Vermessungsbüro Dipl.-Ing. D. Ruwoldt in Oldenburg in Holstein.

Mit der Ausarbeitung der Planung wurde das Büro Architektur + Stadtplanung, Baum Ewers Grundmann GmbH in Oldenburg in Holstein beauftragt.

Der Grünordnungsplan wurde vom Büro Brien + Wessels + Werning in Lübeck erarbeitet.

Im Hinblick auf die zu erwartende Lärmbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr auf der geplanten Südtangente und deren Anbindung über die Bahnhofstraße wurde der Technische Überwachungs-Verein Nord e.V. in Hamburg mit der Ausarbeitung eines Lärmschutzgutachtens beauftragt, (Datum des Gutachtens: 17.02.1997). Das Gutachten ist Bestandteil dieser Begründung.

Für die Ausarbeitung der Bauleitplanung lagen weiterhin folgende Planungen zugrunde:

- der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Oldenburg in Holstein, Stand Oktober 1994
- der Flächennutzungsplan der Stadt Oldenburg in Holstein
- der Rahmenplan für die Stadt Oldenburg in Holstein ("Altstadtbereich"), Stand November 1985

1.2 Lage des Gebietes, Bestand, Baugrund

Das Plangebiet liegt nordwestlich des Bahnhofes der Stadt Oldenburg in Holstein. Der Plangebietsbereich wird im Westen durch die Schuhstraße, im Süden durch die Bahnhofstraße, im Osten durch den Bahndamm und im Norden durch den Oldenburger Graben begrenzt. Er ist durch eine schwarze, unterbrochene Linie kenntlich gemacht.

Die Struktur innerhalb des Plangebietes stellt sich als typisch kleinstädtische Mischung aus Wohnnutzung, Gewerbe sowie Dienstleistungsbetrieben, in ein- bis zweigeschossigen Gebäuden mit Walm- und Satteldächern dar. Nordöstlich des Bruchweges überwiegen gewerbliche Nutzungen (Baugewerbe). Zudem befindet sich dort eine mit Laubgehölzen bestockte Fläche.

Der Verlauf des Oldenburger Grabens ist in Form eines teilweise bewachsenen Geländeeinschnittes zu erkennen.

Durch mineralische Aufschüttungen und Ablagerungen entstanden auf engem Raum stark wechselnde Baugrundverhältnisse. Für alle Neubauten wird daher eine vorherige Baugrunduntersuchung empfohlen.

1.3 Einfügung in die überörtliche und örtliche Planung

1.3.1 Überörtliche Planung

Die Stadt Oldenburg in Holstein als frühere Kreisstadt ist gemäß dem Gesetz über Grundsätze zur Entwicklung des Landes Schleswig-Holstein (Landesentwicklungsgrundsatzgesetz) als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums eingestuft. Sie verfügt über ein vielfältiges Angebot an Einrichtungen und Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Sie hat für die Nahbereiche der Unterzentren Burg auf Fehmarn und Heiligenhafen sowie der ländlichen Zentralorte Grube und Lensahn über die Grundversorgung hinaus Versorgungsfunktionen zur Deckung des gehobenen, längerfristigen Bedarfs auszuüben.

Die Wahrnehmung dieser mittelzentralen Funktionen leidet in erheblichem Maße unter der übermäßig starken Verkehrsbelastung der Innenstadt im Bereich der mittleren und unteren Schuhstraße, die zur Haupteinkaufszone gehört und Ortsdurchfahrt der Landesstraße 59 ist. Dieser Straßenabschnitt ist insbesondere durch den durchfließenden überörtlichen Verkehr sowie durch den Verkehr vom und zum Gewerbegebiet im Osten der Stadt über Gebühr frequentiert.

Die vorliegende Bauleitplanung verfolgt vordringlich das Ziel, die geplante Südtangente im südlichen und östlichen Bereich der hinteren Grundstücke an der Schuhstraße planungsrechtlich abzusichern, einhergehend mit der Zielsetzung für das darauf abzustimmende innerstädtische Mischgebiet. Es handelt sich um den restlichen Abschnitt der Südtangente zwischen Holsteiner Straße und Bahnhofstraße mit Anbindung an die B 202 und Autobahnabfahrt bzw. -zufahrt Oldenburg-Süd.

