



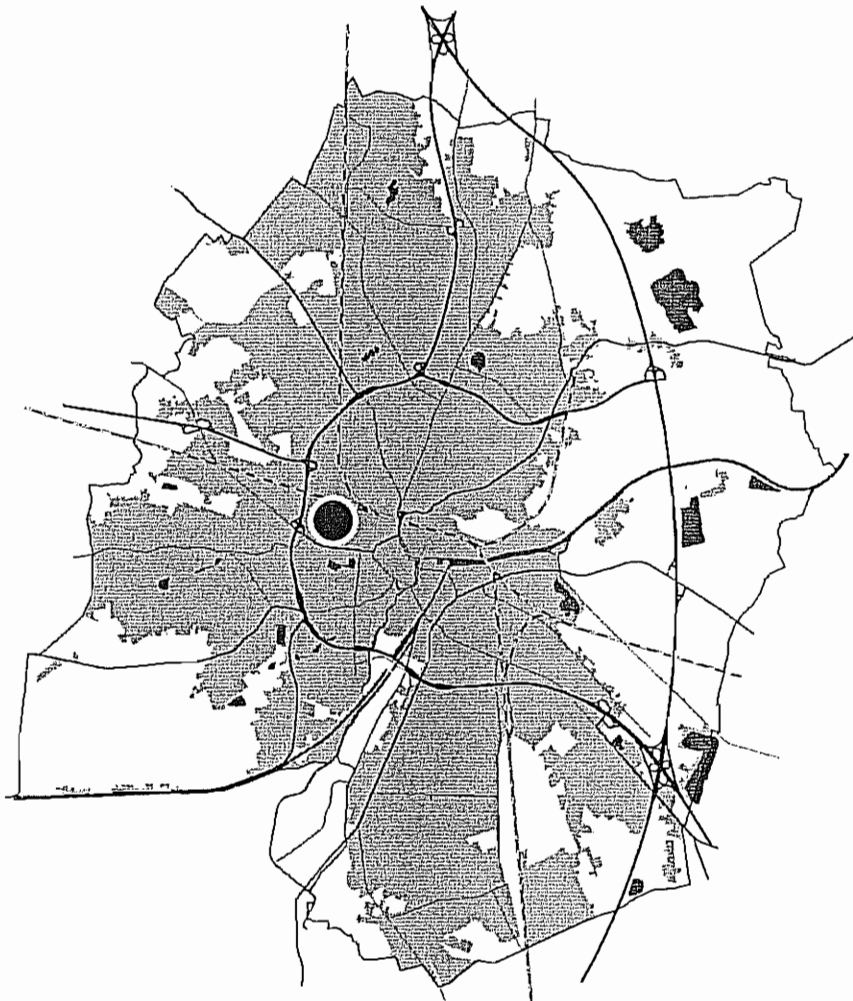
Bebauungsplan M-654 C

(westlich Haareneschviertel)

mit
örtlichen Bauvorschriften

Begründung

Rechtsverbindlich seit: 11.11.2011



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziel der Planung	3
2. Rahmenbedingungen	3
2.1 Bisherige Rechtsverhältnisse	3
2.2 Örtliche Gegebenheiten	4
2.3 Zustand von Natur und Landschaft	5
2.4 Eingriffe in Natur und Landschaft	5
2.5 Nichtdurchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung	5
3. Inhalt des Planes	6
3.1 Grundsätzliche Festsetzung	6
3.2 Die weiteren Festsetzungen	10
3.3 Örtliche Bauvorschriften	13
3.4 Berücksichtigung von Natur und Landschaft	16
3.5 Erschließung	16
3.6 Lärmimmissionen	16
3.7 Altlasten	19
3.8 Hubschrauberlandeplatz	20
4. Städtebauliche Daten	20
5. Anhang	22

1. Anlass und Ziel der Planung

Das Haareneschviertel zeichnet sich durch die Nähe zur Innenstadt, durch das vorhandene Grün in den Vorgärten und Blockinnenbereichen sowie durch die überwiegende Wohnnutzung als ein Wohngebiet mit hohem Wert aus. Im nördlichen Kernbereich ist seine Struktur und sein Erscheinungsbild noch relativ unverändert als gründerzeitliches Wohnquartier erhalten. Dadurch besitzt es sowohl bauhistorisch großen Wert aber auch eine hohe Lebensqualität für die Bewohner. Diese in diesem Bereich weitgehend einheitliche Baustruktur hat in den Nachkriegsjahren bereits Änderungen erfahren. Durch Umbauten der Altbausubstanz, vereinzelte großvolumige Neubauten im Geschosswohnungsbau und um sonstige unmaßstäbliche Bebauungen sowie durch die Entfernung von Vorgärten sind Störungen der Altbauensembles eingetreten.

Um die Qualitäten des Gebietes zu erhalten, sollen folgende städtebauliche Ziele für das Haareneschviertel planungsrechtlich gesichert werden:

- Erhalt der charakteristischen grünen Blockinnenbereiche als Hausgärten
- Erhalt der typischen straßenbegleitenden Einzelhausbebauung
- Integration von geplanten Neubauten in die denkmalgeschützte Struktur
- Erhalt der typischen Vorgartenbereiche
- Erhalt und Sicherung der Wohnnutzung

Auch im südwestlichen Bereich sind vereinzelt Baudenkmale vorhanden. Hier ist das Ziel des Bebauungsplanes, die bauliche und städtebauliche Struktur in ihrer Kleinteiligkeit zu erhalten.

Im Bereich Ofener Straße, der durch das Vorhandensein von verschiedenen tertiären Nutzungen geprägt wird, soll die vorhandene Mischung von Wohnen und Arbeiten auf engem Raum gesichert werden.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Bisherige Rechtsverhältnisse

Die Flächen des Bebauungsplanbereiches M-654 C gehören zum Haareneschviertel. Entlang der Ofener Straße stellt der Flächennutzungsplan gemischte Baufläche im Übrigen Wohnbaufläche dar. Zudem sind an der Margaretenstraße und an der Auguststraße Gemeinbedarfsflächen mit Zweckbestimmung Schule dargestellt.

Das Haareneschviertel ist ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil gem. § 34 Baugesetzbuch (BauGB). Vorhaben, die bauordnungsrechtlich genehmigt wurden, genießen Bestandsschutz.

Viele Gebäude im Planbereich, vor allem im nördlichen Bereich, sind entweder als Einzelobjekt gemäß § 3 Abs. 2 oder im Zusammenhang als

Gruppe baulicher Anlagen gemäß § 3 Abs. 3 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz geschützt.

2.2 Örtliche Gegebenheiten

Bemerkenswert im nordöstlichen Teilbereich ist, dass fast alle Gebäude vor 1945 errichtet wurden und den Zweiten Weltkrieg unbeschadet überstanden haben. Viele davon sind stadtteilprägend.

Das Quartier wird von der Ofener Straße im Süden, von der Auguststraße im Osten und von der Autobahn im Westen sowie der Bahn im Norden begrenzt. Im Inneren wird der Bereich von vielen untergeordneten Straßen erschlossen.

Das Quartier ist Bestandteil des Haareneschviertels, welches sich auf dem Gebiet des ehemaligen Haareneschs, eines im Mittelalter als Ackerland genutzten Areals, befindet.

Im gesamten Haareneschviertel, dessen relativ schmale, von Vorgärten gesäumte Straßen noch heute ein beschauliches Bild vermitteln, ließen sich schwerpunktmäßig ab 1860 in erster Linie Rentner, Beamte, Handwerker und Militärangehörige geringerer Dienstgrade nieder.

