

Satzung der Stadt Oldenburg (Oldb)

betreffend den Bebauungsplan Nr. 580 für den Bereich der geplanten Nordtangente zwischen der A 293 im Abfahrtsbereich Nadorst und der Donnerschweer Straße sowie für beidseitig davon liegende Flächen

Aufgrund des § 6 der Niedersächsischen Gemeindeordnung und des § 10 des Bundesbaugesetzes hat der Rat der Stadt Oldenburg (Oldb) folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Die Planzeichnung der Satzung "Bebauungsplan Nr. 580" ist Bestandteil dieser Satzung.

Die Grenze des räumlichen Geltungsbereiches ist auf der Planzeichnung festgesetzt.

§ 2

Die Verkehrsfläche der Nordtangente wird in Hochlage geführt. Die jeweiligen Gradientenhöhen der einzelnen Stationen, bezogen auf NN, sind in der Planzeichnung festgesetzt.

§ 3

Zum Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm werden beidseitig der Nordtangente Lärmschirme (Lärmschutzwälle und/oder -wände) festgesetzt. Die jeweiligen auf NN bezogenen Höhen dieser Lärmschirme sind in der Planzeichnung festgesetzt.

§ 4

Zum Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm werden für die Aufenthaltsräume der in der Planzeichnung gekennzeichneten Gebäudeteile Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Die Eigentümer erhalten auf Antrag die Aufwendungen erstattet, die erforderlich sind, um die Mittelungspegel von max. 45/35 dB(A) Tag/Nachtwert in den Aufenthaltsräumen bei ausreichender Lüftung sicherzustellen.

§ 5

Das im Geltungsbereich liegende Bauland wird festgesetzt als:

(1) Allgemeines Wohngebiet (WA)

- a) Zulässig sind:
1. Wohngebäude,
 2. die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nichtstörende Handwerksbetriebe,
 3. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
 4. Stellplätze und Garagen gem. § 12 BauNVO,
 5. Räume für freie Berufe gem. § 13 BauNVO,
 6. Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO.
- b) Ausnahmsweise können zugelassen werden:
1. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 2. sonstige nichtstörende Gewerbebetriebe,
 3. Anlagen für Verwaltungen sowie für sportliche Zwecke,
 4. Tankstellen.

Die Ausnahmebestimmungen des § 4 (3) Ziffer 4 und 6 BauNVO sind nicht Bestandteil dieser Satzung.

(2) Mischgebiet (MI)

- a) Zulässig sind nach Maßgabe von § 6 (1) BauNVO:
1. Wohngebäude,
 2. Geschäfts- und Bürogebäude,
 3. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 4. sonstige 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. Gebäude und Räume für freie Berufe gemäß § 13 BauNVO,
 10. Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO.
- b) Die Ausnahmebestimmung des § 6 (3) BauNVO ist nicht Bestandteil dieser Satzung.

(3) Eingeschränktes Gewerbegebiet (GEE)

a) Zulässig sind:

1. Gewerbebetriebe oder Betriebsteile, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe, die für die Umgebung keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen zur Folge haben,
2. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
3. Tankstellen,
4. Gebäude und Räume für freie Berufe gemäß § 13 BauNVO,
5. Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO,
6. Stellplätze und Gragen für Kraftfahrzeuge gemäß § 12 BauNVO.

b) Ausnahmeweise können zugelassen werden:

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

c) Es sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, deren Emissionen keine Überschreitung der in den angrenzenden Teilen der allgemeinen Wohngebiete und Mischgebiete zulässigen Immissionen verursachen oder deren Emissionen durch Abschirmung oder bauliche Vorkehrungen auf das zulässige Maß beschränkt werden können.

(4) Die unter (1), (2) und (3) angeführten baulichen und sonstigen Anlagen sind im Einzelfalle unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebietes widersprechen. Sie sind insbesondere unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebietes im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind.

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

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

- (5) Das Maß der baulichen Nutzung und die Bauweise ergeben sich aus den Festsetzungen der Planzeichnung.

Ausnahme:

Für die in der Planzeichnung mit dem Vermerk "Ausnahme siehe Satzungstext" bezeichneten Teilbereiche gilt folgendes:
Im Einzelfall kann von der Zahl der Vollgeschosse eine Ausnahme zugelassen werden, falls die Geschößflächenzahl nicht überschritten wird.

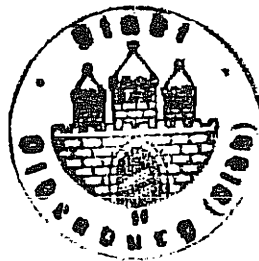
§ 6

Festsetzungen anderer Bebauungspläne, die dieser Satzung widersprechen insbesondere Bereiche anderer Bebauungspläne, die von diesem Bebauungsplan überdeckt werden, treten außer Kraft.

