

Arbeitsgemeinschaft

Prof. Wilhelm Wortmann Prof. Walter Hämer

Architekten BDA Hannover

Bebauungsplan Innenstadt Delmenhorst

Erläuterungen

ERLÄUTERUNGSBERICHT

ZUM BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE INNENSTADT DELMENHORST

	<u>I N H A L T</u>	Seite
A	<u>V o r b e m e r k u n g</u>	1
	1. Grundlagen	
	2. Begrenzung des Planungsbereiches	
	3. Kartenunterlagen und Planzeichen	
	4. Stadtgröße - Einzugsbereich - Stadtkern	
B	<u>D e r B e b a u u n g s p l a n</u>	
I.	<u>Verkehr</u>	4
	1. Grundsätze	
	2. Kraftwagen: Bestand und zu erwartende Entwicklung	
	3. Ausweisungen im Flächennutzungsplan	
	4. Verkehrszählung vom Oktober 1961	
	5. Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge	
	6. Straßensystem	
	a) fließender Verkehr	
	b) ruhender Verkehr	
	c) arbeitender Verkehr (Be- und Entladen)	
	d) Fußwege und Fußgängerbereich	
	e) öffentlicher Nahverkehr	
	f) Bahnhofsvorplatz	
II.	<u>Standorte der öffentlichen Gebäude</u>	16
	1. Städtische Bauten	
	a) Stadthaus	
	b) Markthalle	
	c) Polizei	
	d) Feuerwehr	
	e) Schützenhofgelände	
	f) Jahnschule und Marienschule	

2. Bauten des Landes	
a) Gesundheitsamt	
b) Amtsgericht	
c) Katasteramt und staatl. Hochbauverwaltung	
3. Neubau des Postamtes	
4. Kirchliche Bauten	
a) evangelische Kirchengemeinde	
b) katholische Kirchengemeinde	
c) St.-Josefs-Krankenhaus	
III. <u>Art und Maß der baulichen Nutzung</u>	21
1. Art der Nutzung	
2. Maß der Nutzung	
IV. <u>Grünflächen</u>	23
C <u>D u r c h f ü h r u n g</u>	25
1. Rangfolge	
2. Voraussichtliche Kosten	
3. Empfehlungen	
a) Einrichtung einer Durchführungsabteilung	
b) Änderung des Flächennutzungsplanes	
c) Baulandumlegungen und Ortssatzungen	

Anlage A. Oberbaurat Dipl.-Ing. Harcke, Hannover:
Auswertung der Verkehrszählung vom Oktober 1961

Anlage B. Professor Diplomgärtner W. Lendholt, Hannover:
Grünplanerisches Gutachten

- Anlage 1. a) Erläuterung zum Gutachten vom Juli 1961
 b) Stellungnahme der Obergutachter vom 4. 8. 1961
- " 2. Verzeichnis der angefertigten Zustands-
 darstellungen
- " 3. Auszug aus der Baunutzungsverordnung
- " 4. Straßenprofile

Sonderpläne:

1. Art der Nutzung

2. Grünplanung

- a) Bahnhofsvorplatz
- b) Kirchplatz - Verbindung mit dem Marktplatz
- c) Omnibusbahnhof - Parkplätze
- d) Eingang zur Burginsel
- e) Delmewiesen
- f) Innentangente

A VORBEREITUNG

1. Grundlagen:

- a) Der im Jahre 1960 beschlossene Flächennutzungsplan für das Stadtgebiet Delmenhorst (aufgestellt von Dipl.-Ing. A. Müller, Hannover).
- b) Das im Juli 1961 im Auftrage der Stadt Delmenhorst von der Arbeitsgemeinschaft erstattete Plangutachten über die städtebauliche Gestaltung der Umgebung des Rathauses und die hierzu am 4. August 1961 abgegebene Stellungnahme der Obergutachter (siehe Anlage 1).
- c) Die Verkehrszählung vom Oktober 1961 (siehe Anlage A).
- d) Die Kartierung und Beurteilung des Baumbestandes im Planungsgebiet (siehe Anlage B).
- e) Die von der Arbeitsgemeinschaft angefertigten Zustandsdarstellungen (siehe Anlage 2). Die Darstellungen können im Stadtbauamt Delmenhorst eingesehen werden.

2. Begrenzung des Planungsbereiches

Der Bebauungsplan erstreckt sich auf die Innenstadt, die von der Bahnstrecke Oldenburg - Bremen - der Harpstedter Eisenbahn - Grüne Straße - Arthur-Fitger-Straße - Graftanlagen - Rudolf-Königer-Straße - Ludwig-Kaufmann-Straße begrenzt wird. Auf der Nordseite der Bahnanlagen, westlich der Rudolf-Königer-Straße und südöstlich der Grüne Straße - Arthur-Fitger-Straße mußte der Planungsbereich weiter ausgedehnt werden, um die neuen Verkehrszüge im ganzen Umfang zu erfassen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist mit dem hierfür vorgesehenen Planzeichen im Bebauungsplan eingetragen.

3. Kartenunterlagen und Planzeichen

Die benutzten Kartenunterlagen sind in den Monaten November 1961 bis Januar 1962 in der Vermessungsdirektion Oldenburg

unter Verwendung vorhandener Karten, die entsprechend ergänzt worden sind, neu angefertigt.

Für die Darstellungen und Eintragungen im Bebauungsplan sind die in der Hauptstadt Hannover für die letzten Bebauungspläne verwendeten Planzeichen benutzt.

4. Stadtgröße - Einzugsbereich - Stadtkern

Der Flächennutzungsplan ist für eine Stadt mit einer Einwohnerzahl bis zu 85.000 aufgestellt. Heute hat die Stadt rund 57.000 Einwohner. Ein so starkes weiteres Anwachsen der Bevölkerung ist nur dann zu erwarten, wenn entsprechende Arbeitsplätze in vorhandenen oder neuen Betrieben geschaffen oder in größerem Umfang Wohnungen für in Bremen Berufstätige hergestellt werden. Die hierfür erforderlichen Baugebiete sind im Flächennutzungsplan ausgewiesen.

Der Geburtenüberschuß betrug im Durchschnitt der letzten 15 Jahre 270, der Wanderungsgewinn 200 Personen jährlich. Der Wanderungsgewinn ist sehr schwankend gewesen, er wechselte mit Jahren des Wanderungsverlustes.

Rund 6.300 Berufstätige sind Auspendler nach Bremen.

Der Einzugsbereich der Stadt geht weit über das Stadtgebiet hinaus und umfaßt ein Gebiet mit zusammen mindestens 100.000 Einwohnern, für das Delmenhorst zentraler Ort ist.

