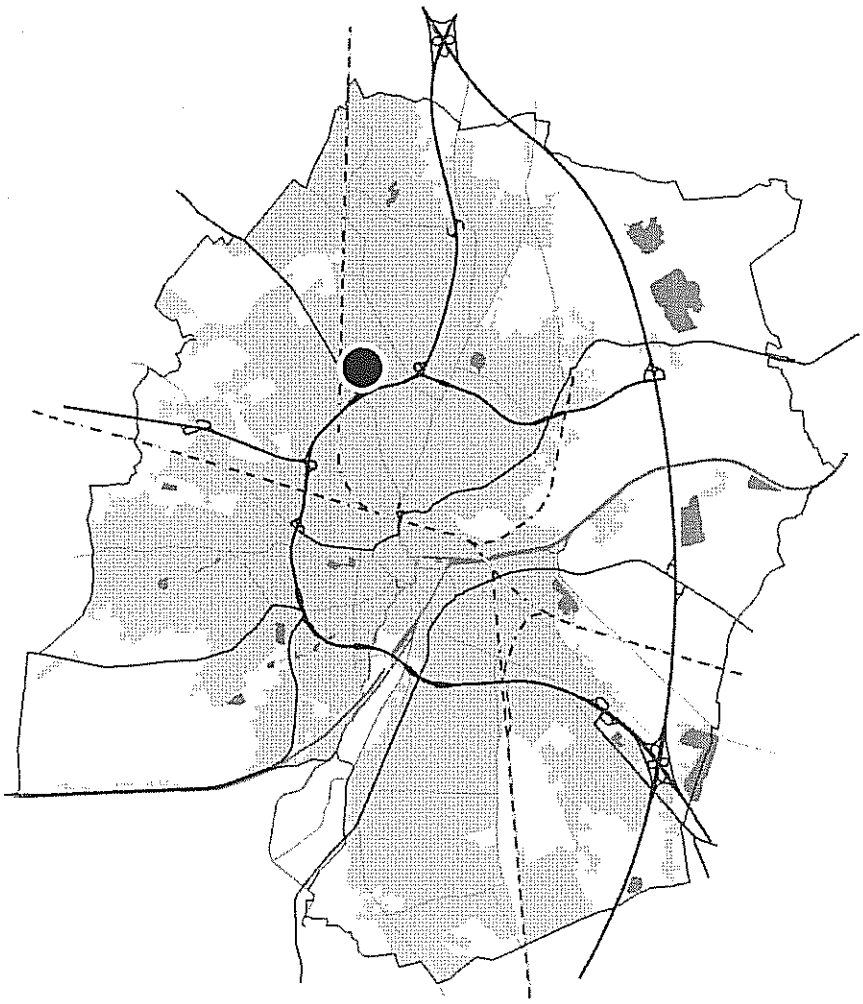
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 36

(Wohnen am Hackenweg)

ohne
örtliche Bauvorschriften

Begründung

Rechtsverbindlich seit: 28.02.2014



Der Oberbürgermeister
STADT OLDENBURG i.O.

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziel der Planung 3

2. Rahmenbedingungen 4

2.1 Bisherige Rechtsverhältnisse 4

2.2 Örtliche Gegebenheiten 5

2.3 Natur und Landschaft 5

2.4 Nichtdurchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UP) 5

3. Inhalt des Planes 6

3.1 Grundsätzliche Festsetzungen 6

3.2 Vorhaben 6

3.3 Die weiteren Festsetzungen 7

3.4 Berücksichtigung von Natur und Landschaft 9

3.5 Artenschutz 9

3.6 Erschließung 9

3.7 Immissionsschutz 11

3.8 Altlasten 14

3.9 Kampfmittel 15

4. Städtebauliche Daten 15

5. Kosten der Planverwirklichung 15

1. Anlass und Ziel der Planung

Die Flächen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 36 gehören überwiegend zum derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan N-383 und sind als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt. Die Flächen der Lärmschutzwand befinden sich auf Flächen, für die kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan vorliegt. Der Flächennutzungsplan 1996 stellt diese Flächen als Grünfläche dar. Das eingeschränkte Gewerbegebiet wurde bereits 1979 - also zur Zeit der Aufstellung des Bebauungsplanes N-383 durch den Gewerbebetrieb „Ford Brau" (Autohaus mit Reparaturbetrieb) - in Anspruch genommen. Da die Fläche am Hackenweg für diese Nutzung nicht mehr wirtschaftlich zu unterhalten ist, plant das ansässige Autohaus die Aufgabe des jetzigen Betriebsstandortes und eine Verlagerung innerhalb des jetzigen Stadtgebietes.

Nach der Betriebsaufgabe stehen die Flächen der Flurstücke 104/10 und 104/12 am Hackenweg für eine Nachnutzung zur Verfügung, um durch Revitalisierung von versiegelten und künftig nicht mehr gewerblich genutzten Flächen die Innenentwicklung zu fördern. In diesem Bereich ergibt sich somit die Möglichkeit, ein bereits erschlossenes Grundstück einer Nachnutzung zuzuführen, die die nördlich anschließende Wohnbebauung städtebaulich arrondiert, ohne neue Bauflächen in Anspruch zu nehmen. Entsprechend der zentrumsnahen Lage im Stadtgebiet soll in diesem Bereich ein Wohnquartier in einer dem städtischen Wohnen angemessen hohen Dichte entstehen. Insbesondere soll hier der Bedarf nach kleineren und preisgünstigen Mietwohnungen gedeckt werden, da diesbezüglich im Stadtgebiet eine hohe Nachfrage besteht, die gegenwärtig nicht ausreichend gedeckt werden kann.