Diese Bauleitplanung fügt sich in die überörtliche Planung ein.

1.3.2 Örtliche Planung

Die vorliegende Planung erfolgt parallel zur 11. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Oldenburg in Holstein.

Innerhalb des Plangeltungsbereiches verläuft ein Straßenabschnitt der geplanten Südtangente der Stadt Oldenburg in Holstein; in der Planzeichnung (Teil A) als - Planstraße - ausgewiesen. Die örtliche Lage des Straßenabschnittes sowie die Straßenquerschnittsbreiten wurden mit dem Ingenieurbüro Höger und Partner in Eutin abgestimmt und in die Bauleitplanung übernommen.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Rahmenplangebietes der Stadt Oldenburg in Holstein. Die Aussagen der Rahmenplanung können nach dem heutigen Erkenntnisstand nicht in allen Punkten übernommen werden. Dieses trifft insbesondere für die gewerblich orientierte Nutzung nordöstlich des Bruchweges. Für die Weiterführung der Südtangente über den Oldenburger Graben bis zur Bahnhofstraße kommt die im Rahmenplan dargestellte Freihaltetrasse zum Zuge.

2.0 Planungserfordernis, Ziel und Zweck der Planung

2.1 Planungserfordernis

Für den Plangeltungsbereich besteht derzeit kein rechtsgültiger Bebauungsplan. Zwecks Umsetzung der planerischen Ziele für das Plangebiet wird die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

2.2 Ziel und Zweck der Planung

Ziel der Planung ist die Entwicklung einer städtebaulichen Ordnung für das Plangebiet unter Berücksichtigung der geplanten Südtangente (Planstraße). Insbesondere soll mit Hilfe der Aufstellung des Bebauungsplanes die Planung der Südtangente (Planstraße) für den Abschnitt vom Oldenburger Graben bis zur Einmündung in die Bahnhofstraße, einschließlich der erforderlichen Vorkehrungen gegen die zu erwartende Lärmbelastung, abgesichert werden. Die Notwendigkeit der Südtangente wird im Rahmenplan, im Verkehrsentwicklungsplan und in der 11. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Oldenburg in Holstein nachgewiesen.

3.0 Planung

3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

3.1.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan wird für das Plangebiet eine Mischnutzung festgelegt. Dementsprechend wurden Mischgebiete gem. § 6 BauNVO festgesetzt.

In Mischgebieten können neben dem Wohnen auch Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, etabliert werden. Dieses entspricht der derzeitigen und geplanten Nutzungsstruktur.

Die nach § 6 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes, da sie mit der Zielsetzung der Planung nicht vereinbar sind. Spiel- und Automatenhallen sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, werden ausgeschlossen, da diese Nutzungen ebenfalls nicht mit der Zielsetzung der Planung zu vereinen sind.

3.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) und der Zahl der Vollgeschosse bestimmt.

Die Festsetzung der GRZ-Werte ist grundstücks- und nutzungsorientiert erfolgt und der vorhandenen städtebaulichen Struktur angepaßt. Deshalb bleiben die GRZ-Werte weitestgehend unter den Obergrenzen nach § 17 BauNVO.

Die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse orientiert sich ebenfalls an den vorhandenen städtebaulichen Strukturen.

3.2 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, Nebenanlagen

3.2.1 Bauweise

Die Bauweise ist entsprechend der vorhandenen Bebauungsstruktur als offene bzw. abweichende Bauweise festgesetzt worden. Für die abweichende Bauweise gilt eine einseitige Grenzbebauung oder eine Unterschreitung der Abstandfläche nach Landesrecht. Eine ausreichende Beleuchtung und Belüftung der Gebäude ist dabei in dem Rahmen, wie derzeit gegebenen, gewährleistet.

3.2.2 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen bestimmt. Hierbei steht die Bestandssicherung im Vordergrund. Lediglich nordöstlich des Bruchweges sind bauliche Erweiterungen vorgesehen, die beispielsweise der Abrundung der gewerblichen Nutzungsstruktur dienen können.

