

## Begründung zum Bebauungsplan S-688 A (Bahnhofsallee/Bremer Heerstraße)

### 1. Anlass und Ziel der Planung

Die Bahnhofsallee wird ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße aufgrund des schadhaften Zustands, der zu geringen Breite der Fahrbahn und der zum Teil fehlenden Rad- und Fußwege nicht gerecht. Auch zur besseren Erschließung der neu entstandenen Wohngebiete westlich der Bahnhofsallee und, um die Baugebiete insgesamt entlang der Bahnhofsallee an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs anschließen zu können, ist eine Umgestaltung der Bahnhofsallee erforderlich. Ziel ist insbesondere, die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer sowie der Schulkinder zu erhöhen. Der Bebauungsplan soll die dazu erforderlichen Verkehrsflächen planungsrechtlich sichern.

Darüber hinaus wird die Neuordnung der Einmündungsbereich Bahnhofsallee und der Straße Am Bahndamm in die Bremer Heerstraße sowie die Umgestaltung der Bremer Heerstraße in diesem Abschnitt für einen funktionsgerechten Verkehrsfluss notwendig.

Neben dem vorrangigen Ziel der Umgestaltung der Bahnhofsallee sollen die angrenzenden, weitgehend bebauten Grundstücksflächen, für die überwiegend kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan besteht und auf denen Vorhaben bislang nach § 34 Baugesetzbuch zu beurteilen sind, über die Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung beordnet werden.

### 2. Rahmenbedingungen

#### 2.1 Bestehende Rechtsverhältnisse

Im Flächennutzungsplan 1996 sind die Bremer Heerstraße, die Bahnhofsallee und die Straße Am Bahndamm als Hauptverkehrsstraße/Verkehrsstraße (Vorbehaltensnetz) dargestellt. Sie sind Bestandteil des Vorbehaltensnetzes (50 km/h) des Gesamtverkehrskonzeptes 2000 der Stadt Oldenburg vom 19.03.1990.

Die Grundstücksflächen entlang der Bahnhofsallee im Planbereich sind als Wohnbauflächen dargestellt. Die Flächen der Deutschen Bahn AG als Flächen für Bahnanlagen. Die Grundstücksflächen entlang der Bremer Heerstraße sind als gemischte Bauflächen dargestellt.

Der Bebauungsplan S-688 A überlagert im Norden Teilflächen des seit 1969 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes O-328 und im Westen Teilflächen des seit 1973 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes O-483.

In Nordsüdrichtung verläuft auf der westlichen Seite der Bahnhofsallee eine Erdgashochdruckleitung, DN 200.

Westlich der Straße Am Bahndamm befindet sich der Bahndammgraben, ein Verbandsgewässer II. Ordnung.

## 2.2 Örtliche Gegebenheiten

Der Bebauungsplan erfasst Teilabschnitte der Hauptverkehrsstraßen Bremer Heerstraße, Bahnhofsallee und Am Bahndamm.

Die Bahnhofsallee verläuft insgesamt auf einer Länge von ca. 3,4 km von der Bremer Heerstraße bis zur Bümmersteder Tredde, parallel zur Eisenbahnstrecke Oldenburg-Osnabrück. Sie verbindet die Ortsteile Bümmerstede, Krusenbusch und Kreyenbrück mit dem Ortsteil Osternburg. Über die Bremer Heerstraße bindet sie diese Ortsteile an das Straßennetz und an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz (L 866, BAB A 28, BAB A 29) an.

Die Bahnhofsallee erschließt zurzeit (Stand: 24.03.1998) 2 674 Anwohner, davon 1 107 Anwohner direkt und 1 567 Anwohner indirekt, d. h. die Straßen dieser Anwohner sind nur über die Bahnhofsallee erreichbar.

Verkehrszählungen aus dem Jahr 1998 ergaben Belastungen von ca. 4 500 Kfz/Tag (Bereich Bahnhofsallee/Bümmersteder Tredde), bis ca. 8 870 Kfz/Tag (ca. 6 870 Kfz/Tag vor der Einmündung Bremer Heerstraße und ca. 2 000 Kfz/Tag "Schleichverkehr" durch die Wunderburgstraße). Die Verkehrsbelastung nimmt somit von Norden nach Süden kontinuierlich ab.

