



BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan Nr. 1 (Innenstadt) Änderungsplan - Teilabschnitt 37 -

im Bereich zwischen Wittekindstraße (beiderseits), Westerstraße, Koppelstraße und Schulstraße in Delmenhorst (ZOB)

I. Anlaß und Ziel der Planänderung

Das Gebiet des Änderungsplanes liegt am nordöstlichen Rand der Delmenhorster City südlich der Bahnlinie Oldenburg - Bremen und bildet im Wesentlichen den Bereich des Bahnhofsvorplatzes.

Für den Geltungsbereich des Änderungsplanes -Teilabschnitt 37- gelten zur Zeit die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1, Änderungsplan -Teilabschnitt 33- vom 07.11.1989. Die dort getroffenen Festsetzungen sollen durch den vorliegenden Änderungsplan - Teilabschnitt 37 - den städtebaulichen Erfordernissen angepaßt werden.

Grundlage der verbindlichen Bauleitplanung ist der Flächennutzungsplan für das Gebiet der Stadt Delmenhorst, aus dem dieser Änderungsplan in seinen Grundzügen entwickelt wurde.

Die grundlegenden Ziele der Planungsänderung beinhalten die Anpassung der bisherigen Bauleitplanung hinsichtlich der verkehrlichen Belange an den derzeitigen Stand der städtebaulichen Entwicklung. Zu den wesentlichen Aufgaben des Städtebaus gehört auch die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Bewältigung der Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr. Die enge wirtschaftliche Verknüpfung des Umlandes mit der Stadt Delmenhorst und die unmittelbaren Beziehungen zur Nachbarstadt Bremen haben zu erheblichen Pendlerströmen in wechselseitiger Beziehung geführt, die vorzugsweise auf den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zu lenken sind, um die Verkehrswege zu entlasten und insbesondere die negativen Einflüsse auf die Umwelt zu minimieren.

Zur Erreichung der Ziele des vorgenannten Planungsschwerpunktes ist die Zusammenführung der Delmenhorster Buslinien mit der Deutschen Bundesbahn ein wesentlicher Beitrag, um hierdurch den Anreiz zur Benutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel deutlich zu erhöhen. Dies kann nur durch die Verlegung des bisher in unmittelbarer Nähe des Rathauses gelegenen zentralen Omnibusbahnhofes zum Bahnhofsvorplatz sinnvoll bewirkt werden. Die Nähe der Buslinien zur Innenstadt wird hierdurch nur unwesentlich beeinträchtigt, da die südlichen Buslinien den Rathausbereich auch weiterhin tangieren.

Für das vom Änderungsbereich erfaßte Gebäude und Grundstück des vorhandenen Verkehrspavillons wurden die bisherigen Planfestsetzungen unverändert übernommen.

Für die Grundstücke der an das Planungsgebiet angrenzenden Baugebiete besteht zur Zeit eine Schallbelastung aus den Verkehrsbewegungen im Bereich der diese Gebiete tangierenden Straßen sowie der nördlich vorbeiführenden Bundesbahnstrecke Oldenburg-Bremen, wobei letztere nur nachgeordnet ins Gewicht fällt. Durch die Verlegung des Busverkehrs in diesen Bereich ist nach den Vorausberechnungen des Ing.-Büros Schubert nicht mit einer deutlichen Steigerung dieser Schallimmissionen zu rechnen. Ferner kann nach Gutachtermeinung davon ausgegangen werden, daß die zu erwartenden Verkehrsströme von den vorhandenen Straßenquerschnitten aufgenommen werden können und in den Kreuzungsbereichen Stauwirkungen nicht erwartet werden. Für den öffentlichen Nahverkehr ist eine bevorrechtigte Ampelsteuerung vorgesehen.

Im Rahmen der Neuplanung ist für die unterschiedlichen Verkehrsbereiche eine Trennung nach der entsprechenden Zweckbindung vorzunehmen, um hierdurch die Kompetenz des Nutzungszugriffs zu differenzieren. Um auch diesbezüglich Rechtssicherheit zu erhalten, ist die Durchführung des Änderungsverfahrens dringend geboten.

Ziel der Änderung ist es ferner, einen bereits als Gemeinbedarfsfläche genutzten Parkplatzbereich der Polizei entsprechend der derzeitigen Nutzung planungsrechtlich zu sichern.