Der Standort ist zwar durch Verkehrslärm von der Autobahn erheblich vorbelastet, aufgrund der Vielzahl von preisgünstigen Wohnungen, die in zentrumsnaher Lage angeboten werden können, wird dieser Nachteil jedoch in Kauf genommen und durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen ausgeglichen. Erhöhte Immissionsbelastungen können darüber hinaus durch die benachbarten gewerblichen Nutzungen auftreten.

Zur Umsetzung der Planungsziele ist die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 36 „Wohnen am Hackenweg" zur Innenentwicklung vorgesehen. Die Umsetzung des Vorhabens soll durch einen privaten Vorhabenträger, die Klockgether & Rüdebusch GbR, Hackenweg 4, 26127 Oldenburg, erfolgen. Das geplante Vorhaben besteht aus 10 Mehrfamilienhäusern. Zwei Gebäude (Typ C) sind parallel zum nördlichen Hackenweg/Grünteweg angeordnet und bieten Platz für insgesamt 18 Wohnungen. Vorgesehen sind zweigeschossige Baukörper plus Staffelgeschoss mit Ausrichtung der Loggien nach Süden. Die erforderlichen Einstellplätze sind als Gemeinschaftsstellplatz zwischen den Gebäuden vorgesehen und werden über den Hackenweg erschlossen. Die übrigen Gebäude sind parallel zum westlichen Hackenweg bzw. in etwa rechtwinklig zur Autobahn angeordnet. Dabei sind zwei unterschiedliche Typen vorgesehen. Typ A beinhaltet sechs Wohnungen; in Typ B können neun Wohnungen untergebracht werden. Die Gebäude des Typs A und B sind dreigeschossig (EG, 1. und 2. OG) und haben ihre Loggien nach Westen ausgerichtet. In den Gebäuden des Typs A und B können insgesamt 66 Wohnungen angeboten werden. Die Stellplätze für das Quartier mit den Gebäuden des

Typs A und B werden als Gemeinschaftsstellplätze parallel zur Autobahn angeordnet. Hier können bereits versiegelte Flächen genutzt werden. Zusätzlich werden Stellplätze im nördlichen Abschnitt direkt den Gebäuden zugeordnet. Innerhalb der Freibereiche sind die erforderlichen Zuwegungen, Nebenanlagen, Kleinkinderspielplätze und Baumanpflanzungen vorgesehen.

Der Deckung des dringenden Wohnbedarfs wird ein hohes Gewicht eingeräumt. Durch das geplante Konzept mit Mehrfamilienhäusern können insgesamt 84 Wohnungen in unterschiedlicher Größe geschaffen werden und das Angebot nach Wohnraum im Stadtgebiet verbessert werden. Davon sind zwei Wohnungen für Asylbewerber vorgesehen. Dieses entspricht der städtischen Anforderung, wonach bei allen größeren Neubauvorhaben 2 % der Wohneinheiten für diese Zielgruppe zur Verfügung gestellt werden müssen. Eine Sicherung dieser Nutzung erfolgt im Durchführungsvertrag.

Da die Bauleitplanung der Wiedernutzbarmachung von Flächen und der Innenentwicklung dient und somit gem. § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) als beschleunigtes Verfahren durchgeführt wird, wird der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung angepasst. Aufgrund der geplanten Nutzung des Geländes zu Wohnzwecken soll eine Darstellung als Wohnbaufläche erfolgen.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Bisherige Rechtsverhältnisse

Der Flächennutzungsplan 1996 stellt die Flächen des Plangebietes als gewerbliche Bauflächen bzw. die Flächen, auf denen die Lärmschutzwand errichtet werden soll, als Grünfläche dar. Im Bebauungsplan N-383, der seit dem 08.06.1979 rechtsverbindlich ist, wird die Baufläche als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt. Das Maß der baulichen Nutzung ist hier mit einer Grundflächenzahl (GFZ) von 0,4, einer Geschossflächenzahl (GRZ) von 0,6 sowie einer Zweigeschossigkeit vorgesehen. Es wird eine Sonderbauweise ermöglicht, die Gebäudelängen über 50 m zulässt. Die durch Baugrenzen festgelegten überbaubaren Flächen halten mindestens 5 m zum Hackenweg ein. Die Lärmschutzwand an der Autobahn ist auf Flächen geplant, für die kein Bebauungsplan vorliegt. Der Flächennutzungsplan stellt für diese Flächen Grünflächen dar.

Zur südlich gelegenen Trasse der Autobahn A 293 sind eine Bauverbotszone von 40 m und eine Baubeschränkungszone von 100 m zu berücksichtigen. Die Bauverbotszone wird derzeit mit Gebäudeteilen der bestehenden Bebauung überschritten.

Die westlich anschließenden Flächen, die ebenfalls durch den Bebauungsplan N-383 bestimmt sind, werden im rechtsverbindlichen Bebauungsplan als eingeschränktes Gewerbegebiet sowie als Sonderbaufläche „Hauptfeuerwache“ festgesetzt. Nördlich anschließend setzt der Bebauungsplan N-383 im Eckbereich des Hackenweges ein Mischgebiet und auf den übrigen Flächen allgemeine Wohngebiete fest. Das Maß der baulichen Nutzung ist hier mit einer Grundflächenzahl von 0,3, einer Ge-

schossflächenzahl von 0,4 bzw. 0,3 sowie einer Eingeschossigkeit festgesetzt.