Aufgrund von möglichen Nachverdichtungen in den angrenzenden Wohngebieten werden künftig ca. 600 Anwohner (direkt/indirekt) zusätzlich zu den 2 674 vorhandenen durch die Bahnhofsallee erschlossen. Die Belastungen auf der Bahnhofsallee verändern sich dadurch und durch die Entwicklung in den neuen Wohngebieten im Stadtsüden von ca. 4 500 Kfz/Tag, im Bereich Bahnhofsallee/Bümmersteder Tredde auf ca. 5 000 Kfz/Tag und im Bereich Bahnhofsallee/Bremer Heerstraße von ca. 8 870 Kfz/Tag auf ca. 10 000 Kfz/Tag. Diese prognostizierte Verkehrszunahme in den nächsten 10 Jahren ist somit ausschließlich auf die möglichen Nachverdichtungen zurückzuführen und nicht auf die Umgestaltung der Bahnhofsallee.

Die vorhandene Straßenverkehrsfläche der Bahnhofsallee weist eine Breite von 16 m auf. Die Fahrbahnbreite der Bahnhofsallee wechselt zwischen 5,80 m und 5,20 m. Die bituminöse Fahrbahndecke ist durchgehend in einem schlechten baulichen Zustand, in Teilbereichen bedingt durch den moorigen Untergrund. An der Westseite ist durchgehend ein von der Fahrbahn abgesetzter, zwischen 1,50 m und 2,20 m breiter, überwiegend gepflasterter kombinierter Rad-/Gehweg vorhanden, dessen Zustand variiert. Auf der östlichen Seite verläuft durchgehend ein Grünstreifen, in dem 262 Birken stehen. Im Bereich zwischen Bremer Heerstraße/BAB A 28 verläuft zwischen den Birken und den Anliegergrundstücken zusätzlich ein mit Schotter befestigter Weg von ca. 1,40 m Breite.

Wegen des obengenannten moorigen Straßenuntergrundes besteht auf der Bahnhofsallee im Bereich zwischen Bremer Heerstraße und Carl-Friedrich-Gauß-Straße eine Lastenbeschränkung von 5 t zulässigem Gesamtgewicht. Da die Tragfähigkeit nicht für die erheblich gestiegene Beanspruchung ausgelegt ist, sind permanent Fahrbahnversetzungen, -verwerfungen und in erheblichem Maße Randabsackungen zu verzeichnen.

Aufgrund des schlechten Straßenzustandes wird die Bahnhofsallee zwischen der Bremer Heerstraße und der Klingenbergstraße nicht durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen. Auch die angrenzenden Bereiche (Wunderburgstraße, Ferdinand-Koch-Straße, Brachvogelweg, Goldregenweg, Lärchenring) werden somit nicht durch den ÖPNV erreicht. Nur der Bereich zwischen Klingenbergstraße und Carl-Friedrich-Gauß-Straße wird durch den ÖPNV versorgt.

Der Planbereich erfasst neben dem nördlichen Abschnitt der Bahnhofsallee auch einen Bereich der Bremer Heerstraße. Die Bremer Heerstraße stellt die Verlängerung der direkt aus dem Stadtzentrum führenden Straßenverbindung Damm/Bremer Heerstraße dar und ist neben der BAB A 28 die Hauptausfallstraße im Südosten der Stadt Richtung Delmenhorst/Bremen. Der Planbereich umfasst das Teilstück der Bremer Heerstraße zwischen dem Einmündungsbereich der Bahnhofsallee und der Straße Am Bahndamm in die Bremer Heerstraße. Die bituminös befestigte Fahrbahn der Bremer Heerstraße ist im Mittel 7,75 m breit. Im Einmündungsbereich zur Bahnhofsallee ergeben sich häufig Stauungen. Die Bremer Heerstraße wird von der Bahnstrecke Oldenburg-Osnabrück und dem Zweiggleis zur Bahnstrecke Oldenburg-Bremen gekreuzt.

Die städtebauliche Situation entlang der Bahnhofsallee ist im Planbereich durch die überwiegend zweigeschossige Straßenrandbebauung geprägt. Baulücken befinden sich noch vereinzelt auf den Hintergrundstücken. Neben der Wohnnutzung ist hier u. a. eine Gärtnerei vorhanden. Entlang der Bremer Heerstraße haben sich neben der Wohnnutzung entsprechend ihrer Funktion auch anderweitige Nutzungen, wie z. B. Blumengeschäft, Restaurant, Fahrschule, Bäcker, angesiedelt.