Die festgesetzten Baulinien entlang der Schuh- und Bahnhofstraße sollen dazu führen, daß die gewachsene, straßenrandbegleitende Bauflucht erhalten bleibt.

Die durch Baulinien festgesetzten Baukörper der denkmalgeschützten Gebäude (einfache Kulturdenkmale) sollen zum einen den Denkmalschutzwert der Gebäude unterstreichen und zum anderen deren räumliche Wirkung sichern, welches insbesondere bei einem eventuellen Gebäudeverlust an Bedeutung gewinnen wird. Wegen der Baukörperausweisung der denkmalgeschützten Gebäudestandorte wird auf die Festsetzung einer Grundflächenzahl verzichtet.

Nicht überbaute Grundstücksflächen sind gärtnerisch zu gestalten, welches einer ortsbildgestalterischen Zielsetzung entspricht.

3.2.3 Nebenanlagen

Nebenanlagen und Einrichtungen gemäß § 14 (1) BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und in den nach § 9 (1) 4 BauGB festgesetzten Flächen zulässig. Damit soll einer ungeordneten Entwicklung von Nebenanlagen auf den Baugrundstücken entgegengewirkt werden.

3.3 Verkehr

3.3.1 Fließender Verkehr

Die Abwägung zur Notwendigkeit und zur Trassenführung der Südtangente (Planstraße) ist in dem Erläuterungsbericht zur 11. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Oldenburg in Holstein dargelegt. Insofern wird im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes nicht weiter auf diesen Sachverhalt eingegangen, sondern auf die Darlegungen zu der Flächennutzungsplan-Änderung verwiesen.

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Bahnhofstraße, die Südtangente (Planstraße) und die Schuhstraße sowie über den Bruchweg.

Der Bruchweg soll wegen seiner vorhandenen, rückwärtigen Erschließungsfunktion für die angrenzenden Baugrundstücke erhalten bleiben. Er wird jedoch aufgrund der Kurvensituation der geplanten Südtangente (Planstraße) im Einmündungsbereich zur Bahnhofstraße nicht mehr in Richtung Bahnhof weitergeführt. Es verbleibt lediglich ein kombinierter Fuß- und Radweg als Weiterführung. Durch die Erschließungsmöglichkeit der derzeit gewerblich genutzten Baugrundstücke 2 und 3 über die Südtangente (Planstraße) entfällt der gewerblich orientierte Fahrverkehr auf dem Bruchweg, so daß dieser zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet werden kann. Ausgehend von der Zielsetzung einer Verkehrsberuhigung wird der Bruchweg am Ende in eine Wendeanlage für PKW geführt. Für die Müllentsorgung des möglichen Baugrundstückes 4 ist ein Müllbehälterstandplatz an der Schuhstraße festgesetzt, so daß auch der mit der Müllentsorgung verbundene Verkehr nicht mehr den Bruchweg befahren muß.

Die Erschließung der möglichen Baugrundstücke 1,2 und 3 erfolgt künftig über eine gemeinsame Zufahrt nebst Wendemöglichkeit von der Südtangente (Planstraße) aus. Hierfür ist ein entsprechendes Geh- und Fahrrecht festgesetzt. Die Wendemöglichkeit hat einen Durchmesser von 18,00 m und ermöglicht somit auch das Befahren mit Müllfahrzeugen. Die flächenmäßige Lage der Wendemöglichkeit orientiert sich an der not-

wendigen Anrampung der Zufahrt zur Südtangente (Planstraße). Zwecks Minderung der Längsneigung der Zufahrtsrampe sollte der Bereich ggf. mit Boden aufgefüllt werden, so daß die günstigsten Längsneigungen für die Rampe und die Grundstückszufahrten erreicht werden.

3.3.2 Fuß- und Radwegeverbindungen

Neben der straßenbezogenen Erschließung sind zudem Fuß- und Radwege vorgesehen. So soll im Rahmen der Aufwertung des Oldenburger Grabens der vorhandene, parallel zum Graben verlaufende Fußweg als kombinierter Fuß- und Radweg gestaltet werden. Dieser erhält über eine kleine Brücke eine Anbindung nach Norden sowie über die verbleibende Bahndamm-Unterführung eine Anbindung an die Wegebereiche östlich des Bahndammes. Darüber hinaus ist parallel zur Südtangente (Planstraße) eine kombinierte Fuß- und Radwegeverbindung in Richtung Bahnhof vorgesehen.

