

Begründung zur Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes S-534 (Schellenberg/Meerweg)

1. Anlass und Ziele der Planung

Der Rat der Stadt Oldenburg hat am 18.12.1995 beschlossen, den seit dem 10.08.1979 rechtsverbindlichen Bebauungsplan S-534 (Alter Postweg/Meerweg/Kopernikusstraße) für Flächen südlich vom Schellenberg und nördlich vom Meerweg zu ändern. Der Geltungsbereich wurde unter Berücksichtigung der geänderten Zielsetzung im Rahmen des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes (EEK) mit Beschluss vom 26.01.1998 erweitert.

Der Bebauungsplan S-534 setzt für diesen Bereich überwiegend ein eingeschränktes Gewerbegebiet fest. Ziel dieser Planung ist es, das bereits im rechtsverbindlichen Bebauungsplan S-534 auf den westlich anschließenden Flächen festgesetzte Sondergebiet auf das eingeschränkte Gewerbegebiet zwischen Schellenberg und Meerweg auszudehnen, um hier die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben zu ermöglichen.

Der Flächennutzungsplan soll parallel geändert werden (Flächennutzungsplan Nr. 9).

2. Rahmenbedingungen

2.1 Bestehende Rechtsverhältnisse

Im Flächennutzungsplan 96, wie bereits auch im Flächennutzungsplan 81, sind die Flächen des Plangebietes als gewerbliche Bauflächen sowie teilweise als Sonderbauflächen dargestellt.

Südlich und westlich des Plangebietes grenzt der seit dem 10.08.1979 rechtsverbindliche Bebauungsplan S-534 an, der ein Sondergebiet (Einkaufszentrum) westlich anschließend und ein allgemeines Wohngebiet bzw. ein eingeschränktes Gewerbegebiet südlich anschließend festsetzt.

Nördlich des Plangebietes grenzt der seit dem 13.03.1987 rechtsverbindliche Bebauungsplan S-438 an, der die Stellplatzflächen für die im Bebauungsplan S-438 gelegenen Gewerbegebiete und Industriegebiete festsetzt.

Östlich des Plangebietes grenzt der seit dem 27.07.1979 rechtsverbindliche Bebauungsplan S-294 an, der ein Mischgebiet sowie ein allgemeines Wohngebiet festsetzt.

2.2 Örtliche Gegebenheiten

Das ca. 24 700 m² große Plangebiet ist derzeit eine unbebaute Brachfläche. Auf der Fläche befindet sich lediglich eine ca. 10 m x 70 m große Lagerhalle.

Südlich anschließend sind Wohngebiete sowie ein Gewerbebetrieb (CeWe-Color) vorhanden.

Nördlich des Plangebietes ist ein Motorenwerk angesiedelt.

Auf den westlich anschließenden Flächen ist ein Verbrauchermarkt sowie ein Baumarkt vorhanden.

Die östlich anschließenden Flächen sind bereits überwiegend mit Einfamilienhäusern bebaut.

Entlang der westlichen Plangebietsgrenze verläuft der verrohrte "Dorfwasserzug" Nr. 23.02, ein Verbandsgewässer II. Ordnung der Hunte-Wasseracht. Da eine Überbaubarkeit des verrohrten Wasserzuges nicht möglich ist, wurde die Verlegung des Wasserzuges beantragt. Die Genehmigung hierfür wurde im März 2000 erteilt.

2.3 Vorhandener Zustand von Natur und Landschaft

Das Plangebiet weist teilweise einen Baum- bzw. Strauchbestand auf. An der Südgrenze des Planbereiches ist eine Eiche vorhanden. Diese Eiche erfüllt nach Größe, Wuchs und Alter die Voraussetzungen als Naturdenkmal im Sinne des § 27 Abs. 1 Nds. Naturschutzgesetz. In der überlaubten Fläche dieser Eiche sind Handlungen, die das Wurzelwerk beeinträchtigen können, unzulässig.

An der Ostseite des Planbereiches ist ein Graben vorhanden, der vor allem der Entwässerung der östlich anliegenden Grundstücke dient.

Aufgrund der langjährigen Nutzung durch mehrere gewerbliche Betriebe, die mit wassergefährdenden und gefährlichen Stoffen umgegangen sind, sind im Bebauungsplanbereich Altlastenverdachtsflächen zu überprüfen. Im nordöstlichen Bereich des Plangebietes befindet sich seit 1972 eine Tankstelle. 1970 wurde auf dem Gelände von der EWE eine Trafo-Station errichtet. Es wurde deshalb eine Nutzungsrecherche des Grundstücks Alter Postweg 125/Schellenberg 8 durchgeführt. Aufgrund der vorgelegten Gutachten konnte der Altlastenverdacht ausgeräumt werden. Bei den durchgeführten Untersuchungen wurden keine Bodenbelastungen festgestellt, die der geplanten Nutzung entgegenstehen.

3. Inhalt des Planes

3.1 Grundsätzliche Festsetzungen

Die Erweiterung des vorhandenen Einkaufszentrums, bestehend aus mehreren räumlich zusammengefassten kleineren Einzelhandelsbetrieben verschiedenster Art in Kombination mit verschiedenartigen Dienstleistungsbetrieben, ermöglicht in diesem Bereich eine wohnungsnah Versorgung in zentraler und für die Wohnbevölkerung gut erreichbarer Lage. Zudem kann durch einen einheitlichen geplanten, finanzierten, gebauten und verwalteten Gebäudekomplex eine städtebaulich integrierte Anlage errichtet werden, ohne dass die angestrebte Zentrenstruktur dadurch gestört wird. Durch die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben, Dienstleistungsbetriebe sowie serviceorientierte Handwerksbetriebe mit begrenzter Verkaufsfläche und durch unterschiedliche Kernsortimente mit entsprechend untergeordneten Randsortimenten kann hier ein Angebot an nahversorgungsrelevanten Sortimenten geschaffen werden, welche die Zentrenstruktur nicht beeinflusst.