Östlich anschließend setzt der Bebauungsplan N-383 das eingeschränkte Gewerbegebiet mit den gleichen Ausnutzungen wie im Plangebiet (GRZ 0,4, GFZ 0,6 maximal zwei Vollgeschosse und Sonderbauweise = Gebäudelängen über 50 m) fort. Daran angrenzend befindet sich die Festsetzung einer Grünfläche als Kleingartenanlage mit der Bezeichnung „Vorm Kuhviertel". Für die südlich an das Plangebiet angrenzenden Flächen liegt kein Bebauungsplan vor. Hier verläuft die Autobahn „A 293", die im Flächennutzungsplan 1996 als Fläche für den überörtlichen Verkehr dargestellt ist.

2.2 Örtliche Gegebenheiten

Die Plangebietsflächen bis auf die Flächen für die Lärmschutzwand werden derzeit gewerblich durch das Autohaus mit Werkstattbereich und Stellplatzflächen eingenommen und sind verkehrlich an den Hackenweg angebunden.

Südlich des Plangebietes verläuft die Stadtautobahn A 293, wobei das Gelände des Autohauses nach einer kurzen Böschung durch eine Stützwand abgegrenzt ist. Angrenzend sind größere Böschungen mit Bewuchs vorhanden. Ein Lärmschutz zur Autobahn ist bisher nicht vorhanden.

Der östlich an das Plangebiet angrenzende Bereich wird durch kleinere gewerbliche Einheiten (Malerbedarf, Autoteile, Druckerei) und ein Betriebsleiterwohnhaus genutzt. Hier sind randlich der Grundstücke Gehölzbestände vorhanden. Die Grundstücke werden direkt oder als Hintergrundstücke über den Hackenweg erschlossen. Westlich und nordwestlich des Plangebietes ist ebenfalls eine gewerbliche Nutzung vorhanden. Östlich befindet sich ein Kleingartengelände. Nördlich ist ein zusammenhängendes Wohngebiet mit überwiegend eingeschossiger Wohnbebauung vorhanden.

2.3 Natur und Landschaft

Naturräumlich bedeutsame Landschaftsbestandteile im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 36 sind nicht vorhanden.

2.4 Nichtdurchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UP)

Da der vorhabenbezogene Bebauungsplan eine Innenentwicklung gem. § 13 a BauGB ermöglicht und die zulässige Grundfläche weniger als 20 000 m² beträgt, kann von einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 13 a BauGB abgesehen werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Belange von Natur und Landschaft gelten für Bebauungspläne der Innenentwicklung gem. § 13 a BauGB generell im beschleunigten Verfahren zudem bereits als erfolgt und zulässig, so dass kein Ausgleich im Rahmen der Eingriffsregelung erfor-

derlich ist. Im vorliegenden Fall werden erhebliche Beeinträchtigungen der naturschutzfachlichen Belange auch nicht gesehen. Auch sind keine artenschutzrechtlichen Problematiken zu erwarten (s. Pkt. 3.4), so dass insgesamt auf Durchführung einer Umweltprüfung verzichtet werden kann.

3. Inhalt des Planes

3.1 Grundsätzliche Festsetzungen

Die Flächen im Plangebiet sind bisher durch eine gewerbliche Nutzung gekennzeichnet. Die nördlich vorhandene Bebauung ist durch eine Wohnnutzung geprägt, die sich überwiegend als Bebauung mit freistehenden Einfamilienhäusern bzw. mit Doppelhäusern darstellt. Durch die Aufgabe der gewerblichen Nutzung des Autohauses ergibt sich die Möglichkeit, auf dem freiwerdenden Gelände mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen eine Wohnanlage anzusiedeln und die vorhandene Siedlungsstruktur in einer verdichteten Form fortzusetzen. Die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen, wie Erschließungs- und Versorgungseinrichtungen, können hierdurch sinnvoll genutzt werden. An diesem Standort kann unter besonderer Beachtung der Bodenschutzklausel des § 1 a Abs. 2 BauGB (sparsam und schonend mit Grund und Boden umzugehen) die Erhaltung bzw. die Fortentwicklung des vorhandenen Ortsteils gefördert werden. Somit können die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes gesichert werden, dieses unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Wohn- und Arbeitsbedürfnisse der Bevölkerung durch die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Wohnstrukturen.

Als Nachnutzung der ehemals gewerblichen Flächen soll eine Wohnanlage mit verdichteter Bebauung entstehen. Die hohe Grundstücksausnutzung ist u. a. auch bedingt durch den hohen Aufwand der Erschließungskosten, der sich aus den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen zur Autobahn ergibt. Die Ansiedlung einer lockeren Einfamilienhausbebauung - wie im nördlich angrenzenden Quartier - würde nicht in Relation zu dem aufwendigen Lärmschutz stehen. Insofern wird dem Belang der Schaffung von Wohnraum im unteren bis mittleren Preisniveau der Vorrang vor der Übernahme von nachbarlichen Baustrukturen eingeräumt.

Voraussetzung für die Erschließung des Geländes zu Wohnzwecken ist der Bau einer Lärmschutzwand von 3 m Höhe an der Autobahn. Hierdurch wird eine Lärmminderung erreicht, die zusammen mit weiteren Maßnahmen an den Gebäuden die Umsetzung einer Wohnbebauung ermöglicht. Als Art der baulichen Nutzung wird entsprechend dem geplanten Vorhaben eine Wohnanlage festgesetzt.

