

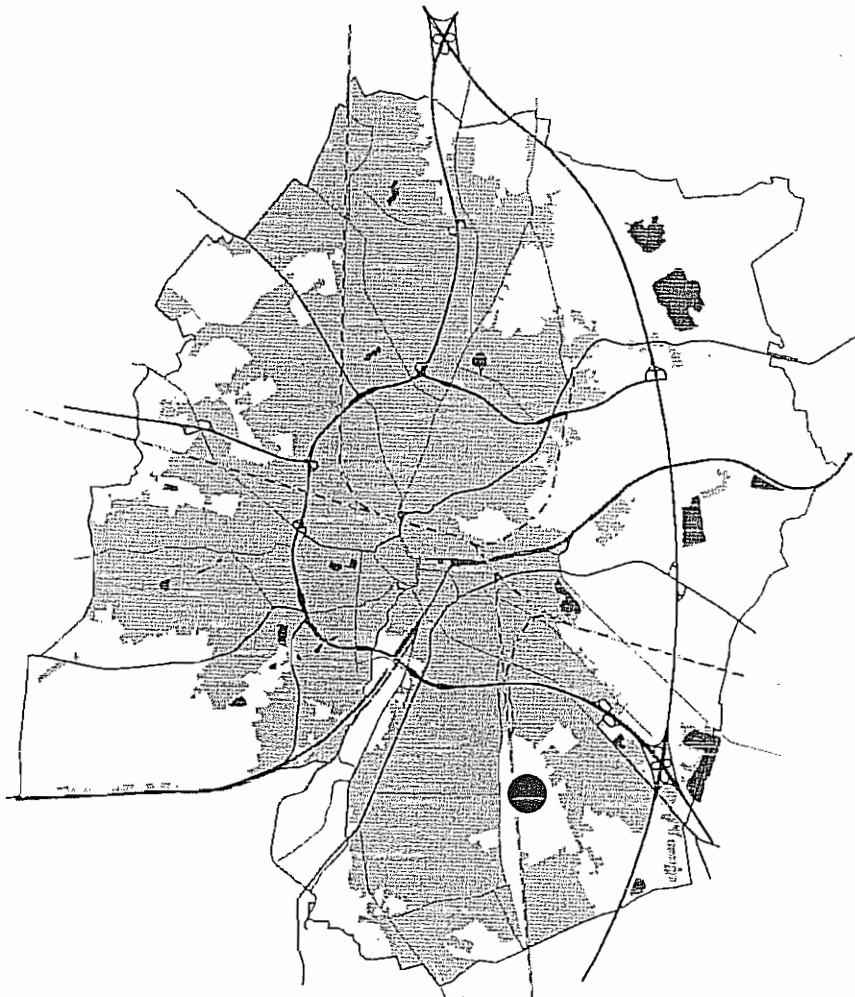


Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes S-710 (Im Krusenbusch)

ohne
örtliche Bauvorschriften

Begründung

Rechtsverbindlich seit: 01.10.2010



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziel der Planung	3
2. Rahmenbedingungen	3
2.1 Bisherige Rechtsverhältnisse	3
2.2 Örtliche Gegebenheiten	3
2.3 Lärmemissionen	4
2.4 Zustand von Natur und Landschaft	5
2.5 Umweltbericht	5
3. Inhalt des Planes	6
3.1 Grundsätzliche Festsetzungen	6
3.2 Berücksichtigung der Ziele von Natur und Landschaft	6
3.3 Die weiteren Festsetzungen	7
3.4 Erschließung	8
4. Städtebauliche Daten	10
5. Kosten der Planverwirklichung	10

1. Anlass und Ziel der Planung

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Oldenburg (Oldb) hat am 08.02.2010 beschlossen, für die Fläche innerhalb der Ringstraße Im Krusenbusch im Stadtteil Krusenbusch östlich der Straße Am Schmeel die Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes S-710 aufzustellen.

Der seit 2003 rechtsverbindliche Bebauungsplan S-710 hat zum Ziel, über die Ausweisung von Mischgebiets- und Wohnbauflächen die Fortentwicklung des Stadtteiles Krusenbusch zu ermöglichen. Während diese Wohnbauflächen im äußeren Ring der Straße Im Krusenbusch bereits vollständig mit Doppelhäusern und Einfamilienhäusern bebaut sind, gestaltet sich die Vermarktung der Grundstücke im Innenbereich der Ringstraße, auf denen das Errichten von Garagen und Stellplätzen nur auf den festgesetzten Gemeinschaftsstellplatzanlagen zulässig ist, aufgrund der fehlenden Nachfrage als überaus schwierig.

