

Begründung zum Bebauungsplan S-571 für Flächen südlich der Bundesautobahn A 28, zwischen Bahnhofsallee und dem Bahngelände der Deutschen Bundesbahn

Inhaltsverzeichnis

1. Anlaß und Ziele der Planung
2. Rahmenbedingungen
3. Inhalt des Planes
4. Geplante Maßnahmen zur Planverwirklichung
5. Kosten der Durchführung
6. Bisheriger Verfahrensablauf zum Bebauungsplan

Hat vorgelegen

26.8.86

Bez.-Reg. Weser - Ems

Im Auftrage

Milch

1. Anlaß und Ziele der Planung

Die Deutsche Bundesbahn ist zum überwiegenden Teil Eigentümerin der Grundstücksflächen im Planbereich. Während im südlichen Planbereich noch keine Neuaufteilung der Grundstücke vorgenommen wurde, ist der nördliche Bereich bereits neu parzelliert.

Ziel der städtebaulichen Beordnung dieses Bereichs ist es,

- durch Neuaufteilung einzelne Wohnquartiere zu schaffen und diese über Wohnwege zu erschließen
- über diese Aufteilung bessere Wohnqualität zu erreichen
- die Anzahl der Zufahrten zur verkehrsreichen Bahnhofsallee zu verringern und dadurch die Baumreihe an der Bahnhofsallee weitgehend zu erhalten
- die geplante Bebauung der vorhandenen Struktur und Einzelhausbauweise der Umgebung anzupassen
- die Bebauung dieses Siedlungsraumes hiermit zum Abschluß zu bringen.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Bestehende Rechtsverhältnisse

- Stadtteilentwicklungsplan 15 (78)
- Flächennutzungsplan der Stadt Oldenburg (1981)

3. Inhalt des Planes

3.1 Grundsätzliche Festsetzungen

Entsprechend den Zielen des Flächennutzungs- und Stadtteilentwicklungsplanes wird allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Der westlich der Bahnhofsallee rechtsverbindliche Bebauungsplan 444 sieht ein Maß der baulichen Nutzung von $Z = II$, $GRZ = 0,4$, $GFZ = 0,6$ vor.

Aufgrund der besonderen Lage des Baugebietes 571 zwischen Bahnhofsallee und Bahndamm wird das Ziel verfolgt, eine niedrige und lockere Bebauung zu erreichen. Die bereits vorhandenen Wohngebäude östlich der Bahnhofsallee stammen im wesentlichen aus den Jahren um 1915. Es sind eingeschossige Wohngebäude mit ausgebautem Dachgeschoß mit einer Gebäudehöhe von ca. 9 m.

3.2 Übrige Festsetzungen

a) Maß der baulichen Nutzung:

Die Mindestgröße der Baugrundstücke soll 500 m^2 betragen, die GRZ/GFZ werden auf $0,25/0,35$ begrenzt. Dadurch wird erreicht, daß noch ausreichende Wohnungsgrößen mit genügend Frei- und Grünraum entstehen können. Die Grundstücksgröße von ca. 500 m^2 hat sich als eine allgemein günstige Relation von bebaubarer und nicht bebaubarer Fläche herausgestellt. Im WA-1-Gebiet sollen mit Rücksicht auf die Lärmimmission nur Einzelhäuser, im WA-2-Gebiet in Anpassung an die vorhandene Bebauung im Wohnumfeld Einzel- und Doppelhäuser mit maximal zwei Wohnungen entstehen können.

b) Gestalterische Festsetzungen.

Entsprechend der überwiegend einheitlichen vorhandenen Gebäudeform an der Bahnhofsallee, insbesondere der historischen Bebauung an der Ostseite, sind im Planbereich nur das Sattel-, Walm- und Krüppelwalmdach als Bauform zulässig. Damit soll der städtebauliche Zusammenhang zu dem westlich gelegenen Siedlungsviertel verdeutlicht werden.

Unter dem gleichen Aspekt ist die begrenzte Dimensionierung von Dachausbauten und die maximale Trauf- und Firsthöhe zu sehen.