Westlich der Auguststraße dominiert bis in die 90er Jahre des 19. Jahrhunderts der Wohnhausbau mit giebelständigen Häusern mit Drempel- und Satteldach mit oder ohne Souterrain.

Durch die straßenbegleitende Bebauung sind private Gartenflächen entstanden, die weitgehend unbebaut geblieben sind. Im übrigen Bereich ist lediglich eine Straßenrandbebauung als städtebauliche Struktur zu erkennen.

Innerhalb des Planbereiches ist die Grundflächenzahl sehr unterschiedlich, sie schwankt von 0,05 bis 0,64. Die historischen Gebäude haben selten mehr als zwei Etagen, haben dabei jedoch durch die überwiegend vorhandenen Souterrain- bzw. und Drempelgeschosse sehr hohe Traufen und sind teilweise dadurch 4-geschossig.

Im Planbereich wird die überwiegende Zahl der Gebäude als Wohngebäude genutzt, teilweise befinden sich in diesem Planbereich Gebäude mit gewerblichen Nutzungen.

Zudem befinden sich hier zwei Schulen, die Paulus-Schule und die Liebfrauenschule, und die Landesanstalt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (LAVES) mit jeweils überörtlichem Einzugsbereich im Plangebiet. In unmittelbarer Nähe sind die Fachhochschule, das Evangelische Krankenhaus, (noch) die Feuerwehr, die Evangelische Familienbildungsstätte, das Friedas-Frieden-Stift und die Sportanlage des Oldenburger Turnerbundes (OTB) mit einer Großraumsporthalle, mehreren Rasenplätzen und einer Tennisanlage.

Die Flächen innerhalb des Planbereichs sind durch das vorhandene Straßennetz gut erschlossen. Von besonderer Bedeutung für die innerstädtischen Verkehre sind dabei die Ofener Straße und die Auguststraße als Hauptverkehrsstraßen. Die Haareneschstraße ist als Fahrradstraße ausgeschildert. Die übrigen Straßen sind einbezogen in die flächendeckende Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zone).

Durch die Bündelung der Verkehre ergeben sich hohe Lärmwerte entlang der Hauptverkehrswege.

Des Weiteren wirken auf das Bebauungsplangebiet Emissionen der nördlich verlaufenden Bahntrasse Oldenburg - Leer und die westlich gelegene Autobahn BAB A 28 ein. Durch Sportveranstaltungen auf dem Haareneschsportplatz können gelegentliche Emissionsbelastungen in unmittelbarer Nachbarschaft auftreten.

Die Versorgung der im Planbereich liegenden Grundstücke mit Gas, Wasser und Strom ist sichergestellt. Die Entwässerung der Grundstücke erfolgt im Mischsystem.

2.3 Zustand von Natur und Landschaft

Es handelt sich um ein bebautes Gebiet, in dem prägendes Grün vorhanden ist, das sich in erster Linie durch alten Baumbestand und Bürgergärten auszeichnet.

2.4 Eingriffe in Natur und Landschaft

Mit diesem Bebauungsplan sollen die charakteristischen grünen Blockinnenbereiche als Hausgärten und die typischen Vorgärten erhalten werden. Das Haareneschviertel ist bis zur Aufstellung des Bebauungsplanes ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil gemäß § 34 BauGB. Durch die Neuaufstellung des Bebauungsplanes M-654 C werden keine zusätzlichen Eingriffe ermöglicht. Die Eingriffe waren bereits vor der Aufstellung dieses Bebauungsplanes zulässig. Deshalb ist ein Ausgleich nicht erforderlich, zumal die zulässigen Maße durch die Festsetzung der rückwärtigen Baugrenze begrenzt werden.

2.5 Nichtdurchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes wird der Zulässigkeitsmaßstab des bisherigen unbeplanten Innenbereiches nicht wesentlich verändert, eher reduziert. Dieses bauplanungsrechtliche Vorhaben fällt nach § 3 Abs. 1 Anlage 1 Nr. 18 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes. Damit liegen die Voraussetzungen vor, den Bebauungsplan im vereinfachten Verfahren nach § 13 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen. In diesem Verfahren wird von der Umweltprüfung und vom Umweltbericht abgesehen.

3. Inhalt des Planes

3.1 Grundsätzliche Festsetzung

Wesentliches Ziel des Bebauungsplanes ist, das Wohnen zu stärken. Daher wird mit Ausnahme entlang der Ofener Straße und der Auguststraße ein reines Wohngebiet festgesetzt, um diesem Wohngebiet den vollkommensten Schutz zuteilwerden zu lassen. Ziel ist es, jegliche mit Lärm verbundenen Tätigkeiten einzuschränken, da der Wohnruhe Vorrang gewährt werden soll. Da diese Festsetzung den Bewohnern eine besondere Wohnruhe verheißt, wird, um die Bewohner vor weiteren Verkehrslärm zu schützen, zudem festgesetzt, dass Garagen, Carports und Stellplätze in den rückwärtigen Bereichen nur unterirdisch zulässig sind. Für die westliche Bebauung an der Auguststraße wird im Hinblick auf die vorhandene Nutzung und, um auch eine moderate Entwicklung zu ermöglichen, ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt, in dem auch andere Nutzungen zulässig sind, z. B. der Versorgung des Gebietes dienende Läden und Einrichtungen. Um aber die angrenzenden Bewohner der reinen Wohngebiete weitestgehend vor Lärm zu schützen, werden die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen eingeschränkt.

Grundsätzlich sind gem. § 13 BauNVO sowohl im reinen als auch im allgemeinen Wohngebiet in einem untergeordneten Umfang Räume für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger zulässig.

Durch die Festsetzung eines reinen Wohngebietes wird die Nutzbarkeit der Gebäude hinsichtlich gewerblicher Nutzungen erheblich eingeschränkt. Dies kann insbesondere beim Verkauf oder bei der Vermietung zu wirtschaftlichen Nachteilen führen und verhindern, dass selbst ansässige Bewohner nur in untergeordnetem Umfang eigen genutzte Büros und Praxisräume nutzen können. Dem Wohnen soll absoluter Vorrang gewährt werden und sonstige Nutzungen sollen nur im untergeordneten Umfang zulässig sein.

Zum Schutz der im Plangebiet vorgesehenen empfindlichen Nutzungen wurde das Gutachten "Schalltechnisches Gutachten zu den Bebauungsplänen M-654 A und M-654 C" unter Zugrundelegung aller relevanten Emissionsquellen des Straßen- und Schienenverkehrs erstellt. Primär wirken die derzeit schon vorhandenen hohen Verkehrsaufkommen auf der BAB A 28, der Autobahnauffahrt Oldenburg-Haarentor, der Ofener Straße und der Auguststraße lärmbelastend auf das Plangebiet ein. Aus nördlicher Richtung kommen zurzeit außerdem die Emissionen der beiden Bahntrassen Oldenburg - Leer (Strecke 1520) und Oldenburg - Sande (Strecke 1522) hinzu, so dass sich insbesondere an den Randbereichen des Plangebietes erheblich verlärmte Bereiche ergeben.

Werden Bebauungspläne aufgestellt, so ist die planende Gemeinde dazu verpflichtet, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse planerisch sicherzustellen. Dabei sind die zu treffenden Schallschutzmaßnahmen anhand anerkannter Prognoseszenarien zu erarbeiten.