Ziel der Bebauungsplanänderung ist es, mit der Überplanung der Gemeinschaftsstellplatzanlagen das Errichten von privaten Stellplätzen und Garagen auf den Grundstücken und somit in direkter Zuordnung der Wohngebäude zu ermöglichen, damit die bislang nicht genutzten Grundstücke der Nachfrage entsprechend bebaut werden können und somit die Siedlungsentwicklung dieses Wohngebietes abgeschlossen und ein längerfristiges Brachfallen der Flächen verhindert werden kann. Die durch die Realisierung des Bebauungsplanes S-710 entstandene Infrastruktur kann hierdurch in großen Teilen ebenfalls sinnvoll genutzt werden.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Bisherige Rechtsverhältnisse

Die Flächen des Plangebietes sind im Flächennutzungsplan 1996 als Wohnbauflächen dargestellt.

Der seit 2003 rechtsverbindliche Bebauungsplan S-710 setzt östlich der Straße Am Schmeel und südlich der inzwischen fertiggestellten Gerhard-Stalling-Straße eine Mischgebietsfläche fest. Hiervon getrennt durch einen Wasserzug und eine diesen begleitende öffentliche Grünfläche schließt südlich ein allgemeines Wohngebiet in offener Bauweise mit einer GRZ von 0,3 und einer GFZ von 0,6 mit max. zwei Vollgeschossen und einer max. Firsthöhe von 11,50 m an. Erschlossen wird dieses Wohngebiet über die Ringstraße Im Krusenbusch. Im Innenbereich dieser Ringstraße sind Gemeinschaftsstellplatzanlagen für die einzelnen Baufelder dieses Bereiches festgesetzt, so dass die Errichtung von Stellplätzen und Garagen außerhalb der festgesetzten Gemeinschaftsstellplatzflächen gem. § 52 Nds. Bauordnung (NBauO) nicht möglich ist.

2.2 Örtliche Gegebenheiten

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 1,9 ha. Es besteht aus dem Innenbereich der Ringstraße Im Krusenbusch sowie der Verkehrsfläche der Ringstraße. Die den Planbereich umgebenden, im Bebauungsplan

S-710 festgesetzten allgemeinen Wohngebietsflächen sind nahezu vollständig bebaut. Lediglich die Fläche des Planbereiches, der Innenbereich der Ringstraße Im Krusenbusch, liegt vollständig brach. Das Bebauungsplangebiet S-710 wird durch die ein- bis zweigeschossige Bebauung mit Einfamilien- und Doppelhäusern geprägt.

2.3 Lärmemissionen

Das Plangebiet liegt im Einwirkungsbereich der westlich verlaufenden Bahnstrecke 1502 Oldenburg-Osnabrück und der ebenfalls westlich angrenzenden Straße Am Schmeel. Die nördlich gelegene Gerhard-Stalling-Straße hat aufgrund des großen Abstands zum Plangebiet keinen nennenswerten Einfluss auf die Lärmbelastungen.

Im Zusammenhang mit dem Bauleitplanverfahren S-710 ist im Jahre 2001 das schalltechnische Gutachten 99_03 erstellt worden. Die Belange des Schallschutzes sind im Bebauungsplan S-710 durch passive Schallschutzmaßnahmen reguliert worden, die in den aktuellen Bebauungsplan übernommen werden. Ein Vergleich der 2001 prognostizierten Verkehrszahlen mit den heute vorliegenden Prognosedaten, sowohl der Bahnstrecke 1502 wie auch der Straße Am Schmeel, ergibt keine nennenswerten Veränderungen. Der derzeit aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) und die damit verbundene Verkehrsprognose der Deutschen Bahn AG - Bahn-Umwelt-Zentrum Berlin - prognostiziert für die Bahnstrecke 1502 bis zum Jahre 2015 am Tage 39 und in der Nacht 9 Zugvorbeifahrten. Der Anteil der Güterzüge liegt mit einem pro Tag und einem in der Nacht unter den Annahmen des schalltechnischen Gutachtens 99_03. Die im schalltechnischen Gutachten 99_03 ermittelten Lärmpegelbereiche sorgen im Plangebiet somit für einen ausreichenden Lärmschutz bezüglich der westlich verlaufenden Verkehrswege.