3.2 Vorhaben

Nach Klärung der grundsätzlichen Möglichkeit der Realisierbarkeit wurde - unter besonderer Berücksichtigung der Immissionsproblematik durch die Lärmeinwirkungen von der Autobahn - ein Vorhaben- und Erschlie-

ßungsplan erstellt. Anhand eines Lageplanes, Schnittzeichnungen und Ansichten sind die Aufteilung des Geländes und das Bebauungskonzept dargestellt. Zudem wurden die erforderlichen Grund- und Geschossflächen rechnerisch ermittelt.

Das Plangebiet hat eine Größe von 14 332 m². Vorgesehen ist eine Bebauung mit 10 Mehrfamilienhäusern, die insgesamt ca. 84 Wohneinheiten beinhalten. Dabei sind acht Gebäude mit insgesamt 66 Wohneinheiten rechtwinklig zur Autobahn und somit in Nord-Südausrichtung angeordnet. Hierdurch besteht die Möglichkeit, die Freibereiche in Südwestlage anzulegen und die höchsten Lärmbelastungen auf wenige Gebäudeteile zu beschränken. Zwei Gebäude mit insgesamt 18 Wohneinheiten sind parallel zum Hackenweg angeordnet. Da mit den vorgenannten Gebäuden gleichzeitig eine gewisse Abschirmung zur Autobahn erzielt wird, besteht die Möglichkeit, bei diesen Gebäuden die Freibereiche neben der Südwestlage auch in Südlage anzuordnen. Das Vermarktungskonzept sieht eine Mischung aus Eigentumswohnungen und Mietwohnungen mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen vor. Neben zwei Appartements mit ca. 40 m² in Gebäude C 2 sollen etwa zur Hälfte Wohnungsgrößen zwischen ca. 50 bis 65 m² und zur Hälfte Wohnungsgrößen zwischen ca. 65 und 90 m² angeboten werden.

3.3 Die weiteren Festsetzungen

Die Planung ermöglicht nach der Betriebsaufgabe der gewerblichen Nutzung eine Nachnutzung durch eine verdichtete Wohnbebauung. Für diese Maßnahme müssen keine Freiflächen in Anspruch genommen werden, so dass diese Planung auch der neuen Zielsetzung des BauGB, wonach ausdrücklich vorgesehen ist, die städtebauliche Entwicklung vorrangig als Innenentwicklung vorzunehmen, entspricht. Entsprechend der zentrumsnahen Lage im Stadtgebiet soll in diesem Bereich ein Wohnquartier in einer dem städtischen Wohnen angemessen hohen Dichte entstehen. Insbesondere soll hier der Bedarf nach kleineren und preisgünstigen Mietwohnungen gedeckt werden, da diesbezüglich im Stadtgebiet eine hohe Nachfrage besteht, die gegenwärtig nicht ausreichend gedeckt werden kann. Der Deckung des dringenden Wohnbedarfs wird ein hohes Gewicht eingeräumt. Durch das geplante Konzept mit Mehrfamilienhäusern können insgesamt 84 Wohnungen in unterschiedlicher Größe geschaffen werden und das Angebot nach Wohnraum im Stadtgebiet verbessert werden.

Die Gebäude werden überwiegend als dreigeschossige Baukörper mit einem Flachdach und einer Gebäudehöhe von ca. 9 m über dem Erdgeschossfußboden ausgebildet. Die Gebäude C parallel zum Hackenweg stellen baurechtlich zweigeschossige Gebäude (plus Staffelgeschoss) dar. Eine Abstufung zur eingeschossigen Bebauung im Norden ist somit gewährleistet.

Für die Gebäude auf den jeweiligen Teilabschnitten werden Grundflächenzahlen von 0,18 bis 0,26 erforderlich, diese liegen unter der bisher zulässigen Grundflächenzahl von 0,4. Zuzüglich der erforderlichen Flä-

chen für Einstellplätze, Terrassen, Erschließungsflächen und Nebengebäude ergeben sich Grundflächenzahlen von 0,48 bis 0,57. Die Geschossflächenzahlen liegen zwischen von 0,51 bis 0,74. Bezogen auf das gesamte Vorhabengrundstück wird jedoch die bisher zulässige Geschossflächenzahl von 0,6 nicht überschritten.

Für das Maß der baulichen Nutzung wird entsprechend dem Vorhaben - und unter Berücksichtigung eines geringen Planungsspielraums - eine Grundflächenzahl von 0,3 festgesetzt. Innerhalb dieser Grundflächenzahl können die Gebäude realisiert werden. Es wird eine Festsetzung aufgenommen, wonach die zulässige Grundfläche um 100 v. Hundert für Einstellplätze, Terrassen, Erschließungsflächen und Nebengebäude überschritten werden darf. Insgesamt ist damit eine Grundflächenzahl von 0,6 zulässig. Der rechtsverbindliche Bebauungsplan ermöglicht eine umfangreiche Bebauung bzw. Versiegelung der Flächen. Da nach alter Baunutzungsverordnung (BauNVO von 1968/1977) für das Plangebiet mit der Festsetzung eines Gewerbegebietes eine uneingeschränkte Versiegelung zulässig ist, ist derzeit im noch geltenden eingeschränkten Gewerbegebiet ein Versiegelungsgrad von bis zu 100 % zulässig. Insofern wird durch die Neuordnung des Geländes die zulässige Versiegelungsrate reduziert. Es werden zwei bzw. drei Vollgeschosse zugelassen. Die Gebäudehöhe wird entsprechend dem Vorhaben und der Berücksichtigung eines Planungsspielraumes aufgerundet auf 10 m über OK der öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt.