Nach Richtwerten, die für Städte ähnlicher Größe ermittelt sind, sind rund 2,0 - 2,5 qm "Stadtkernfläche" je Einwohner, bezogen auf das Einzugsgebiet der Stadt, erforderlich. Bei Anwendung dieser Werte benötigt die Stadt Delmenhorst für 100.000 Einwohner ca. 20 ha, und für 150.000 Einwohner ca. 33 ha Stadtkernfläche.

Der eigentliche Stadtkern zwischen Mühlenstraße - Eisenbahn - Orthstraße - Cramerstraße und geplanter Innentangente hat eine Größe von rd. 50 ha. In diesem Bereich wohnen heute fast 5.000 Personen. Bei weiterem Ausbau der Geschäftsstadt wird die Einwohnerzahl abnehmen. Die Zahl der in dem Bereich Be-

schäftigten beträgt ebenfalls 5.000; sie wird zunehmen. Rund 32.000 Personen kommen täglich mit Kraftwagen, Kraft-
rädern, Fahrrädern, Linienbussen und mit der Eisenbahn als
im Stadtkern Berufstätige, Kunden und Besucher in die Stadt-
mitte. Die Fußgänger sind hierbei nicht mitgezählt, sie konn-
ten bei der Zählung nicht erfaßt werden.*)

Nach den Ausweisungen des Flächennutzungsplanes wird sich die
Bevölkerung wie folgt auf die Stadtteile verteilen:

<u>Stadtteil</u>	<u>heute</u>	<u>künftig</u>
Stadtkern	5.000	4.000
nördlich der Eisenbahn	15.500	25.000
westlich des Stadtkerns	6.000	12.500
östlich des Stadtkerns	<u>30.500</u>	<u>43.500</u>
	57.000	85.000
	=====	=====

*) Ergebnis der Verkehrszählung vom Oktober 1961,
siehe auch Anlage A.

B DER BEBAUUNGSPLAN

I. V e r k e h r

1. Grundsätze

Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit und Gesundheit des Stadtkerns ist ein geordneter Verkehr. Für die Ordnung können folgende Grundsätze gelten:

- a) Der stadtkernfremde Verkehr ist der Innenstadt fernzuhalten.
- b) Der Berufsverkehr und der Besucherverkehr müssen den Stadtkern schnell und bequem erreichen können: Fußgänger, Radfahrer, Busse des öffentlichen Nahverkehrs, Individualverkehr.
- c) Die Betriebe im Stadtkern (Läden, Werkstätten, Fabriken, Lagerplätze) müssen vom Wirtschaftsverkehr ohne Beeinträchtigung des Berufs- und Besucherverkehrs beliefert werden und ihre Waren versenden können.
- d) Für den ruhenden Verkehr (Personenwagen, Lastwagen, Krafträder, Fahrräder) müssen auf öffentlichen Parkplätzen und auf privaten Grundstücken ausreichend Stellplätze und Garagen zur Verfügung stehen.
- e) Für den arbeitenden Verkehr (Be- und Entladen von Fahrzeugen) sind Liefer- und Ladestraßen oder -spuren, getrennt vom fließenden und vom ruhenden Verkehr, vorzusehen.
- f) Für den öffentlichen Nahverkehr sind im Zentrum der Stadt nahe dem Rathaus und vor dem Bahnhof Busbahnhöfe anzulegen.

Bei der Erfüllung dieser Forderungen ist die zu erwartende Zunahme der Bevölkerung und der Kraftwagen zu berücksichtigen.

2. Kraftwagen, Bestand und zu erwartende Entwicklung

	<u>1939</u>	<u>1950</u>	<u>1962</u>
Personenwagen	634	373	6.339
Lastwagen	238	358	884
Krafträder	610	390	1.208
sonstige Fahrzeuge	72	178	726

Heute kommen auf ein Kraftfahrzeug 6,2 Einwohner, auf einen Personenwagen 8,9. (Im Bundesdurchschnitt 6 bzw. 10 (Juli 61).) Wie im gesamten Bundesgebiet, nimmt die Zahl der zugelassenen Krafträder auch in Delmenhorst ab; die Zahl der Lastwagen steigt nur noch wenig an. Die Zunahme erstreckt sich also überwiegend auf Personenwagen.

Nach der Shell-Prognose für die Bundesrepublik wird sich der Bestand an Personenwagen im Bundesgebiet bis 1980 etwa verdreifachen. Diese Entwicklung ist bei der Bearbeitung des Bebauungsplanes berücksichtigt.

3. Ausweisungen im Flächennutzungsplan

- a) Neubau einer Innentangente am Südrand des Stadtkerns zwischen Oldenburger Straße und Bremer Straße zur Entlastung des Stadtkerns und zur Aufnahme des Ziel- und Quellverkehrs der Innenstadt.
- b) Neue Trasse für die Nord-Süd-Tangente: Stedinger Straße - Hasporter Damm.
- c) Verlängerung der Gerhart-Hauptmann-Straße bis zur Nordwollestraße.
- d) Verbindung der Mühlenstraße über die Blumenstraße mit der Louisenstraße und Koppelstraße.
- e) Verlegung des Omnibusbahnhofes vom Marktplatz an die Nordseite des Hans-Böckler-Platzes.

Im Flächennutzungsplan ist angenommen, daß die niveaugleichen Bahnübergänge an der Stedinger Straße und an der Mühlenstraße durch Hochlegen der Bahngleise beseitigt werden.

4. Verkehrszählung vom Oktober 1961

Es wird auf den als Anlage A beigefügten Sonderbericht verwiesen. Die wesentlichen Ergebnisse sind:

- a) Am stärksten belastet sind die Oldenburger Straße westlich der Rudolf-Königer-Straße und die Bismarckstraße am Amtsgericht, beide Straßen mit rund 16.600 PKW-Einheiten *) innerhalb von 14 Zählstunden. Der Anteil der Lastwagen beträgt 35 %. Jedes dritte Kraftfahrzeug ist ein Lastwagen, davon jeder vierte ein Lastzug.

Es folgen die Grüne Straße mit rund 12.500, die Rudolf-Königer-Straße mit rund 11.500, die Bremer Straße mit rund 8.900, die Stedinger Straße mit rund 7.800, die Mühlenstraße mit rund 4.700 PKW-Einheiten.

- b) 40 % der an den Außenzählpunkten des Zählgebietes festgestellten einfahrenden Fahrzeuge haben die Innenstadt als Ziel. Dieser Verkehr kommt zu 70 % aus dem Nahbereich bis zu rund 5 km, besonders aus dem Einzugsgebiet der Cramerstraße. Aus den entfernteren Gebieten kommt der stärkste Zielverkehr über die Oldenburger Straße in die Innenstadt. Vom Zielverkehr sind 48 % Berufsverkehr, 29 % Wirtschaftsverkehr, 23 % sonstiger Verkehr.