3.3.3 Ruhender Verkehr

Der private ruhende Verkehr ist grundsätzlich auf den Baugrundstücken unterzubringen. In Ermangelung städtebaulich vertretbarer Flächen für die Ausweisung von öffentlichen Parkplätzen wird kein zusätzliches Angebot geschaffen. Das Plangebiet liegt ohnehin in fußläufig erreichbarer Entfernung zu öffentlichen Parkflächen im Bahnhofsbereich und zu geplanten öffentlichen Parkflächen nördlich des Oldenburger Grabens, die in den Bebauungsplänen Nr. 31 und 26.2 der Stadt Oldenburg in Holstein festgesetzt sind. Diese Parkflächen reichen aus, um auch den Bedarf für das Plangebiet abzudecken.

3.4 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung ist aufgrund vorhandener Netze der Ver- und Entsorgungsträger im Bestand gesichert. Die Ver- und Entsorgung der Neubebauung wird durch den Anschluß an diese Netze auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften sichergestellt. Für die Löschwasserversorgung werden 96 cbm Wasser über einen Zeitraum von 2 Stunden über die zentrale Trinkwasserversorgung sichergestellt.

3.5 Eingriff / Ausgleich und Grünordnung

Das Plangebiet ist als im Zusammenhang bebauter Ortsteil zu bewerten. Somit wird nur durch die Planung der Südtangente (Planstraße) ein Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet. Als Ausgleich ist vorgesehen, durch eine Entrohrung des derzeit verrohrten Teilabschnittes des Oldenburger Grabens den früheren offenen Grabenzustand wieder herzustellen. Hierbei beziehen sich die Entrohrungsabschnitte auf Bereiche östlich und westlich der Schuhstraße. Satzungsrechtlich werden die Ausgleichsmaßnahmen über den vorliegenden Bebauungsplan sowie über die Bebauungspläne Nr. 26.2 und Nr. 31 der Stadt Oldenburg in Holstein gesichert.

Für entfallende Bäume im Straßentrassenbereich sind zudem Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Als Pflanzqualität ist zu verwenden: Hochstamm, 3 x verpflanzt, 16 - 18 cm Stammumfang.

Als Standorte kommen die in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzten Einzelbaumstandorte an der Südtangente (Planstraße) sowie die Baumpflanzungen entlang des Oldenburger Grabens in Betracht.

Die festgesetzte Versickerungspflicht von Niederschlagswasser auf privaten Grundstücken dient der Grundwasserergänzung. Aus diesem Grund soll auch der Weg entlang des Oldenburger Grabens weitestgehend unversiegelt hergestellt werden.

Entlang des plangebietsbezogenen Verlaufs des Oldenburger Grabens sind Baumpflanzungen vorgesehen. Die abschließend festgesetzten Baumarten sollen gewährleisten, daß eine standortgerechte, dem Biotop angepaßte Bepflanzung erfolgt.

Die vorgesehene Bepflanzung der Straßenböschungen entlang der Südtangente (Planstraße) soll zu einer gestalterisch besseren Einfügung der Böschungen in das Orts- und Landschaftsbild beitragen.

Die Pflanzfestsetzungen innerhalb der privaten Abschirmungsgrünflächen stellen eine im öffentlichen und privaten Interesse liegende grünordnerische Trennung zwischen den gewerblich genutzten Grundstücken und dem Oldenburger Graben zum einen sowie den angrenzenden Hausgartenbereichen zum anderen dar. Demzufolge sind die Pflanzgebote auf den Privatgrundstücken zumutbar.

Die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung sowie die Empfehlungen für Pflanzarten und Pflanzqualitäten sind im Grünordnungsplan dargelegt.