Mit den o. g. Festsetzungen ist das Maß der baulichen Nutzung ausreichend festgeschrieben, auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl kann verzichtet werden.

Die überbaubaren Flächen orientieren sich an den Gebäuden des Vorhabens und ragen teilweise in die Bauverbotszone der Autobahn. Dieses wird für akzeptabel gehalten, da sich auch im Bestand schon Gebäude in der Bauverbotszone befinden. Zudem wird dieser Bereich durch die geplante Lärmschutzwand von der Autobahn abgeschottet. Ein Verzicht auf die baulichen Anlagen in der Bauverbotszone würde die Umsetzung eines kostensparenden Bauens und das Ziel der Schaffung von preisgünstigem Wohnraum einschränken. Dem Belang der sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung wird jedoch ein hohes Gewicht eingeräumt, so dass das Baugrundstück optimal ausgenutzt werden soll. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat der geplanten Festsetzung der Baugrenzen und dem Vorhaben- und Erschließungsplan aufgrund der vorhandenen Bebauung im Plangebiet und auf den angrenzenden Flächen zugestimmt.

Der Vorhaben- und Erschießungsplan sieht eine qualitätvolle Architektur und Freiflächengestaltung des Areals vor, so dass gegenüber der derzeitigen gewerblichen Nutzung durch die Umsetzung des Vorhabens mit einer lockeren Bebauung mit mehreren Einzelhäusern, einer Rücknahme der bisher großflächigen Versiegelung und einer Durchgrünung des Vorhabenbereiches das Quartier städtebaulich aufgeweitet wird.

3.4 Berücksichtigung von Natur und Landschaft

Für die Eingriffsbeurteilung sind im Wesentlichen Maß und Umfang von Bauflächen (maximale Versiegelungsrate in Form der GRZ) sowie Gebäudehöhe und Ausstattung als wesentliche Kriterien für den Naturhaushalt sowie das Landschafts- bzw. Ortsbild ausschlaggebend. Bei den Flächen des Plangebietes handelt es sich um einen bereits bebauten und erschlossenen Bereich, der überwiegend planungsrechtlich als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt ist (Bebauungsplan N-383, rechtsverbindlich vom 08.06.1979).

Nach dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan sind Versiegelungsgrade von bis zu 100 % zulässig. Wie die aktuelle Bestandsaufnahme aufgezeigt hat, sind auf dem Gelände des Autohauses fast alle Hofflächen vollständig versiegelt. Die Umnutzung durch eine Wohnanlage führt zu einer Reduzierung der jetzigen Versieglungsrate. Auf den Flächen des Plangebietes wird durch Anwendung der BauNVO 1990 die zulässige Versieglungsrate reduziert. Ein Eingriff in Natur und Landschaft ist über das bislang zulässige Maß hinaus daher durch die Aufstellung des Bebauungsplanes nicht zu erwarten.

Entsprechende Freiraumqualitäten werden durch private Außenwohnbereiche, zwei zentrale Spielbereiche, eine fußläufige Durchlässigkeit und die Begrünung der Stellplatzanlagen und Freibereiche durch die Neuanpflanzung von Gehölzen berücksichtigt. Die Stadt fordert pro fünf Stellplätze einen Baum; bei insgesamt 110 geplanten Einstellplätzen wären somit 22 Bäume erforderlich. Im Konzept sind ausreichend Baumpflanzungen vorgesehen. Zusätzlich erfolgt die Eingrünung der Stellplätze und der Grundstücke durch Hecken.

3.5 Artenschutz

Eine artenschutzrechtliche Problematik ist mit der Umnutzung des bisherigen Gewerbegrundstücks zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu erkennen, da artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (Tötung, Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder erhebliche Störung von streng geschützten Arten) aufgrund der Bestandssituation bzw. Fehlen entsprechender Strukturen (ältere Gehölze sind im Bereich der Umnutzung nicht ausgeprägt) und durch die Vermeidung von Eingriffen (Baumfällungen außerhalb der Brutzeiten etc.) nicht betroffen sein werden.

3.6 Erschließung

Die Versorgung mit Stellplätzen erfolgt über ebenerdige Stellplatzanlagen. Eine Tiefgarage ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar und nicht vorgesehen. Gem. § 47 Nds. Bauordnung (NBauO) Nr. 1.2 sind für Mehrfamilienhäuser 1 bis 1,5 Einstellplätze je Wohnung erforderlich. Dieser Schlüssel schließt auch die Besucherstellplätze mit ein; dabei werden 10 v. H. den Besuchern zugeordnet. Bei einem Schlüssel von 1,25 Einstellplätzen je Wohnung, wie es die Bauaufsicht i. d. R. fordert, sind 105 Einstellplätze erforderlich.