Für die BAB A 28 können von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau Oldenburg keine verlässlichen Prognosen über die künftige Verkehrsbelastung auf den Oldenburger Autobahnabschnitten angegeben werden. Aus diesem Grund wurden die Berechnungen mit den Zählraten aus dem Jahre 2005 durchgeführt. Die Berechnungen liegen damit auf jeden Fall auf der sicheren Seite, da die Berechnungen keinen Bonus für den Straßenbelag berücksichtigen. Generell ist jedoch davon auszugehen, dass sich der Straßenbelag in den nächsten Jahren verbessern wird, so dass eine mögliche Verkehrssteigerung durch einen Fahrbahnbonus von mindestens 2 dB(A) hinreichend ausgeglichen wird. Berücksichtigt wurde bei den Berechnungen ebenfalls die bereits vorhandene 2,50 m hohe Lärmschutzwand entlang der BAB A 28.

Für den Straßenverkehr auf der Ofener Straße und der Auguststraße liegen der Stadt Oldenburg Zählraten über die durchschnittliche tägliche Belastung vor. Innerstädtische Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, dass sich die Verkehre auf den Oldenburger Straßen in den letzten Jahren nur geringfügig geändert haben. Zum Teil wurden, selbst auf den Hauptverkehrsstraßen des Oldenburger Straßennetzes, keine Verkehrssteigerungen mehr festgestellt. Aufgrund dieser stagnierenden Verkehrsbelastungszahlen sind in der Immissionsprognose zur Lärmbetrachtung nur geringfügige Steigerungen des Straßenverkehrs in Ansatz gebracht worden. Für die Ofener Straße wird von einer Belastung von täglich 23 000 Kfz und für die Auguststraße von 9 000 Kfz bis 10 000 Kfz pro Tag ausgegangen. Der Lkw-Anteil liegt in allen berücksichtigten Straßenabschnitten unter 5 %.

Für die Bahntrassen Oldenburg - Leer und Oldenburg - Sande ergeben sich aus der Bestandsanalyse eher gemäßigte Belastungszahlen. Befahren wird die Strecke nach Leer zurzeit mit täglich 70 Zügen, davon 61 im Tag- und neun im Nachtzeitraum, und nach Sande mit täglich 52 Zügen, davon 44 im Tag- und acht im Nachtzeitraum (Stand 2010). Ausschlaggebend für die Lärmbelastungen ist dabei, dass der überwiegende Teil der Züge tags verkehrt und dass der Anteil der Güterzüge sehr gering ist. Damit der Lärmschutz für das Plangebiet auch zukünftig geplanten Nutzungen der Bahntrassen genügt, sind in die Immissionsprognose nicht die Bestandszahlen, sondern geeignete Prognosedaten eingestellt worden. Welche Bahnverkehre zu erwarten sind, ergibt sich aus den abgeleiteten Verkehrsprognosen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellten Bundesverkehrswegeplans 2003. Die seinerzeit aufgestellte Verkehrsprognose 2015 ist partiell allerdings schon überarbeitet worden, so dass z. B. die Verkehre des 2013 in Betrieb gehenden Jade-Weser-Ports nachträglich eingearbeitet wurden. Änderungen hat es auch für die Bahntrasse Oldenburg - Leer gegeben, auf der nach vorliegender Bedarfsplanüberprüfung aus dem Jahre 2010 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geringere Zugverkehre prognostiziert werden. Von der Deutschen Bahn AG - Bahnumweltzentrum Berlin - werden die prognostizierten Zugverkehre für das Jahr 2025 zur Verfügung gestellt, so dass anhand dieser Datengrundlage eine Immissionsprognose erstellt wurde. Für die Strecke Ol-

denburg - Leer ergeben sich danach tags 76 und nachts 16 und für die Strecke Oldenburg - Sande tags 93 und nachts 37 Zugbewegungen pro Tag. Ausschlaggebend für die Höhe der Lärmbelastung ist dabei allerdings nicht allein durch die Anzahl der Zugvorbeifahrten gegeben, sondern viel entscheidender ist, welche Zugart auf der Trasse verkehrt. Hohe Lärmbelastungen ergeben sich bei Güterzügen, die insbesondere im Nachtzeitraum zu Schlafstörungen führen können. Die in der Immissionsprognose zugrunde gelegten Zugdaten gehen auf der Strecke Oldenburg - Leer von sieben Güterzügen am Tag und acht in der Nacht aus. Für die Strecke Oldenburg - Sande nennt die Prognose tags 57 und nachts 29 Güterzüge.

Derzeit laufen gestaffelte Planfeststellungsverfahren für die Bahnstrecke 1522 Oldenburg - Sande zum zweigleisigen Ausbau, zur Elektrifizierung und zum Lärmschutz entlang dieser Strecke. Für den Oldenburger Abschnitt wird in Kürze das Planverfahren eröffnet, so dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Ergebnisse über eventuell entstehende aktive Lärmschutzmaßnahmen vorliegen. Sofern eine Lärmschutzwand entlang der Trasse 1522 errichtet wird, ergeben sich für das Bebauungsplangebiet M-654 C aufgrund des Bahnverkehrs zwischen Oldenburg und Sande nur bedingte Lärmbelastungen.

Sollte der Schienenverkehr in einem Maße zunehmen, dass die Lärmwerte von 70/60 dB(A) tags/nachts deutlich überschritten werden, wird davon ausgegangen, dass diese Strecke in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen werden kann. Diese Maßnahme unterliegt dann dem Fachplanungsrecht und wird in Abstimmung zwischen Bahn und Stadt geregelt werden müssen. Solche Sanierungsmaßnahmen werden jedoch, wenn entsprechende Lärmwerte festgestellt werden, ausschließlich durch das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt und planfestgestellt.

Für zukünftige Bauprojekte orientiert sich der Lärmschutz an den vorliegenden Grundlagendaten. So müssen insbesondere in der Nähe der Hauptemissionsquellen passive Lärmschutzmaßnahmen in den jeweiligen Lärmpegelbereichen vorgesehen werden. In Einzelfällen kann im bauordnungsrechtlichen Verfahren ggf. auf Schallschutzmaßnahmen verzichtet werden, wenn z. B. die Eigenabschirmung des Gebäudes selbst oder benachbarter Gebäude eine ausreichende Pegelminderung bewirken.

Entlang der Ofener Straße sind unterschiedliche Nutzungsarten, wie Praxen, Geschäfte, Büros, Banken, aber auch das Wohnen anzutreffen. Um Eigentümern und Investoren entlang der Ofener Straße Planungssicherheit zu geben, aber auch aufgrund der Nähe zur Innenstadt wird hier entsprechend der Bestandssituation ein Mischgebiet festgesetzt.

Des Weiteren werden im Plangebiet Flächen für Gemeinbedarf festgesetzt, zum einen für die bestehenden Schulen und zum anderen für das Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit.

Die Vielzahl vorhandener Baudenkmale und die historische Parzellenstruktur prägen den Charakter dieses Viertels, vor allem im nördlichen Bereich. Die Erhaltung dieses Charakters lässt sich durch Festsetzungen, die die Bebaubarkeit der Grundstücke beschränken, durch örtliche Bauvorschriften und durch Bezeichnung von Gebieten, in denen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt (§ 172 (1) BauGB) der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen, erreichen.

Die Erhaltungssatzung bezieht sich nur auf den nordöstlichen Teil, weil hier die Struktur und das Erscheinungsbild noch relativ unverändert als gründerzeitliches Wohnquartier erhalten ist. Die sich aus der Erhaltung ergebenden Einschränkungen der Baufreiheit wird in dem vorgegebenen Rahmen zumutbar, weil ohne sie grundlegende Veränderungen in einem städtebaugeschichtlich bedeutsamen Gebiet nicht aufzuhalten wären. In dem Erhaltungsbereich sind der Abriss, die Änderungen und die Nutzungsänderung baulicher Anlagen genehmigungspflichtig. Im Bereich einer Erhaltungssatzung muss auch die Errichtung baulicher Anlagen genehmigt werden. Die Erhaltungssatzung dient der Bewahrung der vorhandenen Bebauung. Das zu schützende Gebiet weist äußerlich erkennbare Besonderheiten auf, die es erhaltenswert erscheinen lassen. Diese Besonderheiten ergeben sich aus den zahlreichen vorhandenen Baudenkmalern, aber auch aus den städtebaulichen Dominanten und Ensembles.