- c) 35 % des Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt hat Ziel und Quelle in dem Nahbereich bis zu 5 km. An diesem Verkehr sind die Cramerstraße und die Oldenburger Straße am stärksten beteiligt. Der Durchgangsverkehr zwischen den Fernbezirken (Fernverkehr) verläuft überwiegend in West-Ost-Richtung zwischen Oldenburger Straße und Grüne Straße

*) PKW-Einheit:	3 Fahrräder	= 1 PKW-Einheit
	2 Krafträder	= 1 " "
	1 Personenwagen	= 1 " "
	1 Lastwagen ohne Anhänger	= 2 " "
	1 Anhänger	= 1,5 " "

oder Bremer Straße. Mit zunehmender Entfernung steigt der Anteil des Güterverkehrs, vor allem der Lastzüge, an.

Folgerungen: a). Durch den Ausbau der Umgehungsstraße (neue Bundesstraße) bis nach Bremen werden die Oldenburger Straße und die Bismarckstraße um $\frac{1}{3}$ des Gesamtverkehrs entlastet.

53,5 % des gesamten heutigen Durchgangsverkehrs und 95 % des Fernverkehrs werden die neue Bundesstraße benutzen.

Trotz dieser starken Entlastung sind die vorhandenen Straßenzüge (Rudolf-Königer-Straße - Bismarckstraße - Arthur-Fitger-Straße - Grüne Straße) nicht in der Lage, den im Laufe dieses Jahrzehntes mindestens auf das Zweieinhalbfache anwachsenden verbleibenden Verkehr (Zielverkehr zur Innenstadt und kleiner Durchgangsverkehr) aufzunehmen.

Die im Flächennutzungsplan vorgeschlagene Innentangente ist deshalb dringend notwendig.

b) Die Bahnübergänge an der Stedinger Straße und an der Mühlenstraße sind mit 7.800 und 4.700 PKW-Einheiten belastet, vornehmlich durch Zielverkehr zur Innenstadt und kleinen Durchgangsverkehr. Die durch den geplanten Ausbau der Nordenhamer Straße und die im Flächennutzungsplan vorgesehene sogen. Nordumgehung zu erwartende Entlastung ist gering, sie beträgt nur etwa 10 %.

Der heutige Straßenverlauf: Stedinger Straße - Orthstraße - Lange Straße - Cramerstraße kann nicht leistungsfähig ausgebaut werden. Besonders störend ist der Versatz an der Lange Straße.

Die Verkehrszählung bestätigt die Notwendigkeit der im Flächennutzungsplan vorgeschlagenen neuen Trassierung des Straßenzuges: Stedinger Straße - Hasporter Damm.

- c) Die an der Nordseite der Bahn vorgeschlagene Verbindung der Gerhart-Hauptmann-Straße mit der Nordwollestraße ist eine weitere wirksame Entlastung des Stadtkerns, besonders vom Güterverkehr der Industriebetriebe.

5. Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge

Die Bahnstrecke Bremen - Oldenburg wurde 1867 eröffnet. Bereits vor 1914 wurde die Hochlegung der Bahngleise vorbereitet und auf einem Teilstück im Zusammenhang mit dem Bau der Nebenstrecke nach Lemwerder ausgeführt. Seitdem ist dieses Projekt nicht weiter gefördert, Die Kosten sind sehr hoch, da auch die Industrieanschlußgleise (Jutespinnerei, Linoleum-Werke u.a.) und die Nebenstrecke nach Harpstedt verändert werden müßten. In den heute vorliegenden Ausbauplänen der Bundesbahndirektion Hannover ist dieses Projekt nicht enthalten.

Da die sehr häufige Sperrung der Bahnschranken *) den ständig zunehmenden Verkehr auf den Straßen stark behindert, ist die Unter- oder Überführung der Bahngleise untersucht worden. Die hierfür aufzuwendenden Mittel sind wesentlich geringer als die für die Hochlegung der Bahngleise erforderlichen Aufwendungen. Die niedrigen Unterführungen unter den Bahnsteigen im Bahnhofsgebäude müssen bei Verzicht auf das Hochlegen der Bahngleise allerdings in Kauf genommen werden.

Bei dieser Bearbeitung wurden folgende Werte zugrunde gelegt:

*) Die Übergänge an der Stedinger Straße und an der Mühlenstraße waren im Oktober 1960 täglich während 24 Stunden 6 3/4 Stunden gesperrt.

lichte Höhe Unterführung:

an der Stedinger Straße	4,50 m
an der Mühlenstraße	3,50 m *)

lichte Höhe Überführung:

an beiden Straßen	5,50 m (elektrifizierte Strecke)
-------------------	-------------------------------------

Konstruktionshöhe:

des <u>Unterführungsbauwerkes</u>	1,50 m
des <u>Überführungsbauwerkes</u>	1,00 m

Fahrbahnbreite:

an der Stedinger Straße	13,00 m (4-spurig) ✓
an der Mühlenstraße	7,00 m (2-spurig)

ferner an beiden Straßen:

2 Radwege und 2 Fußwege	8,00 m
-------------------------	--------

Gesamtbreite des Bauwerkes:

an der Stedinger Straße	
bei <u>Unterführung</u>	22,00 m (+ 2 x 0,5 m Schrammbord)
bei <u>Überführung</u>	21,00 m
an der Mühlenstraße	15,00 m

Gefälle der Rampen:

an beiden Straßen	1 : 25
-------------------	--------

Rampenlänge unter Berücksichtigung der
heutigen Höhenlage des Bahnkörpers:

an der Stedinger Straße	
bei <u>Unterführung</u>	130,00 m
bei <u>Überführung</u>	180,00 m
an der Mühlenstraße	
bei <u>Unterführung</u>	110,00 m
bei <u>Überführung</u>	175,00 m

*) Diese Höhe ermöglicht allen Personenwagen und Omnibussen,
den meisten Lastwagen und den Fahrzeugen der Feuerwehr die
Durchfahrt. Fahrzeuge mit außergewöhnlicher Ladehöhe können
die Unterführung an der Stedinger Straße benutzen.

Die Herstellungskosten des Bauwerkes einschl. der Rampen sind bei der Überführung geringer, als bei der Unterführung, da die Unterführung im Grundwasserbereich ausgeführt werden muß und eine künstliche Wasserhaltung erforderlich wird. Die für Grund- und Gebäudeerwerb aufzuwendenden Mittel sind bei der Unterführung geringer, da die Rampen an beiden Seiten kürzer sind.

Die anschließenden Straßen haben nicht die erforderliche Breite, um die Rampen und die notwendig werdenden Anliegerwege aufzunehmen.

<u>Breite</u> der Stedinger Straße zwischen den Häusern	17,0 m
der Orthstraße	" " " 14,1 m
der Mühlenstraße	" " " "
an der nördlichen Bahnseite	15 - 20 m
an der südlichen Bahnseite	13,5 m.