Die städtebauliche Entwicklung im Änderungsbereich hat die im rechtskräftigen Änderungsplan Teilabschnitt 33 zum Bebauungsplan Nr. 1 getroffenen Festsetzungen in Bezug auf die verkehrliche Nutzung des Bahnhofsvorplatzes durch die beabsichtigte Zusammenführung der beiden wesentlichen ÖPNV-Bereiche überholt. In Erkenntnis dieser Tatsache und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele, für Teile der Verkehrsbereiche spezielle Zweckbindungen zu erreichen, war die Neuorientierung der städtebaulichen Situation unter Zugrundelegung der vorgenannten urbanen Ziele neu zu konzipieren, um dadurch den künftig beabsichtigten Aufschwung des ÖPNV im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung einbinden zu können. Die Verwirklichung der vorgenannten Ziele und Zwecke der Planung macht die erneute Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 im Teilabschnitt 37 als rechtliche Grundlage für die Durchführung notwendig, um die Umgestaltung der Verkehrsführung und -effizienz in diesen Bereich nachhaltig zu sichern.

Darüber hinaus sind in diesem Zusammenhang die Voraussetzungen für die Neugestaltung und die bauliche Erweiterung des Bahnhofsgebäudes zu schaffen, um den städtebaulichen Rahmen für die Platzrandgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Angleichung an die übrige Randbebauung auch für dessen Nordseite stadtplanerisch festzulegen.

II. Planinhalt

Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 sieht im § 1 (2) vor, die Baugebiete nach der besonderen Art der baulichen Nutzung zu gliedern. Dieser Direktive folgend wurden im Bereich der dem Bahnhof unmittelbar vorgelagerten Fläche ein Kerngebiet festgesetzt, in dem nur Anlagen und Einrichtungen nach § 7 (2) 1. bis 3. BauNVO zulässig sein sollen. Damit bleiben vor allen Dingen Wohnungen aufgrund von Beeinträchtigungen durch Lärmbelastungen grundsätzlich ausgeschlossen. Weiterhin sollen auch Anlagen für Verwaltungen, kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke hier keinen Platz haben, es sei denn, sie sind Teil einer allgemein zulässigen Einrichtung. Das soll insbesondere dem im Zusammenhang mit dem ÖPNV verursachten Flächenbedarf Rechnung tragen.

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 01.02.1990 wurde ein vorbereitender Plan zur Innengestaltung festgelegt, der eine Gliederung der gesamten Kerngebiete der Innenstadt hinsichtlich der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten zum Inhalt hat. Hier wurden für den Bereich des Bahnhofsvorplatzes Vergnügungsstätten grundsätzlich ausgeschlossen. Diese Festsetzung soll auch für das neu geschaffene Kerngebiet in Angrenzung an den Bahnhof gelten und erfolgt insbesondere im Hinblick auf die verstärkte Befürchtung der Gefahr des Niveauverfalls in diesem zentral gelegenen Bereich in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes. Darüber hinaus wird für das bauliche Erscheinungsbild der direkten Begrenzung des Bahnhofsvorplatzes bei Zulassung von Vergnügungsstätten ein nicht unerheblicher Störfaktor befürchtet, der durch die Gefahr der Entstehung eines unerwünschten "Vergnügungsviertels" noch verstärkt wird. In Anbetracht der bekannten Tatsache, daß die Ausbreitung unerwünschter Branchen durch ihre oft starken finanziellen Aktivitäten eine gewisse Wettbewerbsverzerrung herbeiführen, ist für diesen Innenstadtbereich die vorgenannte Maßnahme gleichfalls notwendig und durchaus angemessen.

Im Rahmen der vorgenannten Gliederung sind Vergnügungsstätten jedoch in Teilbereichen der angrenzenden Baugebiete im Kerngebiet zulässig, da hier die Lage der Grundstücke zur Bahndammseite hin für negative Einflüsse weniger empfindlich ist, als dies in den übrigen Bereichen des Planungsgebietes der Fall ist. Hierbei war zu berücksichtigen, daß in diesem Bereich bereits Einrichtungen dieser Art vorhanden sind.

Im Rahmen der Festsetzungen wurde weiterhin bestimmt, daß Tankstellen in den Kerngebieten unzulässig sind, da die hiervon ausgehende zusätzliche Verkehrsbelastung den ungehinderten Zu- und Abgangsverkehr im Bereich des ZOB erheblich einschränken würde und damit der beabsichtigte Zweck der Planung unterlaufen würde.