Die Festlegung der Sockelhöhe, soweit der Sockel durch Absatz an der Außenwand sichtbar wird, soll deren architektonische Dominanz erhalten bzw. sichern. Die Festlegung von Traufrichtung, traufseitiger Gebäudehöhe und Firsthöhe dient der Sicherung einer gestalterischen

Ausgewogenheit der geplanten Wohngebäude, trägt zu einem abgestimmten Gesamtbild bei und bildet Lärmhindernisse für insbesondere den aus nördlicher Richtung einwirkenden Autobahnlärm.

Die vorhandenen Wohnhäuser östlich der Bahnhofsallee weisen eine einheitliche traufseitige Gebäudehöhe von ca. 3,50 m auf. Diese Höhe und das anteilmäßige Verhältnis Dach zu Außenwänden werden als Rahmen in diese Festsetzungen übernommen. Trotzdem bleiben mannigfaltige Gebäudeformen ermöglicht. Es soll allerdings erreicht werden, daß reine giebelständige Häuser zur Bahnhofsallee hin nicht entstehen.

Mit Rücksicht auf den vorhandenen Bewuchs an der Bahnhofsallee sollen hier hohe Einfriedigungen unmittelbar entlang der Verkehrsfläche vermieden und die Errichtung von Garagen bis zu einer Tiefe von 5,0 m entlang der öffentlichen Verkehrsfläche Bahnhofsallee nicht zugelassen werden, damit die Vorgartenbereiche mit in den Erlebnisbereich des Straßenraumes einbezogen werden.

c) Erschließung

Die bebauten Privatgrundstücke und das noch unbebaute Flurstück 3374/173 werden direkt von der Bahnhofsallee aus erschlossen. Alle übrigen noch nicht bebauten Grundstücke, die zum überwiegenden Teil im Besitz der Bundesbahn sind, sollten über 6 bzw. 3 m breite Wohnwege für jeweils ein Wohnquartier erschlossen werden. Dadurch können die Aus- und Einfahrten zur Bahnhofsallee vermindert werden. Die Wohnwege sind als Gemeinschaftsanlagen festgesetzt; sie verbleiben im Eigentum der Anlieger. Durch diese Festsetzung werden der zeitlichen Verfügbarkeit und dem Gestaltungsraum der Bürger ein größerer Spielraum eingeräumt. Die zu erschließenden Flächen verlangen nach Größe und Lage keine öffentliche Erschließung. Die Abfallbeseitigung muß jedoch von der Bahnhofsallee aus erfolgen.

d) Immissionsschutz

Vorhandene Situation

Auf den Bebauungsplanbereich S-571 wirken verschiedene Immissionen ein, die verursacht werden durch:

- die Bundesautobahn A 28 nördlich des Planbereiches
- die Bundesbahnstrecke Oldenburg - Osnabrück östlich des Bebauungsplanbereiches
- die Straße Bahnhofsallee westlich des Bebauungsplanbereiches.

Wegen der unterschiedlichen Einfallsrichtungen hängt die resultierende Lärmimmission sehr stark von der Orientierung der Gebäudeseiten ab.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzwände an der Bundesautobahn A 28, Erhaltung des Bahndamms in der vorhandenen Höhe mit der Vegetation und dem geplanten Straßenausbau der Verkehrsstraße Bahnhofsallee wurde für den Bebauungsplanbereich eine Überprüfung der Lärmsituation durch einen Gutachter vorgenommen. Die Ergebnisse finden in den Festsetzungen ihren Niederschlag.

Nach der eingeführten Vornorm DIN 18005 vom Mai 1971 (Schallschutz im Städtebau) betragen die Planungsrichtpegel für ein allgemeines Wohngebiet 55/40 dB (A) (tags/nachts). Diese Werte sollen nach Möglichkeit nicht überschritten werden. Die DIN räumt allerdings ein, daß in der Nähe von Verkehrswegen die Überschreitungen nicht immer vermeidbar sind; Überschreitungen sollen jedoch nur in besonders begründeten Ausnahmefällen zugelassen werden.

Im Gutachten wurden nur die Nachtwerte als planungsbedeutsam ermittelt und in Lärmkarten dargestellt.