Rechtsgrundlage für den Erlass einer Erhaltungssatzung ist § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB). Dieser räumt den Gemeinden die Möglichkeit ein, zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt eine entsprechende Satzung zur Regelung eines Genehmigungsverhaltes zu erlassen. Durch den Erlass einer Erhaltungssatzung werden bestimmte Vorhaben einem besonderen Genehmigungsverbehalt unterworfen, der dazu dient, die bauliche Entwicklung in dem Gebiet unter Kontrolle zu halten. Erst in einem zweiten Schritt im konkreten Genehmigungsverfahren zählt die eigentliche Entscheidung, ob ein Bauwerk abgerissen bzw. ein Neubau errichtet werden darf, bestimmt sich allein nach den tatsächlichen Verhältnissen und kann nicht schon im Sinne einer Regelanordnung in der Erhaltungssatzung bestimmt werden. Eine Abriss-/Neubaugenehmigung bzw. Änderung und Nutzungsänderung kann grundsätzlich nur dann versagt werden, wenn die Versagungsgründe des § 172 Abs. 3 BauGB vorliegen. Regelmäßig handelt es sich jedoch um eine gebundene Entscheidung die gem. § 173 Abs. 2 BauGB zur Folge hat, dass dem Eigentümer bei Versagung der Genehmigung gegenüber der Gemeinde ein Übernahmeanspruch zusteht. Die wirtschaftliche Unzumutbarkeit ist kein atypischer Ausnahmefall und bedeutet faktisch, dass jedes Gebäude, das im Sinne der gesetzlich vorgegebenen Gründe des § 172 Abs. 3 BauGB erhaltungswürdig ist und sich in einem Erhaltungsbereich befindet, auch bei wirtschaftlicher Unzumutbarkeit regelmäßig nicht abgerissen werden darf und die Gemeinde das Gebäude als Folge der Genehmigungsver-sagung nach § 173 Abs. 2 BauGB übernehmen muss.

3.2 Die weiteren Festsetzungen

3.2.1 Maß der baulichen Nutzung

Eine ausführliche Überprüfung der Grundflächenzahl, der Zahl der Vollgeschosse sowie der First- und Traufhöhe hat ein sehr heterogenes Bild ergeben. So schwanken die Grundflächenzahl von 0,05 bis 0,64 und die Zahl der Vollgeschosse zwischen Z I bis sogar Z IV. Zurückzuführen ist diese Spannweite auf die unterschiedliche Höhe der Souterrain- bzw. der Dachgeschosse. Dabei kommt es aufgrund der Höhe der Souterrainwohnungen sogar vor, dass zweigeschossige Gebäude höher als benachbarte viergeschossige Gebäude sind. Auch die Gebäudehöhen variieren stark. Die Traufhöhen schwanken zwischen 4,20 bis 12,37 m und die Firsthöhen zwischen 6,42 bis 16,87 m.

Diese baulich sehr unterschiedlichen Maße wirken aufgrund der relativ einheitlichen Architektursprache dennoch städtebaulich sehr homogen.

Um eine Stringenz zu erhalten, wurde die GRZ und die GFZ sehr kleinräumig betrachtet und festgesetzt. Ziel war, keine Anreize zu geben, über die Festsetzung höherer Maße der baulichen Nutzung zu Abrissen und strukturellen Veränderungen zu kommen.

Zuerst wurde die GRZ für den Bestand ermittelt. Dort, wo die rückwärtige Baugrenze noch Erweiterungsspielraum ermöglicht, wird die GRZ um den möglichen rückwärtigen Anbau - Wintergarten, Wohnraumerweiterung - erhöht und festgesetzt.

Um die GFZ zu ermitteln, ist die Zahl der Vollgeschosse notwendig. Da die Zahl der Vollgeschosse nur nach aufwendiger Aktensichtung bei ca. 600 Gebäuden zu ermitteln war, wurden sowohl vorhandene Souterraingeschosse und ausgebauten Dachgeschosse als Vollgeschosse gerechnet. Um zu gewährleisten, dass sich Neubauten bzw. Anbauten in das Siedlungsbild einfügen, wird im Bebauungsplan gem. § 20 Abs. 3 BauNVO festgesetzt, dass Aufenthaltsräume in nicht Vollgeschossen mit in die GFZ einzurechnen sind.

Zur Bestimmung der GFZ wurden sowohl die GRZ im Bestand als auch die festgesetzte GRZ (GRZ im Bestand plus evtl. Erweiterungsmöglichkeit) mit der augenscheinlich ermittelten Zahl der Vollgeschosse multipliziert und miteinander verglichen. Falls dabei zu erkennen war, dass bei Ausnutzung der so ermittelten GFZ sehr massive Gebäude entstehen könnten, die sich nicht in die Umgebung einfügen, wurde die GFZ reduziert.

Einige Grundstücke weisen jedoch aufgrund von ungleichen Grundstücksverhältnissen höhere Nutzungsziffern auf. Zur Sicherung des erhaltenswerten Straßenbildes und um zu gewährleisten, dass sich Neubauten in das Straßenbild einfügen, ist ausnahmsweise unter bestimmten Kriterien eine Überschreitung der GRZ und der GFZ zulässig.

Unter folgenden Voraussetzungen können Ausnahmen zur Anwendung kommen:

- Erhaltenswerte Gebäude mit hoher Ausnutzung sollen durch genehmigungspflichtige Um-, An- und Ausbauten in ihrem Bestand gesichert werden

oder

- ein Altbau mit hoher Ausnutzung muss durch einen Neubau ersetzt werden. Die Einpassung in das erhaltenswerte Straßenbild lässt sich nur durch eine Überschreitung der allgemein zulässigen Grund- und Geschossflächenzahl erreichen.

Dennoch können diese Festsetzungen das Einfügen von Neubauten in die städtebauliche Struktur nicht sicherstellen. Um zu erreichen, dass sich Neu- oder Umbauten dennoch in den Straßenzug einfügen, ist die Festsetzung von First- und Traufhöhen unumgänglich.

Für die Festsetzung der First- und Traufhöhen wurden alle Höhen vermessen. Auch hier wurden die Gebäudehöhen kleinräumig nach dem Erscheinungsbild des historischen Gebäudes betrachtet und festgesetzt. Die First- und Traufhöhenfestsetzungen orientieren sich bei homogener historischer Struktur am Bestand, dabei waren hierbei die historischen Gebäude maßgebend, daher wurden sowohl die maximalen aber auch die minimalen Höhen auf 10 cm auf- bzw. abgerundet. Bei Straßenzügen, die vom Erscheinungsbild sehr heterogen waren, wurden zur Vermeidung evtl. Entschädigungsforderungen die maximalen Höhen festgesetzt. Höhen von sog. Ausreißern - meist neuere Gebäude oder Gebäude mit Flachdächern - waren bei der Höhenfestsetzung nicht maßgebend. Im westlichen Bereich des Bebauungsplanes sollen auch Gebäude mit Flachdächern errichtet werden können, daher ist hier ausnahmsweise eine höhere Traufhöhe zulässig.