Oldenburg (Oldb), den 15.06.1981

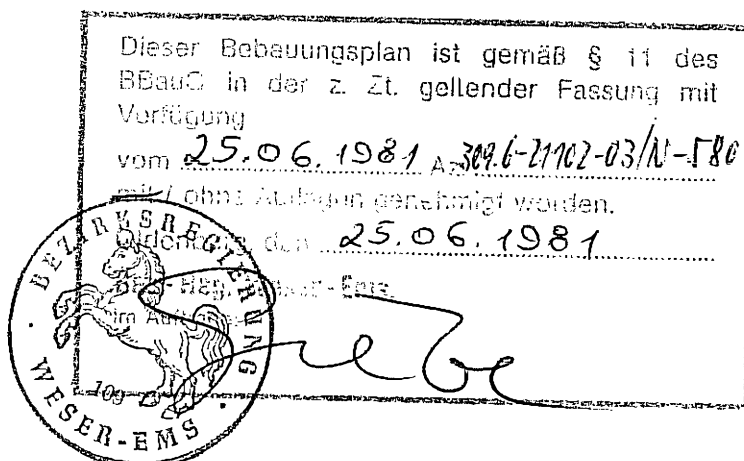
Fleischer

Fleischer
Oberbürgermeister



Wandscher

Wandscher
Oberstadtdirektor



Begründung zum Bebauungsplan Nr. 580

Inhaltsverzeichnis:

- I. Bisheriger Rechtszustand
- II. Anlaß der Planung
- III. Ziele der Planung für die Nordtangente
- IV. Ziele der Planung für die übrigen Flächen
- V. Soziale Maßnahmen
- VI. Bodenordnung, Grunderwerb, Kosten und Finanzierung der Durchführung

I. Bisheriger Rechtszustand

- 1. Die Verkehrsflächen der Nordtangente im Bebauungsplanbereich

Die Fläche der Trasse der Nordtangente wird erstmalig in dem vorläufigen Wirtschaftsplan aus dem Jahre 1948 dargestellt, der dem Präsidenten des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg zur Genehmigung vorgelegt wurde. Darin ist die Trasse der sogenannten Nordtangente, wenn auch im östlichen Teil mit anderem als dem jetzt geplanten Verlauf, schon als Umgehungsstraße dargestellt.

In dem vom Präsidenten des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg am 11.4.1960 genehmigten Flächennutzungsplan der Stadt Oldenburg ist die Trasse der Nordtangente als Umgehungsstraße in der jetzigen Linienführung dargestellt.

Durch die Bebauungspläne Nr. 178, 334, 399 und 475 ist die Verkehrsfläche der Nordtangente im Bereich zwischen Nadorster Straße und Donnerschweer Straße festgesetzt und durch den Bebauungsplan Nr. 558 als Ergänzungsplan sind für die Nordtangente die Höhenlage und die Lärmschutzanlagen festgesetzt worden.

Für die Abfahrt der A 293 zur Nadorster Straße ist der Planfeststellungsbeschluss vom 9.10.1968 Rechtsgrundlage für die jetzige Straßenlage.

2. Die übrigen Flächen im Bebauungsplanbereich

Ein Teil der Flächen liegt im Bereich der Bebauungspläne Nr. 178, 334, 399 und 475. Für den westlich der Nadorster Straße gelegenen Bereich nördlich und südlich der Nordtangente besteht noch kein qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 30 BBauG. Hier sind die geplanten Vorhaben bisher nach § 34 BBauG beurteilt worden.

II. Anlaß der Planung

Nach dem Urteil des Oberwaltungsgerichtes Lüneburg vom 14.2.1980 ist die Festsetzung der Verkehrsfläche der Nordtangente im Bebauungsplan Nr. 178 unwirksam und die Festsetzung der Höhe der Lärmschutzanlagen als Höchstwert im Bebauungsplan Nr. 558 rechtlich bedenklich. Um nunmehr den Bau der Nordtangente im gesamten Abschnitt planungsrechtlich zu sichern und angrenzende Bereiche nach Art und Maß der baulichen Nutzung planerisch zu beordnen, wird der Bebauungsplan Nr. 580 aufgestellt.

III. Ziele der Planung für die Nordtangente

1. Vorhandene Verkehrssituation

Die wichtigen Radialen Nadorster Straße und Donnerschweer Straße (Nord-Süd-Richtung) sind von ihrem Beginn im Zentrum der Stadt (Pferdemarkt) bis in die jeweiligen Fortsetzungen zum Stadtrand durch die Wilhelmshavener Heerstraße einerseits und die Butjadinger - bzw. Elsflether Straße andererseits durch Straßen in Ost-West-Richtung verbunden. An ihnen liegen überwiegend Wohngebiete. Die Straßenräume dieser Verbindungen gehören zum Wohnumfeld der anliegenden Wohnungen.

Der Umgehungsstraßenring um die Oldenburger Innenstadt (rd. 20 km) ist soweit verwirklicht oder zur Zeit im Bau, daß er zur Zeit von Westen kommend an der Nadorster Straße und von Osten kommend mit der L 65 an der Donnerschweer Straße endet. Beide Anschlußstellen sind rd. 1,7 km voneinander entfernt.

Der gesamte Ost-West-Verkehr in diesem Stadtsektor belastet diesen Stadtbereich, ohne daß die Möglichkeit gegeben ist, ihn auf dafür geeigneten Straßen zu führen. Am stärksten werden von diesem Verkehr die Straßenzüge Flötenstraße - Großer Kuhlenweg und Ammergaustraße belastet.

Dabei ist der Anteil des Lkw-Verkehrs (18,5 %) auf der Ammergaustraße extrem hoch.

Ein so hoher Wert wird - mit Ausnahme auf den BAB - auf keiner anderen städtischen Hauptverkehrs- bzw. Verkehrsstraße erreicht.

