

Begründung zum Bebauungsplan M-682 C (Straßburger Straße/Maastrichter Straße)

1. Anlass und Ziel der Planung

Nach Aufgabe der Bahnnutzung nördlich des Hauptbahnhofes wurden die vorhandenen Flächenpotentiale planungsrechtlich durch den einfachen Bebauungsplan M-682 und den daraus entwickelten Bebauungsplänen M-682 A und M-682 B beordnet und neuen standortgerechten Nutzungen zugeführt. Auch östlich der Straßburger Straße, südlich der Maastrichter Straße stehen ehemalige Bahnflächen zur Verfügung. Mittlerweile liegen konkrete Bauabsichten der Landessparkasse zu Oldenburg (LzO) vor, die hier den Neubau ihrer Zentrale plant. Da sich diese Nutzung in das planerische Gesamtkonzept für das Gebiet nördlich Hauptbahnhof/Weser-Ems Halle einfügt, soll der Bebauungsplan die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben schaffen.

Zeitgleich zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes ist ein Gutachterverfahren/eine Mehrfachbeauftragung durchgeführt worden als Grundlage des Neubaus. In diesem Verfahren sind spezifische Rahmenbedingungen, wie die Ausgestaltung der Platzsituation der Sportarena an der Straßburger Straße und die Blickbeziehung aus der Karlstraße auf den geplanten Gebäudekörper, besonders berücksichtigt worden.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Bestehende Rechtsverhältnisse

Der Flächennutzungsplan 1996 stellt die Flächen im Planbereich überwiegend als gemischte Baufläche dar, nur im östlichen Teil ist kleinteilig ein Bereich als Sonderbaufläche für die Weser-Ems Halle dargestellt.

Eine verbindliche Bauleitplanung liegt für den Bereich nicht vor.

2.2 Örtliche Gegebenheiten

Das Gelände stellt sich derzeit überwiegend als Brache dar. In dem Bereich stehen verschiedene abgängige Hallenbauten aus der Zeit der Nutzung als Bahngelände. Hier wurden Ausbesserungsarbeiten an Kühlwaggons durchgeführt, ab 1991 dienten Teile des Geländes als Schrottlagerplatz.

Ein kleiner Teil des Geländes gegenüber der Karlstraße wird als Pumpwerk vom OOWV sowie zur Sicherung der Tunneltechnik des angrenzenden Fahrbahntunnels unterhalb der Bahngleise genutzt.

Südlich angrenzend an das Gebiet sind Bahn- und Straßenverkehrsflächen vorhanden. Nordwestlich schließen sich das GSG-Verwaltungsgebäude, der ZOB Olden-

burg und die Sportarena auf dem Weser-Ems-Hallen-Gelände an. Wohnnutzungen sind im näheren Umfeld nicht vorhanden.

2.3 Zustand von Natur und Landschaft

Prägend für den Zustand von Natur und Landschaft sind Brachestadien, Rohböden und befestigte Rangierflächen sowie Gebäude, Hallen und sonstige Elemente der vormaligen Nutzung als Bahnbetriebsgelände.

Dabei stellen sich die unversiegelten Flächen (ca. 13 000 m²) in unterschiedlichen Sukzessionsstadien mit in östlicher Richtung und unmittelbar entlang des Bahndammes zunehmendem Alter dar.

Im Osten sind ausgehend von bereichsweise vegetationsfreien Sandböden spontan entstandene Ruderalflure (UR) unterschiedlicher Vegetationsdichte und wechselnder Ausprägung vorhanden. Kleinteilig sind die Bestände mit Arten der Sandmagerrasen durchmischt, wobei keine Qualitäten der gemäß § 28 a NNatG geschützten Biotope erreicht werden.

Nach Osten und unmittelbar entlang der weiterhin vorhandenen Bahnbetriebsfläche nimmt der Anteil aufkommender Gehölze auf den zunehmend ungestörten Standorten, vorrangig Birken und daneben Zitterpappeln, zu und die Bestände zeigen sich in Übergängen zu Ruderalgebüsch (UR). Die Gehölze wurden im Winterhalbjahr 2004/2005 beseitigt.