3.6 Gestaltung

Die im vorliegenden Bebauungsplan getroffenen gestalterischen Festsetzungen orientieren sich an den gewachsenen Strukturen in der Stadt Oldenburg i.H.. Durch die Festsetzungen wird einer ortsbildstörenden Neustrukturierung im gewachsenen Stadtgefüge entgegengewirkt.

Die Gestaltung von privaten Stellplätzen und deren Zufahrten sowie von Garagenzufahrten mit wasserdurchlässigen Materialien sollen zum einen eine ortsbildbezogene Wirkung erzielen und zum anderen zur Grundwasserergänzung beitragen.

Unterstützend zur verkehrsberuhigten Gestaltung des Bruchweges sollen auf den angrenzenden Baugrundstücken 2 und 3, die derzeit gewerblich genutzt werden, keine Arbeits- und Lagerflächen straßenseitig entstehen.

4.0 Immissionsschutz

Bei dieser Bauleitplanung ist zu berücksichtigen, daß das Plangebiet durch den Verkehrslärm der vorhandenen Schuhstraße, Bahnhofstraße und Bahnlinie betroffen ist sowie ferner Verkehrslärm-Immissionen von der geplanten Südtangente (Planstraße) und erheblich höhere Verkehrslärm-Immissionen von der Bahnhofstraße aufgrund ihrer stärkeren Frequentierung nach Anbindung der Südtangente erfahren wird. Die Stadt Oldenburg in Holstein hat daher ein Schallgutachten durch die Gesellschaft für Umweltschutz TÜV Nord mbH, Hamburg, datierend vom 17.02.1997, erstellen lassen, das dieser Begründung als Bestandteil beigelegt ist.

Dem Schallgutachten liegen die Streckenbelastung der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden durch Personenzüge sowie die Kraftfahrzeugbelastung der Schuhstraße gemäß der Verkehrszählung 1995 zuzüglich einer Steigerungsrate von 1 % jährlich bis zum Jahre 2010 zugrunde. Güterzüge verkehren auf der relevanten Bahnstrecke seit Juni 1997 nicht mehr. Die gleichwohl noch vorhandene Immissionsbelastung des angrenzenden Bereiches durch den Bahnverkehr ist im Schallschutzgutachten als Vorbelastung berücksichtigt.

Der Verkehrslärmbelastung des Plangebietes liegt die Prognose zugrunde, daß die Schuhstraße für den LKW-Durchgangsverkehr gesperrt und das Verkehrsaufkommen dort auf den notwendigen Anliegerverkehr minimiert wird, so daß sich rückschließend aus der Verkehrszählung in dem relevanten Stadtbereich, etwa zwei Drittel des Kraftfahrzeugverkehrs der Schuhstraße auf die Südtangente verlagert. Es wird von bis zu 10.350 Kfz / 24 h auf der Südtangente und künftig dann nur noch bis zu 5.175 Kfz / 24 h auf der Schuhstraße ausgegangen. Die künftige Verkehrsverteilung führt zu einer Erhöhung der Belastung im Bahnhofstraßenbereich sowie Südtangentenumfeld. Damit geht aber auch eine erhebliche Entlastung des Schuhstraßenumfeldes einher. Diese Verkehrsentlastung ist in der Schuhstraße wegen ihrer Funktion als eine der Haupteinkaufsstraßen mit starkem Kundenverkehr dringend notwendig. Die Planung der Südtangente ist aufgrund der vorhandenen übermäßigen Verkehrsbelastung der Schuhstraße und der damit verbundenen Verkehrsgefährdung und des zähflüssigen innerstädtischen Verkehrs auf dieser Straße, die zugleich die Ortsdurchfahrt der Landesstraße Nr. 59 darstellt, geboten.