Standorte, die einen besonders hohen Verkehr erzeugen, der den Stadtbereich zwischen Nadorster Straße und Donnerschweer Straße belastet, sind:

- das Gewerbegebiet an der August-Hanken-Straße mit relativ viel Verkehr in der Nacht,
- ein Verbrauchermarkt am Scheideweg,
- die Kaserne der Bundeswehr an der Kasernenstraße/Ammergaustraße.

Besondere Verkehrserzeuger sind:

- das Ausstellungs- und Versammlungszentrum Weser-Ems-Halle,
- der Flußballplatz an der Donnerschweer Straße,

da diese hauptsächlich in den verkehrsarmen Zeiten, abends und an Wochenenden, angefahren werden.

Das Verkehrsaufkommen der Weser-Ems-Halle mit rd. 660 Veranstaltungen im Jahr beträgt ca. 300.000 Kfz.-Fahrten/Jahr, das sind je nach Veranstaltung zwischen 200 und 12.000 Fahrten/Tag. Dieser Verkehr tritt verstärkt in den verkehrsarmen Zeiten, abends und am Wochenende, auf.

Das Verkehrsaufkommen des VfB-Fußballplatzes mit rd. 23-30 Heimspielen des VfB und 3000 bis 15.000 Besuchern je Spiel beträgt im Mittel ca. 4.000 Fahrten/Spiel.

Dieser Verkehr tritt an Wochenenden und vereinzelt abends innerhalb weniger Stunden auf.

Wegen der Mischung aller Verkehrsarten in zum Teil engen Straßenräumen sind Fußgänger und Radfahrer stark benachteiligt. Die erforderliche Sicherheit auf den Wegen zum Schul- und Erholungszentrum am Flötensteich ist ebenfalls stark beeinträchtigt. Es ergibt sich eine hohe Belastung der Ost-West-Straßen durch Verkehrslärm und Schadstoffe, insbesondere durch das häufige Anfahren und Bremsen. Besonders störend ist der für dieses Gebiet im Vergleich zu anderen Wohngebieten relativ hohe Anteil an LKW-Verkehr. Schutzmaßnahmen sind lediglich von Fall zu Fall nur am Gebäude möglich.

Diese Belastung des Stadtbereiches in den Ost-West-Straßen wird sich noch erhöhen, wenn die geplante

zweispurige Bundesstraße B 211 (neu) von Huntebrück nach Oldenburg gebaut wird, wie sie im regionalen Raumordnungsprogramm von 1976 und dem Entwurf der zweiten Fortschreibung des Bedarfsplanes für den Ausbau von Bundesstraßen im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vorgesehen ist.

2. Planungsvorschläge

2.1 Verkehrsführung

Die Führung des Ost-West-Verkehrs zwischen der Nadorster Straße und der Donnerschweer Straße mit den drei Verkehrsarten

- a) Durchgangsverkehr (überregionaler und regionaler Verkehr)
- b) Ziel- und Quellverkehr (Verkehr zwischen Stadt und Umland)
- c) Binnenverkehr (Verkehr zwischen den Stadtteilen und Stadtbereichen)

muß neu geordnet werden, um den Stadtbereich zu entlasten.

Der verkehrsgerechte Ausbau einer der vorhandenen Straßen (Flötenstraße/Großer Kuhlenweg und/oder Ammergaustraße) würde die Anlieger unverhältnismäßig stark belasten. Wirksame Schutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Es muß daher eine neue Straßenverbindung zwischen Nadorster Straße und Donnerschweer Straße geplant werden, die die drei Verkehrsarten soweit wie möglich bündelt. Diese Straße muß dort geführt werden, wo sie Anlieger am wenigsten stört und die drei Verkehrsarten am besten aufnimmt.

Die wenigsten Anlieger würden gestört, wenn eine Straßenverbindung in dem Freiraum nördlich des Schellsteder Weges im Raum Etzhorn möglich wäre.

Eine Straßenverbindung aus diesem Freiraum heraus zur Anschlußstelle Nadorst wäre nicht zu vertreten, da die vorhandene Besiedlung im Wege steht.

Von der Anschlußstelle der A 293 Oldenburg-Etzhorn am Langenweg ausgehend wäre eine Straßenverbindung zur Anschlußstelle der A 29 Oldenburg-Ohmstede an die L 65 oder an eine nach Norden verschobene Anschlußstelle an die A 29 theoretisch möglich. Eine Verkehrsbedeutung, die den Neubau einer Straße rechtfertigen könnte, wäre bei einer Linienführung in diesem nördlichen Freiraum im Hinblick auf den Binnenverkehr sowie dem Ziel- und Quellverkehr nicht gegeben. Die Straßenverbindung wäre zu weit von der Innenstadt, dem Haupt-Verkehrserzeuger, entfernt. Der bei solch einer Linienführung ungeschlossene Umgehungsstraßenring könnte die Aufgabe, den Verkehr

zu verteilen, nicht im wünschenswerten Umfang übernehmen. Für einen Teil des Durchgangsverkehrs wäre solch eine Straßenverbindung vertretbar. Die Umwegigkeit und die relativ geringen Verkehrsmengen würden allerdings ebenfalls den Neubau einer Straße unvertretbar machen +).