An einer Straßenseite muß deshalb die vorhandene Bebauung abgebrochen werden. Die östliche Straßenseite bietet sich bei beiden Straßen hierfür als die günstigere an.

Bei Abwägen der Vor- und Nachteile der Unterführung und der Überführung ist die Entscheidung für die Unterführung getroffen:

Die Rampenlängen sind kürzer;
die Höhendifferenz ist geringer, besonders für die Fußgänger und Radfahrer. Fuß- und Radwege benötigen nur 2,50 m lichte Höhe und können höher als die Fahrbahn gelegt werden;

die Belästigung der Anlieger durch den Straßenlärm ist geringer;

7. die Fahrzeuge können das Gefälle der Abfahrt für die Auffahrt ausnutzen und brauchen vor dem Erreichen des Straßenniveaus nicht zu bremsen.

Trotz des erheblichen Grundstücks- und Gebäudeerwerbs bleiben die Gesamtkosten weit unter den Gesamtkosten der Hochlegung des Bahnkörpers.

6. Straßensystem

a) fließender Verkehr

Die Ausweisungen des Flächennutzungsplanes sind grundsätzlich übernommen. Für die Trasse der Innentangente ist aber im Bereich des Stadtkerns eine andere Lösung gewählt. Die Tangente ist nicht durch die Rudolf-Königer-Straße über den Hans-Böckler-Platz und Marktplatz, sondern am Rande des Stadtkerns geführt. Diese Führung ist bereits in dem Plangutachten vom Juli 1961 enthalten und erläutert (siehe Anlage 1). Die Obergutachter sagen hierzu in ihrer Stellungnahme:

"Die Verfasser schlagen aus der Gesamtbetrachtung der Situation heraus vor, die Innentangente gegenüber der Planung des Flächennutzungsplanes (Vorschlag Professor Schlums) nach Süden zu verschieben, so daß sie die äußere Graft tangiert. Dabei soll ausdrücklich der Bezirk um das jetztige Rathaus und die vorhandene Markthalle sowie der neue Kernbezirk mit der Lange Straße und dem Geschäftszentrum der Stadt verbunden bleiben. Dieser Ausgangspunkt für die Planung ist nach Auffassung der Obergutachter ausgezeichnet: Für den fließenden Verkehr ergibt sich der Vorteil, daß die Innentangente zwischen der Nord-Süd-Tangente und Oldenburger Straße anbau- und zugangsfrei gehalten werden kann. Dieser Straßenzug wird dadurch nicht nur leistungsfähig, sondern auch für den Verkehr attraktiv. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß auf diese Weise der jetzt in der Lange Straße fremde und daher störende Durchgangsverkehr organisch abgezogen werden wird. Dabei ist es denkbar, daß in einem Endzustand die Lange Straße womöglich teilweise oder ganz für den örtlichen Fahrverkehr sogar wird beibehalten werden können. Die Anordnung der Parkplätze ist sowohl für die Bedienung der zwei Abschnitte der Lange Straße als auch für den Bezirk um das jetztige Rathaus, die Markthalle wie für die Jahrmarktfläche sehr gut. Von den insgesamt vier

Parkplätzen ergeben sich jeweils relativ kurze Fußwege zu den Zielen im Kernbezirk. Für die Anlage und für die Zu- und Abfahrten des Busbahnhofes gilt das gleiche. Die Platzgruppen zwischen Lange Straße und Innentangente sind mit Ausnahme des Parkplatzes zwischen Rathaus und Finanzamt für den Fußgänger bestimmt oder Grünflächen und bieten für die vielfältigen Anforderungen, die hier zu erwarten sind, ausgezeichnete Entwicklungsmöglichkeiten. Die Erschließung der Flächen zwischen Innentangente und äußerer Graft sowie die Schaffung einer zusätzlichen Fußgängerverbindung zur Burginsel sind sehr reizvoll. Dadurch, daß die Innentangente an den Südrand des Kernbezirkes verlegt wird, ergibt sich eine enge Verbindung zwischen dem vorhandenen Kern (Rathaus, Markthalle und Lange Straße) und den geplanten neuen Anlagen. Hierin wird ein entscheidender Vorteil dieser Arbeit gesehen, weil aus diesem Vorschlage sich viele Vorzüge für die künftige Entwicklung ergeben. Dies ist nach Auffassung der Obergutachter insbesondere deshalb der Fall, weil die Benutzung der Burginsel einerseits und des Rathausbezirkes und des Kaufbezirkes andererseits zu verschiedenen Zeitpunkten stattfindet. In diesem Zusammenhang muß gleichfalls auf die guten Beziehungen hingewiesen werden, die sich zwischen den zwei Abschnitten der Lange Straße und den jeweils südlich von der Straße vorgeschlagenen Parkplätzen und dem Busbahnhof für die Käufer, die die Lange Straße aufsuchen wollen, ergeben."

Das Plangutachten vom Juli 1961 war auf die Umgebung des Rathauses beschränkt. Bei Ausdehnung der Arbeit auf die gesamte Innenstadt und bei Auswertung der Verkehrszählung vom Oktober 1961 ergab sich weiter, daß die Fortsetzung der Innentangente über die neue Nord-Süd-Tangente hinaus bis zur Bremer Straße nicht erforderlich ist, da fast der gesamte Fernverkehr (95,5 %) von der neuen Umgehungsstraße aufgenommen wird.

und die Verkehrs- und Umweltverbesserung

Kleine Änderungen sind:

Die verlängerte Gerhart-Hauptmann-Straße wird an der Ste-
dinger Straße auf einer Brücke über die Unterführungsrampe
geführt. Das gleiche gilt für die verlängerte Wittekindstraße.
Die Blumenstraße ist nicht in die Louisenstraße, sondern in
die Koppelstraße geführt, um den Versatz in dem Straßenzug zu
vermeiden.

Die Koppelstraße verliert bei Bau der Unterführung den un-
mittelbaren Anschluß an die Orthstraße, da die Rampe dort
noch nicht wieder das Straßenniveau erreicht hat. Eine neue
Anschlußstraße wird deshalb erforderlich. Sie ist im Zuge
des Delmelaufes bis zur Schulstraße und über diese hinaus
bis zur Bahnhofstraße vorgesehen.

b) ruhender Verkehr

Bei voller Motorisierung, steigender Einwohnerzahl und wei-
terem Ausbau des Stadtkerns wird ein Bedarf von etwa 1.500
Stellplätzen auf öffentlichen Plätzen bestehen, ferner Stell-
plätze in Sammel- und Einzelanlagen auf privaten Grundstücken
und an der Straßenkante (siehe Anlage A. S. 44/45). Auf
öffentlichen Plätzen und an Straßenkanten sind heute im Stadt-
kern rund 520 Stellplätze vorhanden. Die Zahl der Stellplätze
und Garagen auf privaten Grundstücken ist nicht bekannt.
(Siehe Anlage A. S. 30/32).