In einem weiteren Kerngebiet an der Koppelstraße wurden die bisherigen Festsetzungen der ursprünglichen Planung erneut fixiert, da hier eine Änderung der Nutzung nicht vorgesehen ist. Im Rahmen des § 7(2)1. BauGB sollen nur Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig sein, so daß die bisherige, in Verbindung mit dem künftigen Schwerpunkt der öffentlichen Verkehrsbe- reiche sinnvolle Nutzung als Reise- und Veranstaltungsbüro hier nicht eingeschränkt wird.

In Anlehnung an die bereits vorhandene Bebauung im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und das künftige Ziel der Bauleitplanung wurde für den Straßenrandbereich an der Nordseite der Wittekind- straße eine Höchstgrenze der Anzahl der Vollgeschosse mit IV bei gleichzeitiger Mindestanzahl von III Vollgeschossen vorgesehen, um dadurch die Randbebauung zu intensivieren und der übrigen Planung im Platzrandbereich anzugleichen. Für den vorhandenen Pavillon auf der Platzfläche ist eine Begrenzung auf I Vollgeschoß beibehalten worden, um eine Beeinträchtigung der Platzwirkung zu vermeiden.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch Grund- und Geschoßflächenzahlen geregelt. Diese Zahlen geben an, wieviel qm Grund- bzw. Geschoßfläche je qm Grundstücksfläche im Sinne des § 19(3) BauNVO zulässig sind. Für die vom Änderungsplan erfaßten Kerngebiete am Bahnhofsbe- reich wird die Grundflächenzahl (GRZ) auf 1,0 festgesetzt. Die Geschoßflächenzahl (GFZ) erhält hier den Wert 3,0. Die Randbebauung am Bahnhofsvorplatz hat für die Gestaltung des gesamten Platzes eine besondere Bedeutung, die bereits in den übrigen Änderungsplänen Berücksichtigung gefunden hat. Unter den besonderen urbanen Aspekten wurde hier die GFZ an dem Höchstmaß des § 17(1) BauNVO orientiert, da die städtebaulichen Ziele der Platzeinfassung des Bahnhofsvor- platzes aufgrund der beengten Grundstücksverhältnisse anders nicht zufriedenstellend gelöst wer- den können. Neben den städtebaulich relevanten Gründen für die vorstehende Regelung können als Ausgleich für die hier vorgesehene Verdichtung der Bebauung die großen Freiflächen des Bahnhofsvorplatzes angeboten werden. Für das übrige Kerngebiet gelten Werte für die GFZ und GRZ von 0,6, die eine angemessene Erweiterung des Bestandes zulassen.

Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele im Platzrandbereich wurde an der Nordseite der Witte- kindstraße eine besondere Bauweise festgesetzt, die im Rahmen der offenen Bauweise auch Ge- bäude von einer Länge über 50 Meter zuläßt, während im übrigen Kerngebiet die offene Bauweise als ausreichend angesehen wird.

Die überbaubaren Flächen der Baugrundstücke sind durch Baugrenzen abgegrenzt, um hier im Rahmen der Durchführungsplanung die Gestaltung des Gebäudes nicht in ein unerwünschtes Kor- sett zu zwingen und dadurch eventuell einer großzügigen Lösung den Weg zu verbauen. Hier wird in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn, der Stadt Delmenhorst und dem Bauträger eine Abstimmung durchzuführen sein.

Für die nicht überbaubaren Bereiche wurde festgelegt, daß hier Nebenanlagen nach § 14 (1) der BauNVO sowie bauliche Anlagen nach § 12 (1) und (2) der Nieders. Bauordnung (NBauO) nicht errichtet werden dürfen, um hierdurch einer Einschränkung des Bahnhofsvorplatzes vorzubeugen.

Das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.1986 sieht im § 9 (2) 11. vor, die für den öffentlichen Verkehr vorgesehenen Flächen nach der besonderen Art ihrer Zweckbestimmung zu gliedern. Entsprechend dieser Bestimmung wurde unter Berücksichtigung der besonderen Bedeutung dieses innerstädtischen Areals im Bebauungsplan Nr. 1, Änderungsplan -Teilabschnitt 37- eine Spezifizierung in unterschiedliche Bereiche entsprechend der künftig geplanten Nutzung vorgenommen und auf der Grundlage der künftigen Zielsetzung die vom Geltungsbereich des Änderungsplanes erfaßten Verkehrsflächen, die bisher bereits überwiegend als solche festgesetzt waren, in unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche gegliedert.

