Drucksache Nr. 181.2/84

BEGRÜNDUNG ZUM
BEBAUUNGSPLAN V BREITE STRASSE-HAFENSTRASSE

der Stadt Brake (Unterweser), Landkreis Wesermarsch gemäß § 9 Abs. 8 Bundesbaugesetz (BBauG) in der Fassung vom 18.08.1976 (BGBL I S. 2256)

Aufgestellt:

- Hannover, den 05, 09, 1984

Aufgrund des § 1 Abs. 3 und des § 10 des Bundesbaugesetzes (BBauG) in der Fassung vom 18.08.1976 (BGBL I S. 2256, ber. S. 3617), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Beschleunigung von Verfahren und zur Erleichterung von Investitionsvorhaben im Städtebaurecht in der Fassung vom 06.07.1979 (BGBI I S. 949) und der §§ 56 und 97 der Niedersächsischen Bauordnung vom 23.07.1973 (Nds. GVBL S. 259), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.07.1980 (Nds. GVBL S. 283) in Verbindung mit § 1 der Niedersächsischen Verordnung zur Durchführung des Bundesbaugesetzes (DVBBauG) vom 19.07.1978 (Nds. GVBL S. 560), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10.12.1980 (GVBI S. 490) und des § 40 der Niedersächsischen Gemeindeordnung (NGO) in der Fassung vom 22.06.1982 (Nds GVBL S. 229) und des § 10 des Gesetzes über städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in den Gemeinden (Städtebauförderungsgesetz -StBauFG) in der Fassung vom 18.08.1976 (BGBL S. 2318 ber. S. 3617) hat der Rat der Stadt Brake (Unterweser) diesen Bebauungsplan Nr. V Breite Straße - Hafenstraße, bestehend aus der Planzeichnung und den nachfolgenden textlichen Festsetzungen als Satzung beschlossen.

Brake (Unterweser), den 17.10. 1984

Ratsvorsitzender

Some State of the state of the

Stadtdirektor

1. BEGRÜNDUNG FÜR DIE AUFSTELLUNG DES BEBAUUNGSPLANS

Nach Abschluß der Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 4 Städtebauförderungsgesetz (StBauFG), in denen die Notwendigkeit der Kernstadtsanierung festgestellt wurde, hat der Rat der Stadt Brake (Unterweser) am 10. Juni 1976 die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Braker Kernstadt" beschlossen. Die Satzung ist von der höheren Verwaltungsbehörde Oldenburg genehmigt worden und mit der Veröffentlichung im Amtsblatt für den Niedersächsischen Verwaltungsbezirk Oldenburg am 21. Januar 1977 in Kraft getreten.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Brake (Unterweser) ist am 02. August 1978 von der höheren Verwaltungsbehörde genehmigt und mit der Bekanntmachung der Genehmigung am 11. August 1978 wirksam geworden. Weitere Bekanntmachungen folgten für die Teilbereiche A-F am 01.04.1980, für die 1. Anderung am 30.07.1980 und für die 2. Anderung am 30.01.1981.

Die Begründung für die Aufstellung des Bebauungsplans ergibt sich aus § 10 Abs. 1 StBauFG, der bestimmt, daß für die Neugestaltung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes Bebauungspläne im Sinne des § 30 des Bundesbaugesetzes (BBauG) aufzustellen sind.

Im Hinblick auf die geplante zeitliche Reihenfolge der einzelnen Maßnahmen wurde das Sanierungsgebiet in mehrere Bebauungsplangebiete untergliedert. Dem Bebauungsplan V Breite Straße-Hafenstraße kommt dabei eine wesentliche Bedeutung im Rahmen der Verkehrsneuordnung in der östlichen Kernstadt, der Verbesserung der vorhandenen Geschäfts- und Wohnnutzungen und der Abschirmung der Kernstadt gegen die Binnenhafennutzungen zu.

2. GELTUNGSBEREICH

Das Bebauungsplangebiet ist bis auf das Binnenhafengebiet und die Grünfläche an der Weser Sanierungsgebiet. Um die geplante Verkehrsführung des östlichen Kernstadtringes für das Sanierungsgebiet verwirklichen zu können, wurde das Sanierungsgebiet erweitert mit Ratsbeschluß von 1984

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird im wesentlichen wie folgt begrenzt:

- Im Westen durch die westliche Grenze des Flurstücks 34 und deren Verlängerung bis zur südlichen Grenze des Flurstücks 196/2 und die westliche Grenze



des Flurstücks 42/2, die nördliche Grenze der Mitteldeichstraße und deren Verlängerung nach Westen, die westliche Grenze des Flurstücks 58/1 und 55/1

- im Süden durch die nördliche Grenze der Breiten Straße
- im Osten durch die östliche Grenze der Flurstücke 103/2 und 103/1, die westliche Grenze der Deichmauer entlang der Mitteldeichstraße und dem Schleusendeich, die nördliche Grenze des Flurstücks 6/3, das westliche Ufer der Weser und die westliche Seite der neuen Schleuse
- im Norden durch die südliche Grenze des Binnenhafenbeckens.

An den Bebauungsplan V schließen im Süden der Bebauungsplan IV und im Westen der Bebauungsplan I an, die beide rechtskräftig sind. Im Norden schließt das Binnenhafenbecken an.

3. ABLAUF DÉS VERFAHRENS ZUR AUFSTELLUNG DES BEBAUUNGSPLANS V

Der Rat der Stadt Brake (Unterweser) faßte 1981 den Beschluß, für das Gebiet zwischen Breite Straße und Hafenstraße einschließlich des Feuerwehrgeländes den Bebauungsplan V aufzustellen. Dieser Plan wurde im Sommer 1982 öffentlich ausgelegt. Aufgrund der eingegangenen Bedenken und Anregungen wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans um die Binnenhafenflächen bis zum Binnenhafenbecken und zur neuen Schleuse vergrößert und das Bebauungsplanverfahren erneut eingeleitet.

Im folgenden wird der bisherige Ablauf des Verfahrens dargestellt:

30.06.1981 Beschluß des Rates der Stadt Brake (Unterweser), für das Gebiet Breite Straße-Hafenstraße einen Bebauungsplan aufzustellen.

25.09.1981 Veröffentlichung des Aufstellungsbeschlusses in der Nord-West-Zeitung und in der Kreiszeitung Wesermarsch.

28.09.1981 Zusendung einer Informationsbroschüre zum Vorentwurf des Bebauungsplans V an alle Eigentümer, Mieter, Pächter und Gewerbetreibenden im Bebauungsplangebiet.