Vorgesehen sind im Bebauungsplan öffentliche Parkplätze:

an der Nordseite Hans-Böckler-Platz mit 170 Stellpl.			
auf dem Bismarcksplatz	"	70	"
zwischen Innentangente - Parkstraße			
- Lange Straße	"	200	"
an der Westseite der Hegelerstraße	"	80	"
am Knick	"	90	"
zwischen Louisenstraße und Koppel- straße	"	60	"
auf dem Bahnhofsvorplatz	"	90	"
an den Belieferungsstraßen auf der Nordseite der Lange Straße		70	"
an Straßenkanten, abseits der Spuren für den fließenden Verkehr		450	"
		1.280 Stellpl.	

1.280 Stellpl.

ferner:

im Keller des neuen Stadthauses	60	"
auf dem Grundstück für den Neubau für Amtsgericht u. Gesundheitsamt	80	"
zusammen:	1.420 Stellpl.	=====

Von den Möglichkeiten, welche die in die neue Gesetzgebung übernommene Reichsgaragenordnung bietet, muß im Interesse der Stadt und der Anlieger im vollen Umfang Gebrauch gemacht werden.

c) arbeitender Verkehr (Be- und Entladen der Fahrzeuge)

Die Grundstücke an der Südseite der Lange Straße erhalten durch die dort vorgesehenen Parkplätze vorzügliche Belieferungsmöglichkeit. Den Grundstücken an der Nordseite kann die gleiche Möglichkeit durch Ausbau von zweispurigen Lieferstraßen gegeben werden. Solche Straßen sind zwischen Mühlenstraße und neuer Nord-Süd-Tangente für alle Anliegergrundstücke möglich und im Plan ausgewiesen. Diese Straßen können auf Wunsch der Anlieger oder auf Verlangen der Stadt ausgebaut werden, sobald die Lieferfahrzeuge den fließenden Verkehr auf der Lange Straße zu sehr beeinträchtigen.

d) Fußwege und Fußgängerbereich

Die Motorisierung des Verkehrs hat einen neuen Maßstab in unsere Städte gebracht. Motorisierter Verkehr und Fußgängerverkehr beeinträchtigen sich gegenseitig. Die Trennung beider Verkehrsarten und die Differenzierung des Verkehrs wird deshalb allgemein angestrebt; sie läßt sich in Delmenhorst weitgehend erreichen.

Ein ausgesprochener Fußgängerbereich, der nur gelegentlich von Anlieger- und von Marktfahrzeugen befahren wird, ist in der Umgebung des Marktplatzes vorgesehen. Die Verbindung dieses Bereiches mit den Graftanlagen über die Innentangente hinweg läßt sich zu gegebener Zeit und ohne große Kosten leicht als Unter- oder Überführung für Fußgänger ausführen. Wenn das vorgesehene Verkehrssystem mit Parkplätzen und Belieferungsstraßen hergestellt ist, kann die

und mit dem Markt?

Lange Straße ganz oder nur auf Teilstrecken in den Hauptgeschäftsstunden für den Fahrverkehr gesperrt werden. Hierdurch werden die Einkaufsmöglichkeiten wesentlich besser. Die Holstenstraße in Kiel und die Salzstraße in Münster sind hierfür Beispiele aus Großstädten mittlerer Größe, die Böttcherstraße und die Sögestraße zwischen Hundestraße und Obernstraße, beide in Bremen, ältere Beispiele. Es bleibt aber ganz der Zeit und der Entwicklung des Verkehrs überlassen, zu entscheiden, ob und in welchem Umfang in Delmenhorst von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden soll. Auf folgenden Satz im Obergutachten wird verwiesen: "Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß auf diese Weise der jetzt in der Lange Straße fremde und daher störende Durchgangsverkehr organisch abgezogen werden wird. Dabei ist es denkbar, daß in einem Endzustand die Lange Straße womöglich teilweise oder ganz für den örtlichen Fahrverkehr sogar wird beibehalten werden können." Ein reiner Fußweg ist am Delmelauf zwischen Lange Straße und Kirchplatz vorgesehen. Hierdurch wird ein nur wenig bekanntes Stück Altstadt erschlossen (Siehe auch Anlage B).

e) öffentlicher Nahverkehr

Das Radialsystem der Stadtbuslinien entspricht dem Verkehrsbedürfnis. Die Verkehrszählung hat ergeben, daß 87 % aller Fahrgäste im Stadtzentrum auf dem Marktplatz ein-, aus- oder umsteigen. Der für den Omnibusbahnhof vorgesehene neue Standort an der Nordseite des Hans-Böckler-platzes liegt sehr günstig. Die in dem Plangutachten vom Juli 1961 dargestellte Ausbildung ist in den Bebauungsplan übernommen. Ein ausführungsfähiger Entwurf für den Omnibusbahnhof ist von Oberbaurat Harcke im Rahmen des der Arbeitsgemeinschaft erteilten Auftrages aufgestellt; dieser Entwurf kann im Stadtbauamt eingesehen werden.

f) Bahnhofsvorplatz (siehe auch Anlage B)

Der Bahnhofsvorplatz umfaßt die im vollen Umfang freizu-

legenden Baublöcke zwischen Westerstraße und Schulstraße einerseits, Wittekindstraße und Koppelstraße andererseits. Die endgültige Größe des Platzes beträgt 13.500 qm
(Bahnhofsvorplatz Hannover: 19.000 qm)
(Bahnhofsvorplatz Oldenburg: 6.800 qm).

An der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes können die Bahnsteige für Busse der Bundesbahn, den Bahnhof bedienende Stadtbusse und private Busse eingerichtet werden.

An der Westseite bleibt der heutige Parkplatz bestehen. Vor dem Bahnhofsausgang kann ein Fußgängerbereich angelegt werden mit Verkehrspavillon, Wartehalle für Busgäste usw.

II. Standorte der öffentlichen Gebäude

Ein klar geordnetes Verkehrssystem ist unentbehrliche Grundlage für eine gesunde Stadt. Das Gesicht der Stadt wird aber vornehmlich von den Hochbauten geprägt. Die meisten Hochbauten sind Privatbauten. Der Bauherr und sein Architekt sind für die Gestaltung verantwortlich. Der Bebauungsplan beschränkt sich auf die Ausweisung von Art und Maß der baulichen Nutzung und der Bau-
linien.

Bei den öffentlichen Bauten sind Bund, Land, Stadtgemeinde und die "Träger der öffentlichen Belange" Bauherren. Sie alle tragen ein hohes Maß Verantwortung für die Gestaltung des Stadtbildes.