Für die Fahrstraße der Wittekindstraße ist eine Verschwenkung nach Norden in Richtung auf den Bahnhof vorgesehen, um hierdurch größeren Raum für den südlich angrenzenden zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB) zu erreichen, der eine Breite von etwa 30 Meter beanspruchen wird. In diesem Zusammenhang werden die Verkehrsflächen der Westerstraße und der Schulstraße zwischen Wittekindstraße und Koppelstraße im Rahmen des allgemeinen Straßenverkehrs zugunsten des ZOB gewissen Einschränkungen unterworfen werden, um die zügige Abwicklung des Busverkehrs zu gewährleisten. Die Verkehrsflächen dieser Straßenzüge sowie der Koppelstraße bleiben im Wesentlichen unverändert bestehen und werden entsprechend ihrer Nutzung als allgemeine Straßenverkehrsfläche in den Plan aufgenommen.

Der zentrale Bereich des südlichen Platzteiles bleibt entsprechend den bisherigen Festsetzungen überwiegend dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Von dieser Fläche ist eine großzügige Fußweg-Verbindung zum dem Bahnhof vorgelagerten Baubereich und damit zum Bahnhof festgelegt, die den für den Busverkehr reservierten Komplex kreuzt, so daß zwar eine Bevorrechtigung der Fußgänger infrage kommt, der Busverkehr jedoch dadurch keine erheblichen Einschränkungen erfahren soll.

Verbleibende Teilflächen im westlichen und östlichen Platzbereich sind entsprechend der bisherigen Nutzung weiterhin als öffentliche Parkplätze vorgesehen, um zum einen Parkplätze für Kurzzeitparker im Bereich des Krankenhauses und der Bahnhofstraße vorzuhalten und zum anderen auch dem Individualverkehr eine Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern. Die bisher im Ostteil vorhandenen Parkplätze für den "Park-and-Ride"-Verkehr der Deutschen Bundesbahn werden auf die Nordseite des Bahnhofes an die Weberstraße verlegt. Das steht jedoch im Zusammenhang mit einer weiteren, in absehbarer Zeit einzuleitenden Planänderung und ist nicht Gegenstand dieses Planverfahrens.

Die bisherigen Fahrsteige der Reise- und Überlandbusse werden zugunsten der allgemeinen Verkehrsflächen aufgehoben, da diese Fahrzeuge künftig über die Haltepunkte des neuen ZOB mit bedient werden sollen.

Die das Planungsgebiet umgebenden Verkehrsflächen der Wittekindstraße, der Schulstraße, der Koppelstraße sowie der Westerstraße sind als öffentliche Verkehrsflächen vorhanden und befestigt. Ihre Verkehrsführung wird zur Zeit überwiegend durch Einbahnregelungen bestimmt, die auch künftig im Rahmen der Plandurchführung beibehalten werden sollen.

Die von diesen stark frequentierten Straßenzügen zum einen und der Bundesbahn zum anderen aufgrund der vorhandenen Verkehrsverhältnisse ausgehende Lärmbelastung wird durch den zusätzlich aufzunehmenden Busverkehr nach den Ermittlungen des Verkehrsexperten Prof. Schubert nur unwesentlich verstärkt. Es wird von einer Zunahme in der Wittekindstraße um etwa 1620 Verkehrsbewegungen in 24 Stunden (ca. 17%) und in der Louisen-/Koppelstraße von ca. 1060 Fahrzeugen (ca. 13%) ausgegangen. Nach einer vom Ingenieurbüro Gerlach vorgelegten Schallbelastungseinschätzung ist im Rahmen der Planänderung für diesen Bereich erst bei der Verdoppelung der Verkehrsströme von einer zusätzlichen Schallbelastung um 3 dB/A auszugehen. Diese Werte werden durch die Verlegung des ZOB bei weitem nicht erreicht, so daß nach den Bestimmungen der Lärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (BGBl I S.1036) § 1(2) eine Festlegung von Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan daher nicht erforderlich wird, zumal hier Wohnungen grundsätzlich nicht zugelassen werden sollen.

Im westlichen Planbereich grenzt östlich an das Gebäude Louisenstraße Nr. 35 (Polizei) eine Freifläche an, die derzeit als zweckgebundener Parkplatz für den Polizeiabschnitt Delmenhorst dient. Diese Fläche wurde mit entsprechender Zweckbindung als Fläche für den Gemeinbedarf in den Bebauungsplan aufgenommen. Hierbei ist die verkehrliche Anbindung an die Louisenstraße durch die Festsetzung einer Fläche mit Pflanzgebot ausgeschlossen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des durchgehenden Verkehrs nicht zu gefährden.