Im Plangebiet wird der Wert von 40 dB (A) (nachts) an keiner Stelle eingehalten. Überschreitungen des Wertes von 40 dB (A) um mehr als 10 dB (A) treten im nördlichen Planbereich und in einem schmalen Streifen an der Bahnhofsallee auf.

Schutzmaßnahmen

Die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes wird trotz der erhöhten Immissionen für vertretbar gehalten. Durch entsprechende schallschützende Vorkehrungen auf den Grundstücken und an den Gebäuden kann ein ausreichender Lärmschutz erzielt werden. Im nördlichen Planbereich (WA 1), wo die Nachtwerte um mehr als 10 dB (A) überschritten werden, soll durch Festlegung der Hauptfirstrichtung der rückwärtigen Gebäude von Osten nach Westen und Beschränkung auf Einzelhäuser erreicht werden, daß Aufenthaltsräume auf der im Süden gelegenen Längsseite und damit der dem Lärm abgewandten Gebäudeseite angeordnet werden können. Weiterer Schutz kann durch Grüngürtel, Pflanzstreifen sowie durch geeignete Grundrißgestaltung erreicht werden.

Die Immissionsbelastungen durch Lärm bedingen nach DIN 4109 (Richtlinien für bauliche Maßnahmen zum Schutz gegen Außenlärm, ergänzende Bestimmungen, Fassung 1975) im Lärmbereich III, d. h., im gesamten WA-1-Gebiet erhöhte Anforderungen an die Außenbauteile (Mindestwerte: Wände 40 dB, Fenster 35 dB). Fenster von Aufenthaltsräumen an Gebäudeseiten mit einem Mittelungspegel von mehr als 50 dB (A) (nachts) werden nicht als vertretbar ange-

sehen. Die Grenzen für die verschiedenen Gebäudeseiten und Geschosse können aus den Lärmkarten entnommen werden.

Im Osten des Bebauungsplanbereiches liegen Flächen der Bundesbahn mit dem Bahndamm. Diese Flächen sind als Schutzflächen im Sinne des § 9 (1) 24 BBauG festgesetzt. Sie werden zusammen mit dem Damm in seiner Höhe ab 7,50 m über NN zumindestens im südlichen Geltungsbereich als ausreichender Immissionsschutz angesehen.

Im nördlichen Bereich ist der Damm mit einer Höhe von ca. 5,80 m über NN an der BAB zu niedrig, um eine ausreichende Schutzfunktion noch zu gewährleisten. Der Damm ist hier auf mindestens 7,50 m über NN zu erhöhen und zu bepflanzen. Durch die Festsetzung dieser Mindesthöhe des Walles kann der von dem Bahnbetrieb herkommende Lärm weitgehend absorbiert werden. Nach den Berechnungen werden die Werte bei maximal 50 dB (A) (nachts) liegen. Es wird dadurch erreicht, daß auf der gesamten überbaubaren Fläche des Bebauungsplanes die Lärmimmissionswerte an der Süd- und Ostseite eines Gebäudes unter 50 dB (A) (nachts) bleiben. Da in einem allgemeinen Wohngebiet diese Planungsrichtwerte für den Tag bei 55 dB (A) liegen und Überschreitungen lt. DIN um 10 dB (A) in Ausnahmefällen zugelassen werden können, bleibt auch der Wohnaußenbereich (z. B. Terrassen) in dem zumutbaren Wert von 65 dB (A) (tags):

Die Stadt verfolgt mit der Deutschen Bundesbahn das Ziel, die Bahnübergänge in Osternburg zu beseitigen. Dabei ist eine Wahllinienuntersuchung mit dem Ergebnis durchgeführt worden, daß die sogenannte Linie III weiterverfolgt werden soll. Diese Linienführung hat zum Ergebnis, daß der Streckenabschnitt entlang des Bebauungsplanes S-571 langfristig aufgegeben wird.