Die kurz vor 1914 ausgeführte Gebäudegruppe des Rathauses ist ein hervorragendes und verpflichtendes Vorbild für echtes, verantwortungsbewußtes Bauherrentum.

Im Bebauungsplan sind die Standorte für die heute bereits bekannten öffentlichen Hochbauten im Zusammenhang mit der Verkehrs- und Grünplanung ausgewiesen:

1. Städtische Bauten

- a) Der Standort für das geplante Stadthaus ist aus dem Plangutachten vom Juli 1961 unverändert übernommen. Der Verwendungszweck für das vorgelagerte kleinere Gebäude kann offen bleiben. Dieses Gebäude könnte die Volkshochschule und die Stadtbücherei aufnehmen.
Es wird empfohlen, das Stadthaus zu unterkellern und eine Sammelgarage einzurichten. Bei einem Geschoß sind 56, bei zwei Geschossen 100 Stellplätze möglich.
- b) Die Erweiterung der Markthalle ist nach dem beabsichtigten Abbruch des Fitgerhauses möglich und ist ebenfalls unverändert aus dem Plangutachten übernommen. Außer den für die Markthalle gewünschten zusätzlichen Räumen können kleinere Läden, ein Café und Toiletten untergebracht werden.
- c) Die Polizei kann, wie von der Stadt beabsichtigt und auch im Plangutachten vorgesehen, in der Kerschensteiner Berufsschule untergebracht werden, die nach Fertigstellung des Neubaus für die Berufsschule zur Verfügung steht.
Der Stadthausneubau läßt sich in Abschnitten ausführen, das heutige Polizeigebäude braucht erst im letzten Abschnitt abgebrochen zu werden (siehe auch letzter Absatz in der Stellungnahme der Obergutachter).
- d) Für die Feuerwehrwache ist das Gelände zwischen Kerschensteiner Berufsschule und der DERO vorgesehen.
Die Wache kann aber auch auf dem als Sondergebiet für Gemeinbedarf (städtische Zwecke) ausgewiesenen Gelände zwischen Innentangente - Oldenburger Straße - Rudolf-Königer-Straße errichtet werden, das den Vorzug größerer Weiträumigkeit besitzt und auch im übrigen alle für diesen Zweck zu stellenden Forderungen erfüllt.
- e) Das Gelände des ehemaligen Schützenhofes ist als Sondergebiet für ein öffentliches Gebäude ausgewiesen. In dem im Kriege zerstörten Schützenhof befand sich früher das

Theater. Der Standort ist für einen Saalbau besonders gut geeignet: Er liegt verkehrsgünstig im Schwerpunkt der Wohngebiete und an der Nord-Süd-Tangente; er hat Tradition; die Parkplatzfrage läßt sich vorzüglich lösen. Die Stadthalle wird in nächster Zeit noch nicht gebaut werden, die Entscheidung über den Standort kann in Ruhe geprüft werden.

- f) Die Jahnschule und die Marienschule sind überaltert. ~ Ersatzbauten werden schon seit längerer Zeit gewünscht. Beide Schulen werden von den geplanten Straßenanlagen betroffen. Das auf dem Grundstück des Gymnasiums am Delmelauf stehende Gebäude der Marienschule muß abgebrochen werden, um der neuen Verbindungsstraße von der Nord-Süd-Tangente zur Schulstraße und Bahnhofstraße Platz zu machen.

Diese neue Straße verläuft zwischen Schulstraße und Bahnhofstraße über den Schulhof der Jahnschule. Die Jahnschule verliert den hinter dem am Kirchplatz gelegenen Gebäude vorhandenen Schulhof. Die zwischen der Straße am Knick und dem Delmelauf liegenden Gebäude der Marienschule müssen ebenfalls abgebrochen werden.

Für den Neubau der Marienschule wird ein Grundstück am Stubbenweg vorgeschlagen. Dieses Grundstück ist bereits im Flächennutzungsplan als Schulgrundstück vorgesehen; es liegt außerhalb des Planungsbereiches des Bebauungsplanes und muß in einem Teilbebauungsplan als Schulgrundstück ausgewiesen werden.

Für die Jahnschule kommt als Standort das Gelände am Rande der Delmewiesen unweit des Gymnasiums - außerhalb des Planungsbereiches - oder das als Sondergebiet ausgewiesene Grundstück (rd. 12.000 qm Größe) zwischen Arthur-Fitger-Straße und Humboldtstraße in Frage.

2. Bauten des Landes

Die geplante Nord-Süd-Tangente verläuft über das Grundstück des ehemaligen Amtes Delmenhorst an der Lange Straße. Die Gebäude, in denen Katasteramt, Gesundheitsamt und Außenstelle der Staatshochbauverwaltung untergebracht sind, müssen abgebrochen werden. Neubauten sind ohnehin für diese Behörden notwendig. Die Innentangente schneidet das Grundstück des Amtsgerichtes. Das überalterte Gefängnis muß abgebrochen werden. Die geplante Erweiterung des Amtsgerichtes ist nicht mehr möglich.

Als Standort für die staatlichen Neubauten ist das Gelände an der Ostseite der Nord-Süd-Tangente, zwischen dieser und den Grundstücken an der Rosenstraße, ausgewiesen. Das gesamte Gelände hat eine Größe von 14.600 qm. Das Grundstück des heutigen Amtsgerichtes hat 4.700 qm.

Das ausgewiesene Gelände liegt verkehrsgünstig an der Nord-Süd-Tangente bei der Einmündung der Innentangente. Zufahrten sind auch von der Rosenstraße aus möglich. Ein ausreichender Parkplatz mit mindestens 80 Stellplätzen läßt sich auf dem Grundstück anlegen. Für das Stadtbild werden diese Neubauten große Bedeutung haben. Sie müssen als gemeinsame Gebäudegruppe geplant werden. Die Nord-Süd-Tangente wird die bedeutendste Stadteinfahrt werden.

Ein Neubau für die Außenstelle der staatlichen Hochbauverwaltung und für das Katasteramt läßt sich ebenfalls auf diesem Gelände unterbringen, falls das heutige Amtsgerichtsgebäude diese Behörden nicht aufnehmen soll.

3. Neubau des Postamtes

Die Bundespost beabsichtigt einen Neubau für das überalterte und räumlich nicht mehr ausreichende Postamt an der Louisenstraße. Der Neubau soll auch das Fernmeldeamt aufnehmen. Da die Brief- und Paketpost auch in Zukunft zum großen Teil mit der Bahn befördert werden wird, muß der Bauplatz nahe dem

Bahnhof liegen, das Fernmeldeamt nahe den vorhandenen Kabeln. Deshalb ist ein Grundstück an beiden Seiten der Westerstraße ausgewiesen. Benötigt werden nach Angabe der Oberpostdirektion Bremen mindestens 5.000 qm. Das ausgewiesene Grundstück erfüllt diese Bedingungen (Grundstücksgröße: 5.100 qm). Es gehört zu Teilen der Post, der Stadt Delmenhorst und der evangelischen Kirchengemeinde (Grundstück mit Pastorenwohnhaus). Die Westerstraße soll aufgehoben und in das Grundstück einbezogen werden.