### 2.3 Zustand von Natur und Landschaft

Die Wohnbauflächen im Planbereich sind weitgehend bebaut. Es überwiegen Ein- und Zweifamilienhäuser mit typischen Gartenanlagen, in denen Zierrasenflächen und Beete vorherrschend sind.

Der vorhandene Querschnitt der Bahnhofsallee wird durch den auf der Ostseite vorhandenen durchgängigen Grünstreifen, in dem insgesamt auf gesamter Länge der Bahnhofsallee 262 Birken stehen, geprägt. Von den 262 Birken haben 221 eine Überlebenschance von 15 bis 20 Jahren. Die Bäume gliedern und beleben das Orts- und Landschaftsbild.

Gewässer sind im Plangebiet als straßenbegleitende Entwässerungsgräben vorhanden. Soweit die Gräben an bebaute Grundstücke reichen, werden sie größtenteils in die Vorgärten integriert und entsprechend gepflegt.

## 2.4 Eingriffe in Natur und Landschaft

Aus Sicht der Belange von Natur und Landschaft bereitet der Bebauungsplan Eingriffe im Sinne des § 8 Bundesnaturschutzgesetz vor.

Durch den Umbau der Bahnhofsallee werden Bodenversiegelungen vorgenommen. Mit der Versiegelung von Boden werden dessen ökologische Funktionen zerstört. Zudem ist beim Ausbau der Bahnhofsallee eine Beseitigung von Gewässern durch Verrohrungen erforderlich. Dieses führt zu einer Zerstörung der Gewässerbiozöno- sen. Zur Schaffung des erforderlichen Straßenquerschnittes ist die Rodung der vor- handenen Birken innerhalb des jetzigen Straßenraumes notwendig.

Auch bei der Neugestaltung des Einmündungsbereiches Bahnhofsallee/Bremer Heerstraße ist die Rodung einer Buche, Eibe und mindestens einer Linde notwen- dig.

Der vorhandene Zustand von Natur und Landschaft und die Eingriffe wurden be- wertet:

| Biotop vorher           | Größe     | Wert- faktor | Biotop nachher | Wert- faktor | Diffe- renz | BFW       |
|-------------------------|-----------|--------------|----------------|--------------|-------------|-----------|
| Gräben (Sohle)          | 225       | 1,5          | Straße         | 0,0          | - 1,5       | - 337,5   |
| Böschun- gen            | 180       | 1,5          | Straße         | 0,0          | - 1,5       | - 270     |
| Seiten- streifen        | 900 (W)   | 1,0          | Straße         | 0,0          | - 1,0       | - 900     |
| Seiten- streifen        | 1 530 (E) | 1,5          | Straße         | 0,0          | - 1,5       | - 2 295   |
| Äcker, Gärten, Grünland | --        | --           | --             | --           | --          | --        |
|                         |           |              |                |              |             | - 3 802,5 |

Einzelheiten zum Bestand von Natur und Landschaft und die Bewertung ergeben sich aus der Begründung zum Grünordnungsplan, der Bestandteil der Begründung des Bebauungsplanes ist.

Durch die geplanten Maßnahmen (Straßenbau) werden Flächen mit einem Biotop- flächenwert von 3 802,5 Werteinheiten (WE) in Anspruch genommen. Mit dem Um- bau der Bahnhofsallee sollen neue Pflanzstreifen im Straßenraum geschaffen wer- den. Dazu wird ein Pauschalwert von 10 000 m<sup>2</sup> Gesamtgröße Pflanzstreifen für die gesamte Bahnhofsallee angenommen. Dieser wird auf die einzelnen Planbereiche umgerechnet. Durch die Anlage von Pflanzstreifen im Geltungsbereich des Bebau- ungsplanes S-688 A werden ca. 1 200 m<sup>2</sup> Pflanzstreifen neu geschaffen. Dies ent- spricht 1 200 WE. Es verbleibt ein rechnerisches Defizit von 2 602,5 WE, das nicht innerhalb des Bebauungsplanbereiches ausgeglichen werden kann.

