

## Satzung

betreffend den Bebauungsplan Nr. 472  
für Flächen im Bereich der geplanten Verkehrsverbindung  
Osternburg/Innenstadt.  
Innerhalb des Planbereiches liegen  
die Flächen zwischen Amalienstraße, Huntestraße, Hafen und  
Küstenkanal,  
die Grundstücke südlich der Amalienstraße,  
das Grundstück Kanalstraße 15,  
die Grundstücke beiderseits der Nordstraße,  
die Grundstücke im Bereich der Einmündungen der Uferstraße,  
Rheinstraße, Emsstraße, Wiesenstraße und Hermannstraße in die  
Nordstraße und  
die Grundstücke beiderseits der Stedinger Straße zwischen  
Dedestraße und Hermannstraße

---

Aufgrund der §§ 6 und 40 der Niedersächsischen Gemeindeordnung  
in Verbindung mit den §§ 1, 2, 9 und 10 des Bundesbaugesetzes  
und der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke  
(Baunutzungsverordnung) in den zur Zeit geltenden Fassungen hat  
der Rat der Stadt Oldenburg (Oldb) am 20. 12. 1976 folgende  
Satzung beschlossen:

### § 1

Die Planzeichnung der Satzung "Bebauungsplan Nr. 472"  
ist Bestandteil dieser Satzung.

Die Grenze des räumlichen Geltungsbereiches ist auf der  
Planzeichnung festgesetzt.

### § 2

Das im Geltungsbereich liegende Bauland wird festgesetzt  
als:

#### (1) Kerngebiet I (MK I)

a) Zulässig sind:

1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude;
2. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speise-  
wirtschaften, Betriebe des Beherbergungs-  
gewerbes und Vergnügungsstätten,

3. sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
5. Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen,
6. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
7. sonstige Wohnungen oberhalb des II. Vollgeschosses,
8. Stellplätze und Garagen - gemäß § 12 BauNVO,
9. Räume für freie Berufe - gemäß § 13 BauNVO,
10. Nebenanlagen - gemäß § 14 BauNVO.

b) Ausnahmsweise können zugelassen werden:

1. Wohnungen, die nicht unter Absatz a) Nr. 6 - 7 fallen.

Die Ausnahmebestimmung des § 7 (3) Ziffer 1 BauNVO ist nicht Bestandteil dieser Satzung.

Im Kerngebiet I (MK I) sind Garagengeschosse (max. 1 Garagengeschosß pro Gebäude) in sonst anders genutzten Gebäuden auf die Zahl der zulässigen Vollgeschosse nicht anzurechnen.

Ferner bleiben bei der Ermittlung der Geschoßfläche die Flächen von Garagengeschossen in sonst anders genutzten Gebäuden sowie Stellplätze und Garagen in Vollgeschossen unberücksichtigt.

Im Kerngebiet I (MK I) gelten die Planungsrichtpegel (Lärmimmissionsgrenzwerte) von tagsüber 60 dB (A) und nachts 45 dB (A) entsprechend DIN 18005 v. Mai 1971.

(2) Kerngebiet II (MK II)

a) Zulässig sind:

1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
2. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten,
3. sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
5. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter;

6. sonstige Wohnungen oberhalb des I. Vollgeschosses,
7. Stellplätze und Garagen - gemäß § 12 BauNVO,
8. Räume für freie Berufe - gemäß § 13 BauNVO,
9. Nebenanlagen - gemäß § 14 BauNVO.

b) Ausnahmsweise können zugelassen werden:

1. Wohnungen, die nicht unter Absatz a) Nr. 5 und 6 fallen.

Die im § 7 (2) Ziffer 5 BauNVO aufgeführte Nutzung und die Ausnahmebestimmung des § 7 (3) Ziffer 1 BauNVO sind nicht Bestandteil dieser Satzung.

Im Kerngebiet II (MK II) gelten die Planungsrichtpegel (Lärmimmissionsgrenzwerte) von tagsüber 60 dB (A) und nachts 45 dB (A) entsprechend DIN 18005 v. Mai 1971.