Das heutige Postgebäude muß abgebrochen werden, sobald der Neubau fertiggestellt ist. Das Grundstück wird zum Teil in den neuen Bauplatz einbezogen, im übrigen als Straßen- und Parkplatzfläche benötigt.

4. Kirchliche Bauten

a) evangelische Kirchengemeinde

Die Kirchengemeinde plant den Neubau eines Gemeindezentrums. Als Bauplatz bietet sich das Gartengelände des Kirchengrundstückes südlich des Gymnasiums an. Dieses Grundstück kann um ca. 2.700 qm bis an die geplante Nord-Süd-Tangente erweitert werden. Hier könnte auch der Ersatzbau für das an der Westerstraße fortfallende Wohngebäude errichtet werden.

Als Sonderfläche für kirchliche Bauten ist ein Grundstück mit insgesamt 6.400 qm ausgewiesen.

b) katholische Kirchengemeinde

Geplant ist der Bau eines Kolpinghauses. Das heutige Kirchengrundstück kommt für diesen Neubau nicht in Frage. Ein Bauplatz bietet sich an der Louisenstraße im Anschluß an das bereits der katholischen Kirche gehörende Grundstück an und ist für diesen Zweck als Sondergebiet mit 3.000 qm Gesamtfläche ausgewiesen.

- c) Das St.-Josefs-Krankenhaus ist nicht mehr erweiterungsfähig. Das Grundstück ist bereits sehr stark überbaut. Bei Fortfall der Westerstraße (siehe 3.) erhält das Krankenhaus seine Zufahrt vom Knick aus. Hier soll ein größerer Parkplatz angelegt werden. Das Krankenhaus wird durch Grün abgeschirmt. Erfahrungsgemäß wird bei Krankenhausneubauten mit einem Stellplatz für ein Bett gerechnet. Das St.-Josefs-Krankenhaus hat 200 Betten.

III. A r t u n d M a ß d e r b a u l i c h e n N u t z u n g

Grundlage für die Ausweisungen ist die am 26. 6. 1962 vom Bundesminister für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung aufgrund des § 2 Abs. 10 Nr. 1 bis 4 des Bundesbaugesetzes vom 23. 6. 1960 mit Zustimmung des Bundesrates erlassene Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung; Bundesgesetzblatt Teil I 1962 (Nr. 23)).

Die Art der baulichen Nutzung ist durch Gliederung der Bauflächen in Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, gewerbliche Bauflächen und Sonderbauflächen dargestellt, das Maß der baulichen Nutzung durch Angabe der zulässigen Zahl der Vollgeschosse, der Geschoßflächenzahl oder der Baumassenzahl, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksfläche; diese ist durch Baulinien oder Baugrenzlinien angegeben.

Die wichtigsten Vorschriften der Verordnung sind in der Anlage 3 auszugsweise zusammengestellt.

1. Art der baulichen Nutzung

Ausgewiesen sind reine Wohngebiete (WR), allgemeine Wohngebiete (WA), Mischgebiete (MI), Kerngebiete (MK), Gewerbegebiete (GE), Industriegebiete (GI), Sondergebiete (SO).

Die Einstufung ist aufgrund der heutigen Nutzungsart und der anzustrebenden oder zu erwartenden Nutzung vorgenommen. Vorhandene Nutzungsarten, die der geplanten Nutzungs-

art widersprechen, werden von der Ausweisung nicht betroffen. § 1 (4) der Verordnung ermöglicht, im Bebauungsplan festzusetzen "daß Ausnahmen, die in den einzelnen Baugebieten nach den §§ 2 - 9 vorgesehen sind, ganz oder teilweise nicht Bestandteil des Bebauungsplanes werden". Hiervon ist in dem ausgewiesenen Kerngebiet Gebrauch gemacht, indem an der Lange Straße nicht nur Wohnungen für "Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter" zugelassen sind. Eine so weitgehende Beschränkung der Wohnungen wäre im Kerngebiet einer Mittelstadt nicht angebracht.

2. Maß der baulichen Nutzung

Für die ausgewiesenen Industriegebiete ist die Baumassenzahl mit 6 cbm je qm festgelegt.

Kerngebietsflächen sind nur an beiden Seiten der Lange Straße ausgewiesen. Die Zahl der Vollgeschosse ist auf drei beschränkt. Das Kerngebiet soll in erster Linie geschäftlich genutzt werden. Bei drei Vollgeschossen und 14 m Gebäudetiefe ergeben sich in den Vordergebäuden an beiden Straßenseiten zusammen ca. 50.000 qm Bruttogeschoßfläche. Die festgesetzte Geschoßflächenzahl läßt darüber hinaus noch eine eingeschossige Bebauung hinter den Vordergebäuden zu. Dem zu erwartenden Bedarf an Geschäftsraum wird hiermit überreichlich entsprochen. Bei Zulassung von vier Vollgeschossen würden in den oberen Geschossen Wohnungen entstehen, die im so großen Umfange im Kerngebiet nicht erwünscht sind. Der Bedarf an Stellplätzen und Garagen würde zusätzlich ansteigen, das Straßenbild würde die für eine mittelstädtische Geschäftsstraße erwünschte Atmosphäre verlieren.

Von der in § 17 (5) gegebenen Möglichkeit, im Einzelfall von der Zahl der Vollgeschosse eine Ausnahme zuzulassen, falls die Grundflächenzahl und die Geschoßflächenzahl nicht überschritten werden, sollte im Kerngebiet an der Lange Straße Gebrauch gemacht werden. Dies wird besonders bei Anschlüssen an bestehende höhere Gebäude notwendig werden.

IV. Grünflächen

Delmenhorst ist eine stark durchgrünte Stadt. Hinter der Randbebauung der Straßen liegen ausgedehnte Gartengrundstücke mit schönem Baumbestand. Die Delmewiesen und die Graftanlagen reichen bis unmittelbar an den Stadtkern. Nördlich der Bahnseite befindet sich der Nordwollepark.

Bereits bei der Bearbeitung des Plangutachtens hat die Arbeitsgemeinschaft Herrn Professor Lendholt als Gartengestalter hinzugezogen. Dieser ist auch bei der Bearbeitung des Bebauungsplanes Mitarbeiter gewesen.

Der Baumbestand ist örtlich aufgenommen, kartiert und bewertet. Im einzelnen wird auf den als Anlage B beigefügten Bericht verwiesen.