Die westlich gelegenen Bauflächen des Plangebiets werden laut Gutachten tags mit bis zu 57 dB(A) und nachts mit bis zu 52 dB(A) belastet. Bezüglich eines allgemeinen Wohngebiets (WA) liegt damit eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 von tags 55 dB(A) um 2 dB(A) und nachts 45 dB(A) um bis zu 7 dB(A) vor. Die Immissionsbelastungen verringern sich mit wachsendem Abstand zur westlichen Verkehrsfläche, so dass im östlichen Bereich des Plangebiets Beurteilungspegel von tags 52 dB(A) und nachts 47 dB(A) vorliegen. Für die östlichen Grundstücke ergeben sich somit lediglich im Nachtzeitraum Überschreitungen des Orientierungswertes von 45 dB(A) um 2 dB(A).

Aufgrund der verkehrsbedingten Lärmbelastungen werden die Flächen des gesamten Plangebiets dem Lärmpegelbereich II gemäß DIN 4109 zugeordnet. Für Wohn- und Schlafräume ergeben sich daraus Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen.

Im schalltechnischen Gutachten 99_03 ist die Wirksamkeit einer Lärmschutzwand bzw. eines Lärmschutzwalls untersucht worden. Da gegenwärtig sowohl die Bahnstrecke 1502 wie auch die Straße Am Schmeel

zur Lärmbelastung beitragen, ist der Standort der Lärmschutzwand östlich der Straße Am Schmeel gewählt worden. Die Immissionsberechnungen haben gezeigt, dass aufgrund des großen Abstands zur Bahnstrecke die Bahngeräusche nur minimal gemindert werden, so dass insgesamt auch nur eine geringe Lärmreduzierung durch den Bau einer Lärmschutzwand erreicht werden würde. Sollte sich, entgegen der derzeit gültigen Verkehrsprognose der Deutschen Bahn, der Zugverkehr erheblich erhöhen, so müssten Überlegungen für eine gleisnahe Lärmschutzwand angestellt werden. Diese Maßnahme könnte jedoch nur in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG durchgeführt werden.

2.4 Zustand von Natur und Landschaft

Das Plangebiet gehört zur Landschaftseinheit Oldenburger Moore. Lt. Landschaftsplan der Stadt Oldenburg befindet sich das Gebiet innerhalb des Funktionsraumes Nr. 14 (Tweelbäke-West). Die direkt an den Bebauungsplanbereich anschließenden Wohnbauflächen im äußeren Ring der Straße Im Krusenbusch sind bereits vollständig bebaut. Das Areal wird durch die Wohngebäude und ihre Gartenbereiche sowie durch die das Wohngebiet umgebenden großflächigen öffentlichen Grünflächen geprägt.

2.5 Umweltbericht

Bei der Beurteilung der Belange des Umweltschutzes einschl. des Naturschutzes und der Landschaftspflege entsprechend § 1 Abs. 6 Nr. 7 Bau-gesetzbuch (BauGB) ist die Veränderung zu bewerten, die sich zwischen der aktuellen Planung und dem ursprünglichen planungsrechtlichen Zustand des Bereiches ergibt. Dabei sind die Umweltauswirkungen relevant, die erheblich sind und insofern eine Bedeutung für die Abwägung haben. Ziel und Zweck der Planung ist es, die Siedlungsentwicklung im Stadtteil Krusenbusch zügig fortzuführen und dementsprechend die Vermarktungschancen solcher Grundstücksflächen zu erhöhen, die bislang eine geringe Attraktivität besaßen. Dies kann dadurch erreicht werden, dass bislang vorgesehene Gemeinschaftsstellplatzanlagen nicht mehr vorgegeben werden, sondern stattdessen die Errichtung privater Stellplätze und Garagen auf den Grundstück ermöglicht werden. Unter diesen Gesichtspunkten führt die Beurteilung der Betroffenheit der verschiedenen Schutzgüter dazu, dass keine Erheblichkeit festzustellen ist. Auch wenn bei der Aufstellung des Bebauungsplanes S-710 im Jahr 2003 noch nicht die Erforderlichkeit eines eigenständigen Umweltberichtes bestand, so wurden selbstverständlich die umweltrelevanten Gegebenheiten untersucht, bewertet und in der Planung berücksichtigt. Ebenso wurde die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung angewandt. Die jetzt geplante Veränderung hat keine zusätzlichen Eingriffe oder sonstige Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge.