Ein Vorschlag, dessen Verwirklichung auf eine zusätzliche neue Straßenverbindung verzichtet, wäre der sogenannte Vollausbau des Autobahnkreuzes Oldenburg-Nord. Hier fehlt die Eckverbindung von der A 29, Fahrtrichtung Wilhelmshaven zur A 293, Fahrtrichtung Oldenburg bzw. A 28. Wegen der Umwegigkeit von etwa 12 km würde diese Verbindung nicht ausreichend angenommen. Der entsprechende Verkehr würde sich Schleichwege durch den Stadtbereich zwischen Nadorster Straße und Donnerschweer Straße suchen und die vorhandenen Straßen übermäßig belasten. Es ergäbe sich der heutige Zustand einer weitgehenden Belastung von Wohnhäusern entlang der vorhandenen Ost-West-Straßen durch Verkehrslärm. Nach Bau der B 211 (neu) würden diese Belastungen noch zunehmen.

Die beschriebenen alternativen Linienführungen würden zwar wenig Anlieger haben, würden aber für die drei Verkehrsarten Binnenverkehr, Ziel- und Quellverkehr sowie dem Durchgangsverkehr im Hinblick auf den Stadtbereich zwischen Nadorster Straße und Donnerschweer Straße kaum eine Bedeutung haben. Der den Stadtbereich belastende Ost-West-Verkehr würde sich Schleichwege suchen und die vorhandenen Straßen übermäßig belasten. Das aus der Sicht der Gesamtstadt heraus erforderliche Verkehrskonzept eines Ringes mit Verteilerfunktion könnte nicht realisiert werden. Dadurch würden sich auch in den benachbarten Stadtbereichen und der Innenstadt die geplanten Entlastungen nicht voll verwirklichen lassen. Der generelle Verkehrsplan und der Flächennutzungsplan müßten grundlegend geändert werden.

Diese Alternativen müssen daher verworfen werden.

Die bestmögliche Linienführung aufgrund der Verkehrsbedürfnisse ist daher in der Verbindungslinie zwischen den Anschlußstellen des regionalen Straßennetzes an der Nadorster Straße und der Donnerschweer Straße gegeben. Diese Straßenverbindung gestattet die Bündelung des Ost-West-Verkehrs (Binnenverkehr, Ziel- und Quellverkehr sowie Durchgangsverkehr). Dabei überwiegt der Ziel- und Quellverkehr. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt höchstens 20 %. Hier besteht ein zusammenhängender weitgehend verfügbarer Freiraum. Lediglich auf etwa der halben Streckenlänge (1/2 von Nord- und Südseite) grenzen Wohnungen unmittelbar an.

+) siehe hierzu die Untersuchung von Wahllinien im Raum Etzhorn von der Bauplanung Nord - Prof. Dipl.-Ing. Kohlhoff vom 21.6.1975

- 6 -

Bei dieser Linienführung wird zudem der Stadtbereich von Hauptverkehrsstraßen so erschlossen, daß über die in jedem Fall gegebene Entlastung von Verkehr hinaus eine Verkehrsberuhigung möglich wird. Durch eine Verkehrsberuhigung werden sich wesentliche Verbesserungen der Wohnqualität in diesem Bereich an den heutigen Verkehrs- und Wohnsammelstraßen im Hinblick auf Immissionen (Lärm und Schadstoffe), die Verkehrssicherheit (Schulwegsicherung) und die Nutzung der Straßen als erweiterter Lebensraum für die Anlieger ergeben.

Aus diesen Gründen wird eine Straßenverbindung (Nordtangente) zwischen den Anschlußstellen der A 293 an die Nadorster Straße und der L 65 an die Donnerschweer Straße vorgeschlagen. Sie wird dem Bebauungsplan zugrunde gelegt.

Wegen der Lage der Anschlußstellen, der zu beachtenden technischen Richtlinien und des vorhandenen Freiraums einerseits sowie der größtmöglichen Rücksichtnahme auf die vorhandene Bebauung andererseits ergibt sich bei dieser Planung eine im Grundriß unverschiebbar eingepaßte Linienführung der Nordtangente in dem Stadtbereich.

2.2 Gestaltung der Trasse

Für die Nordtangente wird eine Verkehrsbelastung von rd. 20.000 Kfz./Tag prognostiziert. Es handelt sich hierbei um die durchschnittliche Tagesbelastung. Sonderverkehr, z. B. bei Veranstaltungen im Weser-Ems-Hallen-Bereich und dem Fußballplatz an der Donnerschweer Straße ist nach den Regeln der generellen Verkehrsplanung hierbei nur teilweise berücksichtigt.