(3) Mischgebiet

a) Zulässig sind:

1. Wohngebäude,
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
4. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
5. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
6. Gartenbaubetriebe,
7. Tankstellen,
8. Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge - gemäß § 12 BauNVO,
9. Räume für freie Berufe - gemäß § 13 BauNVO,
10. Nebenanlagen - gemäß § 14 BauNVO.

Die Ausnahmebestimmungen des § 6 Abs. 3 BauNVO sind nicht Bestandteil dieser Satzung.

(4) Gewerbegebiet I (GE I)

a) Zulässig sind:

1. Gewerbebetriebe aller Art mit Ausnahme von Einkaufszentren und Verbrauchermärkten im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO, Lagerhäuser,

Lagerplätze und öffentliche Betriebe, soweit diese Anlagen für die Umgebung keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen zur Folge haben können,

2. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
3. Tankstellen,
4. Stellplätze und Garagen - gemäß § 12 BauNVO,
5. Räume für freie Berufe - gemäß § 13 BauNVO,
6. Nebenanlagen - gemäß § 14 BauNVO.

b) Ausnahmsweise können zugelassen werden:

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

(5) Gewerbegebiet II (GE II)

a) Zulässig sind:

1. Nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe oder Betriebsteile gem. § 6 (2) 4 BauNVO,
2. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
3. Tankstellen,
4. Stellplätze und Garagen - gemäß § 12 BauNVO,
5. Räume für freie Berufe - gemäß § 13 BauNVO,
6. Nebenanlagen - gemäß § 14 BauNVO.

b) Ausnahmsweise können zugelassen werden:

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Im Gewerbegebiet II (GE II) gelten die Planungsrichtpegel (Lärmimmissionsgrenzwerte) von tagsüber 60 dB (A) und nachts 45 dB (A) entsprechend DIN 18005 v. Mai 1971.

Die unter (1), (2), (3), (4) und (5) aufgeführten baulichen und sonstigen Anlagen sind im Einzelfall unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebietes widersprechen. Sie sind insbesondere unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen

- 5 -

gen ausgehen, die für die Umgebung nach der Eigenart des Gebietes unzumutbar sind.

Dies gilt sinngemäß auch für die Änderung, Nutzungsänderung und Erweiterung baulicher oder sonstiger Anlagen innerhalb der festgesetzten Baugebiete.

Bei der Anwendung dieser Bestimmung dürfen nur städtebauliche Gesichtspunkte berücksichtigt werden.

§ 3

Das Maß der baulichen Nutzung und die Bauweise ergeben sich aus den Festsetzungen der Planzeichnung.

Ausnahme:

Im Einzelfall kann von der Zahl der Vollgeschosse eine Ausnahme zugelassen werden. Eine Überschreitung der Grund- und Geschoßflächenzahlen ist nicht zulässig.

Mit der Ausnahmegenehmigung können von der Baugenehmigungsbehörde bezüglich der Baugrenzen, der Grenzabstände und der Stellung der Gebäude erhöhte Anforderungen gestellt werden.

§ 4

Festsetzungen, die dieser Satzung widersprechen, treten außer Kraft; insbesondere der Bebauungsplan Nr. 244 und die Teile der Bebauungs- und Fluchtlinienpläne Nr. 91, 141 und 182, die von diesem Bebauungsplan überdeckt werden.

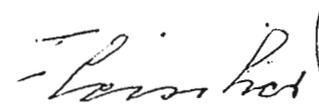
§ 5

Die Satzung wird mit ihrer Bekanntmachung rechtsverbindlich.

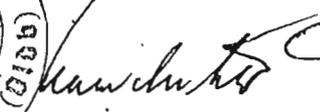
Oldenburg, den 20. Dezember 1976

**GENEHMIGT**  
NACH § 11 DES BUNDESBAUGESETZES  
IN DER FASSUNG DES GESETZES VOM  
18.8.1976 (BGBl. I, S. 2256) GEMÄSS  
VERFUGUNG VOM 8.6.1977  
DER PRÄSIDENT DES NIEDERS.  
VERW. BEZIRKS OLDENBURG  
OLDENBURG, DEN 8.6.1977

Im Auftrage:

  
Oberbürgermeister



  
Oberstadtdirektor



Allgemeines - Verkehrsanbindung Osternburg/Innenstadt

Der Bebauungsplan Nr. 472 wird aufgestellt, um die erforderlichen Verkehrsflächen für die vom Schiffsverkehr unabhängige Verkehrsverbindung Osternburg/Innenstadt festzusetzen und um die Bauflächen im Bereich dieser Verkehrsverbindung städtebaulich neu zu ordnen.