Alternativlösungen für die jetzige Planung bieten sich nicht an, auch gibt es keine Anmerkungen zum Verfahren oder Schwierigkeiten, die dargestellt werden müssten. Die Maßnahmen zum Monitoring beschränken sich auf die Überprüfung der Durchführung der Ersatzmaßnahmen für

den ursprünglichen Bebauungsplan S-710. Eine Zusammenfassung des Umweltberichtes erübrigt sich.

3. Inhalt des Planes

3.1 Grundsätzliche Festsetzungen

Ziel der Bebauungsplanänderung ist es, die Vermarktungschancen der bisher brachliegenden Grundstücksflächen im Planbereich zu erhöhen und somit die Siedlungsentwicklung in diesem Bereich abzuschließen. Erreicht werden soll dieses Ziel, indem durch die Überplanung der festgesetzten Gemeinschaftsstellplatzanlagen das Errichten von Stellplätzen und Garagen auf den privaten Grundstücksflächen ermöglicht wird und somit diese Einschränkung in der Bebaubarkeit der Grundstücke aufgehoben wird.

Die Art der Nutzung für die Änderung Nr. 1 S-710 wird gegenüber den Festsetzungen des Bebauungsplanes S-710 nicht geändert. Mit der Bebauungsplanänderung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Abschluss der Siedlungsentwicklung in diesem Bebauungsgebiet geschaffen werden. Im Innenbereich der Ringstraße Im Krusenbusch wird unter Berücksichtigung der Nutzung der bereits vorhandenen Bebauung somit weiterhin unverändert ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

3.2 Berücksichtigung der Ziele von Natur und Landschaft

Der Bebauungsplan S-710 bereitet Eingriffe mit erheblichen Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft im Sinne des § 18 des Bundesnaturschutzgesetzes vor.

Bestand und Eingriffe wurden in der Bilanzierung gegenübergestellt. Danach ergibt sich, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft nicht vollständig im Bebauungsplanbereich S-710 ausgeglichen, d. h. kompensiert, werden können.

Den Belangen von Natur und Landschaft wird jedoch Rechnung getragen, sie müssen nicht zugunsten anderer gewichtiger Belange zurückgestellt werden, da geeignete Flächen im Bebauungsplanbereich S-710 vorhanden sind, auf denen der Eingriff grundsätzlich kompensiert werden kann.

Als Fläche für Ersatzmaßnahmen wurde eine Fläche nördlich des Plangebietes vorgesehen (Flurstück 785/3, Flur 12, Gemarkung Osternburg), die durch die Umwandlung von Grünlandbrache zu extensiv genutzter Weide/Wiese aufgewertet werden soll. Des Weiteren wurden die Flurstücke 22, Flur 25, Gemarkung Osternburg, und Flurstück 61/1, Flur 22, Gemarkung Osternburg, zur Kompensation herangezogen.

Von der Möglichkeit, gemäß § 135 Baugesetzbuch (BauGB) Festsetzungen, die dazu dienen, die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Leis-

tungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes auf den Grundstücken, auf denen Eingriffe zu erwarten sind, auszugleichen bzw. zu ersetzen oder zu minimieren, wurde im Bebauungsplan S-710 Gebrauch gemacht. Die prozentuale Zuordnung zu den Eingriffsflächen orientiert sich an den Werteinheiten der Bilanzierung.

Die Kompensationsmaßnahmen können in der Regel nur einheitlich durch die Stadt durchgeführt werden. Die Kosten hierfür werden auf die Eingriffsflächen verteilt. Der Umfang der erstattungsfähigen Kosten und die Art der Verteilung sind in der Satzung der Stadt Oldenburg zur Erhebung von Kostenerstattungsbeiträgen geregelt.

In der Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes S-710 werden die Kosten für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sowie der Grunderwerb der Flächen für Maßnahmen entsprechend der Regelungen im Bebauungsplan S-710 zu 81 % den Bauflächen und zu 19 % den öffentlichen Verkehrsflächen zugeordnet.

3.3 Die weiteren Festsetzungen

Durch die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes soll die Struktur der direkt an den Planbereich angrenzenden Wohnbauflächen des äußeren Bereichs der Ringstraße Im Krusenbusch aufgegriffen werden.