Über die ermittelten Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes hinaus werden Ersatzmaßnahmen notwendig. In unmittelbarer Umgebung des Planbereiches steht keine geeignete Kompensationsfläche zur Verfügung.

Das Kompensationsdefizit soll auf einer 2 602,5 m<sup>2</sup> großen Teilfläche des städtischen Flurstückes 1/70, Flur 1, Gemarkung Eversten, durchgeführt werden. Das Flurstück kennzeichnet sich als ehemalige Baumschule, die ursprünglich intensiv gärtnerisch genutzt wurde. Die Fläche soll aus der gärtnerischen Nutzung herausgenommen werden und einer freien Vegetationsentwicklung überlassen werden. Durch diese Maßnahme ist eine Aufwertung der Fläche um einen Wertfaktor möglich.

| Flurstück | Biotop vorher   | Größe (m <sup>2</sup> ) | Wertfaktor | Biotop nachher    | Wertfaktor | Differenz | Biotopflächenwert |
|-----------|-----------------|-------------------------|------------|-------------------|------------|-----------|-------------------|
| 1/70      | Baumschulfläche | 2.602,5                 | 1,5        | Sukzessionsfläche | 2,5        | 1,0       | 2.602,5           |
|           |                 |                         |            |                   |            |           | 2.602,5           |

Für die 31 zu rodenden Birken werden 93 Birken, Hochstamm 16/18 cm gepflanzt. Die Ersatzpflanzungen für die fallenden Birken erfolgen im Verhältnis 1 : 3. 37 Bäume werden als straßenbegleitende Bäume im Straßenraum der Bahnhofsallee innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes S-688 A angeordnet. Innerhalb der durch den Bebauungsplan geplanten Straßenverkehrsfläche befinden sich neben der Birkenreihe weitere Bäume (sieben Bäume), die nicht vollständig erhalten werden können. Ersatzpflanzungen für diese Bäume erfolgen im Verhältnis 1 : 4, da es sich hier um Einzelbäume handelt, die das Straßenbild in erheblichem Maße prägen (28 Bäume). Insgesamt sind somit Ersatzpflanzungen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes von 84 Bäumen erforderlich. Die Ersatzpflanzung soll als flächige Anpflanzung, bestehend aus standortheimischen Sträuchern, Heistern und Hochstämmen auf zwei Teilflächen des Flurstücks 85/27, Flur 23, Gemarkung Osternburg, durchgeführt werden. Als Ersatzfläche wird eine Flächengröße von ca. 2 300 m<sup>2</sup> benötigt. Die Ersatzpflanzung soll auf der ca. 1 000 m<sup>2</sup> großen Teilfläche 1 des städtischen Flurstückes 85/27, Flur 23, Gemarkung Osternburg, sowie auf der Teilfläche 2 des gleichen Flurstücks vorgenommen werden. Bei Teilfläche 1 handelt es sich um eine intensiv genutzte Grünlandfläche. Auf Teilfläche 2 befindet sich im Süden eine Osterfeuerstelle für die Neuenweger Bürger sowie eine Wanderwegverbindung vom Bittersweg zum Weg Bei der Schäferei. Westlich des Wanderweges wurden vor einigen Jahren auf einer Fläche von ca. 5 000 m<sup>2</sup> bereits Gehölzanpflanzungen durchgeführt. Diese Anpflanzungen können für die Kompensation im Rahmen noch erforderlicher Baumpflanzungen für den Umbau der Bahnhofsallee (Bebauungspläne S-688 A, D und E) angerechnet werden. Auf den östlich des Wanderweges verbleibenden Flächen, die sich heute als Grünlandbrache darstellen, sollen auf einer ca. 3 000 m<sup>2</sup> großen Fläche gruppenweise Gehölzanpflanzungen vorgenommen werden. Für den Bebauungsplan S-688 A auf dieser Teilfläche zwei Anpflanzungen in einer Größe von ca. 1 300 m<sup>2</sup> vorgenommen werden. Einzelheiten zu den Bepflanzungen (Baumarten und Quali-

ten und Qualitäten sowie Pflanzschema) sind den genauen Ausführungen des Grünordnungsplanes zu entnehmen.