Im Konzept zum Vorhaben sind insgesamt 110 Einstellplätze vorgesehen. Hierdurch wird ein Stellplatzschlüssel von 1,31 erreicht. Dieser liegt deutlich über dem Mindeststellplatzbedarf von einem Einstellplatz je Wohnung und auch über dem Schlüssel von 1,25 Einstellplatz je Wohnung, wie ihn die Bauaufsicht i. d. R. fordert. Der maximale Schlüssel von 1,5 Einstellplatz je Wohnung wird nicht erreicht. Die Anzahl der nachgewiesenen Einstellplätze wird jedoch für ausreichend gehalten, da nur kleine Wohneinheiten mit geringer Haushaltsgröße und entsprechend geringem Stellplatzbedarf vorgesehen sind. Des Weiteren ist eine ÖPNV-Anbindung vorhanden, so dass nicht alle künftigen Bewohner auf einen Pkw angewiesen sind. Zudem sind am Hackenweg im Bereich des Plangebietes 12 öffentliche Parkplätze (unter Autobahn bis Beginn Kleingärten) vorhanden, die nach Wegfall des bisherigen gewerblichen Nutzers für Besucher der geplanten Wohnanlage zur Verfügung stehen. Diese Stellplätze werden für das nördlich angrenzende Wohngebiet nicht benötigt, da hier nur Einfamilienhäuser vorhanden sind, wo nach § 47 NBauO keine zusätzlichen Besucherstellplätze zu veranschlagen sind. Für die westlich und östlich angrenzenden Gewerbegebiete stehen Einstellplätze auf dem jeweiligen Betriebsgelände zur Verfügung. Die öffentlichen Parkplätze am Hackenweg können somit als Besucherstellplätze für die Wohnanlage mit angerechnet werden, so dass für die Wohnanlage insgesamt 122 Einstellplätze zur Verfügung stehen und ein Schlüssel von 1,45 Einstellplatz je Wohnung erreicht wird. Damit ist der Maximalbedarf für die Stellplätze in etwa nachgewiesen.

Die Stellplätze sind überwiegend in der Bauverbotszone parallel zur Autobahn angeordnet. Die Bauverbotszone gilt nur für Hochbauten; Stellplätze sind i. d. R. zulässig und durch die jetzige Nutzung auch bereits vorhanden. Die vorhandenen Stellplätze können somit in die geplante Wohnanlage integriert werden. Zusätzliche Zufahrten für diese Stellplätze sind nicht erforderlich. Weitere Stellplätze sind im Nahbereich der nördlichen Gebäude angeordnet. Die Anordnung von Behindertenstellplätzen wird in den Stellplatzanlagen berücksichtigt.

Die Erschließung des Geländes und der Stellplatzanlagen erfolgt über den Hackenweg und private Verkehrsflächen. Die Neuanlage von öffentlichen Straßen und Wegen ist nicht erforderlich.

Die vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen sind ausreichend dimensioniert für den zu erwartenden Verkehr aus dem Wohnquartier, da davon auszugehen ist, dass das Verkehrsaufkommen geringer sein wird als das von der bisherigen Gewerbenutzung.

Die Entwässerung der Flächen erfolgt über Stauraumkanäle in den Stellplatzflächen.

Für die Unterbringung von Fahrrädern, Müllbehältern und Abstellräumen werden Nebengebäude im Umfeld der Wohngebäude errichtet. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat dem Vorhaben- und Erschließungsplan und damit den baulichen Anlagen in

der Bauverbotszone zugestimmt. Die Müllabholung erfolgt über den Hackenweg. Daher werden in den Randbereichen dieser Straße Aufstellflächen für Müllbehälter angeordnet.

Die technische Erschließung der Grundstücke ist durch die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen gesichert.

Die Schmutzwasserableitung erfolgt durch Anschluss an die vorhandene Schmutz- und Regenwasserkanalisation. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser kann getrennt in die vorhandenen Anschlüsse des Schmutz- und Regenwasserkanals eingeleitet werden. Ein Entwässerungsantrag für den Anschluss an den Kanal wird gestellt.

Der Vorhabenträger wird die Konzepte zur Schmutz- und Oberflächenwasserentsorgung rechtzeitig mit dem OOWV abstimmen.

Die Müllentsorgung der Flächen im Plangebiet ist über den Hackenweg gesichert. Behälter für die Müllentsorgung können im Bereich der Stellplätze aufgestellt werden.

Veränderungen des Gewässers (verrohrtes Gewässer) sind nur mit wasserrechtlicher Genehmigung zulässig.

3.7 Immissionsschutz

Auf der Grundlage des städtebaulichen Konzeptes wurde eine Lärmuntersuchung zur Prüfung der Auswirkungen durch Verkehrs- und Gewerbelärm auf die geplante Wohnanlage durch das Büro Itap aus Oldenburg[1] durchgeführt.

Aufgrund der Vorbelastung durch Verkehrs- und Gewerbelärm können die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau" für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts nicht im gesamten Plangebiet eingehalten werden. Die Orientierungswerte der DIN 18005 unterliegen der Abwägung, insbesondere in lärmvorbelasteten Gebieten kann eine Einhaltung der Orientierungswerte nicht immer gewährleistet werden. Bei der Bauleitplanung eröffnet die Rechtsprechung im Rahmen einer gerechten Abwägung eine Überschreitung der Orientierungswerte um bis zu 5 dB(A), so dass für Verkehrsgeräusche Außenpegel von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts hinzunehmen wären.

Die o. g. Werte entsprechen den Schutzansprüchen für ein Mischgebiet, in dem das Wohnen allgemein zulässig ist. Daraus wird abgeleitet, dass ein gesundes Wohnen auch bei einer Überschreitung der Orientierungswerte um 5 dB(A) möglich ist.