Nach Standortbereichen sollen shoppingrelevante Sortimente in der City, nahversorgungsrelevante Sortimente in den Wohngebieten und die Massenversorgung in den Fachmarktstandorten konzentriert werden.

Die Zentrenkonzeption in Oldenburg stellt sich so dar, dass der Innenstadtbereich von Oldenburg die überwiegenden hochspezialisierten Versorgungsaufgaben sowie die Erfüllung des aperiodischen Bedarfes, der einen Nachfrageeinzugsbereich benötigt der über den Stadtbereich hinausgeht, wahrnimmt. Die diesem Versorgungspotential untergeordneten Mittel- bzw. Stadtteilzentren obliegt es, die Versorgungsaufgaben zu erfüllen, die sich aus den lokalen Standorteinrichtungen ergeben. Diese angesprochenen Stadtteilzentren haben je nach regionaler Siedlungsstruktur unterschiedliche Einzugsbereiche und sollten berücksichtigen, dass die Versorgungseinrichtungen von der Bevölkerung gut erreichbar (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichem Personennahverkehr oder privaten Verkehrsmitteln) sind, eine genügend hohe Ausnutzungsquote, die Wirtschaftlichkeit und somit die Attraktivität sichert und zugleich eine Siedlungsentwicklung fördert, die in Anlehnung an die bereits bebauten Gebiete die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen berücksichtigt, ohne eine Zersiedlung der Landschaft und Unterversorgung neuer Wohngebiete zu fördern.

Während die Innenstadt eindeutig für die Deckung des oberzentralen, weit ausstrahlenden, hochwertigen Bedarfs steht, haben die Fachmarktstandorte vor allem eine mittelzentrale Versorgungsfunktion, insbesondere im näheren Umfeld.

Darüber hinaus ermöglicht die Einbeziehung von Nahbereichsversorgung für die Deckung des kurzfristigen periodischen Bedarfs in das Zentrensystem eine geschlossene Zentrenhierar-

chie. Im Stadtgebiet sind diese Nahbereichszentren eng mit den zugehörigen Wohngebieten verknüpft.

Die Umsetzung langfristig verlässlicher Planungsrahmen, die sich nicht nur auf das Plangebiet begrenzen und dessen ebenso behutsame wie kontinuierliche Anpassung sind Voraussetzung für wirtschaftlich vertretbare Investitionen der öffentlichen und privaten Hand. Dieses Zentrenkonzept garantiert die Kontinuität von Planungen für Mittel- und langfristige Investitionen und passt sich den veränderten Verhältnissen durch neue Wohnbaulandausweisung und deren Ballungsrandzonen an.

Die gute vorhandene Erreichbarkeit und die Lage der benötigten Flächen, bedingt durch die optimalen vorhandenen Voraussetzungen für den öffentlichen Nahverkehr und für den Individualverkehr, der den Einzugsbereich erschließt, schaffen wichtige Voraussetzungen für die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums in Kombination mit dem vorhandenen Fachmarktstandort. Jedoch darf es hier nicht durch unausgewogene zusätzliche Maßnahmen zu einer Schwächung des Oberzentrums kommen. Die vorhandenen Erschließungsfunktionen, die vorwiegend für einen begrenzten Einzugsbereich wahrgenommen werden, berücksichtigen die hier geplante Erweiterung. Die Erreichbarkeit durch Individual- und öffentlichen Nahverkehr sollte jedoch nicht wesentlich verändert oder hervorgehoben werden, da sonst durch Verkehrskonzepte, die dies nicht berücksichtigen, die Innenstadtabschnürung gefördert wird und somit langfristig die Demontage der Innenstadt vorprogrammiert ist. Durch entsprechende Maßnahmen (Anordnung und Anzahl der Zu- und Abfahrten) kann darüber hinaus jedoch durchaus ein zusätzliches Verkehrsaufkommen verträglich und verkehrssicher abgewickelt werden, ohne eine wesentliche Beeinträchtigung zu befürchten (Gutachten über die verkehrlichen Auswirkungen vom September 1999).

Insbesondere können sich Auswirkungen auf die Innenstadt ergeben, wenn in erheblichem Umfang innenstadtrelevante Sortimente angeboten werden, d. h. Warenarten, die sich störend auf den gewachsenen Innenstadtbereich hinsichtlich der Nutzungsdichte und Nutzungsvielfalt auswirken. Die Verlagerung von Einzelhandelszentralität in das Stadtumfeld führt in den Fällen, in denen es sich um sog. "zentrentragende Handelsangebote" handelt, zur Schwächung der gewachsenen Stadtzentren. Der Rückzug von immer mehr Einzelhandelsbranchen aus der Innenstadt stellt deren Multifunktionalität zunehmend in Frage.

