

**B E G R Ü N D U N G**  
**zum Bebauungsplan Nr. 31**  
**der Stadt Oldenburg in Holstein**  
**für das Gebiet zwischen Schuhstraße,**  
**Holsteiner Straße, Bahndamm**  
**und Oldenburger Graben**

Stand: Dezember1997

ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG  
Baum Ewers Grundmann GmbH  
Oldenburg i.H.

# **Inhalt**

## **1.0 Allgemeine Grundlagen**

- 1.1 Rechtsgrundlagen / Planverfasser
- 1.2 Lage des Gebietes, Bestand, Baugrund
- 1.3 Einfügung in die überörtliche und örtliche Planung
  - 1.3.1 Überörtliche Planung
  - 1.3.2 Örtliche Planung

## **2.0 Planungserfordernis, Ziel und Zweck der Planung**

- 2.1 Planungserfordernis
- 2.2 Ziel und Zweck der Planung

## **3.0 Planung**

- 3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung
  - 3.1.1 Art der baulichen Nutzung
  - 3.1.2 Maß der baulichen Nutzung
- 3.2 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, Neben-  
anlagen
  - 3.2.1 Bauweise
  - 3.2.2 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen
  - 3.2.3 Nebenanlagen
- 3.3 Verkehr
  - 3.3.1 Fließender Verkehr
  - 3.3.2 Fuß- und Radwegeverbindungen
  - 3.3.3 Ruhender Verkehr
- 3.4 Ver- und Entsorgung
- 3.5 Eingriff / Ausgleich und Grünordnung
- 3.6 Gestaltung

## **4.0 Immissionsschutz**

## **5.0 Städtebauliche Daten**

## **6.0 Bodenordnung**

## **7.0 Kosten und Finanzierung**

## **8.0 Hinweise**

Anhang: - Grünordnungsplan  
- Lärmschutzgutachten

## 1.0 Allgemeine Grundlagen

### 1.1 Rechtsgrundlagen /Planverfasser

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Oldenburg in Holstein hat in ihrer Sitzung am 11. Juni 1987 beschlossen, den Aufstellungsbeschluß vom 26.08.1982 für den Bebauungsplan Nr. 31 aufzuheben. Gleichzeitig wurde für diesen Bebauungsplan ein neuer Aufstellungsbeschluß gefaßt.

Dem Bebauungsplan liegen zugrunde:

- das Baugesetzbuch (BauGB)
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO)
- die Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV'90)

in der 1997 gültigen Fassung.

Als Kartengrundlage dient eine amtliche Planunterlage im Maßstab 1 : 500, erstellt durch das Vermessungsbüro Dipl.-Ing. D. Ruwoldt in Oldenburg in Holstein.

Mit der Ausarbeitung der Planung wurde das Büro Architektur + Stadtplanung, Baum Ewers Grundmann GmbH in Oldenburg in Holstein beauftragt.

Der Grünordnungsplan wurde vom Büro Brien + Wessels + Werning in Lübeck erarbeitet.

Im Hinblick auf die zu erwartende Lärmbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr auf der geplanten Südtangente wurde der Technische Überwachungs-Verein Nord e.V. in Hamburg mit der Ausarbeitung eines Lärmschutzgutachtens beauftragt, (Datum des Gutachtens: 17.02.1997). Das Gutachten ist Bestandteil dieser Begründung.

Für die Ausarbeitung der Bauleitplanung lagen weiterhin folgende Planungen zugrunde:

- der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Oldenburg in Holstein, Stand Oktober 1994
- der Flächennutzungsplan der Stadt Oldenburg in Holstein
- der Rahmenplan für die Stadt Oldenburg in Holstein ("Altstadtbereich"), Stand November 1985
- die Erhaltungssatzung der Stadt Oldenburg in Holstein vom 27.06.1988
- die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes II "Burgtorstraße / Markt / Schuhstraße und angrenzenden Bereiche der Innenstadt" vom 16. Dezember 1985

### 1.2 Lage des Gebietes, Bestand, Baugrund

Das Plangebiet liegt im südlichen Innenstadtrandbereich der Stadt Oldenburg in Holstein. Der Plangeltungsbereich wird im Westen durch die Schuhstraße, im Süden durch den Oldenburger Graben, im Osten durch den Bahndamm und im Norden durch die räumlichen Geltungsbereiche des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 1 bzw. des Bebauungsplanes Nr. 24 der Stadt Oldenburg in Holstein begrenzt.

Der Plangeltungsbereich ist durch eine schwarze, unterbrochene Linie kenntlich gemacht.

Die Struktur entlang der Schuhstraße stellt sich als typisch kleinstädtische Mischung aus Wohnnutzung, Gewerbe und Dienstleistungsbetrieben, in ein- bis

zweigeschossigen Gebäuden mit Walm- und Satteldächern dar. Der rückwärtige Bereich der Schuhstraße ist durch eine ungeordnete Bebauung mit Garagen, Nebenanlagen sowie vereinzelter, überwiegend eingeschossiger Wohnbebauung charakterisiert.

Nordöstlich des Oldenburger Grabens befindet sich eine feuchte Grünlandfläche, die auf einer Moorlinse basiert.

Durch mineralische Aufschüttungen und Altablagerungen entstanden auf engem Raum stark wechselnde Baugrundverhältnisse. Für die Neubauten wird daher eine vorherige Baugrunduntersuchung empfohlen.

### 1.3 Einfügung in die überörtliche und örtliche Planung

#### 1.3.1 Überörtliche Planung

Die Stadt Oldenburg in Holstein als frühere Kreisstadt ist gemäß dem Gesetz über Grundsätze zur Entwicklung des Landes Schleswig-Holstein (Landesentwicklungsgrundsatzgesetz) als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums eingestuft. Sie verfügt über ein vielfältiges Angebot an Einrichtungen und Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Sie hat für die Nahbereiche der Unterzentren Burg auf Fehmarn und Heiligenhafen sowie der ländlichen Zentralorte Grube und Lensahn über die Grundversorgung hinaus Versorgungsfunktionen zur Deckung des gehobenen, längerfristigen Bedarfs auszuüben.