Um die Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren, können die vorhandenen Bäume auf den geplanten Wohnbauflächen als zu erhaltende Bäume festgesetzt werden. Grundwasserabsenkungen dürfen nur im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde durchgeführt werden. Durch die obengenannten Kompensationsmaßnahmen werden die Eingriffe in Natur und Landschaft zu 100 % ausgeglichen. Die Maßnahmen sind binnen sechs Monaten nach Ausbaubeginn durch die Stadt Oldenburg herzustellen.

### 3. Inhalt des Planes

#### 3.1 Grundsätzliche Festsetzungen

##### 3.1.1 Städtebauliche Zielsetzung

Ziel der Planung ist es, die für die Umgestaltung der Bahnhofsallee benötigte Straßenverkehrsfläche planungsrechtlich zu sichern. Dadurch werden insbesondere folgende Belange berührt:

##### 3.1.2 Belange des Verkehrs

Mit der Verabschiedung des Vorbehaltsnetzes im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes 2000 im März 1990 durch den Rat der Stadt Oldenburg liegt das Hauptverkehrsstraßennetz (Vorbehaltsnetz), das auch die Bahnhofsallee enthält, fest. Bereits im Generalverkehrsplan 1967/69 und im Verkehrsplan 1976 war die Bahnhofsallee als Hauptverkehrsstraße festgelegt. Mit der Darstellung als Verkehrsstraße im Flächennutzungsplan von 1996 wird eine bereits vorhandene Nutzung fortgeschrieben. Die Bahnhofsallee ist eine lokal verkehrswichtige Straße innerhalb der Ortslage, die gegenüber einmündenden Straßen bevorrechtigt und mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahrbar ist. Die Bahnhofsallee ist aufgrund ihrer Lage im Netz und damit aufgrund ihrer langjährig bestehenden Funktionen eine Hauptverkehrsstraße. Aufgrund des Ausbauzustandes wird die Bahnhofsallee ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße nicht gerecht. Zur Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse wurden Umbauplanungen erarbeitet. Dabei wurden für den Umbau der Bahnhofsallee von der Bremer Heerstraße bis zur Bümmersteder Tredde Kosten von ca. 14,881 Mio. DM ermittelt. Im Zusammenhang mit der Planung für den Umbau der Bahnhofsallee wurde auch der Bau einer Umgehungsstraße auf dem Bahndammgelände geprüft. Dabei wurden zwei Varianten untersucht:

- a) Umbau der Bahnhofsallee von der Bremer Heerstraße bis zur Zweigstraße als Hauptverkehrsstraße, Bau einer Umgehungsstraße auf dem Bahndammgelände von der Zweigstraße bis zur Bümmersteder Tredde. Eine Kostenschätzung hierfür ergibt ca. 17,26 Mio. DM. Zu berücksichtigen ist, dass für den verbleibenden Abschnitt der Bahnhofsallee von der Zweigstraße bis zur Bümmersteder Tredde ein Mindestumbau notwendig ist, da die Straße im derzeitigen Zustand weder baulich noch verkehrstechnisch der Funktion als Wohnsammel-

straße gerecht wird. Hierfür ergeben sich Kosten von ca. 8,818 Mio. DM, so dass für diese Variante insgesamt ca. 26,078 Mio. DM aufzuwenden wären.

- b) Ausbau der Straße Am Bahndamm von der Bremer Heerstraße bis zum Haus Am Bahndamm Nr. 15 als Hauptverkehrsstraße, ab hier Bau einer Umgehungsstraße auf dem Bahndammgelände bis zur Bümmersteder Tredde. Die Kostenschätzung hierfür ergibt ca. 12,302 Mio. DM. Ebenfalls sind ca. 9,127 Mio. DM für den Umbau der Bahnhofsallee von der Bremer Heerstraße bis zur Bümmersteder Tredde als Wohnsammelstraße hinzuzurechnen, so dass diese zweite Variante Kosten in Höhe von ca. 21,429 Mio. DM verursacht.

### 3.1.3 Belange des Wohnens

An die Bahnhofsallee angrenzend ist eine Wohnbebauung vorhanden. Im Hinblick auf die Verkehrsbelastung ist von Bedeutung, ob die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehalten werden. Es ist festzustellen, dass das Umfeld der Bahnhofsallee einen durch den Verkehr langjährig vorbelasteten Bereich darstellt. Die Hauptemissionsquellen sind der Straßenverkehr auf der Bahnhofsallee, der BAB A 28 und der Bremer Heerstraße. Außerdem tangiert die Eisenbahnstrecke Oldenburg-Osnabrück das Plangebiet.