Der Küstenkanal und die Untere Hunte trennen den Stadtteil Osternburg von dem übrigen Stadtgebiet. Die Analyse zeigt, daß die heutigen Verkehrsverbindungen - Amalien- und Cäcilienbrücke - in der jetzigen Form nicht ausreichen.

Durch das häufige Anheben dieser beiden Hubbrücken, besonders in den Spitzenverkehrszeiten wird die Verkehrsbeziehung Osternburg-Innenstadt empfindlich gestört.

Bereits 1951 wurde in Gesprächen zwischen dem Wasser- und Schiffsamt und der Stadtverwaltung das Problem der gegenseitigen Behinderung von zunehmendem Straßenverkehr und lebhaftem Schiffsverkehr erörtert. Seit der Zeit laufen Planungen und Gespräche über eine vom Schiffsverkehr unabhängige Brücke über den Küstenkanal.

Der inzwischen durch Ratsbeschluß aufgehobene Bauungsplanentwurf Nr. 164 führte zu einer lebhaften Diskussion in der Öffentlichkeit. Daraufhin beauftragte die Stadt auf Beschluß des Rates und in Abstimmung mit der Bürgerinitiative drei unabhängige Gutachter mit der Erstellung von Gutachten.

Unter Berücksichtigung der "Gemeinsamen Empfehlung" der Gutachter hat der Rat der Stadt am 16. 12. 1974 beschlossen, eine vom Schiffsverkehr unabhängige Straßenverbindung zwischen Osternburg und der Innenstadt etwa im Zuge Stedinger Straße - Nordstraße mit einer Überquerung des Küstenkanals unmittelbar nördlich der Amalienbrücke vorzusehen.

Der Straßenzug Bremer Straße - Damm mit der Cäcilienbrücke als Hubbrücke bleibt erhalten. Dabei ist anzustreben, daß der Damm vom Verkehr entlastet wird.

Laut Ratsbeschluß vom 7. 4. 1975 soll die Anbindung der neuen Brücke an den Innenstadtring über die Amalienstraße erfolgen.

Der Bebauungsplan Nr. 472 setzt die erforderlichen Verkehrsflächen für die Verkehrsverbindung Osternburg-Innenstadt fest. Innerhalb dieser Verkehrsflächen ist,

- 2 -

wie aus dem der Begründung beigelegten Verkehrsplan zu ersehen ist, die Anlegung einer 2spurigen Verkehrsstraße mit beiderseitigen Rad- und Fußwegen vorgesehen. Neben den Stauräumen vor den Kreuzungen sind zusätzlich Busspuren geplant. Unter den Brückenrampen sollen in den aufgeständerten Bereichen u. a. Parkplätze geschaffen werden.

Wegen der Hochlage der Brücke mit den erforderlichen Rampen können Kanalstraße und Uferstraße sowie Wiesenstraße und Rheinstraße nicht direkt an die neue Verkehrsstraße angebunden werden.

Angeschlossen an die neue Verkehrsstraße werden

die Flächen nördlich der Amalienstraße über die Nikolausstraße,

die Friederikenstraße erhält nur eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer,

die Flächen im Bereich Am Festungsgraben, Dammbleiche und Kanalstraße über die Straße Am Festungsgraben,

die Flächen zwischen Stedinger Straße und Küstenkanal über die Hermannstraße sowie über die Wiesenstraße an die Stedinger Straße,

das Gewerbegebiet nordöstlich der Nordstraße über die Emstraße sowie über die Weserstraße an die Stedinger Straße.

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seinem Beschluß vom 16. 12. 1974 auch die Gestaltung des Brückenbauwerkes und der anschließenden Straßenräume angesprochen. Es soll vor der Ausschreibung der Baumaßnahmen bezüglich der Gestaltung ein Gutachterverfahren durchgeführt werden, so daß Gruppen von Architekten, Ingenieuren und Landschaftsplanern Lösungsvorschläge anbieten können.