Die Wahrnehmung dieser mittelzentralen Funktionen leidet in erheblichem Maße unter der übermäßig starken Verkehrsbelastung der Innenstadt im Bereich der mittleren und unteren Schuhstraße, die zur Haupteinkaufszone gehört und Ortsdurchfahrt der Landesstraße 59 ist. Dieser Straßenabschnitt ist insbesondere durch den durchfließenden überörtlichen Verkehr sowie durch den Verkehr vom und zum Gewerbegebiet im Osten der Stadt über Gebühr frequentiert.

Die vorliegende Bauleitplanung verfolgt vordringlich das Ziel, die geplante Südtangente im südlichen und östlichen Bereich der hinteren Grundstücke an der Schuhstraße planungsrechtlich abzusichern, einhergehend mit der Zielsetzung für das darauf abzustimmende innerstädtische Mischgebiet. Es handelt sich um den restlichen Abschnitt der Südtangente zwischen Holsteiner Straße und Bahnhofstraße mit Anbindung an die B 202 und Autobahnabfahrt bzw. -zufahrt Oldenburg-Süd.

Diese Bauleitplanung fügt sich in die überörtliche Planung ein.

#### 1.3.2 Örtliche Planung

Die vorliegende Planung erfolgt parallel zur 11. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Oldenburg in Holstein.

Innerhalb des Plangeltungsbereiches verläuft ein Straßenabschnitt der geplanten Südtangente der Stadt Oldenburg in Holstein, in der Planzeichnung (Teil A) als Planstraße ausgewiesen. Die örtliche Lage des Straßenabschnittes sowie die Straßenquerschnittsbreiten wurden mit dem Ingenieurbüro Höger und Partner in Eutin abgestimmt und in die Bauleitplanung übernommen.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Rahmenplangebietes der Stadt Oldenburg in Holstein. Die Aussagen der Rahmenplanung können nach dem heutigen Erkenntnisstand nicht in allen Punkten übernommen werden. Dieses betrifft z.B. insbesondere die

teilweise Abweichung in der Trassenführung der Südtangente (Planstraße), die Festsetzung öffentlicher Parkplätze bzw. -einrichtungen und die mögliche Bebauung zwischen der Schuhstraße und der geplanten Südtangente.

Weiterhin befindet sich das Plangebiet innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes II der Stadt Oldenburg in Holstein, sowie im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung der Stadt Oldenburg in Holstein. Somit unterliegen gem. § 172 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 BauGB der Abbruch, die Änderung, die Nutzungsänderung und die Errichtung baulicher Anlagen innerhalb des Plangebietes der Genehmigung.

## **2.0 Planungserfordernis, Ziel und Zweck der Planung**

### 2.1 Planungserfordernis

Für den Plangeltungsbereich besteht derzeit kein rechtsgültiger Bebauungsplan. Zwecks Umsetzung der planerischen Ziele für das Plangebiet wird die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

### 2.2 Ziel und Zweck der Planung

Ziel der Planung ist die Entwicklung einer städtebaulichen Ordnung für das Plangebiet unter Berücksichtigung der geplanten Südtangente (Planstraße). Insbesondere soll mit Hilfe der Aufstellung des Bebauungsplanes die Planung der Südtangente (Planstraße) für den Abschnitt Oldenburger Graben bis Holsteiner Straße, einschließlich der erforderlichen Vorkehrungen gegen die zu erwartende Lärmbelastung, abgesichert werden. Die Notwendigkeit der Südtangente wird im Rahmenplan, im Verkehrsentwicklungsplan und in der 11. Änderung des Flächennutzungsplanes nachgewiesen.

## **3.0 Planung**

### 3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

#### 3.1.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan wird für das Plangebiet eine Mischnutzung festgelegt. Dementsprechend wurden Mischgebiete gem. § 6 BauNVO festgesetzt.

In Mischgebieten können neben dem Wohnen auch Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, etabliert werden. Dieses entspricht der derzeitigen und geplanten Nutzungsstruktur. Davon ausgeschlossen sind jedoch Gartenbaubetriebe und Tankstellen. Gartenbaubetriebe und Tankstellen verfügen im Stadtgebiet über städtebaulich geeignetere Standorte, insbesondere außerhalb der gewachsenen historischen Stadtstruktur.

Die nach § 6 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes, da sie mit der Zielsetzung der Planung nicht vereinbar sind. Spiel- und Automatenhallen sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, werden ausgeschlossen, da diese Nutzungen ebenfalls nicht mit der Zielsetzung der Planung zu vereinen sind.

Durch die Möglichkeit der Entwicklung von Mischgebietsstrukturen entlang der Südtangente (Planstraße) können die bestehenden Strukturen im Plangebiet ergänzt werden.

Die Ergänzung wird dazu führen, daß der Bereich der Schuhstraße, zwischen der Holsteiner Straße und der Hospitalstraße, im belebenden Sinne aufgewertet werden kann, zumal die derzeitigen Entwicklungsmöglichkeiten nur auf die vorhandenen Gebäudestandorte an der Schuhstraße beschränkt sind. Dieses führt dann insgesamt zu einer Stärkung der Oldenburger Innenstadt, zu dem auch der Bereich der Schuhstraße zu zählen ist.

### 3.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) und der Zahl der Vollgeschosse bestimmt.

Die Festsetzung der GRZ-Werte ist grundstücks- und nutzungsorientiert erfolgt und der vorhandenen städtebaulichen Struktur angepaßt. Deshalb bleiben die GRZ-Werte teilweise unter den Obergrenzen nach § 17 BauNVO.