Städtebauliche Zielsetzung der Stadt Oldenburg ist es daher, die stadt- und regionalbedeutsame Innenstadt mit ihren Funktionen Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, Freizeit und Wohnen zu stärken und auszubauen. Dabei kommt dem Einzelhandel eine besondere Bedeutung zu, da er urbane Bedingungen, wie Dichte, Frequenz und Mischung, erzeugt und fördert. Dem Handel können stadtbildende Funktionen zugesprochen werden. Städtisches Leben, urbane Attraktivität und Multifunktionalität sind ohne Handel kaum vorstellbar.

Um die notwendigen Voraussetzungen zu definieren, die zur Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung erforderlich sind, wurde von der Stadt Oldenburg ein Einzelhandels-Entwicklungskonzept in Auftrag gegeben. Die Aufgabe der Untersuchung bestand darin, ein maßnahmenorientiertes Konzept zur Steuerung der künftigen Einzelhandelsentwicklung zu erarbeiten. Dabei sollen die Chancen zur Entwicklung der Innenstadt, zur Erweiterung bestehender Fachmarktstandorte und der Bedarf für die Wohngebietsversorgung ausgelotet werden. Unter Berücksichtigung dieses Konzeptes soll künftig die Entwicklung und Neuan siedlung, insbesondere der großflächigen Einzelhandelsbetrie be, so gesteuert werden, dass Auswirkungen auf die Innenstadt nicht eintreten. Eine Steuerung ist hinsichtlich der zulässigen Sortimente und Verkaufsflächen möglich. Damit können zwar unter Umständen Nachteile für bereits angesiedelte und an siedlungswillige Betriebe verbunden sein, da sie bei der Auswahl ihres Warenangebotes eingeschränkt sind. Es ist jedoch nicht beabsichtigt, in den derzeitigen Bestand einzugreifen. Dennoch verbleibende wirtschaftliche Nachteile sind hinzunehmen, da die Interessen bezüglich Stärkung und Ausbau der Funktionen der Innenstadt aber auch der Erhalt der Nebenzentren Vorrang haben.

Die Belange der Wirtschaft, der sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung sowie deren Bedarf an einer zentralen Infrastruktur und Arbeitsplatzversorgung wurden gegenüber den städtebaulichen Belangen, insbesondere im Hinblick auf eine geordnete mittelständische Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung, abgewogen. Es wird aufgrund der städtebaulichen Belange sowie der sozialen Bedürfnisse der vorhandenen und künftig angesiedelten Familien die Ausweisung von einem Sondergebiet (Einkaufszentrum) für die geplante Erweiterung für vordringlich gehalten. Das Vorhaben stellt zwar eine räumliche Agglomeration von Einzelhandelsbetrieben dar. Jeder dieser Einzelhandelsbetriebe hat für sich keine besondere städtebauliche Auswirkung. In der Summe müssen jedoch die städtebaulichen Auswirkungen auf die Zentrenfunktion geprüft werden. Dabei wurden die Auswirkungen der bereits vorhandenen Einzelhandelsbetriebe sowie die derzeitige bzw. künftige Nutzung im Umfeld befindlicher Flächen mit einbezogen. Die Nahversorgung soll ein wettbewerbsfähiges Angebot von Waren zu mindestens des allgemein täglichen Bedarfs bieten. Die Waren des gehobenen und spezialisierten Bedarfs werden weiterhin im Oberzentrum angeboten. Es soll gewährleistet werden, dass die verbrauchernahe Versorgung, insbesondere der nicht mobilen Bevölkerung, gesichert bleibt. Es wird somit zwischen Größe und Sortiment des geplanten großflächigen Einzelhandels einerseits und der zentralörtlichen Bedeutung des Standortes andererseits ein angemessenes Verhältnis angestrebt.

Die gewerblichen Bauflächen im Bebauungsplan S-534 sind als eingeschränkte Gewerbegebiete festgesetzt. Diese Einschränkungen werden erforderlich, insbesondere hinsichtlich der un-

mittelbaren Nachbarschaft zu den vorhandenen Wohngebieten. Die städtebauliche Einordnung der vorhandenen Betriebe soll lt. Bebauungsplan S-534 nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange durch ein abgestuftes Nutzungsgefälle erfolgen. Aufgrund vorhandener Gegebenheiten, wie beispielsweise die Lage, Betriebsgröße und vorhandene Erweiterungsflächen, werden die eingeschränkten Gewerbebetriebe gegliedert in GEe I und GEe II. Mit Rücksicht auf das Wohnen in den angrenzenden Gebieten setzt der Bebauungsplan S-534 in § 4 der Satzung fest, dass innerhalb der eingeschränkten Gewerbebetriebe an den Grenzen zu den Misch- und Wohngebieten die für Wohngebiete zulässigen Abstände einzuhalten sind. Diese Festsetzung sichert die ohnehin in § 7 der Nds. Bauordnung geregelten Abstandsvorschriften. Danach müssen Gebäude mit allen auf ihren Außenflächen oberhalb der Geländeoberfläche gelegenen Punkten von den Grenzen des Baugrundstückes Abstand halten. Der Abstand beträgt 1 H, mindestens jedoch 3,00 m. In Gewerbegebieten sowie in Gebieten, die nach ihrer vorhandenen Bebauung diesen Baugebieten entsprechen, gilt der Abstand $\frac{1}{2}$ H, mindestens jedoch 3,00 m. Für den Abstand von den Grenzen solcher Nachbargrundstücke, auf denen Wohnungen allgemein zulässig sind, gilt der Abstand 1 H, mindestens jedoch 3,00 m. Darüber hinaus setzt der Bebauungsplan S-534 im Übergangsbereich zur östlich gelegenen Wohnbebauung an der Hertzstraße 6,00 m breite Anpflanzflächen fest.