3.2.2 Überbaubare Grundstücksflächen

Für den Fortbestand der für das Haareneschviertel typischen Bauweise längs der Straßenzüge mit zwei Hauptbelichtungsseiten ist die Festsetzung von Baugrenzen erforderlich. Zum Erhalt der grünen Blockinnenbereiche wird eine rückwärtige Baugrenze festgesetzt, die sich an den historischen Gebäudebestand orientiert, die aber die veränderten Wohnwünsche der Bewohner, die evtl. eine Erweiterung ihrer Wohnsituation wünschen, berücksichtigt, indem sie einen Spielraum von 3 - 5 m einrechnet (Wintergartenprivileg). Damit diese rückwärtigen Freiräume auch weiterhin als Gartenflächen erhalten bleiben und den Anwohnern als Rückzugsbereich dienen können, ist für Teilbereiche beabsichtigt, oberirdische Garagen, Carports und Stellplätze auszuschließen.

Zur Stärkung der Erholungsfunktion, aber auch zum Erhalt der charakteristischen grünen Blockinnenbereiche werden in den nicht überbaubaren

rückwärtigen Flächen die großen vitalen Bäume als zu erhalten festgesetzt.

Die vordere Baugrenze wird aus den örtlichen Gegebenheiten abgeleitet und soll den vorhandenen Straßenraum erhalten. Ein begrenztes Vortreten von dieser Baugrenze ist entsprechend der textlichen Festsetzung zulässig, um die Häuserfronten in dem Stil der vorhandenen Bebauung gliedern zu können.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden je nach örtlicher Gegebenheit zwischen 17 und 20 m tief festgesetzt. Der Bestand wird dabei insofern berücksichtigt, als fast alle vorhandenen Gebäude innerhalb dieser Zone stehen. Die über die rückwärtigen Baugrenzen in die vorhandenen Grün- und Freiräume hineinragenden Gebäudeteile genießen Bestandsschutz. Eine gesonderte Ausweisung als überbaubare Fläche entspricht nicht dem beabsichtigten städtebaulichen Prinzip der Freihaltung von Blockinnenbereichen und dem Erhalt der historischen städtebaulichen Grundidee.

3.2.3 Stellplätze, Garagen

Sowohl in den allgemeinen als auch in den reinen Wohngebieten sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Vorgartenbereich Stellplätze, Carports, Garagen und Nebenanlagen nicht zulässig. Da Vorgärten zu den wesentlichen, Stadtbild prägenden Faktoren gehören, können sie nicht für sich betrachtet werden, sondern sind immer im Einklang mit dem Stadtbild zu bringen. In den letzten Jahren konnte beobachtet werden, dass viele ursprünglich durch Bepflanzung gestaltete Grundstücke versiegelt und für die Unterbringung von Pkws genutzt wurden. Durch den Verlust der Vegetation droht die Verödung des Stadtbildes. Dies soll mit der Festsetzung "Ausschluss von Stellplätzen, Garagen und Nebenanlagen" verhindert werden.

Mit diesem Ausschluss und durch die Festsetzung in weiten Bereichen des Plangebietes (WA + WR 1), auf den rückwärtigen Grundstücksflächen nur unterirdische Stellplatzanlagen zuzulassen, ist jedoch die Unterbringung von Stellplätzen zukünftig erheblich eingeschränkt. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass in einem historischen Stadtviertel zwangsläufig die Situation für den ruhenden Verkehr nicht befriedigend zu lösen sein wird. Es handelt sich hier um einen zentral gelegenen städtischen Bereich, in dem eine Nutzungsdichte wünschenswert ist. Vor diesem Hintergrund ist von einem höheren Bedarf an Stellplätzen auszugehen, der jedoch aus stadtplanerischen und denkmal-schützenden Gesichtspunkten nicht auf jedem privaten Grundstück unterzubringen ist. In Anbetracht der bedeutenden historischen und architektonischen Qualitäten der vorhandenen Bebauung, deren Wert durch den Erhalt der Vorgärten und den Verzicht auf Garagen und Stellplätze auf den rückwärtigen Grundstücksflächen gesteigert wird, müssen die Belange des ruhenden Verkehrs jedoch zurücktreten. Zumal durch die Anlage von Stellplätzen auf den Grundstücken durch die dann notwendigen Zufahrten Stellplätze im Straßenraum verlorengehen - oftmals ein

Nullsummenspiel, das letztlich auf die Frage der Privatisierung des Parkens reduziert ist.

3.2.4 Bauweise

Die vorwiegend klassizistische Bebauung weist unterschiedlich große seitliche Grenzabstände auf, die zum Teil unter den bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Breiten liegen. Da diese städtebaulich gewachsene Struktur erhalten bleiben soll, ist ausnahmsweise zum Erhalt der historischen Gebäude und des sich Einfügens in das vorhandene Gesamtensemble eine Abweichung von den seitlichen Abstandsflächen, die nach dem Niedersächsischen Baurecht vorgeschrieben sind, möglich.

3.3 Örtliche Bauvorschriften

Um die Entwicklung der Einfriedungen, Vorgärten und des Erscheinungsbildes der Gebäude mit dem Stadtbild zu harmonisieren, ist eine Gestaltungssatzung erforderlich, um besondere Anforderungen an die Art und die Gestaltung zu stellen. Mit der Satzung wird angestrebt, den Gesamtzusammenhang von historischer Bebauung, Parzellenstruktur sowie die Gestaltung des in den öffentlichen Raum wirkenden Bereichs zwischen Grundstücksbebauung und öffentlicher Verkehrsfläche im Interesse des Stadtbildes zu sichern bzw. wiederherzustellen.

Das dominierende Erscheinungsbild der historischen Wohnquartiere der Innenstadt Oldenburgs ist bis heute durch Bürgerhäuser und Stadtvillen des 19. und des frühen 20. Jahrhunderts geprägt, so auch im Haareneschviertel. Helle Putzfassaden bei den Bürgerhäusern und bei den Stadtvillen bilden einige der prägenden Elemente dieses Erscheinungsbildes. Charakteristisch für die Wohnhäuser des Bürgertums, der Beamten und Offiziere der Residenzstadt war in der Regel die Anlage von Vorgartenzonen. Für die Grundstücksbebauung mit dem überwiegenden Charakter bürgerlicher Stadtvillen ist die Vorgartenzone in ihrer Größe und gestalterischer Entfaltung eine Ergänzung und gleichsam Fortsetzung der Fassade und damit integraler Bestandteil der Zurschaustellung eines gesellschaftlichen Status. Zugleich ist die Vorgartenzone und diese, in einem gewissen Zusammenhang mit der überwiegenden Hochparterrestruktur der Gebäudeteile, Ausdruck der Distanzierung der Privatsphäre von öffentlichem Straßenraum. Diese ursprüngliche Bedeutung ist charakteristisch für die bürgerlichen Wohnformen des späten 19. Jahrhunderts in Oldenburg.

Der Gestaltungsrahmen soll sich an einzelne Stadtbild prägende Strukturen im historischen Siedlungsbereich Oldenburgs orientieren und gleichzeitig einen ausreichenden Spielraum für individuelle Gestaltungswünsche belassen.

3.3.1 Außenwände

Ein Merkmal der städtischen Architektur aus der Periode vom Klassizismus zum Historismus, also der Entstehungszeit des östlichen Haaren-

eschviertels, ist der Verzicht auf den seinerzeit eher als ländlich geltenden Klinker oder Ziegelstein und fast ausschließliche Hinwendung zu einer als repräsentativ verstandenen Putzsichtigkeit der Außenwände. Entsprechend dem noch vom Klassizismus beeinflussten Zeitgeschmack waren und sind heute noch helle Töne dominierend. Bei heutigen Bauvorhaben in diesem Bestand gilt es, aus den eingangs beschriebenen Grundsätzen der Einführung heraus, diese Art der Außenwandgestaltung rechtlich bindend festzusetzen. Um jedoch auch modernen Gestaltungsformen und neuzeitlichen Materialkombinationen einen vertretbaren Spielraum zu geben und so eine eigenständige heutige, aber dennoch eingepasste Architektursprache zu ermöglichen, sind als Ausnahmen auch andere Materialien in bestimmten Anteilen zugelassen.