Die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse orientiert sich ebenfalls an den vorhandenen städtebaulichen Strukturen. Für die möglichen Baugrundstücke entlang der Südtangente (Planstraße) ist die Zahl der Vollgeschosse mit einer zwingenden Zweigeschossigkeit bestimmt. Mit dieser Festsetzung soll erreicht werden, daß auch eine einheitliche Höhenentwicklung der Gebäude zu einer Ortsbildverbesserung in diesem Bereich beiträgt.

## 3.2 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, Nebenanlagen

### 3.2.1 Bauweise

Die Bauweise ist entsprechend der vorhandenen und zu entwickelnden Bebauungsstruktur als offene, geschlossene bzw. abweichende Bauweise festgesetzt worden. Die Festsetzung der abweichenden Bauweise sieht vom Grundsatz her eine geschlossene Bauweise vor. Es sollen jedoch die vorhandenen historischen Traufgassen aus stadtgestalterischen und baustrukturellen Gründen erhalten bleiben. Die Erhaltung der Traufgassen gilt auch für eine eventuelle Neubebauung auf den entsprechenden Baugrundstücken.

Die Festsetzung der geschlossenen Bauweise zwischen der naturbelassenen Grünfläche / Wiesenfläche und der öffentlichen Parkfläche westlich der Südtangente (Planstraße) liegt darin begründet, daß künftig eine neue, geschlossene bauliche Raumkante in diesem Bereich entstehen soll. Der Bereich rückt künftig verstärkt in das öffentliche Interesse und bedarf somit einer qualitätvollen Gestaltung. Die vorhandenen baulichen Anlagen sind aufgrund ihrer ungeordneten Stellung nicht mit einer qualitätvollen Stadtgestaltung zu vereinbaren. Da durch die Festsetzung der geschlossenen Bauweise eine bauliche Raumkante von rd. 80 m entstehen wird, ist hier u.a. die örtliche Bauvorschrift / Punkt 7.1 der textlichen Festsetzungen zu beachten. Demnach ist nach 15 m verkehrsflächenbezogener Bebauungsbreite eine Zäsurbildung in der Fassaden- und Dachflächenstruktur vorzusehen, die z.B. in Form von Erkern oder einem nach BauNVO zulässigen Vor- und Zurücktreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß mit einer entsprechenden Dachflächengestaltung vollzogen werden kann.

### 3.2.2 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen bestimmt.

Baulinien sind in Bereichen festgesetzt, in denen es gilt, historische Baufluchten zu erhalten, künftige Durchgänge (z.B. sogenannte Twieten) in der vorhandenen Bebau-

ungsstruktur zu sichern und neue bauliche Raumkanten zu bilden. Die Baulinien-Festsetzung im Bereich zwischen der naturbelassenen Grünfläche / Wiesenfläche und der öffentlichen Parkfläche westlich der Südtangente (Planstraße) ist unter Berücksichtigung von Gebäudevorfällen für Stellplätze usw. erfolgt. Im Bereich um die festgesetzte Parkpalette, in dem Neubauten in offener Bauweise entstehen können, ist zwecks Bildung einer neuen baulichen Raumkante keine Baulinie festgesetzt, da in Verbindung mit dem Bau der Parkpalette keine einheitliche Bauflucht entstehen muß.

Die überbaubaren Grundstücksflächen an der Südtangente (Planstraße) sollen die Möglichkeit eröffnen, die städtebauliche Raumkante in diesem Bereich neu zu definieren und die Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur im Bereich der Schuhstraße ergänzend und damit stärkend beeinflussen zu können. Dieser Zielsetzung kommt insofern eine wesentliche Bedeutung zu, als daß der Innenstadtbereich der Stadt Oldenburg i.H. an seine räumlichen Grenzen gestoßen ist und der Druck auf die sogenannte grüne Wiese nicht mehr durch Alternativstandorte abgefangen werden kann. Im Bereich der Südtangente (Planstraße) bietet sich hier eine zwar kleinteilige, aber mit guten Standortpräferenzen ausgestattete Lage für versorgungsrelevante Nutzungen an, zumal auch neue Parkflächenangebote vorgesehen sind.

Nicht überbaute Grundstücksflächen sind gärtnerisch zu gestalten, welches einer ortsbildgerechten Zielsetzung entspricht.

### 3.2.3 Nebenanlagen

Nebenanlagen und Einrichtungen gemäß § 14 (1) BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen, in den Abstandflächen nach Landesrecht und in den nach § 9 (1) 4 BauGB festgesetzten Flächen zulässig. Damit soll einer ungeordneten Entwicklung von Nebenanlagen auf den Baugrundstücken entgegengewirkt werden.

Die geplante Errichtung von Nebenanlagen im Bereich der rückwärtigen Grundstücke Schuhstraße 81 bis 91 soll die Möglichkeit eröffnen, die visuelle Beeinträchtigung des direkten Gebäudeumfeldes, die durch den Bau der Südtangente (Planstraße) entsteht, mindern zu können, zumal die südöstlichen Grundstücksteile in diesem Bereich aufgrund der schlechten Baugrundverhältnisse nicht mehr für eine Bebauung mit Hauptgebäuden geeignet sind. Als Nebenanlagen kommen beispielsweise Gartenschuppen i.V.m. Sichtschutzwänden in Frage. Die Flächenfestlegung der Nebenanlagen liegt in den topographischen Verhältnissen begründet, die hier durch ein abfallendes Gelände in Richtung geplanter Südtangente gekennzeichnet sind. Ein visueller Schutz kann demzufolge nur hangaufwärts erreicht werden, zumal die Südtangente (Planstraße) in diesem Bereich eine ansteigende Dammlage aufweist.