Die Gutachten liegen inzwischen vor. Die Auswertung ist erfolgt.

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 21. 6. 1976 beschlossen, daß die Durchführungsplanung für die Verkehrsverbindung auf der Grundlage des Vorschlages einer Planungsgruppe aus Bremen vorgenommen wird.

In dem vorliegenden Bebauungsplan sind die Anregungen aus dem Gutachten weitgehend berücksichtigt.

- 3 -

Art und Maß der baulichen Nutzung

Die Bauflächen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 472 sind größtenteils bebaut.

Die Gliederung dieser Bauflächen erfolgte daher weitgehend aufgrund der vorhandenen Nutzung.

Die von der Planungsgemeinschaft Oldenburg durchgeführten Strukturuntersuchungen über die Innenstadt wurden für die Beurteilung mit herangezogen.

1. Kerngebiet

Die Grundstücke an der Huntestraße im Zuge des Wallringes und die Flächen beiderseits der Amalienstraße werden als Kerngebiet festgesetzt.

Das ausgewiesene Kerngebiet muß im Zusammenhang mit dem größeren Gebiet zwischen Damms und Hafen gesehen werden. Die hier vorhandene Nutzung ist sehr vielfältig. Sie reicht vom Wohnen über Handel, Gewerbe und Dienstleistungen bis zu großen Verwaltungen.

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung beträgt:

Z III - VI; GRZ 0,4 - 1,0; GFZ 1,0 - 2,2

Näheres siehe Planzeichnung.

Zur Erhaltung und Förderung des citynahen Wohnens sind in den Kerngebieten MK I und MK II Wohnungen oberhalb des II. bzw. I. Vollgeschosses zulässig. Aber auch in den übrigen Geschossen können ausnahmsweise Wohnungen zugelassen werden. Näheres siehe Satzung.

Die Lärmimmissionsgrenzwerte sind auf tagsüber 60 dB (A) und nachts 45 dB (A) gemäß DIN 18005 vom Mai 1971 herabgesetzt.

Für die Flächen unmittelbar nördlich der Amalienstraße in dem Bereich zwischen Huntestraße und Nikolausstraße ist im Bebauungsplan eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Durch eine geschlossene Bebauung soll u. a. erreicht werden, daß der Verkehrslärm der Amalienstraße von der weiter nördlich anschließenden Bebauung abgehalten wird.

In dem Gebiet zwischen Amalienstraße, Friederikenstraße, Elimarstraße und Nikolausstraße gilt die geschlossene Bauweise nur für das I. und II. Vollgeschoß. Oberhalb des II. Vollgeschosses weist der Bebauungsplan eine abweichende Bauweise aus.

- 4 -

Diese abweichende Bauweise wird durch Baulinien und Baugrenzen bestimmt. Der Baublock zwischen den genannten Straßen soll oberhalb der geschlossenen Bauweise durch zwei 10,00 m breite Freiräume gegliedert werden. Dabei sind die vorhandenen Eigentumsverhältnisse weitgehend berücksichtigt.

Auf der Nordseite der Amalienstraße zwischen Huntestraße und Nikolausstraße läßt der Bebauungsplan eine Überbauung von Teilen der Verkehrsfläche (Fuß- und Radweg) im Obergeschoß bzw. in den oberen Geschossen zu. Näheres siehe Planzeichnung.

Um Anreize zum Bau von Garagen und Einstellplätzen zu geben, setzt der Bebauungsplan fest, daß im Kerngebiet I (MK I) Garagengeschosse (max. 1 Garagengeschoß pro Gebäude) in sonst anders genutzten Gebäuden sowie Garagen in Vollgeschossen nicht auf die zulässige Geschosfläche angerechnet werden.

## 2. Mischgebiet

Die Grundstücke westlich der neuen Verkehrsverbindung an der Nordstraße, in Teilbereichen der Wiesen- und Hermannstraße sowie die Grundstücke an der Stedinger Straße werden als Mischgebiet festgesetzt.

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung beträgt:

Z II bzw. III; GRZ 0,4; GFZ 0,6 bzw. 0,8.