Die Belastung im Umfeld der geplanten Südtangente und der Bahnhofstraße wird über die schalltechnischen Orientierungswerte nach der DIN 18005 von 60 dB (A) tags und 50 dB (A) nachts hinausgehen. Besonders vor den an der Bahnhofstraße gelegenen Gebäuden ist mit einer erheblichen Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte zu rechnen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß es sich im Bereich der Bahnhofstraße um einen vorbelasteten Bereich handelt. Die Vorbelastung resultiert aus dem Verkehrsgeschehen zum Bahnhof und zum ZOB der Stadt Oldenburg in Holstein sowie zu den im Bahnhofsumfeld vorhandenen Gewerbebetrieben. So muß beispielsweise auch der Buslinienverkehr bei der Hin- und Rückfahrt zum ZOB die Bahnhofstraße zweimal befahren. Künftig wird der Buslinienverkehr zum ZOB wie auch der Pkw- und Lkw-Verkehr zu den Gewerbebetrieben an der Bahnhofstraße und am Bruchweg über die Südtangente eine weitere An- und Abfahrtsmöglichkeit erhalten, so daß insoweit jeweils eine Fahrt weniger auf der Bahnhofstraße erfolgen wird. Darüber hinaus wird die Bahnhofstraße als unerläßliche Verbindungsstraße für Panzerfahrzeuge vom und zum Bahnhof, wo der Verladevorgang auf Güterzüge stattfindet, genutzt. Sie hat deshalb auch einen entsprechenden Ausbaustandard.

Trotzdem führen die lärmtechnischen Ergebnisse des Lärmschutzgutachtens zu der Notwendigkeit, schallmindernde Maßnahmen vorzusehen. Das gilt auch für anliegende Grundstücke des Plangebiets an der Südtangente und Schuhstraße.

Eine andere als die in der 11. Änderung des Flächennutzungsplanes und in diesem Bebauungsplan Nr. 31.1 festgesetzte Trassenführung der Südtangente scheidet nach Abwägung der öffentlichen mit den privaten Interessen gegeneinander und untereinander im Zuge der vorgenannten Flächennutzungsplanänderung, die sich gleichzeitig im Bauleitverfahren befindet aus, d.h., daß die in diesem Bebauungsplan festgesetzte Trassenführung unter allen grundsätzlich möglichen Trassenführungen die positivste Variante bei Berücksichtigung aller stadtplanerisch relevanten Umstände darstellt. Auf den Abwägungsprozeß im Rahmen der 11. Flächennutzungsplanänderung, dargestellt in dem Erläuterungsbericht, wird verwiesen.

Ein aktiver Lärmschutz durch Wälle oder Wände zugunsten betroffener Anlieger kommt in Abwägung mit Stadtgestaltungs- und privaten Nutzungsbelangen sowie der beabsichtigten Erschließungszielsetzung für planstraßenangrenzende Baugrundstücke nicht in Betracht. Es mangelt entweder an den für aktive Schallschutzmaßnahmen notwendigen Abstandsflächen zu Gebäuden oder es sind notwendige Verkehrsanbindungen der Anliegergrundstücke an die Südtangente und im Rahmen eines Mischgebietes mögliche gewerbliche Nutzungen von Grundstücken hinderlich. Diese anderen Belan-

ge überwiegen. Ihnen wird der Vorrang vor einem aktiven Lärmschutz eingeräumt. Lärmbelastungen von Freiflächen auf den Grundstücken sind daher in diesen Fällen als unvermeidbar hinzunehmen. Es verbleibt aber jeweils eine hinreichende Freifläche, deren Verkehrslärmbelastung unterhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 oder nur bis 5 dB (A) darüber liegen wird.

Für die Gebäude, bei denen vor den Außenwänden von einem die DIN 18005 überschreitenden Verkehrslärm auszugehen ist, enthält der Bebauungsplan Nr. 31.1 hinsichtlich der Aufenthaltsräume Festsetzungen über passiven Schallschutz nach DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau). Die Einstufung in Lärmpegelbereiche ist unter Zugrundlegung der Prognosewerte des Schallgutachtens erfolgt.

Entsprechenden passiven Lärmschutz wird die Stadt auch an den Gebäuden der Bahnhofstraße sicherstellen, die außerhalb des Plangebietes liegen. Eine Einzelbegutachtung der betroffenen Gebäude ist bzw. wird durch die Stadt veranlaßt.

Die Festsetzung des passiven Schallschutzes im Plangebiet bezieht sich auf die jeweils festgesetzten "Baufenster". Im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren bzw. im Rahmen der Prüfung von Bauanzeigen für Einzelgebäude sind deshalb die schalltechnischen Berechnungswerte sowie die Lärmprognosen des Lärmschutzgutachtens für die gebäudebezogene Beurteilung heranzuziehen.