Die Straßburger Straße und die Maastrichter Straße wurden parallel zu ihrer Fertigstellung mit Straßenbäumen bepflanzt. Im Einmündungsbereich der Maastrichter Straße in die Straßburger Straße stehen einzelne ältere Linden und Robinien¹⁾.

2.4 Naturschutzfachliche Bewertung

Die Fachpläne des Naturschutzes (Landschaftsrahmenplan und der Landschaftsplan) ordnen das Plangebiet der innerörtlichen Lage der Stadt Oldenburg zu und werten den Bereich aufgrund der versiegelungs- und nutzungsbedingten Vorbelastungen in der stadtweiten Betrachtung als von vergleichsweise eingeschränkter Bedeutung für Natur und Landschaft.

In der Örtlichkeit ist den alten Linden und Robinien an der Maastrichter Straße aufgrund ihres ortsbildprägenden Charakters und unter dem Aspekt der Regenerierbarkeit/Wiederherstellung eine besondere Bedeutung für Natur und Landschaft beizumessen.

2.5 Eingriff in Natur und Landschaft

Die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes bereitet Eingriffe im Sinne des § 18 BNatSchG in Natur und Landschaft vor, die mit erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verbunden sind.

¹⁾ Siehe Baumeinmaß der Kartengrundlage

Mit den Festsetzungen können gegenüber dem derzeitigen Zustand ca. 8 800 m² zusätzlich versiegelt werden. Damit werden sämtliche ökologischen Bodenfunktionen und die Grundwasserneubildung unterbunden und die Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen weitestgehend aufgehoben.

Innerhalb der Verkehrsflächen sind Bäume vorhanden. Eine Beseitigung wäre mit erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter von Natur und Landschaft verbunden.

Zur Minimierung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild wird für fünf Stellplätze ein standortheimischer Baum gepflanzt.

Eine weitergehende Reduzierung des Eingriffs lässt das Vorhaben nicht zu. Insofern sind weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen mit den Planungszielen der Stadt nicht vereinbar.

Da der Bereich als im Zusammenhang bebauter Ortsteil gemäß § 34 BauGB zu werten ist und die Eingriffe bereits vor Aufstellung des Bebauungsplanes zulässig waren, ist gemäß § 1 a Abs. 3 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich.

2.6 Nichtdurchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung vom 27.07.2001 nicht durchzuführen, weil der Schwellenwert für Städtebauprojekte gemäß Nr. 18.7 der Anlage 1 von 20 000 m² nicht überschritten wird. Die Größe des Grundstückes beträgt hier ca. 23 000 m², dies bedeutet bei einer festgesetzten Grundflächenzahl von 0,8 eine bebaubare Grundfläche von ca. 18 400 m².

3. Inhalt des Planes

3.1 Grundsätzliche Festsetzungen

Die vorgesehene Nutzung der Fläche durch die LzO ist in dem geplanten Umfang nur in einem Kerngebiet zulässig. Zudem handelt es sich um einen Standort im Stadtgefüge, der auch angrenzend entsprechende Nutzungen aufweist. Das Baugrundstück der LzO wird daher als Kerngebiet festgesetzt.

Der Flächennutzungsplan stellt dieses Gebiet im Wesentlichen als gemischte Baufläche dar. Die Festsetzung eines Kerngebietes ist also aus dem gültigen Flächennutzungsplan entwickelt.

Kleinteilig wird bestandsorientiert für die Fläche der Pumpstation und der Tunneltechnik eine Fläche für Versorgungsanlagen festgesetzt.