Es wurden Schallimmissionsberechnungen auf der Grundlage der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) erstellt. Die Berechnungen berücksichtigen alle Hauptverkehrsstraßen und die Bahnstrecke Oldenburg Osnabrück. Die topografischen Gegebenheiten, insbesondere die Höhenunterschiede im Bereich zwischen der Bahnhofsallee und der Bahnstrecke, sind einbezogen worden. Die Hochlage der BAB A 28 und die beidseitig vorhandenen 2,50 m hohen Lärmschutzwände sind ebenfalls in die Berechnungen eingeflossen, nicht jedoch die schallmindernde Wirkung der vorhandenen Bebauung.

Die Schallimmissionsberechnungen wurden sowohl mit Verkehrsdaten von 1998 als auch mit den prognostizierten Verkehrsdaten durchgeführt. Der Pegelunterschied aufgrund der langfristig prognostizierten Verkehrszunahme liegt überwiegend unter 1 dB(A). Der prognostizierte Anstieg der Verkehrsmenge auf der Bahnhofsallee, der jedoch nicht durch den Ausbau selbst hervorgerufen wird, sondern vielmehr durch Nachverdichtung und die entstandenen neuen Wohngebiete im Stadtsüden, wird sich somit nur geringfügig auf die Immissionsbelastung auswirken, da erst eine Erhöhung um 3 dB(A) für das menschliche Gehör deutlich wahrnehmbar ist.

Im Bereich des geplanten Mischgebietes werden bei der Prognose die im Beiblatt 1 der DIN 18005 genannten Orientierungswerte für ein Mischgebiet tags und nachts um maximal 13 dB(A) überschritten. Im geplanten allgemeinen Wohngebiet östlich der Bahnhofsallee werden für die Straßenrandbebauung bei der Prognose die Orientierungswerte für ein allgemeines Wohngebiet tags um maximal 10 dB(A) und nachts um maximal 13 dB(A) überschritten. Auf den Hintergrundstücken liegen die Überschreitungen tags bei 7 dB(A) und nachts bei 11 dB(A). Im allgemeinen Wohngebiet westlich der Bahnhofsallee werden für die Straßenrandbebauung bei der Prognose die Orientierungswerte für ein allgemeines Wohngebiet tags um maximal 10 dB(A) und nachts um maximal 13 dB(A) überschritten. Auf den Hintergrundstücken liegen die Überschreitungen tags bei maximal 6 dB(A) und nachts bei maximal

8 dB(A). Die schallmindernde Wirkung der Straßenrandbebauung wurde dabei nicht berücksichtigt.

### 3.1.4 Belange von Natur und Landschaft

Wie unter 2.4 festgestellt, bereitet der Bebauungsplan Eingriffe in Natur und Landschaft vor. Ebenso wurde festgestellt, dass ein vollständiger Ausgleich zum Teil innerhalb sowie insbesondere auf Flächen außerhalb des Planbereiches möglich ist.

### 3.1.5 Abwägung und Abwägungsergebnis

In die Abwägung sind die vorgenannten Belange des Wohnens, des Verkehrs und die Belange von Natur und Landschaft einzustellen. Unverkennbar ist, dass die unmittelbaren Anlieger der Bahnhofsallee Störungen durch Verkehrslärm ausgesetzt sind und dass daher ein Umbau der Bahnhofsallee auf dem Niveau einer Hauptverkehrsstraße nicht in ihrem Interesse liegt. Demgegenüber besteht die Verpflichtung der Stadt Oldenburg, zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet ausreichend Verkehrsflächen, auch für Hauptverkehrsstraßen, zur Verfügung zu stellen. Im Hinblick auf die heutige und zukünftige Lärmsituation an der Bahnhofsallee ist zu berücksichtigen, dass das Nebeneinander von Wohnnutzung und Straßenverkehr hier schon seit Jahrzehnten besteht und dementsprechend eine gegenseitige Rücksichtnahme erfordert. Die Immissionssituation wird größtenteils nur geringfügig durch den Umbau der Bahnhofsallee verändert.