Diese Verkehrsbelastung macht einen Querschnitt SQ 22 erforderlich, d. h. eine vierspurige Straße mit Mittelstreifen in einer Gesamtbreite von in der Regel 22 m. +)

+) siehe hierzu: Ergänzungsgutachten - Nordtangente Oldenburg - von Dr. Ing. H. Schubert, Hannover, vom 25. April 1980 sowie

Erläuterungsbericht zur Verkehrsuntersuchung für den nördlichen Bereich der Stadt Oldenburg - Nordtangente Oldenburg - von Dr. Ing. H. Schubert, Hannover, vom 29. Mai 1980

- 7 -

Bei Bestimmung der Höhenlage der Trasse sind insbesondere die unterschiedlichen Schutzmöglichkeiten der Anlieger gegen Immissionen aufgrund alternativer Führung in der Null-Ebene, der Tieflage und der Hochlage maßgebend +).

a) Null-Ebene:

Beim Bau einer Straße in der Null-Ebene mit durch Lichtsignalanlagen geregelten Kreuzungen können zahlreiche Wohnungen überhaupt nicht oder nicht in ausreichendem Maße durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Besonders störend wirken Lärmpegelspitzen, die durch das Anfahren und Bremsen der Kraftfahrzeuge in den Kreuzungsbereichen entstehen. Entsprechend hoch ist die Schadstoffbelastung. Die Null-Ebene wird daher verworfen.

b) Tieflage:

Die Führung einer Straße in Tieflage bietet einen relativ guten Lärmschutz für die weiter entfernt liegende Wohnbebauung. Für die unmittelbaren Anlieger führt die Tieflage jedoch zu einer Lärmbelastung, gegen die nur unbefriedigende Maßnahmen ergriffen werden können. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes wären das Bauen und die Unterhaltung unverhältnismäßig teuer. Im Hinblick auf den Grundwasserstrom wäre eine Tieflage problematisch, insbesondere wegen des Wasserschutzgebietes um das Wasserwerk an der Donnerschweer Straße. Eine Tieflage wird daher verworfen.

c) Hochlage:

Die Hochlage der Straße läßt durchgehende aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Wällen und Wänden zu und bietet den besten Schutz für die unmittelbaren Anlieger. Dadurch wird auch das Wohnumfeld vor Lärm geschützt. Auf einen Schutz einzelner Wohnungen (passiver Lärmschutz, Objektschutz) kann weitgehend verzichtet werden. Im übrigen kann die Straße durch Mittel der Gestaltung und der Landschaftspflege so gebaut werden, daß die Trasse sich städtebaulich vertretbar in die Siedlungsstruktur einfügt. Aus diesen Gründen ist in der gegebenen Situation die Führung einer Straße in Hochlage am günstigsten.

+) siehe auch gutachterliche Stellungnahme zur Lärmimmission durch den Straßenverkehr der geplanten Nordtangente in Oldenburg von Dipl.-Ing. Rolf Schubert, Bremen, vom 23.2.1974

- 8 -

2.3 Lärmschutz

Das öffentliche Interesse, die Nordtangente zu bauen, ist abzuwägen gegen das Bedürfnis der Anlieger nach Wohnruhe. Bei der Planung der Nordtangente wird davon ausgegangen, daß im allgemeinen in Gebieten, die nicht von anderen Störfaktoren vorbelastet sind, die Grenze des noch zumutbaren Straßenverkehrslärms bei folgenden äquivalenten Dauerschallpegeln liegt:

für reine und allgemeine	
Wohngebiete:	55/45 dB(A) Tag/Nachtwert
für Mischgebiete:	60/50 dB(A) Tag/Nachtwert
für Gewerbegebiete:	65/55 dB(A) Tag/Nachtwert

Diese Werte gelten aber nicht durchweg, da die angrenzenden Gebiete teilweise durch andere Störfaktoren vorbelastet sind. Das Maß der Schutzbedürftigkeit der angrenzenden Gebiete ist nämlich teilweise durch eine plangegebene oder tatsächliche Vorbelastung reduziert.

Tatsächliche Vorbelastung

Verschiedene Untersuchungen durch den Sachverständigen Prof. Dr. Renke Brunken +) haben bereits aufgezeigt, daß gewisse Bereiche an der zukünftigen Nordtangente durch Lärmimmissionen vorbelastet sind.

Plangegebene Vorbelastung

Es besteht für bestimmte Geländeflächen eine plangegebene Vorbelastung durch den Flächennutzungsplan von 1960, die sich auf die Grundstücke auswirkt, die nach Inkrafttreten dieses Planes bebaut worden sind. Diese Vorbelastung ist in einem Gutachten von Prof. Dipl.-Ing. Hans-Rainer Kohlhoff ++) errechnet worden.

- +)
- Gutachten 2/76 - Lärm-Immissionen im Bereich der geplanten Nordtangente in Oldenburg (Oldb) im jetzigen Zustand - vom 15.5.1976.
- Gutachten 5/76 - Nordtangente in Oldenburg (Oldb). Beurteilung der Lärmsituation - vom 19.6.1976.
- Gutachten 7910 - Lärmimmissionen im Bereich der geplanten Nordtangente in Oldenburg (Oldb) im jetzigen Zustand - Ergänzung vom 23.3.1979
- ++) Schallschutzgutachten - Nordtangente Hochlage - vom 17.4.1980

- 9 -

Auch unter Berücksichtigung dieser Vorbelastungen wird der zumutbare äquivalente Dauerschallpegel in fast allen Bereichen längs der Nordtangente überschritten, sofern keine Lärmschutzvorkehrungen getroffen werden +) (siehe Gutachten Prof. Kohlhoff).

Um dem Lärmschutzbedürfnis der Anlieger Rechnung zu tragen, sind daher in dem Bebauungsplan Lärmschutzanlagen neben der Straße (Wälle und/oder Wände) festgesetzt, deren Höhen sich aus der Planzeichnung ergeben.