Das Maß der baulichen Nutzung im Planbereich wird mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,6 bei max. zwei Vollgeschossen sowie mit einer max. Firsthöhe von 11,50 m festgesetzt. Entsprechend der vorgegebenen örtlichen Situation in dem direkt an den Planbereich angrenzenden Wohngebiet sowie im Stadtteil Krusenbusch allgemein wird das Maß der baulichen Nutzung für die Wohnbauflächen niedrig gehalten, um auch hier ein landschaftlich eingebundenes und begrüntes Baugebiet zu erhalten. Die mögliche bauliche Ausnutzung ist vor dem Hintergrund des wirtschaftlichen Umgangs mit den neu ausgewiesenen Siedlungsflächen gewählt worden.

Die Anzahl der Wohnungen soll auf zwei Wohneinheiten pro Einzelhaus und eine Wohneinheit pro Doppelhaushälfte beschränkt werden. Diese Reduzierung der baulichen Nutzung soll den Übergang zur bestehenden Bebauung sicherstellen und einer gebietsuntypischen verdichteten Bebauung sowie großflächiger Versiegelungen entgegenwirken. Die Beschränkung der Zahl der Wohneinheiten wird hier auch im Hinblick auf die bereits umgesetzte Erschließung vorgenommen. Es soll damit von vornherein vermehrter Kraftfahrzeugverkehr ausgeschlossen werden.

Gemäß dem städtebaulichen Ziel "Wohnen im Grünen" des Bebauungsplanes S-710 wird auch für diesen Planbereich die offene Bauweise festgesetzt. Die zusätzliche Einschränkung dieser Festsetzung über die alleinige Zulässigkeit von Einzel- und Doppelhäusern erfolgt, um einer zu stark verdichteten Bebauung entgegenzuwirken.

Um den Straßenraum räumlich zu fassen, wird im südlichen, östlichen und nördlichen Randbereich des Plangebietes eine Baugrenze in 3,00 m Entfernung zur Verkehrsfläche festgesetzt. Die Bebauung soll hier entlang der Ringstraße Im Krusenbusch erfolgen. Die Bauflächen im westlichen Teil und im Innenbereich des Baugebietes haben eine Nord-Süd-Ausrichtung mit einer Erschließung von Norden. Gesichert wird diese Erschließung über die Festsetzung von 4,50 m breiten Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Anlieger.

Zum Schutz der Wohngebäude sieht der Bebauungsplan passive Schallschutzmaßnahmen vor, die einen ausreichenden Schutz der Wohn- und Schlafräume vor unzulässigen Lärmbelastungen bewirken. Rechnerisch ergibt sich für das gesamte Plangebiet der Lärmpegelbereich II gemäß DIN 4109. Für Wohnungen schreibt die DIN 4109 im Lärmpegelbereich II ein erforderliches resultierendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile von $R_{w,res} = 30$ dB vor. Hiermit ist die gesamte Außenfassade eines Gebäudes, bestehend aus Wand-, Dach-, Fenster- und Türelementen, gemeint. Bei Massivbauten wird das erf. res. Schalldämm-Maß für die Wand- und Dachelemente weit überschritten, so dass allenfalls die Fensterelemente einen entsprechenden Nachweis erfordern. Grundsätzlich liegen mittlerweile die erf. res. Schalldämm-Maße für Wärmeschutzverglasungen auch über 30 dB, so dass in der Regel der ausreichende Schallschutz ohne Mehraufwand gegeben ist. Die Schalldämmung der Außenbauteile kann allerdings durch Lüftungseinrichtungen und Rolllädenkästen herabgesetzt werden, so dass für diese Komponenten ein Schallschutznachweis des Herstellers vorliegen sollte.

Liegen Fensterflächen im Schallschatten zur westlichen Bahnlinie und führen Reflexionen weiterer Gebäude nicht zu einer Erhöhung der Lärmbelastungen, so können auf den Ostseiten der Gebäude gegebenenfalls passive Lärmschutzmaßnahmen unterbleiben. Hierüber muss im konkreten Einzelfall sachgerecht entschieden werden.

3.4 Erschließung

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die im Erstausbau bereits vorhandene ca. 500 m lange Ringstraße Im Krusenbusch. Der Ausbau dieser Erschließungsstraße soll flächensparend in einer Breite zwischen 6,00 m und 8,50 m erfolgen. Aufgrund der Lage im Netz und der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung wird hier ein verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt.

Innerhalb der Verkehrsfläche sind die öffentlichen Stellplätze unterzubringen. Einzelheiten der Straßengestaltung sind der späteren Ausbauplanung vorbehalten.