28.0906.11.81	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 2 Abs. 5 BBauG.
0116.11.1981	Darlegung der Ziele und Zwecke der Planung im Rahmen der Bürgerbeteiligung gemäß § 2 a (2) BBauG.
08.10.1981	Öffentlicher Anhörungstermin.
13.05.1982	Beschluß des Rates der Stadt Brake (Unterweser), den Bebau- ungsplan V Breite Straße - Hafenstraße öffentlich auszulegen.
28.0528.06.82	1. Offentliche Auslegung des Bebauungsplans V.
14.06.1982	Öffentlicher Anhörungstermin.
23.06.1982	Beschluß des Rates der Stadt Brake (Unterweser) zur 2. Offentli- chen Auslegung.
09.0709.08.82 16.12.1982	2. Offentliche Auslegung des Bebauungsplans V. Beschluß des Rates der Stadt Brake (Unterweser), den Bebau- ungsplan V bis an das Binnenhafenbecken und die neue Schleuse zu erweitern.
05.1028.11.83	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 2 Abs. 5 BBauG.
21.1014.11.83	Darlegung der Ziele und Zwecke der Planung im Rahmen der Bürgerbeteiligung gemäß § 2 a (2) BBauG.
07.11.1983	Öffentlicher Anhörungstermin.
05.04.1984	Öffentlicher Anhörungstermin.
03.05.1984	Beschluß des Rates der Stadt Brake (Unterweser), den Bebau- ungsplan V Breite Straße - Hafenstraße öffentlich auszulegen.
05.05.1984	Veröffentlichung des Auslegungsbeschlusses in der Nord-West- Zeitung und in der Kreiszeitung Wesermarsch.

On On

16.05.-15.06.84 Offentliche Auslegung des Bebauungsplans V.

17.07.1984 Beschluß des Rates der Stadt Brake (Unterweser), eine eingeschränkte Beteiligung nach § 2 a (7) BBauG durchzuführen.

26.07.-24.08.84 Eingeschränkte Beteiligung.

4. ERGEBNIS DER BESTANDSAUFNAHME

Die heutige Kernstadt von Brake (Unterweser) wurde weitgehend während des 19. Jh. erbaut. Ihre frühere Funktion als vorgeschobener Umschlagplatz für Oldenburg prägte ihre Entwicklung und formte das noch heute charakteristische Stadtbild. Die Entwicklung von der dörflichen Siedlung zur Hafen- und Industriestadt begann im späten 18. Jh. mit der Anlage der drei Straßen Breite Straße, Schulstraße und Lindenstraße. Der bebaute Bereich vergrößerte sich vor allem nach der Erhebung zur Stadt 1856 nach Süden und um das im ständigen Ausbau begriffene Hafengelände.

Das Planungsgebiet wurde in seiner Struktur untersucht, um die neuen Planungen auf den Bestand und die zukünftigen Erfordernisse abzustimmen.

1. Größe und Eigentumsverhältnisse

Die Größe des Planungsgebietes beträgt insgesamt 4,5 ha.

Der überwiegende Teil der Grundstücke befindet sich im Privatbesitz. Bei den städtischen Grundstücken handelt es sich im wesentlichen um das Gelände des Bauhofs und der Feuerwehr sowie um einen Teil der als öffentlicher Spielplatz vorgesehenen Fläche. Eine Reihe von Trägern öffentlicher Belange haben Grundstücke im Bebauungsplangebiet, u. a. das Land Niedersachsen das Binnenhafengebiet.

2. Nutzungen

Entlang der Breiten Straße werden die Gebäude in den Erdgeschossen als Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe genutzt und in den Obergeschossen vorwiegend als Wohnungen. In den rückwärtigen Gebäuden sind Ladenflächen. Werkstätten oder Lager untergebracht. In der Lindenstraße sind überwiegend Dienstleistungen oder Läden mit Wohnungen gemischt. In der Mitteldeichstraße liegen

überwiegend Wohnungen und einige Gaststätten. Angrenzend an die Binnenhafennutzung befinden sich in der Hafenstraße überwiegend Lager und Werkstätten und nur vereinzelt Wohnungen. Am Ende der Hafenstraße liegen der städtische Bauhof und die städtische Feuerwehr.

3. Bauweise

An der Breiten Straße überwiegt eine 2-geschossige Bauweise mit Satteldach und ausgebautem Dachgeschoß. In der Lindenstraße und der Mitteldeichstraße sind 1-geschossige und 2-geschossige Gebäude mit ausgebautem Dachgeschoß vorhanden. In dem östlichen Bereich der Hafenstraße überweigen die 2-geschossigen Gebäude mit ausgebautem Dachgeschoß, während im westlichen Bereich der Hafenstraße die Gebäude überwiegend nur ein Geschoß haben. Die meisten Gebäude stehen mit dem Giebel zur Straße. Die Häuser bilden im überwiegenden Teil des Planungsgebietes eine geschlossene Bauweise, die vielfach durch seitliche Traufgassen unterbrochen wird.

4. Ausnutzung

Das vorhandene Maß der Ausnutzung liegt für die Grundstücke im Hauptgeschäftsbereich Breite Straße unter den Maximalwerten der Baunutzungsverordnung mit Grundflächenzahlen von überwiegend 0,5 und darüber (maximal 1,0 vorhanden) und Geschoßflächenzahlen von überwiegend 1,2 und darüber (maximal 2,0 vorhanden).

In der Lindenstraße werden aufgrund der zum Teil geringen Grundstücksgrößen die Maximalwerte für Mischgebiete überwiegend überschritten (GRZ maximal 0,7 vorhanden, GFZ maximal 1,3 vorhanden).

In der Mitteldeichstraße liegen die vorhandenen Werte ebenfalls über den Maximalwerten mit Grundflächenzahlen von überwiegend 0,4 und darüber (maximal 0,9 vorhanden) und Geschoßflächenzahlen von überwiegend 0,9 und darüber (maximal 2,4 vorhanden).

In der Hafenstraße werden aufgrund der Grundstückszuschnitte die Maximalwerte ebenfalls überschritten mit Grundflächenzahlen von überwiegend 0,7 und darüber (maximal 0,9 vorhanden) und Geschoßflächenzahlen von überwiegend 1,1 und darüber (maximal 2,3 vorhanden).

5. Vorhandene Probleme

Die östliche Altstadt ist durch ihre besondere Lage im Stadtgebiet gekennzeichnet. Sie wird im Westen durch die Bahn begrenzt, im Norden durch den Binnenhafen und im Osten durch die Weser.

Der innerstädtische Durchgangsverkehr, der von Süden kommt, wird heute noch durch die östliche Altstadt zum Bahnübergang geführt. Das führt dazu, daß die Geschäfts- und Wohnnutzung an der Breiten Straße durch die Überlagerung von Anlieferverkehr, Straßenrandparken und innerstädtischem Durchgangsverkehr in starkem Maße belastet ist.

In der Mitteldeichstraße, die verstärkt für das Wohnen genutzt wird, entstehen bei den geringen vorhandenen Straßenquerschnitten zusätzliche Belastungen durch Straßenrandparken der Gaststättenbesucher. Weitere Verkehrsbelastungen wären in der Mitteldeichstraße zu erwarten, wenn die Breite Straße als Fußgängerzone ausgebaut ist. Nach den Verkehrsprognosen wird die Mitteldeichstraße den Verkehrsbelastungen und den daraus folgenden Anforderungen nicht gewachsen sein.

In der Hafenstraße wirken sich die Lärmbelästigungen und Emissionen des Binnenhafens aus, was zu einer Vernachlässigung der Bausubstanz geführt hat. Mängel in der Bausubstanz sind ebenfalls in der Mitteldeichstraße und teilweise in der Breiten Straße zu finden.

Im Bebauungsplangebiet sind vereinzelt ungenutzte oder unzureichend genutzte Gebäude zu finden.