Bei der Festsetzung der Höhe von Lärmschutzwällen und -wänden (Schallschirme) sind allerdings neben finanziellen Gesichtspunkten auch technische und städtebauliche Belange sowie das Bedürfnis der Anlieger, vor Beeinträchtigungen von Licht, Luft und Sonne geschützt zu werden, zu berücksichtigen. Lärmschutzwälle und -wände (Schallschirme) können nicht allein nach Lärmschutz-Gesichtspunkten geplant werden. Die Höhe solcher Anlagen wird dadurch eingeschränkt, was technisch und städtebaulich vertretbar ist und wirtschaftlich machbar ist.

Eine Planung von Schallschirmen, durch die die unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen zumutbaren Lärmimmissionsgrenzwerte eingehalten werden, würde dazu führen, daß Anlagen in einer Höhe von 4 - 5 m festzusetzen wären. Dies würde zu einer Verunstaltung des Stadtbildes, zur Beeinträchtigung von "Licht, Luft und Sonne" für einige Anlieger sowie zu einem unvermeidbaren finanziellen Aufwand führen. Ein entsprechender Nachweis hinsichtlich der Höhe wurde durch eine gutachterliche Stellungnahme des Instituts für Schall- und Wärmeschutz, Essen ++), geführt. Grundsätzlich wird eine Höhe von 3,00 m für noch vertretbar gehalten. Ist die Errichtung eines Lärmschutzwalles möglich, wird ebenfalls die Errichtung einer 3,00 m hohen Wand für vertretbar gehalten, allerdings sollte eine Gesamthöhe von 4,5 m nicht überschritten werden. An Auf- und Abfahrten sind im Einzelfall höhere Maße möglich, weil es in diesen besonderen Fällen städtebaulich vertretbar ist. Die vorgeschlagenen Höhen werden nur dadurch für vertretbar gehalten, weil bei der Gestaltung besondere Anstrengungen unternommen werden können, die Lärmschutzanlagen, soweit dies möglich ist, harmonisch in die Stadtstruktur einzugliedern. Bei der konkreten Festsetzung der Höhen der Schallschirme im Bebauungsplan sind daher neben Gesichtspunkten des Lärmschutzes die o. a. Belange berücksichtigt worden.

+) Schallschutzgutachten - Nordtangente Hochlage - vom 17.4.1980

++) Gutachterliche Stellungnahme - Lärmschutzanlage für das Haus Friedrich-Naumann-Straße 14 in Oldenburg, vom 6. Nov. 1978

- 10 -

Bei Realisierung dieser Planung wird allerdings das Maß der zumutbaren Lärmbelastung, auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere Störfaktoren, in einigen Fällen überschritten. Soweit dieses dazu führt, daß eine maximale Lärmbelastung von

60/50 dB(A) Tag/Nachtwert für reines und allgemeines
Wohngebiet
65/55 dB(A) Tag/Nachtwert für Mischgebiete
70/60 dB(A) Tag/Nachtwert für Gewerbegebiete

eintritt, wird dieses unter Berücksichtigung folgender Umstände für vertretbar gehalten:

- a) daß - wie oben dargelegt - eine alternative verkehrsplanerische Lösung nicht gefunden werden kann,
- b) daß dieses Verkehrskonzept zu einer Entlastung relativ vieler und Belastung weniger führt,
- c) daß sich die Schaffung von Schallschutzwänden und -wällen im Rahmen des finanziell und städtebaulich Vertretbaren halten muß und eine genügende Besonnung und Durchlüftung gewährleistet ist.

Dabei ist in Rechnung gestellt worden:

- a) daß das menschliche Ohr erst eine Steigerung des äquivalenten Dauerschallpegels von ca. 3 dB(A) und mehr wahrnimmt,
- b) daß der vom Bundestag beschlossene "Entwurf eines Gesetzes zum Schutz vor Verkehrslärm von Landstraßen und Schienenwegen" von

62/52 dB(A) Tag-/Nachtwert für Wohngebiete,
67/57 dB(A) Tag-/Nachtwert für Mischgebiete,
72/62 dB(A) Tag-/Nachtwert für Gewerbegebiete

ausgeht, wobei sich diese Werte nach dem derzeitigen Stand der Beratung im Bundesrat, allenfalls erhöhen können.

- c) daß auch der Entwurf der DIN 18005 vom April 1976 (S. 13) davon ausgeht, daß in Wohngebieten "der Mittelungspegel außen vor den Fenstern nachts 45 bis 50 dB(A)" nicht überschreiten soll, damit erreicht wird, daß der Mittelungspegel innerhalb der Schlafräume 35 dB(A) nachts nicht überschreitet.

- 11 -

- 11 -

Bei Überschreitung folgender Werte

60/50 dB(A) Tag-/Nachtwert für reine und allgemeine
Wohngebiete,
65/55 dB(A) Tag-/Nachtwert für Mischgebiete,
70/60 dB(A) Tag-/Nachtwert für Gewerbegebiete,

soweit nicht durch plangegebene oder tatsächliche
Lärmvorbelastung höhere Mittelungspegel hinzunehmen
sind, sieht der Bebauungsplan ergänzenden passiven
Lärmschutz vor. Die entsprechenden Gebäudeteile sind
in dem Bebauungsplan gekennzeichnet.