Im Bebauungsplan S-294 ist eine kleinere Baufläche an der Hertzstraße, südlich des Kinderspielplatzes am Schellenberg entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan als Mischgebiet festgesetzt. Die Ausweisung des Mischgebietes im Flächennutzungsplan erfolgte lt. Bebauungsplanbegründung S-294, um die städtebauliche Einordnung der gewerblichen Bauflächen in das gesamte Siedlungsgefüge zu sichern. Die unmittelbare Nachbarschaft der vorhandenen gewerblichen Betriebe zu der angrenzenden Wohnbebauung führte unter gegenseitiger Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen zur Festsetzung eines abgestuften Nutzungsgefälles zwischen diesen Nutzungsbereichen.

Die Bebauungsplanänderung Nr. 1 zum Bebauungsplan S-534 hat zum Ziel, die eingeschränkten Gewerbegebietsflächen künftig als Sondergebietsflächen auszuweisen. Die neu ausgewiesenen Sondergebietsflächen grenzen im Osten an bestehende Wohngebietsflächen. Mögliche Immissionsbelastungen durch die künftige Nutzung müssen unter Bestimmung des konkreten Vorhabens im Rahmen einer Baugenehmigung durch ein schalltechnisches Gutachten untersucht werden, um eine Beeinträchtigung der Wohnbebauung auszuschließen.

Die Änderung des Bebauungsplanes soll eine Erweiterung des bestehenden Betriebes ermöglichen, die eine geordnete städtebauliche Situation schafft unter Berücksichtigung der bereits im Bebauungsplan S-534 erfolgten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange bezüglich der Lärmproblematik. Es wurden darüber hinaus die unterschiedlichen Möglichkeiten für eine

Verringerung der Immissionen (Abstandsflächen, Lärmschutzwand oder -wand) untersucht. Es werden durch die Neuordnung der überbaubaren Grundstücksflächen und durch die Reduzierung des Maßes der baulichen Nutzung im westlichen Planbereich Abstandsflächen zwischen den Gebäuden des Einkaufszentrums und der anschließenden Wohnbebauung geschaffen. Diese Abstandsflächen sind nicht nur der Lärminderung dienlich, sondern verringern ebenfalls die Verschattung der anschließenden Wohngrundstücke. Zwar werden somit bereits im Bebauungsplan S-534 ausgewiesene Bauflächen künftig von einer Bebauung ausgeschlossen, jedoch kann durch eine Erweiterung des Maßes der baulichen Nutzung der westlichen Bauflächen, die der Wohnbebauung nicht unmittelbar zugeordnet sind, ein Ausgleich erzielt werden. Den darüber hinaus durch den Stellplatzbedarf und somit durch den Kfz- und Anlieferungsverkehr verursachten Immissionen kann aufgrund der bodennahen Immissionsquelle durch aktiven Lärmschutz sinnvoll begegnet werden. Eine Verringerung der Immissionen durch aktiven Lärmschutz ermöglicht eine bessere Ausnutzung des Grundstücks und hat gleichzeitig den Vorteil, den direkten Blick auf das industriell ausgeformte Einkaufszentrum bzw. auf die Parkplatzflächen positiv zu beeinflussen. Die unmittelbare Nähe von gewerblich genutzten Flächen stellt für die Wohnbevölkerung eher ein psychologisches Problem dar, welches durch die Anordnung grünordnerisch gestalteter Sichtschutzmaßnahmen gelöst werden kann. Der festgesetzte aktive Lärmschutz dient somit nicht nur als wirksamer Schutz zur Verringerung der Immissionen, sondern schafft in Verbindung mit den Anpflanzflächen einen blickdichten Grünübergang zur Wohnbebauung. Als aktive Lärmschutzmaßnahme wird eine Lärmschutzwand einem Lärmschutzwall vorgezogen, da eine Lärmschutzwand wirkungsvoller und somit weniger aufwendig auf dem Grundstück angeordnet werden kann. Die Verringerung der Immissionen durch die Anordnung noch großzügiger Abstandsflächen steht im Widerspruch mit einer wirtschaftlichen Nutzung der Flächen des Plangebietes. Auch würde hier der Sichtschutz nicht so effektiv erzielt werden können. Die Höhe der Lärmschutzwand soll eine zweckmäßige Verringerung der Immissionen sicherstellen und gleichzeitig eine Verschattung der Wohngrundstücke ausschließen. Die Höhe der Lärmschutzwand wird deshalb mit max. 3,50 m begrenzt. Da zu erwarten ist, dass die überwiegend auftretenden Emissionen durch den Ab- und Zufahrtsverkehr bzw. Parkverkehr hervorgerufen werden und somit in Bodennähe verursacht werden, ist eine wirtschaftliche Ausnutzung des Sondergebietes mit einer Höhenbegrenzung der Lärmschutzwand von 3,50 m noch in ausreichendem Maße sichergestellt.

Um eine Beurteilungsgrundlage für die künftige Lärmsituation im Plangebiet sowie für die anschließenden Flächen heranziehen zu können, wurde vom Investor, der die Erweiterung des Einkaufszentrums plant, ein Lärmschutzgutachten in Auftrag gegeben (Gutachten vom 04.07.2000). Das Gutachten geht davon aus, dass die Anlieferung von Waren über Zufahrten von der Straße "Meerweg" aus erfolgt. Die Waren werden durch Lkw/Kleintransporter (Kt < 7,50 to) in der Zeit zwischen 06.00 Uhr

bis 22.00 Uhr angeliefert. Zusätzlich wird eine vorhandene Anlieferung von Waren in der ungünstigsten Nachtstunde nachgewiesen. Als Öffnungszeiten der Verbrauchermärkte wird die Zeit zwischen 08.00 Uhr bis 22.00 Uhr angesetzt. Ein mögliches Restaurant wird nach 22.00 Uhr geöffnet haben.