6. Vorhandene Chancen

Zwischen der Breiten Straße und der Mitteldeichstraße bestehen große begrünte Blockinnenbereiche. Durch diese hat sich besonders an der Mitteldeichstraße und der Lindenstraße eine hohe Wohnqualität erhalten. Auch an der nördlichen Straßenseite der Mitteldeichstraße ist eine gute Wohnnutzung zum Teil in modernisierten Gebäuden zu finden.

An der Lindenstraße liegt in direkter Verbindung zum Hauptgeschäftsbereich in der Breiten Straße ein privater Parkplatz, der auch für die Besucher der Breiten Straße offensteht. Weitere Parkplätze bestehen an dem nach Norden verlaufenden Teil der Mitteldeichstraße an der Deichmauer. Nördlich der Hafenstraße liegen auf dem Gelände des Binnenhafens Parkplätze, die öffentlich genutzt werden. Auf dem Dach des nach Westen angrenzenden großen Geschäftshauses sind Parkplätze vorhanden, die zu Geschäftszeiten geöffnet sind.

5. ZIELE UND ZWECKE DES BEBAUUNGSPLANS

Neben den in $\S 1$ BBauG allgemein beschriebenen Aufgaben der Bauleitplanung hat der Rat der Stadt Brake (Unterweser) für das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet

im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen übergeordnete Ziele festgelegt. Aus diesen wurden die Ziele und Zwecke für den Bebauungsplan V Breite Straße-Hafenstraße weiter konkretisiert. Sie sind im folgenden aufgeführt:

- 1. Neuordnung der Verkehrsführung in der östlichen Kernstadt durch eine Ringstraße, teilweise auf vorhandener, im übrigen auf neuer Trasse
- 2. Erhöhung der Funktionsfähigkeit des Einkaufsbereichs nördliche Seite Breite Straße
- 3. Erhaltung der Mischung unterschiedlicher Nutzungen, insbesondere der Geschäfts- und Wohnnutzung
- 4. Steigerung der Wohn- und Arbeitsbedingungen
- 5. Funktionsgerechter Ausbau der Mitteldeichstraße und der Lindenstraße
- 6. Anlage eines Spielplatzes
- 7. Abschirmung der Kernstadtrandzone gegen die Binnenhafennutzungen
- 8. Erhaltung und Verbesserung des für Brake typischen Stadtbildes
- 6. MASSNAHMEN ZUR VERWIRKLICHUNG DER ZIELE UND ZWECKE DES BEBAU-UNGSPLANS

Die Maßnahmen zur Verwirklichung dieser aufgeführten Ziele und Zwecke wurden im Rahmen der weiteren Planung im einzelnen konkretisiert.

- 1. Grundlage für die Behebung der bestehenden Verkehrsprobleme in der gesamten Kernstadt bildet die neue Dürertrasse. Sie ermöglicht ein Ringstraßensystem sowohl auf der östlichen wie der westlichen Seite der Bahn. Durch diese Verkehrsführung wird auch die östliche Kernstadt von innerstädtischem Durchgangsverkehr entlastet. Um die geeignetste Führung des östlichen Ringstraßensystems festzulegen, wurde eine Verkehrsuntersuchung für die östliche Kernstadt von Brake durch das Ingenieurbüro Dr. Schubert erstellt. Aufgrund des fortgeschriebenen Generalverkehrsplans und der daraus zu erwartenden Belastungen und anhand von Kriterien für Verkehrsführung, Wirtschaftlichkeit, Nutzungen, Stadtbild und Umweltschutz wurden 3 alternative Verkehrsführungen untersucht und beurteilt:
 - über die Mitteldeichstraße

- über die Mitteldeichstraße und nördliche Lindenstraße
- über eine neue Trasse über den Schleusendeich, den Bauhof und die Hafenstraße (Ringstraßensystem).

Als Ergebnis schnitt das Ringstraßensystem in der östlichen Kernstadt (Schleusendeichtrasse), das weitgehend in Einbahnrichtung über die Georgstraße, die Kaje, die Mitteldeichstraße, den Schleusendeich, das Gelände des Bauhofs und die Hafenstraße führt, am besten ab. Diese erweiterte Straßenführung über den Schleusendeich umfaßt das gesamte östliche Kernstadtgebiet bis zum Binnenhafen. Folgende positive Entwicklungen werden dadurch erreicht:

- Entlastung der Mitteldeichstraße als Straße mit bevorzugter Wohnnutzung vom Hauptverkehr.
- Ausbaumöglichkeit der Mitteldeichstraße und der nördlichen Lindenstraße als verkehrsberuhigte Zonen zur Verbesserung der Wohnnutzung.
- Verknüpfung des Hauptverkehrs aus der östlichen Kernstadt mit dem Hafenverkehr im Bereich der Hafenstraße.
- Vermeidung von zusätzlichen Beeinträchtigungen der Nutzungen an der Hafenstraße, da dort hauptsächlich Lager und gewerbliche Nutzungen vorhanden sind und Wohnungen nur in stark eingeschränkter Form möglich sein werden.
- Eindeutige Orientierung für Verkehrsteilnehmer durch die Straßenführung über den Schleusendeich in die Hafenstraße.
- Erhaltung des Stadtbildes und Schließung des neugebildeten Baublocks zwischen Schleusendeich und Lindenstraße.
- Erweiterungsmöglichkeit der städtischen Feuerwehr am jetzigen Standort in einem Teil der vorhandenen Gebäuden des städtischen Bauhofs.

Bei der Verkehrsführung wurde die Minderung der Betroffenheit durch Verkehrsbelastungen für die große Anzahl der Anlieger in der Mitteldeichstraße einer stärkeren Belastung und teilweisen Grundstücksbetroffenheit von wenigen Eigentümern am Schleusendeich gegenübergestellt.

Aufgrund der positiven Entwicklungsmöglichkeiten und der bisherigen Abwägung wurde das Ringstraßensystem über den Schleusendeich, den Bauhof und die Hafenstraße der Planung zugrundegelegt.

2. Die Funktionsfähigkeit des Einkaufsbereichs der Breiten Straße wird durch den Umbau der Breiten Straße zur Fußgängerzone erhöht. Eine fußläufige Verbindung ist von der Breiten Straße durch den Blockinnenbereich über die Mitteldeichstraße bis zur Hafenstraße vorgesehen als kurze innerstädtische Fußwegverbindung zum Hafen. Die fußläufige Verbindung soll zu den privaten Grundstücken hin abgegrenzt werden. Es ist vorgesehen, die Durchgänge abends zu schließen.

- 3. Um eine Nutzungsmischung zu erhalten, wurde ausdrücklich im Bebauungsplan festgelegt, daß im Kerngebiet auch Wohnungen in den Obergeschossen möglich sind. Günstig für eine Mischnutzung wirkt sich aus, daß außer Kerngebieten auch Mischgebiete festgesetzt werden, wie z. B. an der Mitteldeichstraße. Das Sondergebiet Kernstadtrand-Hafenrandzone entlang der Hafenstraße und der neuen Schleusendeichtrasse dient überwiegend gewerblicher Nutzung.
- 4. Die Wohnbedingungen im Bebauungsplangebiet werden durch die geänderte Verkehrsführung und die damit verbundene geringere Verkehrsbelastung wesentlich verbessert. Insbesondere werden davon die Breite Straße sowie die Lindenstraße und die Mitteldeichstraße positive Auswirkungen zeigen. Die Freihaltung der Blockinnenbereiche von zusätzlicher Bebauung, soweit es sich nicht um Anbauten an bestehende Gebäude handelt, und von öffentlichen Parkplätzen trägt durch die Erhaltung der Gärten dazu bei, eine hohe Wohnqualität langfristig zu sichern. Der Modernisierung von Gebäuden zu Wohn-oder Geschäftszwecken kommt eine besondere Bedeutung zu. Die Wohn- und Geschäftsqualität wird dadurch verbessert, die Nutzungsmischung bleibt bestehen und stadtbildprägende Bausubstanz bleibt langfristig erhalten.