## 3.3 Verkehr

### 3.3.1 Fließender Verkehr

Die Abwägung zur Notwendigkeit und zur Trassenführung der Südtangente (Planstraße) ist in dem Erläuterungsbericht zur 11. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Oldenburg in Holstein dargelegt. Insofern wird im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes nicht weiter auf diesen Sachverhalt eingegangen, sondern auf die Darlegungen zu der Flächennutzungsplan-Änderung verwiesen. Die direkte Anbindung der Südtangente (Planstraße) an die Holsteiner Straße ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes, da dieser Straßenabschnitt bereits über den Bebauungsplan Nr. 24 und den Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 1 der Stadt Oldenburg in Holstein bestimmt ist.

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Schuhstraße und die Südtangente (Planstraße). Aufgrund des Einzelhandelsbesatzes beidseitig der Schuhstraße und den damit verbundenen Verkehrsaufkommen sowie aufgrund der derzeitigen Einbeziehung der Schuhstraße in das örtliche Hauptverkehrsnetz kommt es hier zu hohen Verkehrsbelastungen. Die Aufnahmekapazität der Schuhstraße ist diesbezüglich bereits an ihre Grenzen gestoßen. Die Schuhstraße soll deshalb im Zuge der Fertigstellung der Südtangente (Planstraße) verkehrsberuhigt werden, um u.a. auch die Aufenthaltsqualität dieses Straßenabschnittes zu erhöhen. Grundlage hierfür ist eine neue Verkehrslenkung, die den LKW- Durchgangsverkehr ausschließt bzw. auf den notwendigen Anliegerverkehr minimiert und den PKW-Verkehr auf etwa ein Drittel der prognostizierten Verkehrsbelastung reduziert ( zukünftig rd. 5.175 KfZ / 24 h gegenüber 15.525 KfZ / 24 h). Diese Reduzierung soll dadurch erreicht werden, daß dementsprechend etwa 2/3 des PKW-Verkehrs auf die Südtangente (Planstraße) geleitet wird. Darüber hinaus ist eine Reduzierung der derzeit vorhandenen , straßenbegleitenden Parkplätze vorgesehen. Durch diese Maßnahmen und unter Berücksichtigung der Straße "Hinter den Höfen" als Anliegerstraße wird erreicht, daß die Schuhstraße als Einkaufs- und Anliegerstraße aufgewertet, dementsprechend umgestaltet und der schleichende Standort-Image-Verlust aufgrund der Verkehrsbelastung in diesem Bereich gemindert werden kann. Die Festsetzung des verkehrsberuhigten Bereiches findet im Einmündungsbereich der Hospitalstraße ihr Ende, da die Hospitalstraße als Verbindungsstraße zwischen der Schuhstraße (Verkehre aus südlicher Richtung) und der Straße "Hinter den Höfen" mit dem dortigen Parkflächenangebot sowie der Hoheluftstraße (Verkehre aus westlicher Richtung) weiterhin eine wichtige straßenverkehrliche Funktion übernimmt.

Zwecks vorgesehener, anliegerbezogener Erschließung des Telekom-Grundstückes und des nordöstlich angrenzenden Baugrundstückes, welches gewerblich genutzt wird, ist von Seiten der Schuhstraße und der Planstraße ein Fahrrecht zugunsten beider Anlieger festgesetzt worden.

Für die Anbindung der öffentlichen Parkflächen sowie der möglichen Baugrundstücke an die Südtangente (Planstraße) sind entsprechende "Abbiegespuren" bzw. Verkehrsregelungen vorgesehen, die im Rahmen der Straßenneubauplanung des Ingenieurbüros Höger im Detail bestimmt werden.

### 3.3.2 Fuß- und Radwegeverbindungen

Neben der straßenbezogenen Erschließung sind zudem Fuß- und Radwege vorgesehen. So soll im Rahmen der Gestaltung der feuchten Grünlandfläche / Wiesenfläche eine Fuß- und Radwegeverbindung vorgesehen werden, die über eine kleine Brücke eine Anbindung nach Süden (Oldenburger Graben, Bahnhof) erhält. Diese Wegebeziehung wird durch eine Anbindung an die Schuhstraße sowie durch die parallele Weiterführung entlang der Südtangente (Planstraße) ergänzt.

Für die fußläufige Erschließung der geplanten Bau- und Parkflächen an der Südtangente (Planstraße) von und zur Schuhstraße besteht die zwingende Notwendigkeit, sogenannte Twieten (öffentliche Durchgänge) vorzusehen. Die im öffentlichen Interesse liegenden Twieten werden diesbezüglich über Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit gesichert, da sie über private Grundstücke verlaufen. Ihre Lage wird jeweils durch die geplante Nutzungsstruktur an der Planstraße bestimmt, wobei hauptsächlich die öffentlichen Parkflächen zu berücksichtigen sind.



### 3.3.3 Ruhender Verkehr

Der private ruhende Verkehr ist vom Grundsatz her auf den Baugrundstücken unterzubringen. Aufgrund der gewachsenen Baustrukturen ist dieses im Plangebiet nur bedingt möglich. Deshalb sind an geeigneten Standorten Gemeinschaftsanlagen (Gemeinschaftsstellplätze und -garagen sowie ein bestehender Garagenhof) festgesetzt.