3. Dringlichkeit

Die städtebauliche Entwicklung der letzten Jahre im
Bereich Donnerschwee, Nadorst und Ohmstede erfolgte
zielgerichtet nach einem abgestimmten Konzept
(Flächennutzungsplan 1960). Bei der ständigen Fort-
entwicklung dieses Konzeptes war und ist ein wesent-
liches Strukturmerkmal der Bau der Nordtangente.

Insbesondere die Entwicklung von Siedlungsgebieten im
Stadt Norden, der Bau des Gewerbegebietes Ohmstede
sowie der Bau des regionalen und städtischen
Verkehrsnetzes machen den Bau der Nordtangente drin-
gend erforderlich. Das Fehlen der Nordtangente führt
zu unzumutbaren Belastungen der Anwohner an den
vorhandenen Ost-West-Straßen im Stadtbereich zwischen
der Nadorster und der Donnerschwee Straße durch
Immissionen. Diese Belastungen wachsen weiter. Eine
wirksame Entlastung ist nur durch den Bau der
Nordtangente möglich.

Es sind daher dringende Gründe gegeben, diesen
Bebauungsplan zur planungsrechtlichen Sicherung der
Nordtangente aufzustellen, zumal er den seit langem
und wiederholt beschlossenen Zielen der verkehrlichen
und städtebaulichen Entwicklung entspricht.

IV. Ziele der Planung für die übrigen Flächen

Die planungsrechtliche Beordnung der innerhalb der Grenzen
des Bebauungsplanes einbezogenen Flächen außerhalb der
Nordtangente geht von der vorhandenen Situation aus. Sie
übernimmt entweder vorhandene Festsetzungen nach
§ 30 BBauG oder orientiert sich an dem, was im Rahmen des
§ 34 BauG zulässig ist. Weitere Entwicklungsmöglichkeiten
sind hinsichtlich der bisher nicht planungsrechtlich
beordneten Gebiete insoweit berücksichtigt, als dies bei
den Immissionen, die von der Hauptverkehrsstraße "Nord-
tangente" ausgehen, vertretbar ist.

- 12 -

- 12 -

a) Flächen, für die bereits ein Bebauungsplan besteht:

Für die Flächen südlich der Nordtangente zwischen Nadorster Straße und Hochheider Weg sowie im Bereich Ammergaustraße/ Ecke Trommelweg werden die gleichen Festsetzungen bezüglich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung getroffen, wie sie in den Bebauungsplänen Nr. 399 bzw. 334 für diese Flächen festgesetzt waren. Lediglich die nichtüberbaubaren Flächen entlang der Nordtangente werden geändert, um hier für die bestehenden Gebäude Um- und Ausbauten zu ermöglichen.

Für das Grundstück Nadorster Str. 250 werden im wesentlichen die gleichen Festsetzungen bezüglich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung getroffen, wie sie in dem Bebauungsplan Nr. 399 festgesetzt waren. Geändert wird:

- Die nichtüberbaubaren Flächen entlang der Nordtangente, um hier für die bestehenden Gebäude Um- und Ausbauten zu ermöglichen.
- Die Geschößzahl von bisher III auf II, da in diesem Bereich die im Mischgebiet zulässigen Wohnungen nicht vor den von der Nordtangente und der Abfahrt zur Nadorster Straße ausgehenden Lärmemissionen genügend geschützt werden können.
- Ein bisher als Sondergebiet festgesetzter Grundstücksteil in Mischgebiet, da dem Eigentümer eine weitere Bebauung seines Grundstücks dadurch ermöglicht werden soll.

Für die Flächen zwischen der Nordtangente und dem Stargarder Weg wird die bisher als öffentliche Grünanlage festgesetzte Fläche teilweise als Verkehrsfläche festgesetzt. Dadurch wird es möglich, größere Teilflächen zur landschaftlichen Gestaltung der Lärmschutzwälle und Böschungen heranzuziehen.

Das Grundstück Stargarder Weg 4/6 wird mit gleicher Art und gleichem Maß der baulichen Nutzung festgesetzt, wie es bisher durch den Bebauungsplan Nr. 334 festgesetzt war. Zusätzlich werden hier für verschiedene Aufenthaltsräume Lärmschutzmaßnahmen an diesem Gebäude festgesetzt, weil durch die vorgesehene Anlage des aktiven Lärmschutzes (Lärmschutzwand/-wand) die Einhaltung der zumutbaren Immissionen sich nicht mehr erreichen läßt.

- 13 -

Das Grundstück Großer Kuhlenweg 19 wird entsprechend der überwiegenden Nutzung in dem Bereich Großer Kuhlenweg als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die bisherigen Festsetzungen aus dem Bebauungsplan Nr. 178 werden in folgenden Punkten geändert.

- Die nichtüberbaubare Fläche entlang der Nordtangente, um hier für die bestehenden Gebäude Um- und Ausbauten zu ermöglichen.
- Ein bisher als Verkehrsfläche festgesetzter Grundstücksteil wird als allgemeines Wohngebiet festgesetzt, weil diese Teilfläche nicht mehr als Verkehrsfläche benötigt wird.

b) Flächen, für die noch kein qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 30 BBauG besteht:

Die Flächen nördlich und südlich der Nordtangente zwischen der A 293 und der Nadorster Straße mit Ausnahme kleinerer Flächen an den Straßen Rastweg und Stiller Weg werden entsprechend ihrer überwiegenden bisherigen Nutzung als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt. Die noch vorhandene Wohnnutzung in diesem Bereich soll wegen der Lärmemissionen der Nordtangente und der A 293 sowie wegen der benachbarten vorhandenen Gewerbebetriebe nicht weiter entwickelt werden; sie genießen jedoch Bestandschutz.