Näheres siehe Planzeichnung.

In diesem Bereich sind heute neben dem Wohnen Handels-, Handwerks- und Gewerbebetriebe angesiedelt.

## 3. Gewerbegebiet

Die Flächen nördlich und östlich der neuen Verkehrsverbindung zwischen dem Wendehafen und der Hermannstraße werden als Gewerbegebiet festgesetzt.

Die Festsetzung entspricht der vorhandenen Nutzung.

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung beträgt:

Z IV; GRZ 0,4 bzw. 0,8; GFZ 1,6 bzw. 2,0.

Näheres siehe Planzeichnung.

Im Gewerbegebiet II (GE II) gelten - wie auch im gesamten Kerngebiet - die Immissionsgrenzwerte von tagsüber 60 dB (A) und nachts 45 dB (A)..

- 5 -

Ferner wird aufgrund der vorhandenen und im angrenzenden Kerngebiet auch weiterhin möglichen Wohnbebauung die Nutzung des Gewerbegebietes II gemäß § 8 Abs. 4 der Baunutzungsverordnung eingeschränkt. Es sind nur nicht wesentlich störende Gewerbegebiete und Betriebsteile zulässig.

Der gesamte Bereich des Bebauungsplanes ist bereits heute aufgrund der vorhandenen Verkehrsstraßen als ein lärmbelastetes Gebiet anzusehen.

Bei der Errichtung von Gebäuden können daher wegen der Störungen durch den Straßenverkehr Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Für die Flächen zwischen Amalienstraße und Hafen muß zusätzlich mit Störungen durch den Hafenbetrieb gerechnet werden.

Es wird empfohlen, auch an den vorhandenen Gebäuden - soweit möglich - Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen.

#### Straßen und Wege

Die Erschließung der Bauflächen erfolgt durch das vorhandene Straßennetz.

Veränderungen an den vorhandenen Straßen ergeben sich in erster Linie im Bereich der Anschlüsse an die neue Verkehrsverbindung.

Kanalstraße und Uferstraße werden im Zuge der Brücke über den Küstenkanal unterführt.

Sowohl an der Kanalstraße als auch an der Uferstraße sind Treppenaufgänge und Rampen für Fußgänger vorgesehen.

Zwischen Uferstraße und Rheinstraße setzt der Bebauungsplan eine neue Straßenverbindung fest.

Von der Ecke Huntestraße/Nikolausstraße bis zur Kanalstraße ist entlang des Hafens eine Fußwegverbindung geplant.

Es ist vorgesehen, diesen Fußweg zum Teil durch die im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Grünflächen zu führen. Den Fußgängern soll hier die Möglichkeit gegeben werden, von diesem Weg aus mit seinen interessanten Ausblicken den Oldenburger Hafen zu erleben.

#### Parkplätze, Einstellplätze

Unter der Brückenrampe sollen Parkplätze angelegt werden.

- 6 -

Öffentliche Parkplätze weist der Bebauungsplan zwischen der Nikolausstraße und dem Wendehafen und auf dem Grundstück der Stadtbauverwaltung aus.

Weitere Parkplätze sind innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen in Form von Parkstreifen geplant. Unabhängig davon müssen im privaten Bereich gemäß § 47 NBauO Einstellplätze auf den Grundstücken in solcher Anzahl und Größe zur Verfügung stehen, daß sie die vorhandenen oder zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher der baulichen Anlagen aufnehmen können.

#### Bäume und Grün

Die vorhandenen Bäume werden größtenteils als zu erhalten festgesetzt. Als Fortsetzung des vorhandenen Grüns am Hafen entlang der Huntestraße sieht der Bebauungsplan im Bereich des Parkplatzes und auf der Landzunge zwischen Wendehafen und Küstenkanal öffentliche Grünflächen vor. Durch diese Grünflächen soll u. a. die geplante Fußwegverbindung zwischen Huntestraße und Kanalstraße geführt werden.

Auch innerhalb der festgesetzten Verkehrsfläche für die neue Verkehrsverbindung ist Verkehrsgrün in Form von Grünstreifen und Grüninseln vorgesehen.

#### Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit Wasser, elektrischer Energie und Gas ist sichergestellt.

Die Entwässerung und Abwasserbeseitigung erfolgt über die vorhandenen Mischwasserkanäle.

Es ist geplant, die Entwässerung in Verbindung mit dem Bau der neuen Verkehrsstraße - soweit möglich - im Trennsystem durchzuführen und dabei das Regenwasser auf kurzem Wege in den Küstenkanal zu leiten.

#### Nachrichtliche Übernahme von Planungen und Festsetzungen

Die von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beabsichtigte Verbreiterung des Küstenkanals wurde im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen und bei den städtischen Planungen berücksichtigt.

Die Baudenkmäler innerhalb des Planbereiches sind durch ein D gekennzeichnet.

Das als Baudenkmal gekennzeichnete Gebäude Huntestraße 13

liegt innerhalb der festgesetzten Verkehrsfläche. Leider ist es nicht zu vermeiden, beim Anschluß der Verkehrsverbindung Osternburg-Innenstadt über die Amalienstraße an den inneren Ring das Gebäude abzubrechen. Auch jede andere Einbindung der Verkehrsstraße in den inneren Ring würde zu Eingriffen in die vorhandene städtebauliche Situation führen. So würde beispielsweise bei der sogenannten B-Lösung mit der Verkehrsführung über den Hafen das Stadtbild am Stau zerstört.

Grunderwerb und Kosten der Maßnahmen

Soweit zur Durchführung des Bebauungsplanes Grunderwerb notwendig ist, sollen freie Vereinbarungen angestrebt werden. Führen diese Verhandlungen nicht zum Erfolg, wird auf die gesetzlichen Möglichkeiten nach dem BBauG zurückgegriffen.

Die überschlägig ermittelten Kosten, die bei der Durchführung des Bebauungsplanes entstehen, gliedern sich wie folgt:

1. Verkehrsstraße Osternburg-Innenstadt  
von Huntestraße bis Stedinger Straße ca. 22.900.000,-- DM  
Es wird erwartet, daß ca. 60 % der Kosten für die geplante Verkehrsanbindung Osternburg-Innenstadt vom Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz getragen werden. Die verbleibenden Kosten gehen zu Lasten der Stadt.
2. Nikolausstraße ca. 152.000,-- DM
3. Friederikenstraße (geplanter Endausbau) ca. 101.000,-- DM
4. Elimarstraße ca. 194.000,-- DM
5. Kanalstraße innerhalb des Planbereiches ca. 411.000,-- DM
6. Uferstraße innerhalb des Planbereiches ca. 148.000,-- DM
7. Verbindungsstraße zwischen Uferstraße  
und Rheinstraße ca. 277.000,-- DM
8. Parkplatz zwischen Nikolausstraße  
und Wendehafen ca. 202.000,-- DM

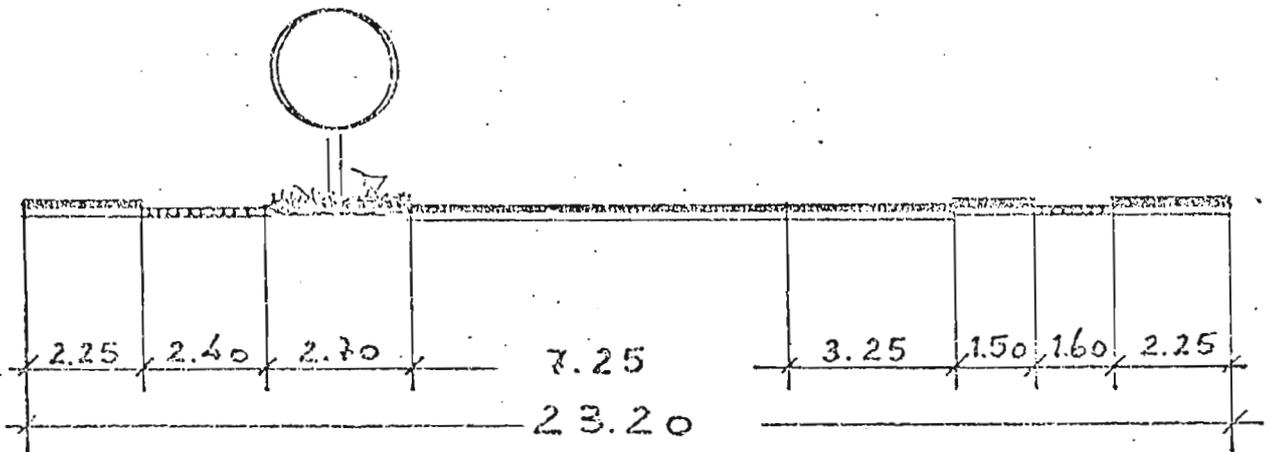
Die Verteilung der unter 2. bis 8. aufgeführten Kosten richtet sich nach den satzungsrechtlichen Bestimmungen.