In dem vorliegenden Bebauungsplan sind drei öffentliche Parkplätze festgesetzt. Diese Flächen sollen über die Südtangente (Planstraße) erschlossen werden. Die Schaffung von Parkflächen an der Innentadtangente basiert auf einer Zielsetzung des Städtebaulichen Rahmenplanes der Stadt Oldenburg in Holstein. Dieser sieht in der Verbindung mit der Verkehrsberuhigung des Innenstadtkerns und der Schuhstraße die Schaffung von Parkflächen im direkten Umfeld der Innentadtnutzungen mit Anbindung an die Planstraße vor. Im inneren Stadtbereich stehen derzeit auf 19 Parkflächen rund 1.000 öffentlich zugängliche Parkplätze zur Verfügung. Davon entfallen rund 700 Parkplätze auf öffentlichen Parkflächen. Durch die vorhandenen Parkflächen wird insbesondere der Bereich der nördlichen Innentadt und des Marktplatzes bedarfsgerecht abgedeckt. Für den stetig gewachsenen Einzelhandelsstandort sowie die weiteren, gewerblichen und dienstleistungsbezogenen Einrichtungen zwischen der Holsteiner Straße / Große Schmützstraße und dem Oldenburger Graben stehen derzeit rund 280 Parkplätze in diesem vorgenannten Gebiet zur Verfügung. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die rund 100 Kundenstellplätze der beiden vorhandenen SB-Märkte an der Schuhstraße nur eingeschränkt für das allgemeine Parken zur Verfügung stehen. Darüber hinaus ergeben sich durch das straßenbegleitende Parkplatzangebot entlang der Schuhstraße (rd. 60 Parkplätze) Defizite bei der Aufenthaltsqualität dieser Straße, so daß eine Reduzierung erfolgen soll. Aus Sicht des Städtebaulichen Rahmenplanes der Stadt Oldenburg in Holstein ergibt sich für den Bereich der Schuhstraße, zwischen der Holsteiner Straße und der Hospitalstraße ein Bedarf von rd. 300 öffentlichen Parkplätzen, die u.a. als allgemein zugängliche Auffangparkplätze für den Zielverkehr "Innentadt" aus Richtung Süden bzw. der Autobahnabfahrt Oldenburg-Süd dienen sollen. Insofern ergibt sich für den Bereich der Schuhstraße, beginnend vom Pumpenplatz bis zum Oldenburger Graben, ein zusätzlicher Bedarf von rd. 150 öffentlichen Parkplätzen. Dieser Bedarf ist aufgrund der bereits ausgebauten Parkplatzflächen im Bereich der Straße "Hinter den Höfen" lediglich im Plangebiet und im Eckbereich der Schuh-/Hospitalstraße zu decken, wobei auch darüber hinausgehende Parkplatzangebote (z.B. durch den Bau von Parkpaletten) geschaffen werden sollen, um die Attraktivität des Einzelhandels- und Dienstleistungsstandortes "Schuhstraße" weiter zu erhöhen bzw. zu sichern und die Problematik des Dauerparkens zu mindern, in dem z.B. die Dauerparkzonen ergänzt werden könnten.

Das Plangebiet ist aus folgenden Gründen für die Schaffung von öffentlichen Parkplätzen prädestiniert:

- Die parkplatzbezogenen An- und Abfahrten können über die neue Planstraße gelenkt werden. Somit ist eine verkehrstechnische Verträglichkeit der Standorte gewährleistet. Darüber hinaus kann eine verkehrsgerechte Verteilung des Parkraum-suchverkehrs südlich des Innenstadtkerns erreicht werden.
- Aufgrund der entwicklungsfähigen Flächenpotentiale kann eine Bündelung der benötigten Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte an der Schuhstraße vollzogen werden.
- Die Parkraumherstellung im Plangebiet führt zudem zu einer Bedarfsdeckung für den südlichen Innentadbereich, zu dem auch die Schuhstraße südlich der Holsteiner Straße zu zählen ist.

Auf den festgesetzten Parkflächen können rd. 160 Parkplätze geschaffen werden. Diese teilen sich wie folgt auf:

- rd. 90 Parkplätze in einer Parkpalette mit 2 Ebenen nördlich des Telekom-Grundstückes
- rd. 40 Parkplätze auf einer Parkfläche am Bahndamm und
- rd. 30 Parkplätze auf einer Parkfläche südlich des Telekom-Grundstückes

### 3.4 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung ist aufgrund vorhandener Netze der Ver- und Entsorgungsträger im Bestand gesichert. Die Ver- und Entsorgung der Neubebauung wird durch den Anschluß an diese Netze auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften sichergestellt. Für die Löschwasserversorgung werden 96 cbm Wasser über einen Zeitraum von 2 Stunden über die zentrale Trinkwasserversorgung sichergestellt.

### 3.5 Eingriff / Ausgleich und Grünordnung

Das Plangebiet ist als im Zusammenhang bebauter Ortsteil zu bewerten. Somit wird nur durch die Planung der Südtangente (Planstraße) ein Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet. Als Ausgleich ist vorgesehen, durch eine Entrohrung des derzeit verrohrten Teilabschnittes des Oldenburger Grabens, den früheren offenen Grabenzustand wiederherzustellen. Hierbei beziehen sich die Entrohrungsabschnitte auf Bereiche östlich und westlich der Schuhstraße. Satzungsrechtlich werden die Ausgleichsmaßnahmen über den vorliegenden Bebauungsplan sowie über die Bebauungspläne Nr. 26.2 und Nr. 31.1 der Stadt Oldenburg in Holstein gesichert.

Für entfallende Bäume im Straßentrassenbereich sind zudem Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Deshalb sind auch deren Pflanzqualitäten festgesetzt. Als Standorte kommen die in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzten Einzelbaumstandorte entlang der Südtangente (Planstraße) in Betracht.

Entlang des plangebietsbezogenen Verlaufs des Oldenburger Grabens sind Baumpflanzungen vorgesehen. Die abschließend festgesetzten Baumarten sollen gewährleisten, daß eine standortgerechte, dem Biotop angepaßte Bepflanzung erfolgt.

Aus landschaftspflegerischer Sicht ist der vorhandenen feuchten Grünlandfläche / Wiesenfläche, die auf einer Moorlinse basiert, eine wesentliche Bedeutung beizumessen. Zwar muß in diese Fläche aufgrund des notwendigen Straßenbaus eingegriffen werden, die verbleibende Fläche soll jedoch als naturbelassene Grünfläche erhalten bleiben. In diesem Zusammenhang sind auch die privaten angrenzenden Bereiche (die sich ebenfalls im Bereich der Moorlinse befinden) i.S. einer Eingriffsminimierung als private Grünflächen bestimmt worden. Die Flächen können als Hausgärten genutzt werden.