Zudem weisen viele der historischen Fassaden eine klare horizontale Gliederung und sind von Tür- und Fensterfaschen umrahmt auf. Abgeleitet aus dieser Gegebenheit sollen die heutigen Fassaden klar ablesbar horizontal mit geschosstrennenden Gesimsen gegliedert sein. Dabei sollten sie in der Straßenansicht ohne Unterbrechung durchlaufend ausgebildet werden. Die Fenster von Gebäuden sind, um sich in das historische Straßenbild einzufügen, mit Fensterfaschen zu versehen.

3.3.2 Formate von Wandöffnungen

Prinzipiell sind Fensteröffnungen bei Gebäuden des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, als dem hier dominierenden und somit städtebaulich maßgeblichen Typus, als hoch rechteckige Formate im Verhältnis von 1 : 1,5 (Breite zur Höhe) ausgeführt. Bei Fenstern in Giebeldreiecken verringert sich dieses Maß etwas, ohne jedoch die hoch rechteckige Ausrichtung zu verlassen. Daher ist auch bei Neubauten dieses wichtige Maßverhältnis zu übernehmen.

3.3.3 Dachformen

Im Haareneschviertel ist das geneigte Dach weit verbreitet. Als Dachformen sind fast durchgängig Walm-, Sattel- oder Mansarddächer anzutreffen. Nur im westlichen Planbereich sind Flachdächer vorhanden.

Um eine bestmögliche Einfügung von Neubauten in den Bestand zu gewährleisten, wird die Dachform, die der gestalterischen Eigenart dieses Straßenzuges entspricht, festgesetzt. Zudem muss die Dachfläche in ihrer Gesamtheit an Einzelobjekt und im Ensemble bestimmend bleiben. Daher werden Dachgauben und Einschnitte in ihren Abmessungen begrenzt.

3.3.4 Dachfarbe

Die Dacheindeckungen im Haareneschviertel sind fast ausschließlich in den Farben Grau/Schwarz, Rotbraun und Ziegelrot erfolgt. Diese historisch abgeleiteten Farben sollen auch weiterhin bestimmend sein.

3.3.5 Gebäudekörper

Jedes Haus soll als eigenständiger Baukörper erkennbar sein und das Straßenbild gliedern. Parzellenübergreifende Baukörper würden bei diesem historischen Stadtbild die Dimension sprengen, daher wird die Gebäudebreite entlang der Straßenverkehrsfläche auf das ursprüngliche Maß ausgerichtet.

3.3.6 Vorgärten

Die straßenseitige unbebaute Grünfläche vor der Gebäudefront ist Teil der charakteristischen Struktur der Parzellennutzung und des sich daraus ergebenden Erscheinungsbildes.

Die örtlichen Bauvorschriften sollen dazu dienen, den Charakter der grünen Vorgärten zu sichern. Grundsätzlich entspricht die Ausbildung der Vorgärten als Ziergärten dem Charakter der Gebäude und stellt historisch die repräsentative Ergänzung zur Schauffassade der Gebäude dar. Im Sinne der Schutzwürdigkeit des Ensembles soll dieser Zusammenhang wieder deutlich gemacht werden. Die charakteristischen Ziergärten sind primär geprägt durch eine Vegetation aus Laubgehölzen, blühenden oder nicht blühenden Sträuchern, immergrünen Laubgehölzen, wie Rhododendren und Ilex, sowie einzelne großwüchsige Bäume und Staudenpflanzen und nur in einem geringen Umfang durch Sommerblumen. Von daher ergeben sich Anforderungen an die Art der Vegetation, für die jedoch keine Anteiligkeiten ermittelbar und festlegbar sind. Nicht abweisbar ist unter heutigen Gesichtspunkten einer Gartengestaltung das Anlegen von Rasenflächen; daher werden sie in einem eingeschränkten Umfang je Vorgarten zugelassen.

3.3.7 Einfriedung

Mit der Ausbildung der seitlichen Einfriedung der Vorgärten ergibt sich die charakteristische Ablesbarkeit der Parzellenstruktur, die zu den wesentlichen städtebaulichen Merkmalen des Erscheinungsbildes des Haareneschviertels gehört.

Die Vorgärten der Gebäude weisen teilweise auch heute noch nur relativ schmale Zugangsflächen als gepflasterte Wege zwischen Haustür und vordere Grundstücksgrenze auf, die als charakteristische Strukturmerkmal angesehen werden müssen. Zu diesem Zugang gehörte jeweils in der vorderen Grundstückseinfriedung eine Eingangspforte. Gegenwärtig sind diese Grundstückseinfriedungen überwiegend entfernt worden, die Pfosten bzw. Pfeiler sind aber teilweise noch erhalten.

Diese städtebauliche Grundstruktur soll durch eine ausreichende Ausbildung der seitlichen Grundstückseinfriedungen, die bis an die straßenseitige Einfriedung reichen, erkennbar bleiben. Durch die Materialbeschränkung für die Ausbildung der seitlichen Einfriedung und der Höhenbeschränkung auf max. 1,30 m soll einem Zerfall des Zusammenhangs der Vorgartenzonen untereinander entgegengewirkt werden. Konstitutiv für

die Grundstücksgestaltung und damit für das städtebauliche Erscheinungsbild waren die vorderen straßenseitigen Grundstückseinfriedungen. Ihre Sicherung bzw. Wiederherstellung ist daher unbedingt erforderlich für das Stadtbild.

Die Material- und Konstruktionswahl (geschnittene Laubgehölzhecken, transparente, aus Vertikalelementen gebildete Metallzäune und in Ausnahmefällen auch Staketenzäune) sowie Höhenangaben entsprechen einerseits den überwiegenden aktuellen und dem historischen Bestand, andererseits der Höhenentwicklung der Bebauung.

3.4 Berücksichtigung von Natur und Landschaft

Die Aufstellung des Bebauungsplanes bereitet keine Eingriffe in die Natur vor. Alle Bäume, die langfristig erhalten bleiben können, ohne das habituszerstörende Rückschnitte oder Schädigungen von Gebäuden zu befürchten sind, werden als zu erhalten festgesetzt. Um die Erhaltung und die Vitalität zu gewährleisten, wird auch der jeweilige Kronentraufbereich vor Versiegelungen geschützt und als nicht überbaubar festgesetzt. Diese nicht überbaubaren Grundstücksflächen gliedern bzw. deuten die alten Parzellenstrukturen an und sind dadurch städtebaulich prägend.

3.5 Erschließung

Im Bereich nördlich der Adlerstraße zum Bahndamm wird ein Leitungsrecht festgesetzt. Der Eigentümer ist die Stadt Oldenburg.

In die Vorgartenbereiche der Westerstraße wird aufgrund der Verkehrsbelastung der direkten Verbindung von der Ofener Straße zu den Sportanlagen an der Haareneschstraße, die Straßenverkehrsfläche erweitert, um eine Fahrbahnbreite von 3,80 m, ein Parkstreifen von 2,00 m und an beiden Seiten ein Gehweg von 1,60 m zu ermöglichen.

Im Vorgartenbereich Ofener Straße 39 - 43 und 33 A, 33, 31 wurde die öffentliche Verkehrsfläche erweitert, um einen einheitlichen durchgängigen Grenzverlauf zu erhalten. Dieser bietet für zukünftige Umbauten der Straßenfläche die Möglichkeit einer funktionsgerechten Gestaltung.