Die Pkw-Kundenfahrten wurden dem "Gutachten über die verkehrlichen Auswirkungen" entnommen. Danach ist geplant, auf dem Betriebsgrundstück den Kunden und den Mitarbeitern insgesamt fünf Parkflächen mit insgesamt 787 Einstellplätzen zur Verfügung zu stellen. Davon sollen 774 Einstellplätze für Pkw-Kunden und 13 für Mitarbeiter bereitgehalten werden. Um die mögliche Planungsabsicht für ein Restaurant zu berücksichtigen, wurden für einen Teilbereich mit rd. 165 Einstellplätzen auch Pkw-Bewegungen nachts berücksichtigt. Bei der schalltechnischen Berechnung wurde eine geplante Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,50 m entlang der Grundstücksgrenze zum Wohngebiet an der Hertzstraße angenommen. Die Richtwerte werden somit größtenteils an den Immissionspunkten eingehalten. Damit die Immissionsrichtwerte generell eingehalten werden bzw. deutlicher unterschritten werden, ist für den Bereich mit vorhandener Nachtanlieferung zusätzlicher Lärmschutz vorzusehen. Zusätzlich sind an der Anlieferungszone mit Nachtanlieferung eine Überdachung und Wand als abschirmende Maßnahme vorzusehen. Die Innenseiten der Wand und der Überdachung müssen dabei hoch absorbierend ausgekleidet werden. Die Einkaufswagen dürfen einen Schalldruckpegel von 60 dB(A) in 7,50 m Entfernung nicht überschreiten (z. B. durch Gummibereifung). Einzelschallquellen, wie z. B. Be- und Entlüftungsanlagen, dürfen einen Schalleistungspegel von 75 dB(A) nicht überschreiten. Mit diesen Maßnahmen werden die Richtwerte an allen Immissionspunkten tags und nachts eingehalten. Die Richtwerte werden ebenfalls durch die Lärmvorbelastung infolge Gewerbelärms aus den benachbarten Gewerbeflächen eingehalten. Bei den Berechnungen wurden keine Abschirmungen berücksichtigt und davon ausgegangen, dass alle Betriebe auf allen Flächen ihre ihnen zustehenden flächenbezogenen Schalleistungspegel sowohl tags als auch nachts voll ausschöpfen. Dies wird sich in der Realität kaum einstellen, so dass überwiegend mit geringeren Beurteilungspegeln zu rechnen ist. Es ist daher davon auszugehen, dass es durch Addition der Vorbelastung mit den Immissionen durch die Erweiterung des Einkaufsmarktes zu keiner Erhöhung des Gesamt-Beurteilungspegels kommen wird. Unter Bestimmung des konkreten Vorhabens ist im Rahmen einer Baugenehmigung ein abschließendes schalltechnisches Gutachten zu erbringen.

3.2 Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die Änderung Nr. 1 des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes S-534 bereitet keine Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes vor, da die entscheidenden Festsetzungen im Grundsatz bestehen bleiben bzw. sogar reduziert werden. Dennoch werden östlich entlang der

Bauflächen, wie bereits im Bebauungsplan S-534 festgesetzt, Abstandsflächen vorgesehen, um somit einen Übergang zwischen den Flächen des Einkaufszentrums sowie den geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der vorhandenen Wohnbebauung zu schaffen. Darüber hinaus sind im Zusammenhang mit der Anlage von Stellplätzen Bäume zu pflanzen. Erforderliche Regenrückhaltemaßnahmen sollen naturnah ausgebildet werden. Mit diesen Festsetzungen sollen die ökologischen Gegebenheiten verbessert (Vernetzungsstruktur) und eine verminderte Bodenversiegelung (Baumpflanzungen auf den Stellplätzen) erreicht werden.

3.3 Die weiteren Festsetzungen

Für den ca. 24 700 m² großen Planbereich ist ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Einkaufszentrum geplant. Zulässig sollen hier Einzelhandelsbetriebe, nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Tankstellen sein. Mit dieser Festsetzung soll eine Attraktivitätssteigerung des Verkaufsstandortes Schellenberg/Meerweg durch eine abgewogene Stärkung der innenstadt- und nahversorgungsverträglicher Sortimente erfolgen. Mit der Begrenzung der Verkaufsfläche pro Sortiment bzw. pro Betrieb soll gleichzeitig erreicht werden, dass ein Einkaufszentrum entsteht, dass aus mehreren räumlich zusammengefassten kleineren Einzelhandelsbetrieben verschiedenster Art in Kombination mit verschiedenartigen Dienstleistungsbetrieben entsteht.

Das Maß der baulichen Nutzung vom rechtsverbindlichen Bebauungsplan S-534 mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 0,8 und einer Zweigeschossigkeit bzw. einer Grundflächenzahl von 0,6, einer Baumassenzahl von 2,5 und einer Höhenbeschränkung von 13,00 m soll auf ein Maß der baulichen Nutzung für das Flurstück 1684/67 mit einer Grundflächenzahl von 0,5, einer Geschossflächenzahl von 1,0 und einer Zweigeschossigkeit sowie für das Flurstück 1685/67 mit einer Grundflächenzahl von 0,2, einer Geschossflächenzahl von 0,4 und einer Zweigeschossigkeit reduziert werden. Es wird die abweichende Bauweise festgesetzt. Die abweichende Bauweise soll Gebäudelängen über 50 m ermöglichen. Gleichzeitig sollen die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand errichtet werden können. Diese Festsetzung ermöglicht einen Anbau an das bereits bestehende Gebäude.