Für Wohn- und Schlafräume können ausreichend Schallschutzvorkehrungen durch bauliche Maßnahmen erreicht werden. Durch die Darstel-

[1] itap, Institut für technische und angewandte Physik GmbH, Marie-Curie-Straße 8, 26129 Oldenburg, Projekt Nr. 1525 - e -10 - hi, Stand 13.12.2012

lung der Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 können die Außenbauteile der Gebäude in ausreichender Weise schallschirmend ausgeführt werden.

- Gewerbelärm -

Die Untersuchung in Bezug auf den Gewerbelärm aus den benachbarten Gewerbegebieten hat ergeben, dass im Plangebiet die Orientierungswerte für ein Mischgebiet um mindestens 3 dB(A) unterschritten werden. Aufgrund der Ergebnisse der Immissionsprognose sind bezüglich gewerblicher Geräusche keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Im Randbereich des Plangebietes müssen allerdings erhöhte gewerbliche Immissionsbelastungen aufgrund der bestehenden Nachbarbereiche hingenommen werden.

- Verkehrslärm -

Der betreffende Teilabschnitt der A 293 weist momentan keine Lärmschutzwand zum Plangebiet und zu weiteren östlich des Plangebietes gelegenen Flächen auf. Die vorhandenen Lärmschutzwände entlang der A 293 weisen eine Höhe von 2,60 m auf und sind absorbierend ausgestattet (Absorptionsverlust von mindestens 4 dB(A)). Mit diesen akustischen Eigenschaften soll auch die zukünftige Lärmschutzwand entlang des Plangebietes errichtet werden. Diese Wand soll so dimensioniert werden, dass sie bündig an die östlich vorhandene Lärmschutzwand anschließt.

Als Lärmminderungsmaßnahme wird eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m über Fahrbahn entlang der Autobahn A 293 eingestellt. Im Vorfeld der Planung wurden im Rahmen der Immissionsprognose Alternativen untersucht, welche Höhe eine Lärmschutzwand haben muss, um angemessenen Schallschutz gewährleisten zu können. Die Höhe von 3 m über der Oberkante Fahrbahn der Autobahn wurde gewählt, da eine weitere städtebaulich verträgliche Erhöhung nicht zu einer deutlichen Verbesserung des Schallschutzes führen würde. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass schon bei einer 2,60 m hohen Wand tagsüber ein Orientierungswert von 60 dB(A), der ein gesundes Wohnen ermöglicht, auf den ebenerdigen Freiflächen nicht überschritten wird. Hinzu kommt, dass die bereits vorhandenen Lärmschutzwände in der nahen Umgebung eine Höhe von 2,60 m haben, so dass sich eine deutlich höhere Lärmschutzwand im Bereich des Plangebietes nicht in das vorhandene Landschafts-/ Stadtbild einfügen würde.

Neben der relativ geringen Wirkung im Hinblick auf den Lärmschutz würde eine höhere Lärmschutzwand um 1 bis 2 m zudem unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen und nicht mit der Zielsetzung zur Schaffung von günstigen Mietwohnungen im unteren bis mittleren Preisniveau in Einklang stehen. Eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 bis 5 m wäre daher nicht zielführend. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass die Anlage

einer Lärmschutzwand auf der Böschung der Autobahn A 293 grundsätzlich möglich ist. Die Abmessungen, die Gestaltung der Wand und der Abstand vom Fahrbahnrand der A 293 sind einvernehmlich mit der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, festzulegen. Über die Anlage der Lärmschutzwand ist zwischen der Stadt Oldenburg und der Straßenbauverwaltung eine Vereinbarung abzuschließen. In der Untersuchung zum Verkehrslärm wurde die geplante Lärmschutzwand in 3 m Höhe (über Oberkante Fahrbahn) entlang der Autobahn A 293 eingestellt. Die Wand ist als absorbierende Wand - in Absprache mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - umzusetzen. Die Wand hat eine Länge von ca. 356 m und sichert über das Plangebiet hinaus die Schließung der Lücke zwischen den bisher vorhandenen Lärmschutzwänden an der Autobahn.

Die Autobahn ist auf dem Abschnitt zwischen der Abfahrt Nadorst und der Abfahrt Bürgerfelde mit über 46 000 Fahrten pro Tag (Stand: 2006) vorbelastet. Als Prognosehorizont wurde entsprechend den Anforderungen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr das Jahr 2026 festgelegt, so dass in der Immissionsprognose mit einer Verkehrsstärke von über 56 000 Kfz/Tag gerechnet wurde. Die Untersuchung der Verkehrslärmimmissionen führte zu folgendem Ergebnis:

Der Orientierungswert von 60 dB(A) wird für die vorgesehenen Freiflächen der geplanten Wohnanlage nicht überschritten. Für den Nachtzeitraum wird der Orientierungswert von 50 dB(A) - mit Ausnahme der Teilbereiche mit Ausrichtung zum Hackenweg - überschritten.

Die stärksten Überschreitungen sind bei den der Autobahn am nächsten gelegenen Gebäuden zu verzeichnen, am höchsten ist die Geräuschbelastung an allen Gebäuden im 2. Obergeschoss. Im Tagzeitraum sind die höchsten Überschreitungen von 2,6 dB(A) im 2. OG an den Gebäuden Nr. 1 und 3 zu verzeichnen. Im Nachtzeitraum liegen an deutlich mehr Immissionsaufpunkten (auch im 1. OG) Überschreitungen vor, die an den Gebäuden Nr. 1 und 3 bis zu 7,3 dB(A) betragen können. Da auch in lärmbelasteten Bereichen Schlafräume vorgesehen sind, werden Lärmminderungsmaßnahmen am Bau erforderlich, um gesundes Wohnen zu ermöglichen. Die Schlafräume an den lärmbelasteten Gebäudefassaden müssen mit schallgedämpften Lüftungssystemen ausgestattet werden, um im Nachtzeitraum eine Belüftung der Räume auch bei geschlossenem Fenster sicherzustellen.