Grundstücksneuordnungen, die in den Bereichen zwischen Breite Straße und Mitteldeichstraße mittelfristig angestrebt werden, sollen die Wohnbedingungen durch günstigere Grundstückszuschnitte und damit verbundene bessere Freiflächennutzung verbessern.

- 5. Die Mitteldeichstraße und die Lindenstraße sollen als verkehrsberuhigte Zonen ausgebaut werden, um die Wohnqualität zu verbessern und das Netz von verkehrsberuhigten Bereichen funktionsfähig zu vergrößern. Der private Parkplatz an der Lindenstraße ist auch über die verkehrsberuhigte Zone zu erreichen. Für die Parkplätze an der Lindenstraße und neben dem Kino an der Mitteldeichstraße wird eine Doppelnutzung angestrebt, so daß sie auch von der Öffentlichkeit genutzt werden können.
- 6. In den anderen Bebauungsplangebieten des Sanierungsgebietes ist es wegen der Enge der bestehenden Baublöcke nicht möglich, Spielplätze zu schaffen. Zwischen der Mitteldeichstraße und der Breiten Straße ist im Blockinnenbereich,

der ausreichend groß ist, ein Spielplatz geplant. Durch geeignete Abschirmungsmaßnahmen wie z.B. Bepflanzungen wird die umliegende Wohnnutzung nicht beeinträchtigt. Der Spielplatz ist von großer Bedeutung, um auch jungen Familien
mit Kindern zu ermöglichen, im Sanierungsgebiet zu wohnen. Der Spielplatz soll
auch für Kinder aus dem südlich angrenzenden Gebiet zwischen Breiter Straße
und Georgstraße zur Verfügung stehen.

7. Um das östliche Sanierungsgebiet gegen die Beeinträchtigungen, die vom Binnenhafen ausgehen, abzuschirmen, sind die Gebiete entlang der Hafenstraße und der neuen Schleusendeichtrasse als Schutzzone zwischen dem Binnenhafen und der Kernstadt vorgesehen. Diese Gebiete sollen überwiegend der gewerblichen Nutzung dienen, um Konflikte mit den Aktivitäten des Binnenhafens zu vermeiden. Daher sind Wohnungen dort nur im Zusammenhang mit gewerblicher Nutzung z.B. für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen möglich. Zusätzlich sind für das Binnenhafengebiet einschließlich einer geplanten Lagerhalle Festsetzungen über die maximal zulässigen Schalleistungspegel getroffen worden, um sicherzustellen, daß die Schallbelastungen in dem bebauten Bereich zwischen Hafenstra-Be, Schleusendeichstraße und Mitteldeichstraße nicht weiter zunehmen dürfen. sondern im vorhandenen Rahmen, der bereits um rund 5 dB(A) über den allgemein für Mischgebiete zulässigen Werten liegt, bestehen bleibt. Durch diese Regelung soll erreicht werden, daß für den Binnenhafen die erforderlichen Entwicklungsmöglichkeiten bestehen bleiben, gleichzeitig aber keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für die Kernstadt entstehen.

Nördlich der Schutzzone und der Schleusendeichtrasse wird zusätzlich durch die Gebäude der Feuerwehr, die daran angrenzenden Gebäude des jetzigen Bauhofs und die geplante Lagerhalle für den Hafen erreicht, daß die Kernstadt gegen Emissionen des Binnenhafens abgeschirmt wird.

Für die Feuerwehr soll die Zufahrt zu den Garagen der Einsatzfahrzeuge von der neuen Schleusendeichtrasse aus erfolgen, da eine Zufahrt vom Binnenhafengebiet aus nicht möglich ist.

Um die Zufahrten für die Feuerwehr und die neue Lagerhalle für den Hafen zu bauen, die teilweise in die bestehende Bausubstanz eingreift, müssen die Bauhofgebäude umgebaut bzw. teilweise entfernt werden.

8. Um das Stadtbild zu erhalten, werden im Bebauungsplan geeignete Festsetzungen für die Bauweise, die Anzahl der Geschosse und die Stellung der baulichen Anlagen gemacht. Die erhaltenswerten Gebäude sind gekennzeichnet. Für die Lagerhalle am Hafen und die umzubauenden Gebäude der Feuerwehr an der Schleusendeichtrasse sind differenzierte gestalterische Festsetzungen getroffen

worden, um das Schepersche Haus, Schleusendeich 2, das als Denkmal eingestuft wurde, in seiner Wirkung zu erhalten.

7. ABWÄGUNG DER BEDENKEN UND ANREGUNGEN

In der frühzeitigen Träger- und Bürgerbeteiligung für den Bebauungsplan V, der zu dem Zeitpunk nur den verkleinerten Planungsbereich beinhaltete, wurden folgende Gruppen von Bedenken und Anregungen geäußert:

- Ausweisung eines Gewerbegebietes oder eines eingeschränkten Gewerbegebietes entlang der Hafenstraße
- Bedenken gegen die Schleusendeichtrassse. Baubeginn erst, nachdem die Auswirkungen der Dürertrasse bekannt sind
- Bedenken gegen die Lage der Feuerwehrausfahrten
- gegen verkehrsberuhigte Bereiche u. a. wegen der Umwege für Radfahrer
- Erhaltung des Betriebes an der Ecke Hafenstraße/gegenüber der Binnenhafenstraße
- keine Wohnnutzung in Hafenstraße 7

Nach Abwägung dieser Punkte wurde für den Entwurf zur öffentlichen Auslegung die Mischgebietsnutzung an der Hafenstraße weiter gegliedert und das Wohnen weitgehend eingeschränkt. Einer Ausweisung als Gewerbegebiet oder eingeschränktes Gewerbegebiet wurde nicht entsprochen, weil ein Vordringen der Hafenaktivitäten in die Kernstadt vermieden werden und die bestehenden Probleme zwischen der Hafennutzung und dem Kernstadtrand nicht weiter in die Innenstadt verschoben werden sollen.