Das im März 1998 für die Stadt Oldenburg erstellte Einzelhandels-Entwicklungskonzept wurde auf der Basis eines Moderationsverfahrens erarbeitet. Es liegt ein Bericht vor, in dem die wichtigsten Ergebnisse des Moderationsverfahrens dokumentiert sind. Es ersetzt kein Gutachten, sondern fast lediglich die wichtigsten Befunde, Schlussfolgerungen und Empfehlungen zusammen. Die Aufgabe der Untersuchung bestand darin, ein maßnahmenorientiertes Konzept zur Steuerung der künftigen Einzelhandelsentwicklung zu erarbeiten. Es dient der Entscheidungsfindung für derzeit anhängige Erweiterungs- und Ansiedlungsvorhaben des Einzelhandels und für Richtungsent-

scheidungen zur raumökonomischen Strukturentwicklung des Einzelhandelsnetzes der Stadt.

Im Rahmen des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes wird dargelegt, dass zur Sicherung einer möglichst komplementären Entwicklung der Standortbereiche, wie Bereiche Wechloy, Stubbenweg, Emsstraße, Alter Postweg, als Fachmarktstandort gesichert und in cityverträglicher Weise ausgebaut werden sollen. Grundsätzlich sollte daher durch bauleitplanerische Maßnahmen sichergestellt werden, dass in diesen Standorten (bis auf Möbel) nur eingeschossige Nutzungen mit begrenzter und differenzierter Ladenzahl und Verkaufsfläche je Fachmarkt möglich sind. Der Verkaufsmarktstandort sollte lt. Einzelhandels-Entwicklungskonzept mit einer Grundflächenzahl von 0,4 und einer Geschossflächenzahl von 0,4 gesichert werden.

Der derzeitige Gebäudebestand (Baumarkt/Verbrauchermarkt) auf der westlich gelegenen Fläche ist bereits teilweise zweigeschossig vorhanden. Die Gebäude weisen eine Gebäudehöhe von ca. 8,00 m bis ca. 10,00 m auf. Das Gebäude, das unmittelbar westlich an das Plangebiet angrenzt, weist eine Gebäudehöhe von ca. 9,40 m auf. Um im Plangebiet eine künftige Bebauung zu ermöglichen, die nicht nur städtebaulich eine sinnvolle Beordnung darstellt, sondern auch architektonisch mit dem vorhandenen Gebäude eine gestalterische Einheit bildet, soll hingegen der Aussage im Einzelhandelsstrukturkonzept eine Zweigeschossigkeit festgesetzt werden. Darüber hinaus wird sogar eine Mindestgebäudehöhe festgesetzt, um das gesteckte Ziel einer Gebäudeeinheit nicht nur anzustreben, sondern durch die Festsetzung einer Gebäudehöhe von mind. 9,00 m konkret zu sichern.

Um diese Vorgaben umsetzen zu können, wird die Geschossflächenzahl für das Flurstück 1684/67 mit 1,0 festgesetzt, da ohne eine entsprechende Ausnutzungsmöglichkeit das städtebauliche Ziel - eine einheitlich städtebaulich und architektonisch integrierte Anlage zu schaffen - nicht realisierbar ist. Die sich durch die erhöhte Geschossflächenzahl sowie durch die Gebäudehöhe für das gesamte Umfeld zu erwartenden positiven Auswirkungen - Einfügen in den Bestand - stehen somit im Widerspruch mit den Aussagen des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes. Betrachtet man jedoch beide Flurstücke gemeinsam (1684/67 und 1685/67) ergibt sich eine Grundflächenzahl sowie eine Geschossflächenzahl, die der Empfehlung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes gleichkommt. Mit der in der Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes S-534 gewählten Anordnung des Maßes der baulichen Nutzung erreicht man jedoch darüber hinaus eine Verschiebung der Baumasse auf das Flurstück 1684/67 und somit eine Zuordnung des neuen Gebäudes zum bereits bestehenden Bestand. Diese Verteilung der Baumasse beeinflusst nicht nur das städtebauliche Bild positiv, sondern ermöglicht gleichzeitig eine Beeinträchtigung der östlich anschließenden Wohnbebauung so gering wie möglich zu halten. Unter Abwägung aller Belange wird den Vorteilen einer geordneten städtebaulichen Situation und einer guten Wohnsituation

hier eine größere Wichtigkeit eingeräumt, da das im Einzelhandelsentwicklungskonzept definierte Ziel ebenfalls durch eine entsprechende Sortimentenauswahl sowie durch die Begrenzung der Verkaufsfläche erzielt werden kann. Das vom Investor vorgelegte Konzept für die Erweiterung setzt darüber hinaus für das Obergeschoss ohnehin den Schwerpunkt in Richtung serviceorientierter Angebote (Fitness/Tanzen/Restaurant).