Im zentralen Platzbereich ist zum Schutz der Fußgänger vor Witterungseinflüssen neben den Überdachungen der Wartepplätze an den jeweiligen Bussteigen eine durchgehende, transparente Überdachung in Verlängerung der Bahnhofstraße vorgesehen, die bis an das geplante Gebäude vor dem Bahnhof heranreicht. Dieser Bereich wurde entsprechend im Bebauungsplan mit einer lichten Durchfahrthöhe von mindestens 4,50 m dargestellt. Ferner ist zur Unterbringung der Fahrräder unterhalb des Bahndammes im Ostteil des Bahnhofsvorplatzes ein überdachter, öffentlicher Fahrradstand vorgesehen, der einem wilden Abstellen von Fahrrädern im Platzbereich entgegenwirken soll. Auch für diese Flächen wurde im Plan eine entsprechende Festsetzung getroffen.

III. Grünordnung

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind eine Reihe erhaltenswerter, alter Bäume als Solitärgehölze vorhanden, die das städtebauliche Bild in diesem Bereich besonders prägen und durch Neuanpflanzungen nicht zu ersetzen sind. Diese Bäume werden auf der Grundlage des § 9(1) 25. BauGB unter besonderen Schutz gestellt, um hierdurch das Ortsbild zu festigen und die urbane Gesamtsilhouette sowie den biologischen Wert zu erhalten. Die widerrechtliche Beseitigung dieses Bewuchses ist als Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 213(1) 3 und (2) BauGB zu betrachten und kann mit einer Geldbuße bis zu 20.000 DM geahndet werden.

Im Rahmen einer Festsetzung soll der Bewuchs im Bereich Westerstraße/Koppelstraße soweit wie möglich erhalten und ergänzt werden, auch um in Verlängerung der Louisenstraße einen optischen Blickfang durch die Anpflanzung zu erhalten. Vorhandene Bäume, die nach Ansicht der Fachleute ein Umsetzen im Rahmen der Platzumgestaltung vertragen, sollen wieder zur Bepflanzung innerhalb der hier nach der Umgestaltung noch zur Verfügung stehenden Platzflächen herangezogen werden. Darüber hinaus wurden Teilbereiche für die Neuanpflanzung mit Bäumen und Sträuchern zur Verbesserung des Naturhaushaltes im Planbereich festgesetzt.

Entlang der künftig neu gestalteten Wittekindstraße ist die Anpflanzung großkroniger, standortgerechter, langlebiger Laubbäume vorgesehen und in der Planung entsprechend festgesetzt. Hierdurch wird nicht nur eine optische Aufwertung dieses Straßenabschnittes erreicht, sondern auch eine erhebliche Verbesserung der Naturverhältnisse im Bereich des gesamten Bahnhofsvorplatzes erreicht und somit ein deutlicher Beitrag zu Ausgleichsmaßnahmen für notwendige Eingriffe in den Naturhaushalt geleistet werden. Die Erstellung eines Grünordnungsplanes für diesen zur Zeit fast gänzlich versiegelten Bereich erübrigt sich somit unter den gegebenen Verhältnissen. Zur weiteren Verbesserung des Naturhaushaltes werden im Rahmen der Plandurchführung für das Gebäude vor dem Bahnhof Fassadengliederungen mit entsprechenden Begrünungen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu treffen sein.

Ziele und Grundsätze der Landschaftspflege sowie des Naturschutzes werden durch den Änderungsplan -Teilabschnitt 37- nicht beeinträchtigt. Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Plandurchführung nicht ausgelöst, da die erfaßten Grundstücke bis auf wenige Ausnahmen keinen nennenswerten Bewuchs aufweisen. Unter den vorgenannten Gesichtspunkten ist dem Schutz der Natur, soweit möglich und erforderlich, weitestgehend Rechnung getragen. Da die Grundstücksflächen fast vollständig undurchlässig befestigt sind, ist die zusätzliche Versiegelung in geringen Teilflächen unbedeutend und wird durch die vorgenannten, im Plan festgesetzten Maßnahmen ausgeglichen, so daß weitere Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen durch diesen Änderungsplan daher nicht ausgelöst werden.