Es kann dann davon ausgegangen werden, daß die Immissionsbelastung durch die Bundesbahn entfällt. Der Bebauungsplan kann diese langfristige Planung noch nicht berücksichtigen.

e) Grünflächen

Die vorhandene Vegetation auf dem Bahndamm soll erhalten bleiben. Diese Vegetation soll sich auch auf die nach Abbau des Rangiergleises z. Z. noch unbewachsene, zum Teil noch aufzuhöhen Fläche ausdehnen. Der Bahndamm mit seinem zu entwickelnden Wildwuchs wird insgesamt als Ausgleich für zum Teil verlorengelassene Ruderalflächen im Bereich der Wohnbauflächen gesehen.

Schutzwürdige und landschaftscharakteristische Bäume werden als "zu erhalten" festgesetzt.

Etwa in der Mitte des Planbereichs soll ein Spielplatz angelegt werden. Die Entfernung von der südlichen Planbereichsgrenze bis zum Kinderspielplatz beträgt ca. 450 m.

f) Abfallbeseitigung

Die privaten Wohnwege werden zur Abfallsammlung nicht befahren. Von den Anliegern sind die Abfallbehälter - wie in Gebieten mit privaten Wohnwegen üblich - zur befahrbaren Straße zu bringen. Das ist unter Berücksichtigung der heute üblichen fahrbaren Abfallbehälter und der Länge der Wege von maximal 80 m vertretbar. Auf diese Weise werden die Verkehrsflächen so klein wie möglich gehalten und dadurch Flächen und Ausbaurkosten gespart.

Die Stellplätze für die Abfallbehälter sind außerhalb des Planbereichs zwischen den Bäumen der Bahnhofsallee vorgesehen. Beim Ausbau der Bahnhofsallee sind diese Stellplätze entsprechend zu berücksichtigen.

3.3 Städtebauliche Daten

- Bruttobaufläche (Planbereich)	68 600 m ²
- Nettobauland	49 265 m ²
- Gemeinschaftsanlagen (private Wohnwege)	3 735 m ²
- Kinderspielplatz	1 000 m ²
- Schutzflächen	14 600 m ²
- Geschoßflächen	17 240 m ²
- Anzahl der möglichen Wohneinheiten	98
- Anzahl der vorhandenen Wohneinheiten	21

4. Geplante Maßnahmen zur Planverwirklichung

Bodenordnende Maßnahmen hinsichtlich der Erschließung der Baugrundstücke sind nicht erforderlich.

Im nördlichen Bereich soll der Bahndamm in einer Länge von ca. 270 m auf eine Mindesthöhe von 7,50 m NN erhöht und bepflanzt werden.

Die Wohnwege sind durch Festsetzung als Gemeinschaftsflächen zur Erschließung angrenzender Grundstücke planerisch gesichert. Sie bleiben im privaten Eigentum der Anlieger. Ein Erwerb durch die Stadt Oldenburg ist nicht vorgesehen.

Infrastruktureinrichtungen

Die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom ist sichergestellt.

Das anfallende Schmutzwasser wird über den in der Bahnhofsallee vorhandenen Schmutzwasserkanal zum Zentralklärwerk geleitet.

Die Ableitung des Oberflächenwassers soll über geplante Regenwasserkanäle und Gräben zum Kreyenbrücker Wasserzug erfolgen.

Vor der Fertigstellung der Regenwasserkanalisation im Zuge des Ausbaues der Bahnhofsallee erfolgt die Oberflächenentwässerung über das vorhandene Grabensystem. Die Vorflut über dieses Grabensystem muß auch bei der Bebauung und bei Anlegung der Wohnwege gewährleistet bleiben. Es ist im Einzelfall zu untersuchen, ob eine Verrohrung oder eine Umlegung von Gräben erforderlich ist.

Der Planbereich wird durch den öffentlichen Personennahverkehr bedient. Die Entfernung zur Buslinie 5 (Bremer Heerstraße) beträgt 400 - 1.200 m. Bei weiterer baulicher Verdichtung in Kreyenbrück kann diese Situation verbessert werden.

Hinsichtlich der Versorgung mit privaten Dienstleistungen und Einzelhandel wird auf Einkaufsmöglichkeiten sowohl in Osternburg als auch in Kreyenbrück verwiesen.

Die vorhandenen Schulen in Kreyenbrück (Schulzentrum) und Osternburg decken den Schulplatzbedarf ab. Sie liegen in zumutbaren Entfernungen und sind auf relativ sicheren Wegen zu erreichen.