Um eine leistungsfähige Verkehrsführung zu erreichen und die östliche Kernstadt nachhaltig sanieren zu können, ist die Schleusendeichtrasse erforderlich. Um die Entwicklung der östlichen Innenstadt nicht zu behindern, ist eine rechtzeitige Planung erforderlich, so daß nicht auf die Auswirkungen der Dürertrasse gewartet werden kann. Den Bedenken gegen die verkehrsberuhigten Bereiche wurde nicht entsprochen, weil das abgestufte Konzept dieser verkehrsberuhigten Bereiche für die Geschäfts- und Wohnentwicklung weiterhin sinnvoll ist und deshalb beibehalten werden soll. Zur Erhaltung der Feuerwehr am jetzigen Standort wurden die Ausfahrten zur Schleusendeichtrasse orientiert. Die Straßenführung an der Ecke Hafenstraße/Binnenhafenstraße mußte ebenfalls beibehalten werden, um die inner-

städtische Verkehrsführung aus dem Bereich der Binnenhafengleise herauszunehmen, um Beeinträchtigungen zu vermeiden. Den Bedenken gegen den Abbruch der Ecke an der Hafenstraße konnte deshalb nicht entsprochen werden. Aufgrund der Anregungen und Bedenken wurde die Wohnnutzung im Gebäude Hafenstraße 7 weitgehend eingeschränkt, jedoch sind Wohnungen von der emittierenden Seite abgewandt zulässig.

Aus den beiden öffentlichen Auslegungen 1982 gingen folgende Bedenken und Anregungen hervor:

- Erweiterung des Bebauungsplangebietes, um den Verursacher Binnenhafen mit einzuschließen
- Überprüfung durch ein Schallgutachten
- Gebietsausweisung an der Hafenstraße als Gewerbegebiet oder eingeschränktes Gewerbegebiet
- keine zusätzliche Wohnnutzung zwischen Hafenstraße und Mitteldeichstraße
- Bedenken gegen die Ausdehnung der Hafenaktivitäten
- Bedenken gegen die Schleusendeichtrasse und gegen den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung
- Feuerwehrausfahrten nicht zum Binnenhafen, Einbeziehung einer Teilfläche des jetzigen Feuerwehrgeländes für eine Hafenhalle
- Vorschläge zu geänderter Verkehrsführung ohne verkehrsberuhigte Zone.

Der Anregung einer Gebietserweiterung für den Bebauungsplan und der Überprüfung durch ein Schallgutachten wurde entsprochen, weil dadurch die Gegebenheiten der verursachenden Seite mit einbezogen werden können. Die Abwägung zwischen der Intensivierung der Hafennutzung und der Erhaltung des Kernstadtrandes unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen und der Eingrenzung der Hafenimmissionen führte im wesentlichen zu folgenden Ergebnissen:

- Für das Sondergebiet Binnenhafen II wurden anhand eines schalltechnischen Gutachtens flächenbezogene Schalleistungspegel festgesetzt.
- Das Gebiet entlang der Hafenstraße wurde als differenziertes Sondergebiet Kernstadtrand - Hafenrandzone ausgewiesen.
- Das Gebiet zwiwchen Mitteldeichstraße und Sondergebiet Kernstadtrand -Hafenrandzone wurde in unterschiedliche Mischgebiete gegliedert.
- Im Binnenhafenbereich wurde eine überbaubare Fläche für eine Lagerhalle ausgewiesen, in Abstimmung mit den Belangen der Feuerwehr, deren Zufahrten nun zur neuen Schleusendeichtrasse liegen.







Nicht berücksichtigt werden konnten die Bedenken gegen die Schleusendeichtrasse und die verkehrsberuhigten Zonen, da diese wesentliche Bestandteile des Verkehrskonzeptes und somit in ihren Auswirkungen die gesamte Sanierung beeinflussen.

Die frühzeitige Träger- und Bürgerbeteiligung 1983 zu der erweiterten Planfassung bewies, daß hinsichtlich der Gebietsausweisung zwischen Hafenstraße und Mitteldeichstraße sowie hinsichtlich der Aktivierung der Hafennutzung und der Eingrenzung der Emissionen die Bedenken ausgeräumt werden konnten. Lediglich die Bedenken und Anregungen zur Schleusendeichtrasse und zur Verkehrsführung wurden erneut vorgebracht. Zur Abwägung und Entscheidung der Bedenken und Anregungen aus der frühzeitigen Träger- und Bürgerbeteiligung 1983 und der öffentlichen Auslegung s. den Anhang zur Begründung.

B. INHALT DES BEBAUUNGSPLANS

Der Bebauungsplan enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen sowie sonstige Darstellungen, Festsetzungen und nachrichtliche Übernahmen zur städtebaulichen Ordnung und wurde aus dem Flächennutzungsplan (F-Plan) entwickelt. Für den F-Plan ist keine Anderung erforderlich, weil der Bebauungsplan als Weiterentwicklung betrachtet wird. Zur Verdeutlichung des Bebauungsplans dient der Bebauungsvorschag.

Im folgenden werden die wichtigsten Festsetzungen und Darstellungen begründet:

Art der baulichen Nutzung

Entlang der Breiten Straße wurde Kerngebiet (MK) ausgewiesen, bei dem oberhalb des Erdgeschosses Wohnungen allgemein zulässig sind. Dieses entspricht weitestgehend der bisherigen Nutzung und berücksichtigt das Planungsziel der Intensivierung der Geschäftsnutzung und der Erhaltung der Nutzungsmischung. Um eine Schutzzone zwischen der Kernstadt und dem Binnenhafen zu schaffen, wurde entlang der Hafenstraße und der neuen Schleusendeichtrasse das Sondergebiet Kernstadtrand-Hafenrandzone (SO-KH) festgesetzt. Es dient überwiegend gewerblicher Nutzung und schränkt Wohnungen ein auf Wohnungen z. B. für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen.

Es leitet über zu den Mischgebieten ${\rm MI}_1$ und ${\rm MI}_2$ entlang der nördlichen Mitteldeichstraße. Im Mischgebiet ${\rm MI}_1$ sind Wohnungen im Erdgeschoß nicht zulässig, um die von Hafen und Bahn ausgehenden Emissionen abzufangen.

In den Mischgebieten MI₂ und MI₃ sind Gartenbaubetriebe und Tankstellen nicht zulässig, damit die in diesem Bereich aufstrebende Wohnnutzung erhalten bleibt. In den Mischgebieten MI₁ und MI₂ nördlich der Mitteldeichstraße sind ebenso wie im Sondergebiet SO-KH um 5 dB(A) höhere Schallimmissionen zulässig aufgrund der bestehenden höheren Vorbelastung.

Mit der Gliederung in SO-KH und in MI_1 und M_2 -Gebiete soll außerdem der Übergang zu den angrenzenden Nutzungsbereichen geschaffen werden, um Nutzungskonflikte zu vermeiden und ein Vordringen der mit dem Hafen verbundenen Nutzungen in die östliche Innenstadt einzuschränken.

Das Sondergebiet Mitteldeich (SO) bezieht sich auf den Deichkörper.

Das Sondergebiet Binnenhafen II setzt die im Binnenhafen zulässigen Nutzungen fest, die jedoch wegen der angrenzenden Kernstadt nicht erheblich belästigen dürfen. Das Binnenhafengebiet ist in Zonen verschiedener maximal zulässiger flächenbezogener Schalleistungspegel gegliedert. Von dort dürfen nur die festgesetzten Emissionswerte ausgehen, damit in dem Gebiet zwischen Hafenstraße und Mitteldeichstraße die um 5 dB(A) höher liegenden Schallwerte nicht überschritten werden können. Gleichzeitig sichern die flächenbezogenen Schalleistungspegel eine gleichmäßig verteilte Schallausnutzung auf der Fläche des Binnenhafens.