Eine Verbesserung der langjährigen bestehenden Immissionssituation ist über aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnhofsallee nicht möglich, da straßenseitige Lärmschutzwände oder -wälle schon aufgrund der Vielzahl von Hauszufahrten nicht errichtet werden können.

Im Übrigen erfolgt durch den Umbau der Bahnhofsallee die Beseitigung des mangelhaften Fahrbahnzustandes, damit werden die Rollgeräusche verringert und die ansonsten bei Schlaglöchern häufig auftretenden Klopf- und Scheppergeräusche vermieden.

Der Bau einer Umgehungsstraße auf dem Bahndammgelände scheidet aus Kostengründen aus. Den für den Umbau der Bahnhofsallee ermittelten Kosten in Höhe von über 14 Mio. DM stehen Kosten von über 26 Mio. DM bzw. über 21 Mio. DM je nach Variante der Umgehungsstraße gegenüber. Neben den deutlich höheren Kosten dieser beiden Varianten ist ein weiterer Nachteil, dass eine Buslinie wegen der nur hier ausreichenden Fahrbahnbreite auf dem Bahndammgelände verlaufen müsste. Aufgrund der Lage der Haltestellen abseits der Bebauung und der zu bewältigenden Höhenunterschiede wäre diese Buslinie äußerst unattraktiv.

Von entscheidender Bedeutung ist jedoch, dass das Bahndammgelände seit dem 14.05.1998 als Naturschutzgebiet "Bahndammgelände Krusenbusch" gem. § 24 Nds. Naturschutzgesetz unter Schutz gestellt ist und damit für Verkehrszwecke ausscheidet:

Da die mit den Straßenbaumaßnahmen einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft ausgleichbar sind und diese Belange somit zurückgestellt werden kön-



nen, wird den Zielen der Planung entsprechend eine Verkehrsfläche festgesetzt, die eine Umgestaltung der Bahnhofsallee innerhalb der vorhandenen Flächen ermöglicht.

Zur Beordnung des Einmündungsbereiches Bahnhofsallee/Bremer Heerstraße ist die Anlage einer eigenständigen Linksabbiegespur notwendig. Eine Aufweitung des Einmündungsbereiches Bremer Heerstraße/Bahnhofsallee erfolgt unter Inanspruchnahme des Grundstücks Bremer Heerstraße 84, da eine Aufweitung des Einmündungsbereiches in östlicher Richtung aus verkehrstechnischen Gründen aufgrund der Nähe zur Schienenstrecke Oldenburg-Osnabrück nicht möglich ist.

### 3.2 Die weiteren Festsetzungen

Als Art der baulichen Nutzung wird entsprechend der an der Bremer Heerstraße vorhandenen Nutzungsstruktur ein Mischgebiet festgesetzt. Die Flächen im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Osternburg werden als Flächen für Bahnanlagen festgesetzt, damit die Möglichkeit für einen späteren Stadtteilbahnhof offengehalten wird. Die Schienenstrecken werden nachrichtlich übernommen.

Als Art der baulichen Nutzung wird entlang der Bahnhofsallee - wie auch bereits überwiegend in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen entlang der Bahnhofsallee - ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt. So sind neben dem Wohnen auch ergänzende aber nicht störende Nutzungen zulässig.

Das Maß der baulichen Nutzung orientiert sich an dem der vorhandenen Bebauung. Eine Bebauung der Hintergrundstücke wird weiterhin ermöglicht. Auf den rückwärtigen Grundstücksflächen wird das Maß der baulichen Nutzung geringer als auf den vorderen, direkt an der Straße liegenden Grundstücksflächen festgesetzt, um so das Entstehen einer Vielzahl von Kleinstwohnungen zu verhindern und Störungen durch den Kfz-Eigenverkehr zu minimieren.

Die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen einschl. der zu ihnen gehörenden Treppenräume und Umfassungswände sind mitzurechnen, um eine Anpassung von Neubauten an die bestehenden angrenzenden Strukturen zu erzielen.

Entlang der Bahnhofsallee sind nur Einzel- und Doppelhäuser entsprechend dem vorhandenen Bestand zulässig.