Die vorgesehene Bepflanzung der Straßenböschungen entlang der Südtangente (Planstraße) soll zu einer gestalterisch besseren Einfügung der Böschungen in das Orts- und Landschaftsbild beitragen.

Die festgesetzten Einzelbäume entlang der Planstraße sind als Eschen zu pflanzen. Hier soll ein einheitliches Erscheinungsbild der Straßenrandbegrünung vorherrschen.

Die öffentlichen Parkflächen sind aus Gründen des Ortsbildes und hinsichtlich einer Abgas- und Staubbindung zu begrünen. Vorgesehen ist eine Gliederung der Parkplätze mit Bäumen sowie eine Umgrünung der Flächen mit Pflanzstreifen.

Die festgesetzte Parkpalette ist mit Rank- und Kletterpflanzen zu begrünen. Die Zielset-

zung hierbei ist eine grüngestalterische Aufwertung der Fassadenstruktur der Parkpalette. Als geeignete Bereiche für eine Begrünung kommen insbesondere senkrechte, sichtbare Stützen und Pfeiler in Betracht.

Die festgesetzte Versickerungspflicht von Niederschlagswasser auf privaten Grundstücken dient der Grundwasserergänzung. Aus diesem Grund sollen auch die Wege innerhalb der naturbelassenen Grünlandfläche / Wiesenfläche und die öffentlichen Parkflächen weitestgehend unversiegelt hergestellt werden.

Die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung sowie die Empfehlungen für Pflanzarten und Pflanzqualitäten sind im Grünordnungsplan dargelegt.

Die vorhandene Moorlinse wird über einen Grundwasserzufluß aus nördlicher und westlicher Richtung gespeist. Die wasserführende Schicht liegt mindestens 3,00 m unter der Geländeoberkante. Dieses ist im Rahmen der Baugrunduntersuchung für den Bau der Südtangente (Planstraße) ermittelt worden. Durch die vorgesehene Neubebauung in den angrenzenden Bereichen der naturbelassenen Grünlandfläche / Wiesenfläche wird somit nicht grundlegend in den Grundwasserzufluß eingegriffen.

Der festgesetzte Spielplatz ist als sogenannter Quartierspielplatz zu entwickeln, der von Kindern und Jugendlichen aus dem näheren Wohnumfeld genutzt werden kann.

### 3.6 Gestaltung

Die im vorliegenden Bebauungsplan getroffenen gestalterischen Festsetzungen orientieren sich an den gewachsenen Strukturen in der Stadt Oldenburg in Holstein. Durch die Festsetzungen wird einer ortsbildstörenden Neustrukturierung im gewachsenen Stadtgefüge entgegengewirkt.

Die festgesetzte Firstrichtung für das mögliche Gebäude auf dem Baugrundstück am Oldenburger Graben soll bezwecken, daß hier jeweils eine Traufständigkeit an der Schuhstraße und dem Graben entsteht, um die Ecksituation zu verdeutlichen.

Die Gestaltung von privaten Stellplätzen und deren Zufahrten sowie von Garagenzufahrten mit wasserdurchlässigen Materialien sollen zum einen eine ortsbildbezogene Wirkung erzielen und zum anderen zur Grundwasserergänzung beitragen.

### **4.0 Immissionsschutz**

Bei dieser Bauleitplanung ist zu berücksichtigen, daß das Plangebiet durch den Verkehrslärm der vorhandenen Schuhstraße und der Bahnlinie betroffen ist und ferner Verkehrslärm-Immissionen von der geplanten Südtangente (Planstraße) erfahren wird. Die Stadt Oldenburg in Holstein hat daher ein Schallgutachten durch die Gesellschaft für Umweltschutz TÜV Nord mbH, Hamburg, datierend vom 17.02.1997, erstellen lassen, das dieser Begründung als Bestandteil beigelegt ist.

Dem Schallgutachten liegen die Streckenbelastung der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden durch Personenzüge sowie die Kraftfahrzeugbelastung der Schuhstraße gemäß der Verkehrszählung 1995 zuzüglich einer Steigerungsrate von 1 % jährlich bis zum Jahre 2010 zugrunde. Güterzüge verkehren auf der relevanten Bahnstrecke seit Juni 1997 nicht mehr. Die gleichwohl noch vorhandene Immissionsbelastung des angrenzenden Bereiches ist im Schallschutzgutachten als Vorbelastung berücksichtigt.

Der Verkehrslärmbelastung des Plangebietes liegt die Prognose zugrunde, daß die Schuhstraße für den LKW-Durchgangsverkehr gesperrt und das Verkehrsaufkommen dort auf den notwendigen Anliegerverkehr minimiert wird, so daß sich rückschließend aus der Verkehrszählung in dem in Betracht kommenden weiteren Stadtbereich, zwei

Drittel des Kraftfahrzeugverkehrs der Schuhstraße auf die Südtangente verlagert. Dementsprechend wird von bis zu 5.175 Kfz / 24 h auf der Schuhstraße ausgegangen.

Diese Verkehrsverteilung führt zu der dringend notwendigen Verkehrsberuhigung und Verkehrslärminderung in der Schuhstraße mit der Folge, daß die Einkaufs- und Wohnsituation dieser in den letzten Jahrzehnten in ihrer Attraktivität abgefallenen Haupteinkaufsstraße zum Wohle ihrer Anlieger und der die Geschäfte aufsuchenden Einwohnerinnen und Einwohner gehoben wird. Andererseits findet eine Erhöhung der Verkehrslärmbelastung im Umfeld der geplanten Südtangente statt, die über den schalltechnischen Orientierungswerten nach der DIN 18005 von 60 dB (A) tags und 50 dB (A) nachts hinausgehen wird. Hiervon werden einige anliegende vorhandene Gebäude, insbesondere aber die möglichen Neubauvorhaben betroffen, so daß den Belangen des Schallschutzes Rechnung zu tragen ist.