2. Maß der baulichen Nutzung

Für das Gebiet Breite Straße und Mitteldeichstraße wurde das im F-Plan angegebene Maß der Nutzung unterschritten, da große Grundstücke vorhanden sind. Das Maß der baulichen Nutzung wurde gegenüber dem Bestand erhöht, um insbesondere größere ebenerdige Geschäftsflächen und sinnvolle Bautiefen für die mehrgeschossigen Gebäudeteile zu ermöglichen. Lediglich für die Eckgrundstücke wurde der Höchstwert überschritten, um die gewünschte städtebauliche Ordnung herzustellen und für die Nutzung entsprechende Gebäudetiefen zu erhalten.

Für das Gebiet zwischen Mitteldeichstraße und Hafenstraße wurde eine höhere Ausnutzung als im F-Plan festgesetzt. Die Gründe hierfür liegen in der kleinteiligen Grundstücksstruktur und den zahlreichen erhaltenswerten Gebäuden. Außerdem gelten für den schmal zulaufenden Baublock zwischen Hafenstraße und Mitteldeichstraße ähnliche Bedingungen wie für Eckgrundstücke, wenn eine ausreichende Nutzung erreicht werden soll. Die Wohnbebauung an der Mitteldeichstraße soll durch die Bebauung an der Hafenstraße gegen die Einwirkungen des Binnenhafens abgeschirmt werden. Da die Grundstücke nur eine geringe Tiefe aufweisen, ist an dieser Stelle eine Überschreitung der Höchstwerte nicht zu

vermeiden. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen bereits 1/3 der Grundstücke zwischen Mitteldeichstraße und Hafenstraße bzw. Schleusendeichtrasse über dem nach der Baunutzungsverordnung möglichen Maximalwert.

Bauweise, Baugrenzen, überbaubare Flächen.

In den Kerngebieten an der Breiten Straße und im Sondergebiet Kernstadtrand wurde die geschlossene Bauweise festgesetzt, weil z.B. an der Breiten Straße überwiegend eine geschlossene Bauweise besteht und entlang der Hafenstraße eine Abschirmung gegen den Binnenhafen erreicht werden soll. In dieser Bauweise werden die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand errichtet werden, es sei denn, daß die vorhandene Situation eine Ausnahme erfordert. Ein Hauptmerkmal des historischen Stadtbildes sind die Traufgassen. Mit der textlichen Festsetzungen "gemäß § 31 (1) BBauG kann die Bauaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde Ausnahmen von der geschlossenen Bauweise zulassen, um Traufgassen zu ermöglichen" wird die Möglichkeit zur Erhaltung der Traufgassen auch in der geschlossenen Bauweise gegeben. An der Mitteldeichstraße und der Lindenstraße wurde eine abweichende Bauweise festgesetzt, bei der die Gebäude mit einseitigem Grenzabstand zu errichten sind. Diese Bauweise trägt den historischen Traufgassen in besonderer Weise Rechnung. Bei erhaltenswerten Gebäuden sollen die in der Ortlichkeit vorhandenen Traufgassen in der Straßenfront erhalten bleiben, um die Einzelbaukörper in ihrer Wirkung zu erhalten. Offene Bauweise und abweichende Bauweise wurden in den Bereichen ausgewiesen, in denen diese bestehende Bauweise erhalten bleiben soll.

Zur Erhaltung der bestehenden Baublöcke wurden entlang der Straßenfronten Baulinien festgelegt. Für die gekrümmt verlaufende Baulinie an dem Übergang der Hafenstraße in die Kirchenstraße und für die schräg bzw. gekrümmt verlaufende Baulinie an der südlichen Begrenzung der neuen Trasse vom Schleusendeich sind Ausnahmen möglich. An diesen Stellen müssen nur die Gebäudeecken auf die Baulinien gebaut werden. Die rückwärtigen Bereiche wurden mit Baugrenzen versehen.

Nebenanlagen und Garagen können in den Baugebieten nur innerhalb der bebaubaren Flächen erstellt werden, wie es die textlichen Festsetzungen angeben. In Ausnahmefällen ist es möglich, die überbaubaren Flächen entsprechend der vorhandenen Grundstückszuschnitte zu überschreiten, um Garagen bauen zu können. Diese Festsetzungen wurden getroffen, um geordnete private Freiflächen zu erhalten und eine Zerstückelung der Gärten zu vermeiden. Im allgemeinen sind die überbaubaren Flächen ausreichend bemessen. so daß Ausnahmen nur in seltenen Fällen auftreten können. Im Sondergebiet Binnenhafen II können bauli-

che Anlagen auch außerhalb der überbaubaren Flächen als Ausnahme zugelassen werden, wenn sie dem Nutzungszweck dieses Gebietes dienen und sich in seine Eigenart einpassen.

4. Bauliche Anlagen und Einrichtungen für den Gemeinbedarf

Im Bebauungsplangebiet liegen Flächen für die städtische Feuerwehr. Es handelt sich dabei um die bereits bestehenden Flächen der Feuerwehr und die nördlich der neuen Trasse vom Schleusendeich verbleibenden Flächen des städtischen Bauhofs und eines privaten Grundstücks, abzüglich der für die Lagerhalle am Binnenhafen benötigten Fläche.

5. Verkehrsflächen

Die Verkehrsflächen wurden in der Lindenstraße und in der Mitteldeichstraße in ihren bestehenden Abmessungen beibehalten und als verkehrsberuhigte Zonen ausgewiesen.

Der nach Norden verlaufende Teil der Mitteldeichstraße entlang der Deichmauer wurde geringfügig nach Westen verschoben, um an die Schleusendeichtrasse anzuschließen. Der jetzige Schleusendeich wurde entlang der westlichen Straßenseite verbreitert, um einen ausreichenden Straßenquerschnitt für Einbahnverkehr zu ermöglichen. Für die neue Schleusendeichtrasse wurden Verkehrsflächen über ein Privatgrundstück und das Gelände des Bauhofs festgesetzt. Die Hafenstraße wurde in ihrer gesamten Länge bis zur Einmündung in die Kirchenstraße nach Norden verbreitert und mit einem Haltestreifen, der zum Be- und Entladen der dort ansässigen Betriebe benutzt werden soll, versehen.

Im Bebauungsplangebiet ist es nicht möglich, zusätzliche öffentliche Parkplätze zu schaffen, ohne in die Bausubstanz einzugreifen oder die ruhigen Blockinnenbereiche zu verändern. Dies wäre nicht mit den Zielen und Zwecken des Bebauungsplans vereinbar. Im Bebauungsplangebiet befinden sich folgende Parkplätze, die erhalten werden sollen:

- Mitteldeichstraße

6 Pkw

an privaten Parkplätzen, die auch von der Öffentlichkeit genutzt werden, sind vorhanden:

- Parkplatz Lindenstraße rd.

20 Pkw

- Parkplatz Kino Mitteldeichstraße

bisher ca. 22 Pkw

qeplant ca. 16 Pkw 16

16 Pkw

In den direkt angrenzenden Gebieten sind folgende öffentliche Parkplätze vorhanden:

- Kirchenstraße	6 Pkw
- Schulstraße rd.	25 Pkw
- Postplatz rd.	55 Pkw
	<u>86 PKW</u>

Auf dem Parkdeck des Kaufhauses Aldi an der Mitteldeichstraße, das direkt westlich an das Bebauungsplangebiet angrenzt sind weitere 82 Parkplätze vorhanden.