Die Oberflächenentwässerung ist durch Rückhaltemaßnahmen sicherzustellen. Gemäß § 149 (3) Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) sind die Grundstückseigentümer verpflichtet, das anfallende Niederschlagswasser auf ihrem Grundstück zu bewirtschaften, wo dieses schadlos möglich und sinnvoll ist. Es wurden daher Bodenuntersuchungen durchgeführt und die Grundwasserflurabstände festgestellt. Im Ergebnis bleibt

festzuhalten, dass unter einer ca. 30 cm dicken Oberbodenschicht überwiegend Fein- und Mittelsande, zum Teil mit schluffigen Bestandteilen, anstehen. Der Boden ist somit als versickerungsfähig einzustufen. Da jedoch die festgestellten Flurabstände des Grundwassers nur ca. 0,70 bis 1,50 m betragen, ist eine ganzjährige Versickerung über Rigolen oder Mulden-Rigolen-Systeme nicht möglich. Auf den Grundstücken kann lediglich eine teilweise Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser über geeignete unbefestigte Flächen, Mulden oder wasserdurchlässiges Pflaster erfolgen.

Da eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers, wie oben angeführt, wegen der hohen Grundwasserstände nur sehr eingeschränkt erfolgen kann und in den Vorfluter nur ein Grundabfluss von 1,5 l/(s x ha) eingeleitet werden darf, sind Regenrückhalteanlagen erforderlich.

In dem Bebauungsplan S-710 sind an der Ostseite des Planbereiches innerhalb der öffentlichen Grünflächen Regenrückhalteanlagen mit Vorflut zum Wasserzug vom Verschiebebahnhof vorgesehen und inzwischen erstellt worden. In den öffentlichen Straßen werden Regenwasserkanäle als Freigefälleleitungen verlegt. Die Ableitung des Niederschlagswassers erfolgt zum Teil in östlicher Richtung zu den Regenrückhalteanlagen.

Die Schmutzwasserableitung erfolgt durch Anschluss an das städtische Kanalnetz.

Die Löschwasserversorgung wird gemäß den DVGW Arbeitsblättern W 405 und W 331 sichergestellt. Der Löschwasserbedarf wird mit 96 m³/h bemessen.

Die nächstgelegene Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs befindet sich z. Z. in einem Abstand 600 m zum Plangebiet an der Kreuzung Straße "Am Schmeel/Tweelbäker Tredde". Durch diese Haltestelle "Bahnhof Krusenbusch" hat das Gebiet eine direkte ÖPNV-Anbindung in das Oldenburger Stadtzentrum und zum Hauptbahnhof.

Ein Spielplatz für die Wohnbauflächen Am Schmeel befindet sich in dem südlich angrenzenden Wohngebiet. Die Größe des Spielplatzes ist auf die prognostizierte Einwohnerzahl bzw. Anzahl der Kinder in bestimmten Altersgruppen abgestimmt, die sich in den neuen Wohngebieten ansiedeln werden bzw. schon angesiedelt haben. Es handelt sich um einen wohnquartiersbezogenen Spielplatz mit einem Einzugsbereich von rd. 500 m und deckt somit den Bedarf innerhalb des Plangebietes S-710 bzw. Änderung Nr. 1 S-710 sowie der geplanten südlich angrenzenden Bebauung.

Ur- und frühgeschichtliche Bodenfunde, die bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten gemacht werden, sind gegenüber der Bezirksregierung Weser-Ems meldepflichtig. Es wird gebeten, die Funde unverzüglich einer Denkmalbehörde oder einem Beauftragten für die Archäologische Denkmalpflege zu melden.

4. Städtebauliche Daten

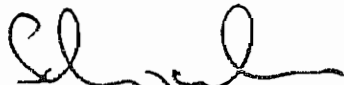
Plangebietsgröße:	ca. 1,9 ha
Wohnbauflächen:	ca. 14 400 m ²
Wohneinheiten (WE):	ca. 41 WE

5. Kosten der Planverwirklichung

Es fallen Kosten für die Umlegung von Versorgungsleitungen und -anschlüssen an, deren genaue Höhe im Laufe des Planverfahrens ermittelt werden. Demgegenüber stehen zu erwartende Einnahmen aus den Grundstücksverkäufen in Höhe von 1,2 Mio. €.

Diese Begründung hat dem Rat der Stadt Oldenburg (Oldb) in seiner Sitzung am 23.08.2010 zur Beschlussfassung vorgelegen.

Oldenburg, den 21. SEP. 2010



Oberbürgermeister