Die Planung und der Bau der Südtangente sind aufgrund der vorhandenen übermäßigen Verkehrsbelastung der Schuhstraße und damit der vorhandenen Verkehrsgefährdung und des zähflüssigen innerstädtischen Verkehrs auf dieser Straße, die zugleich die Ortsdurchfahrt der Landesstraße Nr. 59 und einen Haupteinkaufsbereich darstellt, unumgänglich.

Eine andere als die in der 11. Änderung des Flächennutzungsplanes und in diesem Bebauungsplan Nr. 31 festgesetzte Trassenführung der Südtangente scheidet nach Abwägung der öffentlichen mit den privaten Interessen gegeneinander und untereinander im Zuge der vorgenannten Flächennutzungsplanänderung, die sich gleichzeitig im Bauleitverfahren befindet aus, d.h., daß die in diesem Bebauungsplan festgesetzte Trassenführung unter allen grundsätzlich möglichen Trassenführungen die positivste Variante bei Berücksichtigung aller stadtplanerisch relevanten Umstände darstellt. Auf den Abwägungsprozeß im Rahmen der 11. Flächennutzungsplanänderung, dargestellt in dem Erläuterungsbericht, wird verwiesen.

Ein aktiver Lärmschutz durch Wälle oder Wände zugunsten betroffener Anlieger kommt in Abwägung mit Stadtgestaltungs- und privaten Nutzungsbelangen sowie der beabsichtigten Erschließungszielsetzung für planstraßenangrenzende Baugrundstücke nicht in Betracht. Es mangelt entweder an den für aktive Schallschutzmaßnahmen notwendigen Abstandsflächen zu Gebäuden oder es sind notwendige Verkehrsanbindungen der Anliegergrundstücke an die Südtangente und im Rahmen eines Mischgebietes mögliche gewerbliche Nutzungen von Grundstücken hinderlich. Außerdem würden aktive Lärmschutzmaßnahmen bei dem teilweise unterschiedlichen Geländeniveau von Südtangente und Anliegergrundstücken sowie bei schwierigen Gründungsmöglichkeiten einen unverhältnismäßig hohen, für die öffentliche Hand nicht zurechtfertigenden Kostenaufwand verursachen und auch nicht hinreichend erfolgswirksam sein. Diese anderen Belange überwiegen. Ihnen muß der Vorrang vor einem aktiven Lärmschutz eingeräumt werden. Lärmbelastungen von Freiflächen auf den Grundstücken sind daher in diesen Fällen als unvermeidbar hinzunehmen. Es verbleibt aber jeweils eine hinreichende Freifläche, deren Verkehrslärmbelastung unterhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 oder nur bis 5 dB (A) darüber liegen wird.

Für die Gebäude, bei denen vor den Außenwänden von einem die DIN 18005 überschreitenden Verkehrslärm auszugehen ist, enthält der Bebauungsplan Nr. 31 hinsichtlich der Aufenthaltsräume Festsetzungen über Schallschutz nach DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau). Die Einstufung in Lärmpegelbereiche ist unter Zugrundlegung der Prognosewerte des Schallgutachtens erfolgt.

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV besteht für vorhandene Gebäude an der Südtangente, vor denen die Beurteilungspegel des Verkehrslärms von dieser Straße die Immissionsgrenzwerte von 64 dB (A) für die Tageszeit und 54 dB

(A) für die Nachtzeit überschreiten werden.

Die Festsetzung des passiven Schallschutzes im Plangebiet bezieht sich auf die jeweils festgesetzten "Baufenster". Im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren bzw. im Rahmen der Prüfung von Bauanzeigen für Einzelgebäude sind die schalltechnischen Berechnungswerte sowie die Lärmkarten des Lärmschutzgutachtens für die gebäudebezogene Beurteilung heranzuziehen. Als Lärmkarten sind die Anhänge 3 a und 6 a des Lärmschutzgutachtens relevant.

Gegenstand des Lärmschutzgutachtens sind auch die östlich, südlich und westlich des Plangebietes gelegenen Baugrundstücke. Für die östlich gelegenen Baugrundstücke, die an die Teilstrecke des ersten Abschnittes der Südtangente grenzen, die sich bereits seit Jahren in Betrieb befindet, ist der Lärmschutz in dem Vorhaben- und Erschließungsplan der Stadt Oldenburg in Holstein Nr. 1 und im Bebauungsplan Nr. 24 der Stadt Oldenburg in Holstein geregelt.

Für die südlich gelegene Wohnbebauung der westlichen Lankenkoppel ergibt sich kein Lärmschutzbedarf, da der dort ankommende Lärmpegel unter den Orientierungswerten der DIN 18005 für Wohngebiete liegen wird. Der erforderliche Lärmschutz für die westlich angrenzenden Baugrundstücke wird im Bebauungsplan Nr. 31.1., der gleichzeitig im Bauleitverfahren abgewickelt wird, geregelt.