6. Grünflächen

Zwischen der Mitteldeichstraße und der Breiten Straße wurde ein öffentlicher Spielplatz von 920 m² ausgewiesen. Er soll durch geeignete Bepflanzung abgegrenzt werden.

Zwischen Breite Straße und dem Teil der Mitteldeichstraße, der entlang der Deichmauer verläuft, wurden private Grünflächen ausgewiesen. Es soll damit erreicht werden, daß die bestehende Gartennutzung erhalten bleibt und nicht durch Freiflächennutzungen wie z.B. Lagerhaltung, die aus dem Kerngebiet an der Breiten Straße resultieren können, verdrängt wird.

Ebenfalls wurde eine private Grünfläche zwischen der Lagerhalle und der als Baudenkmal eingestuften Scheperschen Villa festgesetzt, um das Erscheinungsbild des Gebäudes zu unterstreichen.

Das Gelände zwischen Weser und Schleuse wurde als private Grünanlage ausgewiesen, die jedoch in dieser landschaftlich reizvollen Lage auch der Öffentlichkeit zugänglich sein soll.

7. Regelungen für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen

Die Grenze des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes ist im Bebauungsplan kenntlich gemacht.

Die Erweiterung des Sanierungsgebietes befindet sich im Verfahren, um die neue Straßenführung über den Schleusendeich mit einzuschließen, denn diese Verkehrsführung verbessert die Bedingungen im gesamten östlichen Sanierungsgebiet. Die im Genehmigungsverfahren befindliche Erweiterung des Sanierungsgebietes wird nach Abschluß nachrichtlich in den Bebauungsplan V übernommen.

Nach den Bestimmungen des § 10 Abs. 1 StBauFG sind folgende Gebäude (nur Hauptgebäude) als zu erhaltende Gebäude kenntlich gemacht:

- Breite Straße 2, 8, 10 (nur 2-geschossiges Hauptgebäude), 12, 14, 26, 28, 30, 32
- . Lindenstraβe 6, 7, 8-8a, 12, 14, 16, 17, 18
 - Mitteldeichstraße 5, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, , 27, 28, 30, 31, 32
 - Hafenstraße 5 (nur 2-geschossiges Hauptgebäude), 6, 8 (nur 1-geschossiges Gebäude mit Satteldach)
- Schleusendeich 1

Im erweiterten Sanierungsgebiet werden folgende Gebäude als erhaltenswert gekennzeichnet wegen ihrer stadtbildprägenden und bauhistorischen Bedeutung und ihrer städtebaulich-räumlichen Funktion:

- Mitteldeichstraße 34 und 38
- Schleusendeich 2
- Hafenstraße 2, städtische Feuerwehr

Die Kenntlichmachung erhaltenswerter Gebäude nach § 10 StBauFG ist nicht der Eintragung in die Denkmalliste nach § 4 NDSchG gleichzusetzen. Da bei der Eintragung in die Denkmalliste höhere Kriterien angesetzt werden, wird voraussichtlich nur ein Teil der erhaltenswerten Gebäude darin aufgenommen werden können.

Sollten bei Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Baufunde gemacht werden, sind diese meldepflichtig.

Folgende Gebäude oder Gebäudeteile werden, da sie nicht in die städtebauliche Ordnung passen gemäß § 10 StBauFG als abzubrechende Gebäude eingetragen:

- Breite Straße 10 nur 1-geschossiges Gebäude an der Straßenfront und im rückwärtigen Bereich liegender Bunker
- Mitteldeichstraße 31 nur 2-geschossiges frei stehendes Nebengebäude.

Für die neue Trasse über den Schleusendeich werden folgende Gebäude in Anspruch genommen, die im erweiterten Sanierungsgebiet liegen:

- Lindenstraße 10
- Gebäude des Bauhofs (Lagerhalle), das direkt nördlich an das Sanierungsgebiet angrenzt.

Für die Verbreiterung der Hafenstraße werden folgende Gebäude gemäß § 10 StBauFG als abzubrechende Gebäude gekennzeichnet:

- Mitteldeichstraße 1, 2-geschossiges Gebäude an der Hafenstraße und 1-geschossiges Gebäude an der Hafenstraße
- Mitteldeichstraße 5 nur 1-geschossiges Gebäude an der Hafenstraße.

8. Sonstige Planzeichen

Für die Bank an der Breiten Straße und für das Kino mit Gaststätte in der Mitteldeichstraße wurden private Stellplätze ausgewiesen.

Zwischen der Breiten Straße, der Mitteldeichstraße und der Hafenstraße wurde ein Gehrecht für die Allgemeinheit eingetragen. Zum einen soll dadurch der Spielplatz im Blockinnenbereich von allen Seiten zu erreichen sein und zum anderen soll eine direkte Verbindung zwischen dem Hfen und dem Hauptgeschäftsbereich Breite Straße hergestellt werden.

Für die rückwärtige Anlieferung der Grundstücke Breite Straße 22, 24 und 26 und für die Erschließung der Grundstücke Mitteldeichstraße 18 und 20 wurde ein Geh- und Fahrrecht von der Mitteldeichstraße aus eingetragen, um langfristige ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten zu gewährleisten. Zur Erschließung des privaten Parkplatzes auf dem Grundstück Mitteldeichstraße 31 wurde ebenfalls ein Geh- und Fahrrecht eingetragen. Die Geh-bzw. Fahrrechte sind im Plan und in den textlichen Festsetzungen im einzelnen aufgeführt.

Wegen ihrer stadtbildprägenden Wirkung wurden die Bäume auf den Grundstücken Mitteldeichstraße 8, 13, 31 und 34 als zu erhaltende Bäume eingetragen, sowie die Bäume auf dem Grundstück Breite Straße 30 zur Erhaltung des begrünten Blockinnenbereichs.

Entlang der Hafenstraße und der neuen Trasse vom Schleusendeich wurden Gebiete mit Schallschutzmaßnahmen eingetragen, in denen für Aufenthaltsräume von Wohnungen Schallschutzfenster vorzusehen sind. Die unmittelbare Beziehung zwischen dem Binnenhafen und der bestehenden Bebauung an der Hafenstraße setzt voraus, daß die Beeinträchtigungen durch Emissionen des Binnenhafens für die dort vorhandene Wohnnutzung im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen bleibt.

Im übrigen wird für Veränderungen an vorhandenen Gebäuden bzw. für Neubebauung passiver Schallschutz durch Schallschutzfenster dann erforderlich, wenn die jeweils gültigen Richtwerte überschritten werden.