Der von der Stadt zu tragende Anteil dieser Kosten beträgt:

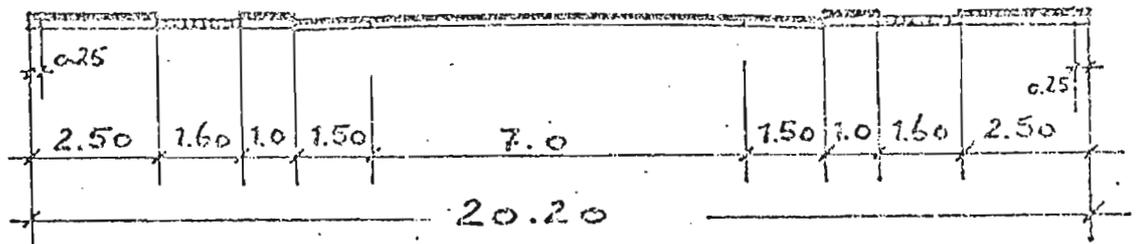
ca. 540.000,-- DM.

# QUERPROFILE ZU BEB'PLAN NR 472

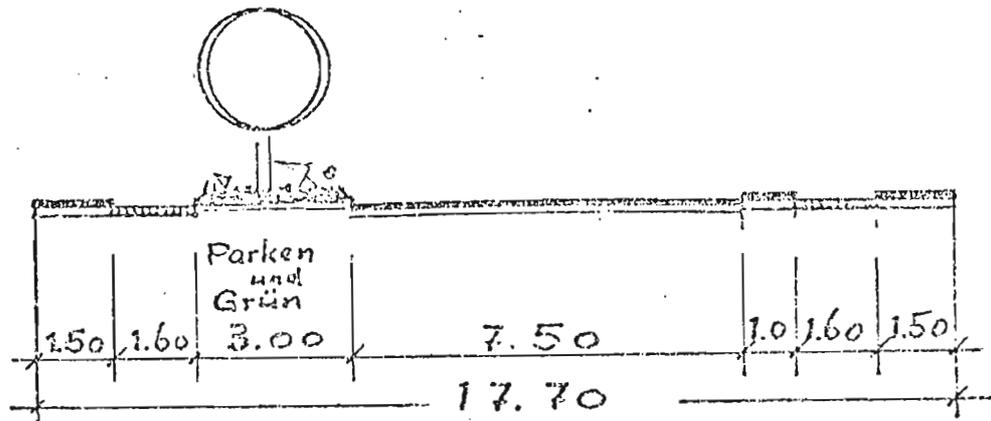
(VORSCHLÄGE! KEINE FESTSETZUNGEN)



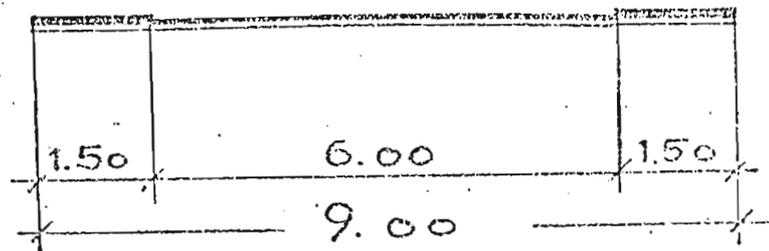
AMALIENSTRASSE



HOCHBRÜCKE



STEDINGER STRASSE



ELMARSTRASSE (VORH. ~ 7.5 m)