Im Bebauungsplan sind für die gesamten Außenbauteile von Wohn- und Schlafräumen die erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße $R'_{w,res}$ von 30 dB (Lärmpegelbereich I + II), von 35 dB (Lärmpegelbereich III) und von 40 dB (Lärmpegelbereich IV) nach DIN 4109 festgesetzt. Dabei ergeben sich für die Wohneinheiten der Anlage je nach Nähe zur Lärmquelle und möglicher Abschirmung unterschiedliche Schallschutzanforderungen, die unter § 4 der Satzung festgesetzt sind.

Für Schlafräume ist das erforderliche res. Schalldämm-Maß auch im Lüftungszustand einzuhalten.

Die Berechnung der konkreten Schalldämmwerte erfolgt im Genehmigungsverfahren unter Berücksichtigung der Tabellen 9 und 10 der DIN 4109. Die in § 4 der Satzung aufgeführten erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile sind bei der Dimensionierung der Schirmwerte der Gebäude zu berücksichtigen.

Maßnahmen zum Schutz der Außenwohnbereiche sind nicht erforderlich, da die in der Vorhabenplanung verwendeten Loggien und Terrassen so konzipiert sind, dass eine Abschirmung bereits durch die jeweils hervorstehenden Gebäudefassaden erreicht werden.

Für die Balkonbereiche des 1. Obergeschosses ergeben die Immissionsprognosen für die südlichen Gebäude Beurteilungspegel zwischen 55 dB(A) bis 61 dB(A). Die höheren Immissionsbelastungen ergeben sich ausschließlich an den südlichen Gebäudekanten. Mit zunehmendem Abstand zur Autobahn verringern sich die Immissionsbelastungen kontinuierlich.

Die Immissionsbelastungen für die Balkonbereiche des 2. Obergeschosses fallen etwas höher aus, mit prognostischen Beurteilungspegeln von bis zu 63 dB(A) im Bereich der südlichen Gebäudekanten können partiell störende Lärmbelastungen auftreten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefahr, die vom Bundesveraltungsgericht bei 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts gesehen wird, wird im Plangebiet nicht überschritten. Eine Verbesserung der Lärmsituation kann in diesem Fall durch zusätzliche Glasfassaden erreicht werden.

3.8 Altlasten

Da das Grundstück am Hackenweg bisher gewerblich genutzt wird, ist im Hinblick auf die geplante Wohnbebauung eine orientierende Untersuchung zur Abschätzung des Gefährdungspotentials durchgeführt worden.[2] Die Ergebnisse der orientierenden Untersuchung ergaben keine sichtbaren Anzeichen für größere Verunreinigungen. Es existieren mit dem Ölabscheider, Erdtanks, Waschhalle und Betriebstankstelle potentielle Kontaminationsherde. Das Grundstück besitzt eine Auffüllung. Hinweise auf Havarien liegen jedoch nicht vor.

Es wurden keine Fremdbestandteile wie Schlacken, Bauschutt oder andere organoleptische Auffälligkeiten angetroffen. Der Standort liegt im Bereich von Flugsandschichten über Geschiebelehm.

Es wurde in den Flugsandschichten Stauwasser angetroffen. Das Stauwasser ist derzeit weder im Bereich des Altöltanks noch an der Betriebstankstelle durch die typischen Schadstoffe belastet. Eine Verunreinigung von Grundwasser und Boden kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Baubegleitend sollte beim Abbruch der Gebäude ein Schadstoffka-

[2] Böker und Partner, Bremer Straße 1 ,26135 Oldenburg, Stand 26.07.2010

taster erstellt werden. Weitere Untersuchungen sind nach Auffassung des Gutachters derzeit nicht notwendig. Im Durchführungsvertrag wird aufgenommen, dass die Ermittlung des Gefährdungspotentials in das Baugenehmigungsverfahren verschoben wird und die Sicherstellung der Maßnahmen vor Beginn der Baumaßnahme erfolgt.

3.9 Kampfmittel

Im Durchführungsvertrag wird aufgenommen, dass der Vorhabenträger aus Sicherheitsgründen und aus Gründen der allgemeinen Gefahrenabwehr vor Baubeginn auf eigene Kosten eine Oberflächensondierung zu beauftragen hat.

4. Städtebauliche Daten

Überbaute Fläche, Gebäude inkl. Terrassen	2 952 m²
Überbaute Fläche durch Stellplätze, Zufahrten, Nebenanlagen etc. (ohne optionale Einstellplätze)	2 999 m²
Sonstige Flächen (Grün- und Freiflächen, Fußwege, Flächen für Nebenanlagen)	8 381 m²
Gesamtflächen	**14 332 m²**

5. Kosten der Planverwirklichung

In Verbindung mit der Realisierung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 36 sind keine finanziellen Auswirkungen für die Stadt Oldenburg zu erwarten, da die gesamten Kosten vom Vorhabenträger übernommen werden.

Diese Begründung hat dem Rat der Stadt Oldenburg (Oldb) in seiner Sitzung am 03.02.2014 zur Beschlussfassung vorgelegen.

Oldenburg, 19.02.2014

gez. Schwandner L. S.

Oberbürgermeister