Eine Steuerung der Entwicklung des Sondergebietes wird somit durch eine Sortimentenauswahl sowie durch die Verkaufsfläche angestrebt. Denn problematisch können Waren werden, die aufgrund ihres Umfangs über das Maß hinausgehen, welche zur angemessenen Stärkung der innenstadt- und nahversorgungsverträglichen Sortimente beitragen sollen. Innenstadtrelevante Sortimente werden deshalb beschränkt, um negative Auswirkungen auf die Innenstadt zu verhindern.

Zum Schutz des östlich angrenzenden allgemeinen Wohngebietes gegen den von Kunden und Bediensteten sowie durch Anlieferung zu erwartenden Verkehrslärm wird eine Fläche für Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Die nicht für eine Bebauung vorgesehenen Flächen werden als nicht überbaubare Fläche festgesetzt. Auf diesen nicht überbaubaren Flächen kann der Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden.

Bezüglich des Versiegelungsumfanges durch Stellplätze soll von der Möglichkeit gem. § 19 (4) Satz 3 Gebrauch gemacht werden, indem der Versiegelungsgrad unter Berücksichtigung bestimmter Vorgaben erhöht werden kann. So ist vorgesehen, eine Überschreitung der Grundflächenzahl, die voraussichtlich für die Anlage der notwendigen Stellplätze erforderlich wird, dann zuzulassen, wenn eine Durchgrünung (z. B. durch Versickerungsmulden) der Stellplatzanlagen erfolgt. Bei einer entsprechenden Durchgrünung darf die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen von Stellplätzen bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 überschritten werden. Darüber hinaus ist es Voraussetzung, dass je fünf Stellplätze ein standortgerechter, heimischer Baum angepflanzt und unterhalten wird.

Der als zu erhalten festgesetzte Baum südlich im Plangebiet, eine Eiche, die die Kriterien zur Ausweisung als Naturdenkmal im Sinne von § 27 Abs. 1 des Nds. Naturschutzgesetzes aufweist, darf nicht beschädigt oder beseitigt werden. In der überlaubten Fläche sind zum Schutz des Wurzelbereiches Aufschüttungen, Pflasterungen und andere Bodenversiegelungen, Grabenverrohrungen oder -verfüllungen, Veränderungen des Grundwasserspiegels, Verdichtungen und sonstige Handlungen, die das Wurzelwerk oder die Wurzelversorgung beeinträchtigen können, unzulässig. Ausgenommen sind notwendige Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht, fachgerechte Pflegemaßnahmen und Maßnahmen im Rahmen der Unterhaltung und Erneuerung vorhandener Leitungen, Wege und anderer Anlagen. Ein-

griffe in festgesetzte Baumbestände sind am Standort durch Neupflanzungen auszugleichen.

Östlich im Plangebiet werden Anpflanzflächen vorgesehen, um somit einen Übergang zwischen der geplanten Bebauung/Lärmschutzmaßnahme und der vorhandenen Wohnbebauung zu schaffen.

Das im Plangebiet festgesetzte Leitungsrecht sichert die Verlegung des Wasserzuges. Eine entsprechende Genehmigung für den künftigen Verlauf des Wasserzuges liegt vor.

3.4 Erschließung

Die Erschließung des Plangebietes soll unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrssituation sowie unter Berücksichtigung der östlich anschließenden Wohnbauflächen vom Meerweg sowie vom Schellenberg erfolgen.

Die geplanten Baumaßnahmen in dem Plangebiet erzeugen durch die Erweiterung der Verkaufs- und Nutzfläche zusätzliche Verkehrsaufkommen. Diese müssen auf dem Gelände des Einkaufszentrums und dem angrenzenden öffentlichen Straßennetz und insbesondere von den Verkehrsknoten aufgenommen sowie verträglich und verkehrssicher abgewickelt werden. Es wurde deshalb vom Investor in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg ein Verkehrsgutachten über die verkehrlichen Auswirkungen der Neu- und Erweiterungsbauten auf das öffentliche Straßennetz und auf die innere sowie äußere Erschließung des Geländes beauftragt. Im September 1999 wurde ein Gutachten über die verkehrlichen Auswirkungen vorgelegt. Als Grundlage zur Ermittlung der derzeitigen Verkehrsbelastungen der Straßenzüge und Knotenpunkte wurden die Ergebnisse der von der Stadt Oldenburg durchgeführten Verkehrsstromzählungen vom 08.07.99 herangezogen.

Derzeit sind zwei Parkplatzzufahrten am Schellenberg vorhanden, die jeweils als Einfahrt und Ausfahrt genutzt werden. Zwischen beiden Parkplatzzufahrten liegt die Zufahrt zur Tankstelle, die nur als Einfahrt dient. Die Stellplätze für die Kunden sind überwiegend auf dem nördlichen und östlichen Flächen zum Gebäude angeordnet. Die Eingänge zu den Verkaufsräumen liegen an der Nordseite, während die Anlieferung an der Südseite erfolgt. Vom Alten Postweg wird eine westlich des Gebäudes liegende Stellplatzreihe über eine südliche Einfahrt und eine nördliche Ausfahrt erschlossen.

Das erstellte Verkehrsgutachten hat ergeben, dass die Anschlusspunkte der Parkflächen im Norden an den Schellenberg und im Süden an den Meerweg sehr gute Leistungsfähigkeiten, auch bei zukünftig zu erwartenden höheren Belastungen im allgemeinen Verkehr, aufweisen.