3.6 Lärmimmissionen

Durch den Bebauungsplan M-654 B werden keine neuen Baumöglichkeiten geschaffen, sondern er reguliert die bereits vorhandene Bebauungsstruktur. Demgemäß ergeben sich Randparameter, die bei einer Neuplanung gänzlich anders zu beurteilen wären. In den meisten Fällen können weder geeignete Abstandsflächen noch aktive Lärmschutzmaßnahmen sinnvoll festgesetzt werden. Die zu treffenden Lärmschutzmaßnahmen sind somit den vorhandenen Gegebenheiten anzupassen. Bei einem Nebeneinander von Wohnnutzungen, lärmemittierenden Straßen- und Schienenwege wirkt die Lärmquelle nur einseitig auf die schutzwürdige Nutzung ein. Die Eigenabschirmung der Gebäude trägt damit erheblich zu Pegelminderungen bei. An den Hauptverkehrsstraßen wirkt sich zu-

sätzlich die vorhandene verdichtete Bebauung schützend für die Gartenbereiche aus.

Das Bebauungsplangebiet M-654 C wird durch Straßenverkehr primär aus südlicher, östlicher und westlicher Richtung verlärm. Entlang der Ofener Straße ergeben sich vor den Gebäuden prognostizierte Beurteilungspegel von tags 67 dB(A) bis 73 dB(A) und nachts von 59 dB(A) bis 65 dB(A). Die hohen Pegel von 73 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts ergeben sich im Kreuzungsbereich der Ofener Straße und der Autobahnanschlussstelle Oldenburg-Haarentor. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete von tags 60 dB(A) wird somit erheblich überschritten. In weiten Teilen des Plangebietes nehmen die Belastungen aufgrund der dichten Bebauungsstruktur allerdings rasch ab, so dass rückwärtig gelegene Gebäude entsprechend geringer belastet werden. Die Belastungen aufgrund des Straßenverkehrs sind auch heute schon erheblich und erfahren aufgrund der prognostizierten Verkehre 2025 nur eine mäßige Steigerung.

Für die Ostfassade entlang der Auguststraße liegen die Beurteilungspegel tags zwischen 67 dB(A) und 69 dB(A) und nachts zwischen 59 dB(A) und 61 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete (WA) von tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) werden somit tags um bis zu 18 dB(A) und nachts um bis zu 20 dB(A) überschritten. Die bestehende Bebauungsstruktur bewirkt allerdings eine umfangreiche Schallabschirmung, so dass die rückwärtigen Bereiche entlang der Ofener Straße und der Auguststraße umfangreich vor Straßenverkehrslärm abgeschirmt sind.

Auf das Bebauungsplangebiet M-654 C wirkt außerdem noch der Verkehrslärm der Stadtautobahn BAB A 28 ein. Allerdings ist die Belastung aufgrund der Entfernung der Autobahn zum Plangebiet und einer vorhandenen 2,50 m hohen Lärmschutzwand entlang der Autobahn bei weitem nicht so hoch wie an den angrenzenden Hauptverkehrswegen. Im Bereich Philosophenweg und Westerstraße betragen die prognostizierten Beurteilungspegel tags zwischen 50 dB(A) und 55 dB(A) und nachts zwischen 45 dB(A) und 50 dB(A). Im Bereich der Franz-Poppe-Straße machen sich die Lärmbelastungen der Autobahn BAB A 28 und der Autobahnzufahrt stärker bemerkbar, so dass tags Beurteilungspegel von 55 dB(A) bis 63 dB(A) und nachts Beurteilungspegel von 50 dB(A) bis 58 dB(A) auftreten.

Die derzeitigen Immissionsbelastungen durch Bahnverkehre an bahnnahen Gebäuden liegen im Tagzeitraum bei berechneten Beurteilungspegeln von bis zu 60 dB(A) und nachts von bis zu 55 dB(A). Entlang der Bahntrasse Oldenburg - Leer existiert allerdings kein geschlossener, parallel zur Bahntrasse verlaufender Gebäuderiegel, so dass Emissionen durch Zugverkehre weit ins Bebauungsplangebiet eindringen können.

Die Belastungen, die durch den prognostizierten Schienenverkehr verursacht werden, liegen tags bei 55 dB(A) bis 65 dB(A) in einem Streifen von bis zu 120 m entlang der Bahntrasse 1520. Nachts liegt der prog-

nostizierte Beurteilungspegel in diesem Streifen zwischen 55 dB(A) und 67 dB(A). Für Gebäude, die unter 20 m an die Trassenmitte der Bahngleise heranreichen, ergeben sich rechnerische Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) nachts. Eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" beträgt in den reinen Wohngebieten somit tags bis zu 15 dB(A) und nachts bis zu 27 dB(A) nahe der Bahntrasse Oldenburg - Leer. Dabei ist für die Stärke der Immissionsbelastung sowohl die Höhe des Bahndamms als auch die Höhe des jeweiligen Immissionsortes von Bedeutung. So ergeben sich durchaus Pegeldifferenzen von 6 dB(A) zwischen den ebenerdingen und den höhergelegenen Immissionsorten. Mit zunehmendem Abstand zu den Hauptverkehrswegen verringern sich die Lärmbelastungen zum Teil erheblich, da die bestehende Bebauung zu einer effektiven Abschirmung beiträgt und es stellen sich aufgrund der Bebauungsstruktur an den schallabgewandten Gebäudefassaden generell geringere Lärmbelastungen ein.

Für den Tagzeitraum ergeben sich im Bereich der Blumenstraße/Kastanienallee Beurteilungspegel, die überwiegend unter 50 dB(A) liegen und damit den Orientierungswert eines reinen Wohngebietes einhalten würde. Nachts ergeben sich aufgrund des prognostizierten Zugverkehrs allerdings höhere Lärmbelastungen, die im Bereich zwischen der Kastanienallee und der Haareneschstraße immer noch Werte von 45 dB(A) bis 50 dB(A) erreichen und damit den Orientierungswert für reine Wohngebiete um bis zu 10 dB(A) überschreitet.

Die Ausführungen zeigen, dass tags in großen Teilen des Plangebietes zwar Überschreitungen des Orientierungswertes für reine Wohngebiete auftreten, diese aber andererseits noch unterhalb des Orientierungswertes für Mischgebiete, in denen Wohnen ebenfalls zulässig ist, liegen. Allenfalls im Nahbereich der Bahntrasse Oldenburg - Leer können auch höhere Beurteilungspegel auftreten. Hier sollten Terrassen und Balkone zukünftig an den schallabgewandten Gebäudefassaden angeordnet werden. Für den Nachtzeitraum ergeben sich allerdings erheblich höhere Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005, so dass Schutzmaßnahmen, insbesondere für Schlafräume, zukünftig vorzusehen sind. Mit prognostizierten Beurteilungspegeln von 45 dB(A) bis 67 dB(A) ergeben sich Lärmbelastungen, die zu erheblichen Schlafbeeinträchtigungen führen können. Aus diesem Grund werden die im Plan festgesetzten Lärmpegelbereiche auf die Nachtbelastungen bezogen und nicht, wie allgemein üblich, auf den Tagwert.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen werden nicht festgesetzt, da davon ausgegangen wird, dass bei einer weiteren Steigerung des Schienenverkehrs Lärmsanierungsmaßnahmen oder bei einer wesentlichen Änderung des Schienenweges Lärmvorsorgemaßnahmen durch die Deutsche Bahn ergriffen werden.