### 3.3 Erschließung

Der Planbereich wird über die Bahnhofsallee und die Bremer Heerstraße erschlossen. Die Erschließung der vorhandenen Bebauung auf den Hintergrundstücken erfolgt über private Zuwegungen. Da die Hintergrundstücke größtenteils bebaut sind, ist eine Bündelung der privaten Zuwegungen über Geh-, Fahr- und Leitungsrechte nicht mehr möglich.

Das Schmutzwasser wird über den vorhandenen Schmutzwasserkanal in der Bahnhofsallee beseitigt. Die Oberflächenentwässerung erfolgte bislang über die vorhandenen Straßengräben. Da diese nicht erhalten werden können, ist die Errichtung

eines Regenwasserkanals bzw. eine Grabenverrohrung erforderlich und die Festsetzung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten.

Von Bedeutung für die Oberflächenentwässerung sind die darüber hinaus vorhandenen Gräben im Planbereich. Es handelt sich um Gewässer im Sinne des § 1 Nds. Wassergesetz. Sie müssen bestehen bleiben und von den Eigentümern ordnungsgemäß unterhalten werden. Die Gräben werden im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

Nach dem Nds. Wassergesetz ist der Eigentümer für die ordnungsgemäße Beseitigung des Oberflächenwassers verantwortlich. Wegen der geringen Leistungsfähigkeit der Vorflutanlage für die Oberflächenentwässerung darf das aufgrund von zukünftigen Flächenversiegelungen auf Privatgrundstücken zusätzlich anfallende Oberflächenwasser erst nach Zwischenspeicherung in einer Rückhalteanlage gedrosselt mit einem Grundabfluss in Vorflutanlagen eingeleitet werden.

Die Versorgungsleitungen sind bereits im Straßenraum der Bahnhofsallee vorhanden.

#### 3.4 Kennzeichnungen

Wie unter 3.1.3 festgestellt, werden sowohl im Mischgebiet als auch im allgemeinen Wohngebiet die Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) für diese Baugebiete überschritten. Damit bei einer künftigen Wohnbebauung diese Gegebenheiten nicht übersehen werden, wird die bestehende Vorbelastung aufgrund des Verkehrslärms durch Kennzeichnung der Flächen dokumentiert, so dass bei der Errichtung von Neubauten entsprechende Schallschutzmaßnahmen eingeplant werden können.

#### 4. Entschädigung

Unabhängig von der Betrachtung der Gesamtlärmsituation (3.1.3) wurden Schallimmissionsberechnungen nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) durchgeführt, um zu überprüfen, ob die geplanten Umbaumaßnahmen eine wesentliche Änderung der öffentlichen Straßen darstellen. Ob eine Änderung wesentlich ist, definiert § 1 Abs. 2 16. BImSchV. Nach Satz 1 dieser Vorschrift ist eine Änderung wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mind. 3 dB(A) oder auf mind. 70 dB(A) am Tage oder mind. 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist nach Satz 2 der Vorschrift auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mind. 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

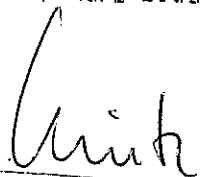
In den Einmündungsbereichen Bremer Heerstraße/Bahnhofsallee und Bremer Heerstraße/Am Bahndamm erfolgt die Anlage von separaten Linksabbiegespuren und zum Teil eine Fahrbahnverlegung der Bahnhofsallee bis Haus Nr. 27. Der Umbau zielt auf eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege ab. Daneben werden die Schallpegel um mind. 3 dB(A) bzw. auf mind. 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht. Aufgrund der 16. BImSchV liegt somit eine wesentliche Änderung vor, woraus sich Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen für die Gebäude beiderseits der Bremer Heerstraße in unmittelbarem Einmündungsbereich der Bahnhofsallee sowie auf der Ostseite der Bahnhofsallee bis Haus Nr. 27 ergeben.

In den übrigen Bereichen wird die Bahnhofsallee nicht wesentlich geändert. Da eine Erhöhung der vorhandenen Lärmpegel um 3 dB(A) nicht gegeben ist, wird hier trotz der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen oder Entschädigungen aufgrund der §§ 41 ff. Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ausgelöst.

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

17. März 2003

Oldenburg, 17. März 2003

  
Oberbürgermeister