Die Maße der Nutzung sind zum Teil ermittelt aus dem Maß der vorhandenen gewerblichen Nutzung sowie aufgrund von Werten, die für Gewerbebetriebe solcher Gebiete üblich sind.

Zum Schutz der angrenzenden Misch- und Wohngebiete sind in diesen Gewerbegebieten nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, deren Emissionen keine Überschreitung der im angrenzenden Mischgebiet und allgemeinen Wohngebiet zulässigen Immissionen verursachen oder deren Emissionen durch Abschirmung oder bauliche Vorkehrungen auf das zulässige Maß begrenzt werden können:

Die Lage dieser Gewerbegebiete ist durch die Nähe der Auf- und Abfahrt zur A 293 und Nordtangente sehr günstig. Die Erschließung erfolgt im nördlichen Bereich über die Kreyenstraße und im südlichen Bereich über den im Ausbau befindlichen Straßenzug Scheideweg/Stiftsweg.

Die Fläche im Bereich Stiller Weg/Ecke Rastweg wird entsprechend seiner vorhandenen Nutzung als allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Die Maße der baulichen Nutzung orientieren sich an den Höchstmaßen der vorhandenen Bebauung.

Die Fläche im Bereich des nördlichen Rastweges wird als Mischgebiet festgesetzt. Die dort vorhandene Wohnnutzung ist durch die Nähe der jetzigen Autobahnabfahrt erheblich lärmvorbelastet und kann aus diesem Grunde schon nicht als allgemeines Wohngebiet gelten.

Die Maße der baulichen Nutzung orientieren sich an den Höchstmaßen der vorhandenen Bebauung.

IV. Soziale Maßnahmen

Für die Anwendung sozialer Maßnahmen gelten u. a. folgende Grundsätze:

1. Die Stadt informiert, soweit es erforderlich ist, die Betroffenen (Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige Nutznießer) über die direkte Auswirkung der Planung.
2. Es werden, sobald und soweit es erforderlich ist, mit den von der Verwirklichung unmittelbar Betroffenen Vorstellungen entwickelt, wie die nachteiligen Auswirkungen möglichst vermieden oder gemildert werden können.
3. Bei der Erörterung der Maßnahmen zum Sozialplan mit den unmittelbar Betroffenen werden die Berufs-, Erwerbs- und Familienverhältnisse sowie Lebensalter, soziale Verpflichtungen und örtliche Bindungen berücksichtigt.

V. Bodenordnung, Grunderwerb, Kosten und Finanzierung der Durchführung

Bodenordnende Maßnahmen sind aufgrund der Festsetzungen dieses Bebauungsplanes nicht erforderlich.

Für die Nordtangente ist mit Ausnahme kleinerer Flächen der Grunderwerb bereits getätigt.

Für den Ausbau der Straßen Rastweg, Deelweg, Schagenweg und in der Allmende ist geringfügiger Grunderwerb an einzelnen Stellen erforderlich.

Für den erforderlichen Grunderwerb sollen freie Vereinbarungen angestrebt werden. Führen diese Verhandlungen nicht zum Erfolg, wird auf die gesetzlichen Möglichkeiten nach dem Bundesbaugesetz zurückgegriffen.

Die Gesamtkosten für den Bau der Nordtangente betragen einschl. der Herstellung der Lärmschutzanlagen ca. 35 Mio DM.

- 15 -

Die Stadt hat bisher rd. 8,4 Mio. DM (Baukosten rd. 1,0 Mio. DM, Grunderwerb rd. 7,4 Mio. DM) ausgegeben und es bestehen Verpflichtungen von rd. 3,0 Mio DM.

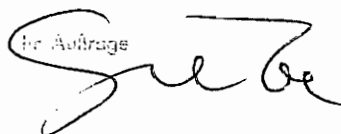
Zur Finanzierung der Nordtangente (einschl. der Lärm-schutzmaßnahmen) sind 60 % der zuschufähigen Kosten nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für den Bereich zwischen der Nadorster Straße und der Donnerschweer Straße bewilligt und für den Bereich westlich der Nadorster Straße in Aussicht gestellt worden.

Der städtische Anteil ist im Investitionsprogramm enthalten und vom Rat beschlossen und gesichert.

Hat vorgelegen

Oldenburg, den 25.6.81

Bez.-Reg. Weser-Emis

Im Auftrage




**STADT OLDENBURG (OLDE
 DER OBERSTADT DIREKTIO**
 AMT: PLANUNGSAMT ABT. 612
 BEZICHLING DES VORLAGEBIS: /1980
 DATUM: 6.7.22.20 - N 580
 ANLAGE ZUM DA - PROTOKOLL NR.
 MASSSTAB OHNE
 BEBAUUNGSPLAN NR. N 500
 BEARBEITER: IJA
 DATUM: 3.3.80
 GEBIET: I
 ANSICHT: I
 DATUM: I