Im Geltungsbereich des Änderungsplanes sind innerhalb der erfaßten Baugebiete im Kerngebiet der Innenstadt Wohnungen generell nicht zugelassen. Die Bestimmungen des Niedersächsischen Spielplatzgesetzes werden somit nicht berührt. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Notwendigkeit der Ausweisung eines Kinderspielplatzes nicht erforderlich.

III. Kosten und Folgemaßnahmen

Von dem ca. 1,66 ha großen Planungsgebiet sind ausgewiesen als

1. Kerngebiete	ca. 0,13 ha
2. Flächen für den Gemeinbedarf	ca. 0,05 ha
3. Verkehrsflächen ZOB	ca. 0,46 ha
4. sonstige Verkehrsflächen	<u>ca. 1,02 ha</u>
Planungsbereich gesamt	<u>ca. 1,66 ha</u>

Die Verkehrsflächen, die durch die vorliegende Bauleitplanung erfaßt werden, sind vorhanden, überwiegend freigelegt und entsprechend ihrer generellen Zweckbestimmung bereits befestigt und genutzt. Im Rahmen der vorliegenden Planänderung wird für einen großen Teil dieser Flächen lediglich eine spezifizierte Zweckbindung festgelegt, um die Verkehrsströme im Sinne des angestrebten Planungszieles sinnvoll lenken zu können und das Umfeld entsprechend den urbanen Zielen gestalten zu können.

Die vom Bebauungsplan erfaßten und durch ihn festgesetzten öffentlichen Flächen befinden sich, soweit hier bekannt, im öffentlichen Eigentum. Sollten einzelne Teilflächen noch nicht zur Verfügung stehen, so sind sie von der Stadt Delmenhorst zu erwerben, auf diese zu übertragen oder notfalls auf der Grundlage des vorliegenden Bebauungsplanes für den beabsichtigten öffentlichen Zweck zu enteignen.

Die auf der Grundlage eines voraufgegangenen, begrenzten Wettbewerbes erarbeiteten Planungsziele sollen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes durchgeführt werden. Hierzu sind bereits Verhandlungen mit dem Nds. Wirtschaftsministerium positiv geführt worden. Die Finanzierung der Maßnahmen wurde im Rahmen eines Finanzierungsplanes unter Einbeziehung des Gemeindefinanzierungsgesetzes geregelt. Die bei der Stadt verbleibenden Anteile werden im Rahmen der Haushaltsplanung gesichert.

Die Baugrundstücke sind nach derzeitigem Kenntnisstand an die öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen angeschlossen. Im Rahmen künftiger Baugenehmigungen ist auch weiterhin eine geordnete Ver- und Entsorgung zu sichern.

Die Notwendigkeit der Aufstellung eines Sozialplanes im Sinne des § 180 BauGB ist bei der Durchführung dieser Bauleitplanung nicht erkennbar, da in die Bausubstanz durch diesen Änderungsplan nur unwesentlich eingegriffen wird. Der betroffene Baukomplex steht im Eigentum der Stadt und umfaßt lediglich einen Verkaufskiosk sowie Toiletteneinrichtungen, für die im Baubereich vor dem Bahnhof Ersatz geschaffen werden soll.

Belange des Denkmalschutzes werden durch den Bebauungsplan Nr. 1, Änderungsplan - Teilabschnitt 37 - gleichfalls nicht berührt. Soweit bei der Durchführung der Planung ur- und frühgeschichtliche Bodenfunde zutage treten, sind diese bei der Denkmalbehörde oder einem Beauftragten für die Denkmalpflege meldepflichtig.

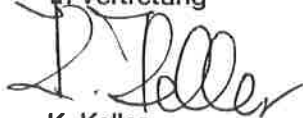
Bodenordnende Maßnahmen im Sinne des 4. Teiles des Baugesetzbuches sind aufgrund dieses Bebauungsplanes nicht zu erwarten. Sollten sie dennoch erforderlich werden, so bildet der Bebauungsplan Nr. 1, Änderungsplan - Teilabschnitt 37 - hierfür die rechtliche Grundlage.

Die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1 sowie des Änderungsplanes Teilabschnitt 33 hierzu treten mit der nach § 12 BauGB erfolgten Bekanntmachung im Geltungsbereich dieses Änderungsplanes -Teilabschnitt 37- außer Kraft.

Delmenhorst, den 14. Dezember 1993

Stadt Delmenhorst
Der Oberstadtdirektor
Stadtplanungsamt

In Vertretung



K. Keller
Stadtbaurat

Hat vorgelegen

01.12.94

Bez. - Reg. Weser - Ems

Im Auftrage