Der Knotenpunkt Alter Postweg/Schellenberg kann die zusätzlichen Belastungen in der Zukunft mit bedingt ausreichender Leistungsfähigkeit aufnehmen, sofern zugleich die notwendigen

Stauraumlängen für die Linksabbieger im Straßenraum des Alten Postweges geschaffen werden. Für die Linkseinbieger aus dem Schellenberg sind dabei relativ lange Wartezeiten in Kauf zu nehmen. Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Einkaufszentrums sollte deshalb eine Lichtsignalanlage installiert werden. Mit Hilfe dieser Signalanlage sollen die Busse des öffentlichen Personennahverkehrs die Möglichkeit erhalten, ohne längere Wartezeiten vom Schellenberg in den Alten Postweg abbiegen zu können. Die hierzu erforderlichen Modalitäten sind ggf. in einem städtebaulichen Vertrag zu regeln. Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage sollte in der Zukunft bei entsprechender Verkehrsentwicklung in Erwägung gezogen werden.

Die Versorgung mit Wasser, elektrischer Energie und Gas ist sichergestellt. Die Schmutzwasserableitung erfolgt durch Anschluss an das öffentliche Kanalnetz. Das Oberflächenwasser wird über Regenwasserkanäle und über öffentliche Wasserzüge abgeleitet.

Vorfluter dieses Baubereiches ist der Dorfwasserzug, Verbandsgewässer II, Ordnung Nr. 23.02 der Hunte-Wasseracht, der über das westlich anschließende Gelände verläuft und dort verrohrt ist. Für das geplante Vorhaben ist die Verlegung des Wasserzuges erforderlich. Eine entsprechende Genehmigung wurde bei der unteren Wasserbehörde beantragt und März 2000 erteilt.

Zur Ableitung des Grundwasserabflusses vom Planbereich zum Dorfwasserzug ist je nach Entwässerungsplanung des Investors der Regenwasserkanal Schellenberg zu verlängern und der Straßengraben am Meerweg zu vertiefen. Der Graben an der Ostseite des Planbereiches dient vor allem der Entwässerung der östlich anliegenden Grundstücke und muss unbedingt erhalten bleiben.

Nach dem Nds. Wassergesetz sind die Grundstückseigentümer zur Beseitigung des Niederschlagswassers verpflichtet. Bei der Entwässerungsplanung ist zuerst zu prüfen, ob eine Versickerung des Oberflächenwassers möglich ist. Der Investor, der die Umsetzung des künftigen Vorhabens plant, hat ein Ingenieurbüro beauftragt, im Zuge der Entwässerungsplanung eine mögliche Versickerung des Oberflächenwassers zu untersuchen. Es wurde ein Entwässerungskonzept vom 09.08.2000 vorgelegt, die eine Beordnung der Oberflächenentwässerung mit einer teilweisen Versickerung und teilweisen Rückhaltung vorsieht. Im Rahmen der Baugenehmigung muss abschließend nachgewiesen werden, ob eine Flächenversickerung im Bereich der Stellplätze möglich ist. Falls dies möglich ist und die untere Wasserbehörde dieser Versickerung zustimmt, muss auch eine Versickerung erfolgen. Das Oberflächenwasser der Fahrspuren sollte nicht versickert werden. Für den Anteil des Oberflächenwassers, der nicht versickert werden kann, ist eine Oberflächenwasserrückhaltung durchzuführen, da in die Vorflut nur ein Grundabfluss von rd. 1,5 L/(s x ha) eingeleitet werden darf. Die Regenrückhaltung sollte soweit wie möglich naturnah

angelegt werden. Auch bei der Oberflächenentwässerung ist die Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Oldenburg zu beachten.

An den Straßen Schellenberg und Meerweg sind bereichsweise Straßengräben bzw. Straßengrabenverrohrungen vorhanden. Für evtl. Zufahrten sind Grabenverrohrungen erforderlich.

Für Veränderungen an den vorhandenen Gräben und für die Herstellung von Rückhaltegräben ist eine Plangenehmigung sowie allgemein für die Einleitung in Gewässer ist eine Erlaubnis der unteren Wasserbehörde erforderlich.

Neben den Einrichtungen in unmittelbarer Nähe des Planbereiches sind Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe vorwiegend an der Cloppenburg Straße vorhanden.

Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs der Linie 303 befinden sich an der Ecke Meerkamp/Schellenberg, Alter Postweg/Kielweg sowie an der Ecke Herzstraße/Meerweg und sind in ca. 100 - 200 m Entfernung gut zu erreichen. Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs der Linie 302 und der Linie 305 befinden sich im Bereich Sandkruger Straße/Oldenburg Straße sowie Sandkruger Straße/Alter Postweg in 500 bzw. 700 m Entfernung. Eine Haltestelle der Linie 312 befindet sich im Bereich Brandenburger Straße/Klingenbergstraße in ca. 900 m Entfernung.

3.5 Städtebauliche Daten

Plangebietsgröße: ca. 24 700 m²

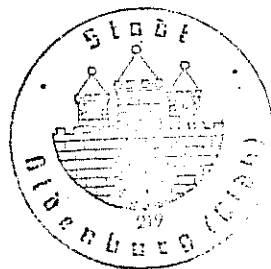
4. Kosten der Planverwirklichung

Kosten entstehen für die Stadt Oldenburg nicht, da lediglich die bislang als eingeschränktes Gewerbegebiet ausgewiesenen Flächen nunmehr als Sondergebiet festgesetzt werden.

Diese Begründung hat dem Rat der Stadt Oldenburg in seiner Sitzung am 20. Feb. 2001 zur Beschlussfassung vorgelegen.

Oldenburg, den

20. Feb. 2001



Poeschel
- Dr. Poeschel
Oberbürgermeister