9. FLÄCHENERMITTLUNG

1.	Verkehrsflächen			
	a) Straßenflächen, Gehwege, Parkplätze	5.250 m ²		
	b) verkehrsberuhigte Zonen	3.090 m^2		
	insgesamt	8.340 m²	8.30 m²	12,6 %
			-W	•
2.	Flächen für Gemeinbedarf			
	Feuerwehr		2.620 m²	4,0 %
3.	Bauflächen	• .		
	a) MK-Gebiete	8.120 m²		
	b) MI-Gebiete	4.160 m ² .		
	c) MI ₁ -Gebiete	4.000 m²		
	d) MI ₂ -Gebiete	3.360 m²		e e
	e) MI ₃ -Gebiete	7.060m^2		
	insgesamt	26.700 m²	26.700 m ²	40,2 %
4.	Sonstige Sondergebiete			
	a) SO-Mitteldeich	730 m²		
	b) SO-Kernstadtrand-Hafenrandzone	5.050 m²		
	c) SO-Binnenhafen II	17.520 m²		-
	insgesamt	23.300 m²	23.300 m²	35,1 %
5.	Grünflächen			
	a) privateGrünfläche	3.410 m²	7.	
	b) Spielplatz	920 m²		
	insgesamt	4.330 m²	4.330 m²	6,5 %
			a .	
6.	Private Gärten			
٠,	a) private Gärten	760 m²		
	b) privates Grün/Hafen	300 m²		
	insgeamt	1.060 m²	1.060 m²	1,6%
	Gesamtfläche	·	66.350 m²	100 %

10. BERECHNUNG DER FLÄCHEN FÜR KINDERSPIELPLÄTZE

Berechnungsgrundlage: 2 % der zulässigen Geschoßflächen von den Geschossen, in

denen Wohnungen allgemein zulässig sind.

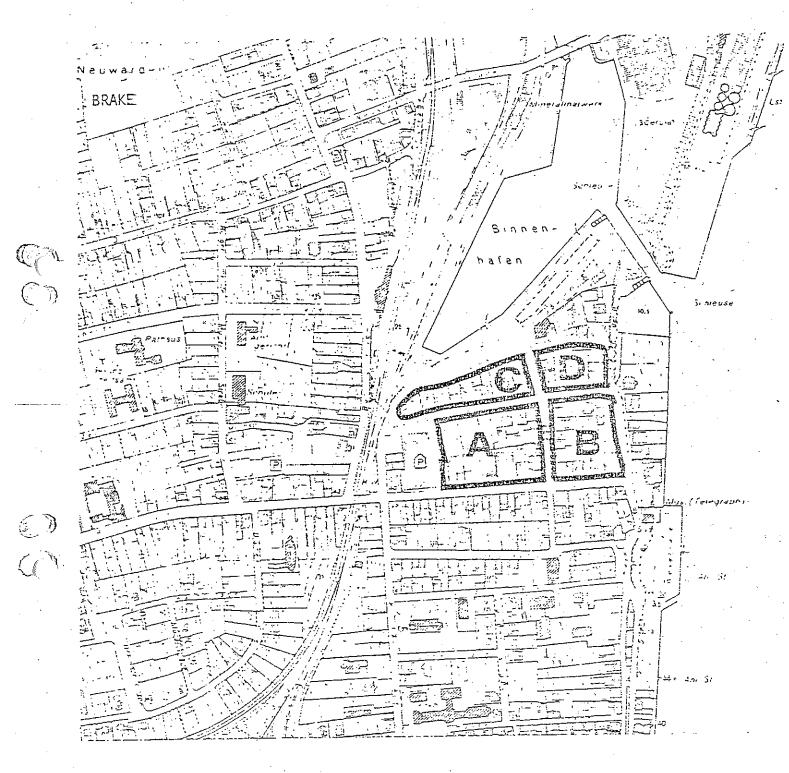
Ausgenommen sind daher die Erdgeschoßflächen in MKund alle Geschoßflächen der MI₁-Gebiete sowie die gesamten Geschoßflächen des Sondergebietes Kernstadt-

rand-Hafenzone.

Baublock	Α	nur Obergeschosse	MK	4.700 m²	
		Erdgeschosse	$MI + MI_3$	2.910 m²	
		Obergeschosse	$MI + MI_3$	3.130 m ²	10.740 m2
	•		r		•
Baublock	В	nur Obergeschosse	MK	3,580 m²	
		Erdgeschosse	$MI + MI_3$	2.750 m ²	
		Obergeschosse	$MI + MI_3$	3.060 m ²	9.390 m²
Baublock	C .	nur Obergeschosse	MI	1.060 m²	
-		Erdgeschoß	MI ₂	1.390 m²	
,		Obergeschoß	MI ₂	1.700 m²	4.150 m²
				-	
Baublock	D	nur Obergeschosse	MI	2.030 m²	
	•	Erdgeschosse	MI ₂	840 m²	
	•	Obergeschosse	MI ₂	990 m²	3.860 m²
		·			28.140 m ²

2 % von 28.140 m²	. 5	60 m²	Nettospielfläche
zuzüglich 20 % von 560 m²	<u>1</u>	10 m²	Nebenflächen
Bedarf insgesamt	6	570 m²	Bruttospielplatzfläche
Ausgewiesene Spielplatzfläche	. 9	20 m²	Bruttospielplatzfläche

Damit stehen rund 250 m² Spielplatzfläche für Kinder aus dem angrenzenden Be-bauungsplangebiet IV zwischen Breite Straße und Georgstraße und aus den wenigen an das Kaufhaus Aldi angrenzenden Gebäuden an der nördlichen Kirchenstraße zur Verfügung.



Einteilung der Baublöcke

11. KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT

Für die im Rahmen des Bebauungsplanes anfallenden Maßnahmen wurde eine Kostenschätzung vorgenommen, der noch keine Ausschreibungsergebnisse zugrundeliegen.

1.	Maßnahmen	im	Bebauungsplanbereich

Grunderwerbs- und Grunderwerbsnebenkosten für die Anlegung eines Kinderspielplatzes einschl. Zufahrt zwischen Breite Straße und Mitteldeichstraße	DM	210.000,
Entschädigung Gebäudewerte und Beseitigung baulicher Anlagen Entschädigung für Verbundpflaster	DM DM	115.000, 25.000,
Erschließungskosten		
 Ausbau der Mitteldeichstraße zur verkehrsberuhigter Straße 	DM	708.000,
- Ausbau der Lindenstraße zur verkehrsberuhigten Straße	DM	592.000,
- Spielplatzgestaltung	DM	90.000,
- Ausbau der mit einem Geh- und Fahrrecht belasteten Grundstücksflächen	DM	12.000,
Wert der mit einem Geh- und Fahrrecht belasteten Flächen (Bodenwert)	DM	21.000,
Modernisierungsmaßnahmen	DM I	.500.000,
Summe 1	DM 3	.158.000
- · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		

Schleusendeichtrasse

Grunderwerbs- und Grunderwerbsnebenkosten durch die Verlagerung des Stadtkernringes auf Schleusendeich und Hafenstraße und Verbreiterung der Hafenstraße	DM	195.000,
Entschädigung Gebäudewerte, Verlagerung eines Be- triebes und einer öffentlichen Einrichtung, Umzug eines Bewohners und Beseitigung baulicher Anlagen	DM .	1.583.000,
Erschließungskosten - Ausbau und Verbreiterung der Hafenstraße - Aus- und Umbau Feuerwehrgebäude	DM DM	842.000 411.000,

DM 3.158.000, --Summe 1 Summe 2 DM 3.031.000, --

6.189.000.--

Brake (Unterweser), den 17.10.1984

Oldenburg, den 3.1.81 Bez.-Reg. Weser-Ems

Im Auftrage aleman konf

Summe 2