Die Beurteilung der Parkplatzgeräusche hat gem. dem Lärmschutzgutachten ergeben, daß, wenn die überbaubaren Grundstücksflächen nicht näher als die im Anhang 8 des Lärmschutzgutachtens angegebenen Berechnungspunkte an den geplanten Parkplatz südlich des Telekom-Grundstückes und an die geplante Parkpalette heranrücken, mit einer erheblichen Lärm- und Abgasbelastung nicht zu rechnen ist. Im o.g. Parkplatzbereich kann eine Bebauung auf dem Flurstück 162/21 näher an den Parkplatz heranrücken, wobei hier aufgrund der Immissionen von der Südtangente (Planstraße) ohnehin passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen sind, die im geringsten Fall von einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 61 bis 65 dB ausgehen (Lärmpegelbereich III), so daß ein ausreichender Schallschutz an Gebäuden erreicht wird. Im Bereich der Parkpalette kann ein Heranbauen unter Berücksichtigung der Abstandflächen nach Landesrecht vollzogen werden. Dementsprechend sind passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Diese sollen sich auf die Bauausführung der Parkpalette beziehen. Dabei sind bauliche oder technische Vorkehrungen an den straßenrandabgewandten Gebäudeseiten zu treffen, die dazu führen, daß am Gebietsrand des Parkpalettenbaugrundstückes ein flächenbezogener A-Schalleistungspegel von 60 dB (A) tags und 50 dB (A) nachts nicht überschritten wird (sogenannter Zaunwert). Als schalldämmende Maßnahmen kommen beispielsweise die Verwendung von schallmindernden Materialien bei der Decken- und Fahrspurgestaltung, eine teilweise bauliche geschlossene Fassadengestaltung (insbesondere im Bereich der Rampenbereiche, wenn diese im Bereich der Außenwände angeordnet werden) und eine schall- und abgaslenkende Lamellengestaltung an den Öffnungen in Betracht. Für das Oberdeck, welches sich durch die vorhandene Hanglage des Baugrundstückes in nordwestliche Richtung dem vorhandenen Gelände angleichen wird, sind beispielsweise Teilüberdachungen anzudenken, die auch eine abgaslenkende Wirkung erzielen können.

Hinsichtlich der eintretenden Belastungen bei den parkflächenangrenzenden Bebauungsstrukturen ist abwägungsrelevant zu berücksichtigen, daß das zur Verfügung gestellte öffentliche Parkplatangebot den vorhandenen und künftig entwicklungsfähigen Nutzungen zu Gute kommt.

## 5.0 Städtebauliche Daten

Das Plangebiet gliedert sich flächenmäßig wie folgt auf:

- Mischgebiet	ca. 2,20 ha
- Verkehrsflächen	ca. 1,40 ha
- Grünflächen	ca. 0,90 ha
- Flächen für Versorgungsanlagen	ca. 0,31 ha

---

<b>Gesamt</b>	<b>ca. 4,81 ha</b>
---------------	--------------------

## 6.0 Bodenordnung

Die für die Verwirklichung der Planung notwendige Bodenordnung soll in gütlicher Einigung erfolgen.

## 7.0 Kosten und Finanzierung

Für die Investitionen aufgrund der in den Bebauungsplänen Nr. 31 und 31.1 der Stadt Oldenburg in Holstein vorgesehenen städtischen Maßnahmen werden der Stadt folgende voraussichtliche Kosten entstehen:

### 7.1 Kosten

a) Bau der Südtangente mit Radweg, einschl. Grunderwerb	10.675.000,00	DM
b) Entwurfs- und Bauleitungskosten, Ingenieur - und Fremdhonorare	<u>940.000,00</u>	<u>DM</u>
Zwischen - Sa.	11.615.000,00	DM
c) Ausgleichsmaßnahmen für Eingriff in Natur und Landschaft durch Bau der Südtangente gem. Grünordnungsplänen	543.000,00	DM
d) Anlegung und Ausbau von Fußgängerpassagen	250.000,00	DM
e) Öffentliche Parkplätze, einschl. Parkpalette	<u>1.380.000,00</u>	<u>DM</u>
Insgesamt:	13.788.000,00	DM
	=====	

## 7.2 Finanzierung der Kosten gem. Tz 7.1

a) Zuwendung nach GVFG = 75 % von a) und c)	8.413.500,00	DM
b) Zuwendung nach FAG = 10 % von a) und b)	1.121.800,00	DM
c) Sonderbedarfszuweisung vom IM	750.000,00	DM
d) städtischer Eigenanteil	<u>3.502.700,00</u>	<u>DM</u>
Insgesamt:	13.788.000,00	DM

=====

Die Finanzierung des Eigenanteils ist wie folgt geplant:

1. Bereits finanziertes Grunderwerb und noch verfügbare Haushaltsmittel	ca.	650.000,00	DM
2. Baulandveräußerungserlöse	ca.	1.500.000,00	DM
3. Ausgleichsbeträge, Bundes- und Landesmittel für Stadtsanierung, Parkplatzabdienungsbeiträge gem. LBO SH sowie Kreditaufnahme bei zumindest teilweiser Finanzierung des Schuldendienstes aus Parkgebühren bei mittelfristiger Streckung der Investitionen und Bauabschnittsbildung nach Finanzierbarkeit		<u>1.352.700,00</u>	<u>DM</u>
Insgesamt:		3.502.700,00	DM

=====

## 8.0 Hinweise

Hinweise seitens des Eisenbahn-Bundesamtes:

- die Entwässerung darf nicht in den Bahnseitengraben erfolgen,
- die Beleuchtung der bebauten Flächen ist so zu wählen, daß keine Beeinträchtigung des Zugverkehrs (Blendwirkung bzw. Signalsicht oder Signalverwechslung) auftreten kann,
- die Grundstücke sind zur Eisenbahn wehrhaft einzufrieden, so daß keine Zuwegungsmöglichkeit zur Bahnanlage besteht. Die Zustimmung der DB AG ist einzuholen,
- die Forderungen hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch den Eisenbahnbetrieb (Schall, Erschütterungen usw.) sind auch für Rechtsnachfolger der Liegenschaften auszuschließen.

Die Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes sind zu beachten, wobei sich zu Punkt c) die Stadt eine Kostenbeteiligung der DB AG im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten vorbehält.

Dem Lärmschutzbedürfnis wird durch detaillierte Festsetzungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden auf der Grundlage des TÜV-Gutachtens Rechnung getragen.

Die Begründung wurde von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Oldenburg in Holstein am 02.12.1997 gebilligt.

Stadt Oldenburg in Holstein, den 30.12.1997



*Hoffmann*

.....  
(Bürgermeister)