5.0 Städtebauliche Daten

Das Plangebiet gliedert sich flächenmäßig wie folgt auf:

- Mischgebiet	ca. 2,0 ha
- Verkehrsflächen	ca. 0,8 ha
- Grünflächen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	ca. 0,5 ha

Gesamt

ca. 3,3 ha

6.0 Bodenordnung

Die für die Verwirklichung der Planung notwendige Bodenordnung soll in gütlicher Einigung erfolgen.

7.0 Kosten und Finanzierung

Für die Investitionen aufgrund der in den Bebauungsplänen Nr. 31 und 31.1 der Stadt Oldenburg in Holstein vorgesehenen städtischen Maßnahmen werden der Stadt folgende voraussichtliche Kosten entstehen:

7.1 Kosten

a) Bau der Südtangente mit Radweg, einschl. Grunderwerb	10.675.000,00	DM
b) Entwurfs- und Bauleitungskosten, Ingenieur - und Fremdhonorare	<u>940.000,00</u>	<u>DM</u>
Zwischen - Sa.	11.615.000,00	DM

c) Ausgleichsmaßnahmen für Eingriff in Natur und Landschaft durch Bau der Südtangente gem. Grünordnungsplänen	543.000,00	DM
d) Anlegung und Ausbau von Fußgängerpassagen	250.000,00	DM
e) Öffentliche Parkplätze, einschl. Parkpalette	<u>1.380.000,00</u>	<u>DM</u>
Insgesamt:	13.788.000,00	DM
	=====	

7.2 Finanzierung der Kosten gem. Tz 7.1

a) Zuwendung nach GVFG = 75 % von a) und c)	8.413.500,00	DM
b) Zuwendung nach FAG = 10 % von a) und b)	1.121.800,00	DM
c) Sonderbedarfszuweisung vom IM	750.000,00	DM
d) städtischer Eigenanteil	<u>3.502.700,00</u>	<u>DM</u>
Insgesamt:	13.788.000,00	DM
	=====	

Die Finanzierung des Eigenanteils ist wie folgt geplant:

1. Bereits finanzierter Grunderwerb und noch verfügbare Haushaltsmittel	ca.	650.000,00	DM
2. Baulandveräußerungserlöse	ca.	1.500.000,00	DM
3. Ausgleichsbeträge, Bundes- und Landesmittel für Stadtsanierung, Parkplatzabdienungsbeiträge gem. LBO SH sowie Kreditaufnahme bei zumindest teilweiser Finanzierung des Schuldendienstes aus Parkgebühren bei mittelfristiger Streckung der Investitionen und Bauabschnittsbildung nach Finanzierbarkeit		<u>1.352.700,00</u>	<u>DM</u>
Insgesamt:		3.502.700,00	DM
		=====	

8.0 Hinweise

Hinweise seitens des Eisenbahn-Bundesamtes:

- die Entwässerung darf nicht in den Bahnseitengraben erfolgen,
- die Beleuchtung der bebauten Flächen ist so zu wählen, daß keine Beeinträchtigung des Zugverkehrs (Blendwirkung bzw. Signalsicht oder Signalverwechslung) auftreten kann,
- die Grundstücke sind zur Eisenbahn wehrhaft einzufrieden, so daß keine Zuwegungsmöglichkeit zur Bahnanlage besteht. Die Zustimmung der DB AG ist einzuholen,
- die Forderungen hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch den Eisenbahnbetrieb (Schall, Erschütterungen usw.) sind auch für Rechtsnachfolger der Liegenschaften auszusprechen.

Die Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes sind zu beachten, wobei sich zu Punkt c) die Stadt eine Kostenbeteiligung der DB AG im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten vorbehält.

Dem Lärmschutzbedürfnis wird durch detaillierte Festsetzungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden auf der Grundlage des TÜV-Gutachtens Rechnung getragen.

Die Begründung wurde von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Oldenburg in Holstein am02.12.1997..... gebilligt.

Stadt Oldenburg in Holstein, den09.03.1998.....



.....
(Bürgermeister)