3.2 Die weiteren Festsetzungen

In dem Kerngebiet sind vor allem Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig, aber auch sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Ausgeschlos-

sen sind hier großflächige Einzelhandelsbetriebe, Vergnügungsstätten und Tankstellen, da sich diese Nutzungen in diesen städtebaulich sehr hochwertigen Bereich nicht einpassen. Einzelhandelsbetriebe sind nur mit einer maximalen Verkaufsfläche von jeweils bis zu 200 m² zulässig. Damit bleibt die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes gewahrt. Möglich sein sollen allein kleinere Einzelhandelsbetriebe für die bestehenden und geplanten Dienstleistungseinrichtungen in dem Bereich, z. B. eine Bäckerei oder ein Cafe, die nicht in Konkurrenz zu den Innenstadtstrukturen stehen. Aus diesem Grunde erfolgt eine Beschränkung der Größe der zulässigen Verkaufsfläche.

Wohnnutzungen sind allein ab dem 3. Obergeschoss zulässig. Sie stellen zwar derzeit kein Nutzungsziel der Investoren dar, sollen aber auch nicht völlig ausgeschlossen werden. Darüber hinaus ist betriebsbezogenes Wohnen, z. B. für Hausmeister, ist zulässig.

Entsprechend der Lage des Grundstückes im Stadtgebiet und der geplanten Nutzung wird eine Grundflächenzahl von 0,8 und eine Geschossflächenzahl von 1,8 festgesetzt. Für unterirdische Stellplätze oder Garagengeschosse kann die Geschossflächenzahl erhöht werden, bei oberhalb der Geländeoberkante gelegenen Stellplätzen jedoch nur, wenn eine Gebäudehöhe von 24,00 m nicht überschritten wird.

Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse wird differenziert festgesetzt, um die städtebaulichen Zielsetzungen der Sicherung einer adäquaten Baumasse und Gebäudehöhe im Bereich parallel zur Maastrichter Straße abzusichern.

Entlang der Straßburger Straße ist deshalb bereichsweise eine 4 bis 5-geschossige Bebauung vorgegeben, im Süden und Norden davon eine bis zu 4-geschossige. Im nördlichen Teil der Maastrichter Straße ist ebenfalls eine maximal 4-geschossige Bebauung zulässig. In Teilbereichen hiervon ist zudem eine bis zu 10-geschossige Bebauung mit einer Höhe von max. 38,00 m über Geländeoberkante zulässig, damit diese Zielsetzung noch unterstützt wird. Hier ist die Schaffung einer städtebaulichen Dominante das Ziel der Planung. Dieses Gebäude bzw. dieser Teil des Gebäudes muss jedoch einen Mindestabstand von 10,00 m zu der im Abstand von 6,00 m parallel zur Straßburger Straße verlaufenden Baugrenze einhalten.

Im südöstlichen Teil des Plangebietes sind nur zwei Vollgeschosse zulässig, dieser Bereich darf jedoch bis auf vier Vollgeschosse erhöht werden, wenn in dem städtebaulich wichtigeren Bereich gegenüber der Karlstraße eine Bebauung gesichert ist.

Innerhalb von überbaubaren und nicht überbaubaren Flächen an der Straßburger Straße und in Teilen der Maastrichter Straßen werden in diesem aus städtebaulicher Sicht hochwertigen Bereich Stellplätze ausgeschlossen. Eine Ausnahme hiervon stellt eine zulässige untergeordnete Stellplatzanlage für bis zu 15 Kfz-Abstellplätze (Kundenverkehr) im nordöstlichen Teil des Plangebietes dar. Die übrigen Stellplätze können großräumig in den rückwärtigen Teilen des Plangebietes und somit in städtebaulich weniger sensiblen Bereichen entstehen. Um die aus städtebaulicher Sicht wünschenswerte Unterbringung von Kfz unterhalb der Geländeoberfläche zu fördern, können die Flächen notwendiger unterirdischer Garagen der zulässigen Geschossfläche hinzugerechnet werden. Zusätzlich wird zur Vermeidung von unerwünschten

großflächigen Stellplatzanlagen festgesetzt, dass Garagengeschosse bis zu einem bestimmten Maß nicht auf die Zahl der Vollgeschosse anzurechnen sind.