5. Kosten der Durchführung

Da die Erschließung der Grundstücke über Gemeinschaftsanlagen erfolgt, die Wohnwege also von den Anliegern finanziert werden, entstehen der Stadt - bis auf den Bodenerwerb für den Kinderspielplatz mit späterer Herstellung und Einrichtung sowie für die Aufhöhung des Lärmschutzwalles bei der Durchführung des Bebauungsplanes keine Kosten.

Mittelfristig kann jedoch ein Straßenausbau und die Anlegung eines Regenwasserkanals in der Bahnhofsallee erforderlich werden.

Durch die Festsetzung von Teilflächen der Bahnanlagen als Schutzflächen mit ihrer Vegetation sind Damm und Böschung in Bestand und Funktion gesichert. Die Stadt ist für diese Flächen übernahmepflichtig. Die Kosten für den Lärmschutzwall sind umlagefähig. Die Veranlagung ist durch besondere Satzung zu regeln.

Für den Planbereich werden voraussichtlich vorerst folgende Kosten entstehen

Bodenerwerb Spielplatz	10 000,-- DM
Einrichtung Spielplatz	<u>70 000,-- DM</u>
Kosten insgesamt	80 000,-- DM.
Herrichtung des Lärmschutzwalles:	115 000,-- DM

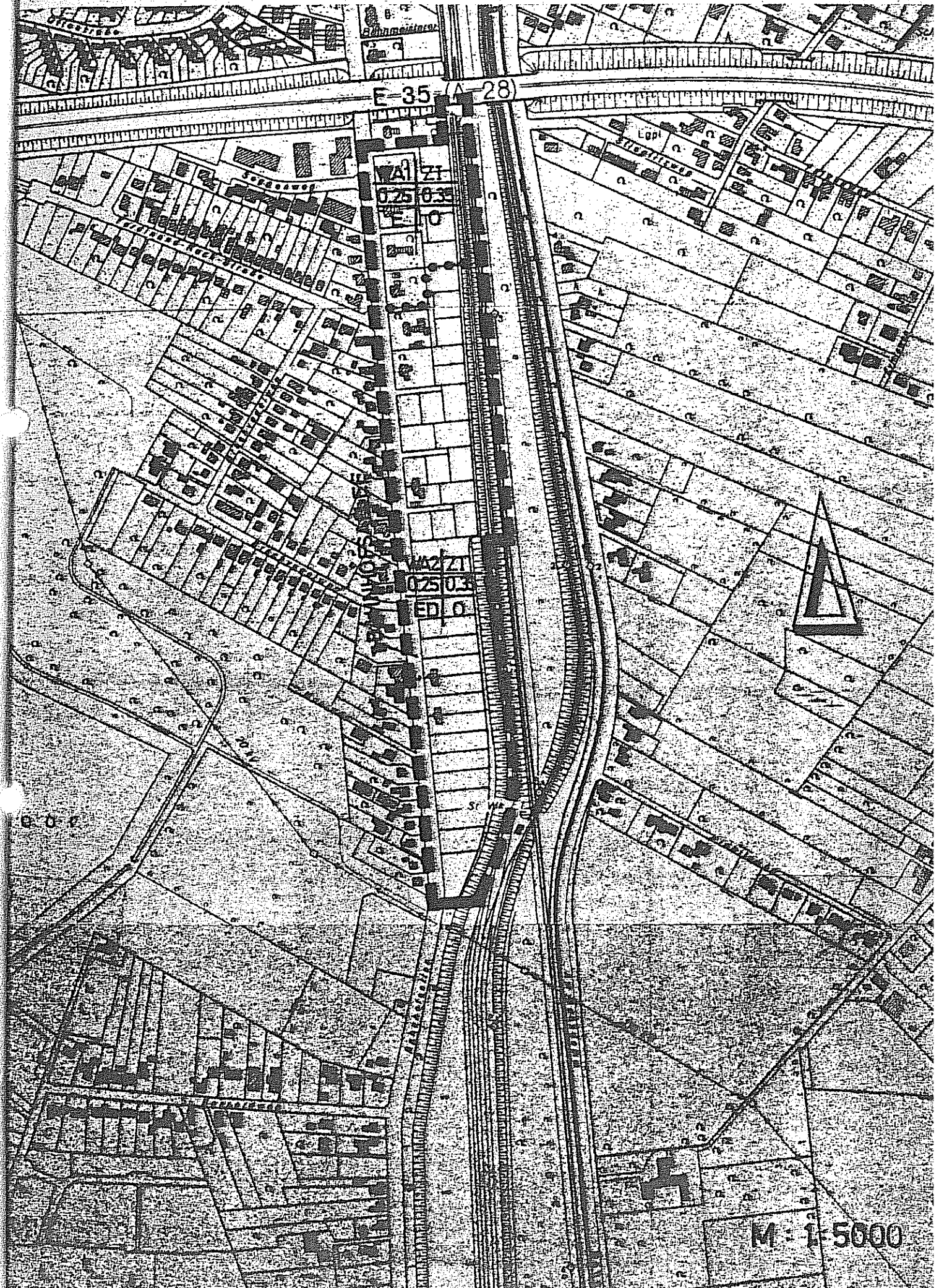
Für die erschließungsmäßige Abrechnung und Veranlagung sind für den Lärmschutzwall und den Kinderspielplatz besondere Satzungsregelungen erforderlich.