Schallschutzmaßnahmen sind im Einzelfall nicht zwingend erforderlich, sofern eine angepasste Grundrissgestaltung oder andere Gebäude für einen ausreichenden Lärmschutz sorgen. Wird im konkreten Einzelfall von den Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen, so ist der je-

weilig ausreichende Lärmschutz vom Antragsteller im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen und eine Ausnahme nach § 8 (2) der Satzung zu beantragen.

Als Grundlage zur Beurteilung der Lärmsituation dient die DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau", die baugebietsspezifische Orientierungswerte der Lärmbelastungen empfiehlt. Bei Planungen im Bestand können die Orientierungswerte oft nicht eingehalten werden, so dass hier häufig Überschreitungen der Orientierungswerte hingenommen werden müssen. Die DIN 18005 dient dennoch als Empfehlungsrahmen.

In die Immissionsprognose für die Zugverkehre sind die Prognosedaten einer Fachplanung (Deutsche Bahn AG) eingegangen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass diese Prognose auf die innerbetrieblichen und wirtschaftlichen Abläufe abzielt, die eine möglichst hohe Auslastung der Schienenwege favorisiert. Welche Entwicklungen tatsächlich eintreten werden, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorhersagen. Dennoch wurde die Prognose als Grundlage zur Ermittlung der zukünftigen Immissionsbelastung herangezogen, um dem Vorsorgegedanken Rechnung zu tragen.

Weiterhin ist bei der Betrachtung der prognostizierten Lärmwerte zu beachten, dass sie sich auf dem "worst-case-Fall" beziehen. Das heißt, in der Berechnung wird sowohl von der höchst zulässigen Zuggeschwindigkeit, von maximalen Zuglängen und von Wagons, die einen hohen Radlaufgeräuschanteil erzeugen, ausgegangen. Eine andere Berechnungsart ist in den entsprechenden Vorschriften nicht vorgesehen. Dabei ist aber anzumerken, dass zum Beispiel die max. Geschwindigkeit aufgrund der Nähe zum Bahnhof oft nicht gefahren werden kann. Zudem nutzt augenscheinlich bisher noch kein Zug mit einer Länge von 700 m die Strecken, daher wird sowohl die maximale Zuglänge als auch deren Häufigkeit hinterfragt werden müssen.

Für die Ausbaustrecke Oldenburg-Sande werden für einzelne Abschnitte sukzessive Planfeststellungsverfahren, u. a. für die Elektrifizierung und die Realisierung des Lärmschutzes, eingeleitet.

Dies alles bewirkt, dass davon ausgegangen wird, dass die Lärmbelastung im Planbereich wesentlich niedriger sein wird als berechnet und der Festsetzung eines reinen Wohngebietes nichts im Wege steht.

Diese bereits langjährig bestehende Vorbelastung ist jedoch unvermeidbar, da eine alternative Verkehrsführung im Grundsatz nicht möglich ist. Auch kann der Verkehrslärm nicht Grund sein, den Gebietscharakter völlig zu ändern, indem ausschließlich lärmunempfindliche Nutzungen angesiedelt werden.

3.7 Altlasten

Bei dem Plangebiet handelt es sich überwiegend um ein langjähriges innenstadtnahes Wohngebiet. Bei den lt. Altlastenkataster zahlreich vor-

handenen Gewerbebetrieben handelt es sich überwiegend um Kleinbetriebe mit kurzfristigen Nutzungszeiträumen.

Der westliche Teil des Vorhabengebietes wurde intensiver gewerblich genutzt. Eine Nutzungsrecherche zeigt, dass für diesen Bereich jedoch nicht mit größeren altlastenrelevanten Bereichen zu rechnen ist. Aufgrund der langen Siedlungsgeschichte und urbanen Nutzung können punktuelle Belastungen an der Ofener Straße 29 bis 32, 38 und 40 sowie Westerstraße 2 bis 4 dennoch nicht ausgeschlossen werden.

Bei diesen Altlastenverdachtsflächen wird aufgrund des geringen Gefährdungspotentials und der nicht eindeutigen Altlastenrelevanz die Prüfung des Altlastenverdachts in das Baugenehmigungsverfahren übertragen. Im Zuge von geplanten Baumaßnahmen und Nutzungsänderungen wird für diese Altstandorte eine gutachterliche Überprüfung eines möglichen Altlastenverdachts in Verbindung mit der Baugenehmigung erforderlich werden. Anhand dieser Ergebnisse können dann im Rahmen des baurechtlichen Verfahrens im Einzelfall Nebenbestimmungen, wie z. B. Bodenuntersuchungen, zur Bestimmung des Gefährdungspotentials sowie zur ordnungsgemäßen Entsorgung des Aushubmaterials und Sanierungsmaßnahmen erforderlich werden.

3.8 Hubschrauberlandeplatz

An diesen Bebauungsplan angrenzend besteht auf dem Feuerwehrge-lände die Möglichkeit, mit dem Hubschrauber zu landen. Im Falle einer Hilfeleistung bei Gefahr für Leib und Leben, bei der eine Landung von Hubschraubern auch außerhalb von genehmigten Flugplätzen zulässig ist, wird auch dort gelandet.

Diese Möglichkeit soll nun aufgrund geplanter Umstrukturierungen im Ev. Krankenhaus selbst und der damit einhergehenden Parkhausplanung verlegt werden. Seit Anfang des Jahres 2006 gilt die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen". Eine Beeinträchtigung für das Plangebiet wird nicht erwartet, wären aber mit der Höherbewertung von Leib und Leben gegenüber dem Lärmschutz der Anwohner ggf. hinzunehmen.

4. Städtebauliche Daten

Plangebietsgröße insgesamt:	24,1 ha
Allgemeines Wohngebiet:	15,0 ha
Mischgebiet:	1,6 ha
Flächen für Gemeinbedarf:	2,6 ha
Verkehrsflächen:	3,5 ha
Flächen für Versorgungsanlagen:	0,2 ha

Grünflächen: 0,6 ha

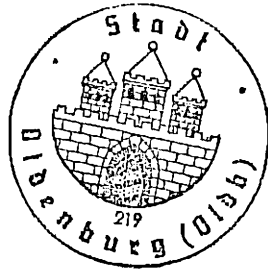
Bahnanlagen: 0,7 ha

Diese Begründung hat dem Rat der Stadt Oldenburg (Oldb) in seiner Sitzung am 26.09.2011 zur Beschlussfassung vorgelegen.

Oldenburg, 31. OKT. 2011



Oberbürgermeister



5. Anhang

**Stadtbildprägende Gebäude innerhalb der Erhaltungssatzung:
Bebauungsplan M-654 C**

	stadtbildprägende Gebäude unter Denkmalschutz			Stadtbildprägende Gebäude			
	Baualter vor ca. 1920	Gebäude überformt	Fremdkörper/ stark überformt	Baualter vor ca. 1920	Gebäude überformt	Baualter von ca. 1920-1945	Baualter nach 1945
Adlerstraße	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 20a, 21, 24, 25, 26		18 a				
Auguststraße	31, 47, 49, 51, 53, 55, 57, 59, 61, 63, 65, 67, 69, 71, 73, 75			45			
Blumenstraße	45, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60		47, 49				
Haarenesch- straße	1, 2, 4, 6, 10, 12, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 23, 25, 27, 29, 37, 39, 41, 43, 45, 55, 57, 59, 61, 63, 65 a, 65 b			28, 32, 40	26, 31	75, 77	
Kastanien- allee	19, 20, 21, 22, 23, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41		41 a				
Margareten- straße	21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30	43, 46	31			35, 37, 39, 41, 45	
Westerstraße	28						
Zeughaus- straße	56						