Zur Sicherung der Erlebbarkeit der Bebauung an der Straßburger Straße ist hier eine Einfriedung des Grundstückes ausgeschlossen.

Im Bereich der anzulegenden Promenade an der Straßburger Straße soll eine zwei-reihige Allee aus standortgerechten Laubbäumen entstehen. Dies dient der Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Achse Bahnhof - ZOB - Weser-Ems-Hallenbereich - Sportarena. Die Promenade kann ggf. bereits im Nahbereich der Unterführung der Bahnanlagen angelegt werden, die Höhendifferenz von ca. 1,60 m kann mittels einer Treppe überwunden werden. Ungefähr auf Höhe der Ein- und Ausfahrt der Busse in den ZOB ist der gesamte Bereich ebenerdig, hier können dann die verschiedenen Nutzungen höhengleich erfolgen. Denkbar ist hier ein 50 cm breiter Sicherheitsstreifen zur Straße, dann ein 2,50 m breiter Radweg, die Baumreihe, im Weiteren ein 5,00 m breiter Fußweg, die 2. Baumreihe und ein weiterer 2,00 m breiter Streifen zu den Gebäuden.

3.3 Erschließung

Der Planbereich grenzt an die Maastrichter Straße und Straßburger Straße an, wobei die Erschließung überwiegend über die Maastrichter Straße erfolgt. Entlang der Straßburger Straße und an Teilen der Maastrichter Straße ist ein Zu- und Abfahrtsverbot festgesetzt, um hier die Platz- und Promenadensituation nicht zu unterbrechen und zudem die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu gefährden. Im Einmündungsbereich von der Maastrichter Straße auf die Straßburger Straße ist allerdings eine Vorfahrt zu dem repräsentativen Teil des zukünftigen Gebäudes zulässig. Diese ist jedoch nicht für den Publikumsverkehr vorgesehen.

Zur Erschließung der Versorgungsfläche ist durch den südlichen Teil des Plangebietes ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Versorgungsunternehmens festgesetzt.

Die Schmutzwasserableitung ist durch vorhandene Schmutzwasserkanäle sichergestellt.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt durch Einleitung in die bestehenden Regenwasserkanäle.

3.4 Festsetzungen für Natur und Landschaft

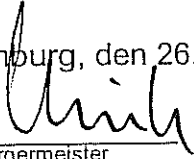
Zur Durchgrünung des Stellplatzbereiches und zur Aufwertung des Lebensraumpotentials wird für je fünf ebenerdig zu schaffende Pkw-Stellplätze die Pflanzung eines standortheimischen Laubbaumes festgesetzt. Auf die Festsetzung der im Geltungsbereich vorhandenen Bäume als zu erhaltende Bäume wird verzichtet, da sie sich im öffentlichen Straßenraum befinden und der Erhalt somit der Zuständigkeit der Stadt Oldenburg liegt.

4. Altlasten

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes waren zunächst Altlasten, verursacht durch die früheren Nutzungen, bekannt und bereits mit Ausnahme der noch bebauten Bereiche untersucht. Es waren dabei Belastungen des oberflächennahen Bodens festgestellt. Als relevante Parameter waren Mineralölkohlenwasserstoffe, PAK und Schwermetalle identifiziert worden. In Teilbereichen des Grundstückes sind bereits Sanierungsmaßnahmen ausgeführt. Signifikante Grundwasserbelastungen wurden dabei nicht ermittelt. Die Sanierung der übrigen Flächen erfolgt im Sommer 2005, so dass auf eine Kennzeichnung der Flächen nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB verzichtet werden kann.

Diese Begründung hat dem Rat der Stadt Oldenburg (Oldb) in seiner Sitzung am 26.09.2005 zur Beschlussfassung vorgelegen.

Oldenburg, den 26.09.2006


Oberbürgermeister