Der von der Stadt zu tragende Anteil beträgt mindestens 10 %.

Die Bereitstellung der erforderlichen Mittel aus dem städtischen Haushalt kann zu gegebener Zeit erwartet werden.

6. Bisheriger Verfahrensablauf zum Bebauungsplan

- Aufstellungsbeschluß 16.07.79
- Frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 2 a BBauG, Aushang vom 24.09. - 05.10.1984
- Öffentliche Auslegung 15.01. - 14.02.1986



E-35 (A-28)

WAZI
025/033
ED O

WAZI
025/033
ED O



M: 1:5000

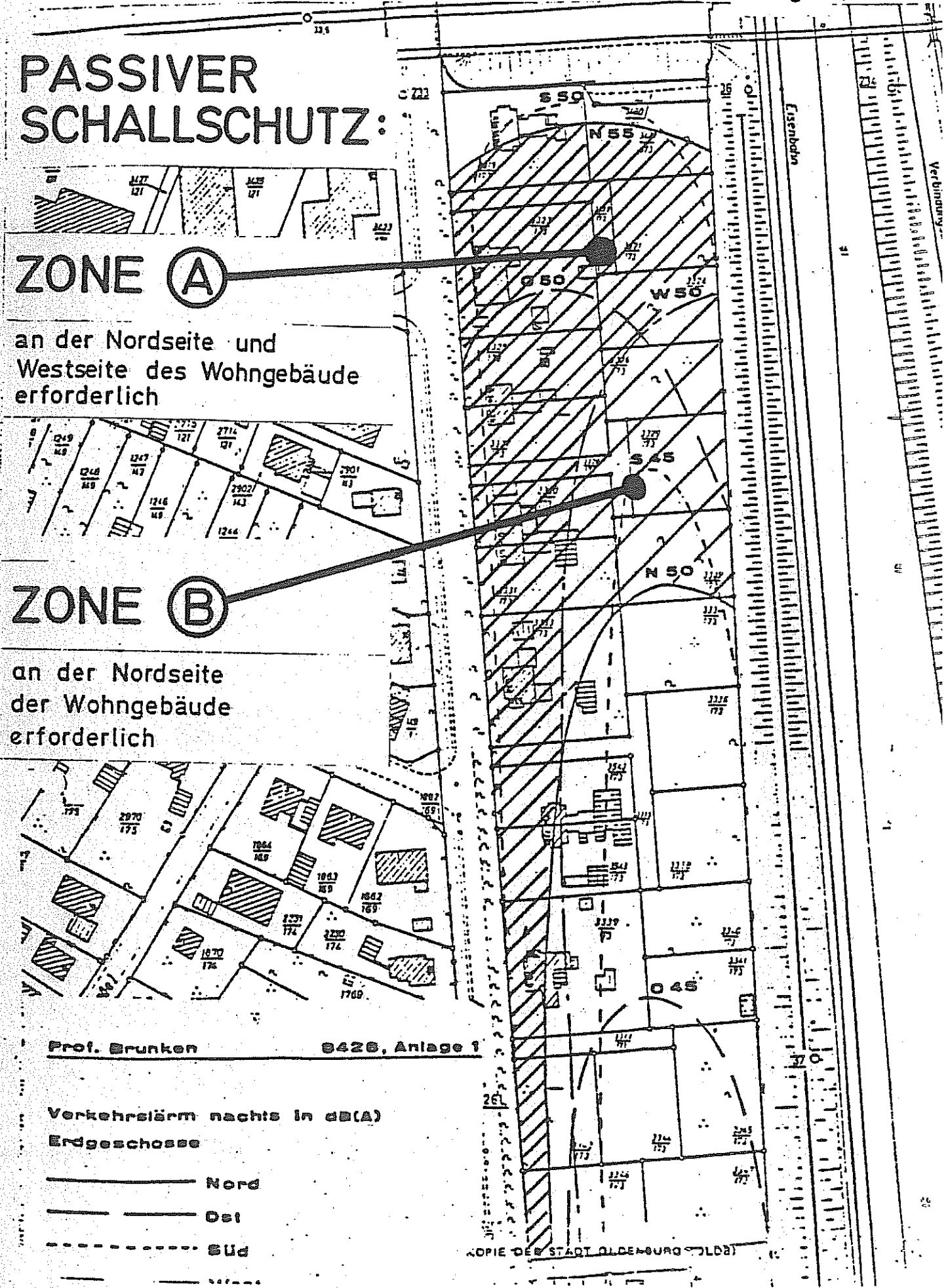
PASSIVER SCHALLSCHUTZ:

ZONE A

an der Nordseite und Westseite des Wohngebäude erforderlich

ZONE B

an der Nordseite der Wohngebäude erforderlich



Prof. Brunken

0426, Anlage 1

Verkehrslärm nachts in dB(A)

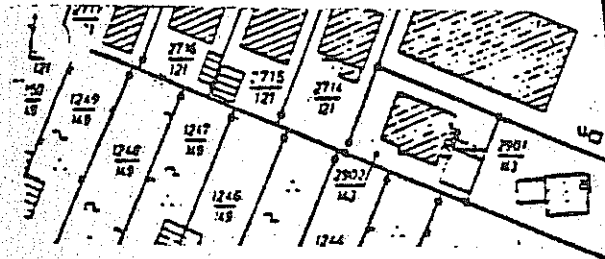
Erdbeschosse

- Nord
- Ost
- - - Süd

PASSIVER SCHALLSCHUTZ:

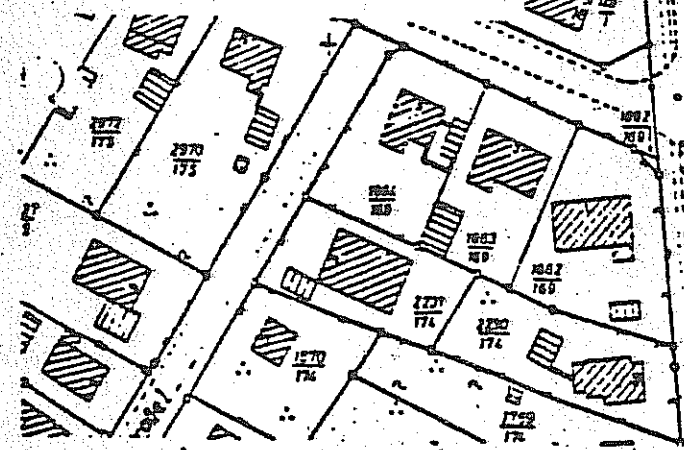
ZONE (A)

an der Nordseite und Westseite des Wohngebäude erforderlich



ZONE (B)

an der Nordseite der Wohngebäude erforderlich



Prof. Brunken © 426, Anlage N

Verkehrslärm nachts in dB(A)
Dachgeschosse

- Nord
- Ost
- - - Süd
- West