Graftanlagen und Delmewiesen bilden eine Einheit. Durch die Anlage von Sport- und Spielplätzen sowie von Fußwegen müssen die Delmewiesen für die Bewohner der im Westen und Osten angrenzenden Wohnquartiere erschlossen werden. Insgesamt hat der Grünbereich zwischen Innentangente und Umgehungsstraße eine Größe von 135 ha. *)

Durch die Führung der Innentangente am Rande des Stadtkerns unmittelbar neben den Graftanlagen können auch die Benutzer dieser Straße die Schönheit der Grünanlagen intensiv erleben.

Der Park der Nordwolle ist im Flächennutzungsplan als private Grünfläche ausgewiesen. Diese Ausweisung ist in den Bebauungsplan übernommen mit Ausnahme der Randgrundstücke an der Stedinger Straße, deren Bebauung der Verbreiterung der Stedinger Straße bei Ausführung der Bahnunterführung weichen muß. Die restlichen Grundstücks-teile sollen nicht wieder bebaut werden und sind deshalb als öffentliche Grünflächen ausgewiesen. Ein Kinderspielplatz, auch ein Kindertagesheim, könnte hier entstehen.

*) Wallanlagen Bremen (Altstadtseite) 36 ha
Bürgerpark Bremen 136 ha

Bei der Trassierung der Straßen ist der wertvolle Baumbestand soweit wie möglich berücksichtigt.

Die ausgewiesenen Parkplätze sollen begrünt werden.

Der Friedhof der evangelischen Kirche an der Bremer Straße wird seit 1947 nicht mehr belegt. Die Ruhefrist läuft 1972 aus. Der Friedhof soll dann aufgehoben werden.

Er ist deshalb als öffentliche Grünfläche ausgewiesen.

An der Fischstraße sollte nach Aufhebung eine Grenzberichtigung bei den Grundstücken Fischstraße Nr. 42 und 43 vorgenommen werden.

B D U R C H F Ü H R U N G

1. Rangfolge

Der Bebauungsplan erstreckt sich auf ein im wesentlichen bereits bebautes Gebiet. Er verwirklicht sich durch die kleinen und großen Um- und Neubauten im Zuge des ständigen Regenerationsprozesses der Stadt und durch die Realisierung der in dem Plan vorgesehenen großen verkehrlichen und baulichen Maßnahmen. Hierfür sind eine längere Zeitspanne und eine wohl überlegte Rangfolge notwendig.

An die erste Stelle ist der Bau der Nord-Süd-Tangente von der Stedinger Straße ab Einmündung Hasporter Damm gesetzt, das ist eine 1.400 m lange Strecke. Dieser Straßenzug wird in Zukunft die bedeutendste Stadteinfahrt sein, besonders von der Umgehungsstraße aus. Die Gesamtkosten (Grund- und Gebäudeerwerb, Straßenbau, Brückenbauwerk) werden etwa DM 11 Mill. betragen (heutiger Kostenstand). Bund, Land, Stadt und Bundesbahn werden sich an dem Aufbringen dieser Summe nach einem auszuhandelnden Schlüssel beteiligen müssen. Die reine Bauzeit dürfte, ohne die planerischen und sonstigen Vorarbeiten, mindestens drei Jahre betragen.

Dieser Straßenbau erfordert den Abbruch der staatlichen Gebäude an der Lange Straße und den Neubau oder die zeitweilige sonstige Unterbringung der in diesen Gebäuden untergebrachten Behörden. Es empfiehlt sich, im Zusammenhang mit dem Grunderwerb für den Straßenabschnitt zwischen Lange Straße und Grüne Straße das gesamte für die staatlichen Neubauten (Gesundheitsamt, Amtsgericht mit Gefängnis) vorgesehene Gelände zu erwerben. Dies wird am besten durch eine Baulandumlegung geschehen, in die auch das Grundstück des heutigen Amtsgerichtes einbezogen werden kann.

Gleichzeitig mit dem Bau der Nord-Süd-Tangente muß die neue Verbindungsstraße zur Schulstraße und Bahnhofstraße

angelegt werden, um den Bahnhof und seine Umgebung an den neuen Straßenzug anzuschließen. Diese Maßnahme löst zwangsläufig den Neubau der Marienschule und Jahnshule aus, deren Gebäude und Grundstücke von der Verbindungsstraße betroffen werden (siehe B II 1. f).

An der zweiten Stelle steht der Bau der Innentangente. Obwohl die Bismarckstraße am Amtsgericht und die Oldenburger Straße westlich des Abzweiges der Rudolf-Königer-Straße die stärkste Belastung unter den Straßen der Stadt aufweisen, ist diese Rangfolge berechtigt, da die in Bälde zu erwartende Fertigstellung der Umgehungsstraße bis zur Anschlußstelle in Bremen - Huchting diese Straßen erheblich entlasten wird. Während die Nord-Süd-Tangente in ganzer Länge ausgeführt werden muß, um wirksam zu werden, kann die Innentangente in zwei Abschnitten angelegt werden:

- a) Zwischen Nord-Süd-Tangente und Rudolf-Königer-Straße
- hier muß durch Verlängerung dieser Straße um ein kurzes Stück durch eine vorhandene Lücke für eine Zwischenzeit eine Verbindung mit der Tangente hergestellt werden - .
- b) Zwischen dieser Anschlußstelle und Oldenburger Straße.

Die gesamte Baulänge beträgt 1.400 m, die Länge des ersten Abschnittes 1.050 m. Die Baukosten betragen einschl. Grund- und Gebäudeerwerb für die gesamte Straße und die anschließenden Parkplätze einschl. Anschluß an die Marktstraße DM 6 Mill.

Diese Straße erfordert u.a. den Abbruch des Gefängnisses. Der Neubau muß in der Zwischenzeit - das werden mindestens sechs Jahre sein - an dem neuen Standort ausgeführt werden.

An dritter Stelle kann die Unterführung an der Mühlenstraße stehen und damit verbunden die Verbreiterung der Mühlenstraße an beiden Seiten der Bahngleise. Die Gesamtkosten betragen ca. DM 6 Mill. Der Zeitpunkt, an dem diese Maßnahme erforderlich wird, läßt sich noch nicht angeben; er liegt erst nach 1970.

Die übrigen Maßnahmen müssen nach Bedarf und Leistungsvermögen eingeordnet werden:

- a) Verbindung der Gerhart-Hauptmann-Straße mit der Weberstraße und Nordwollestraße mit dem Brückenbauwerk über die Unterführung,
- b) Verbindung der Blumenstraße mit der Koppelstraße; erst nach dem Neubau des Postamtes möglich, d. h. am Ende dieses Jahrzehntes, und Verbreiterung der Mühlenstraße zwischen Lange Straße und Blumenstraße,
- c) Verbindung der Wittekindstraße über ein Brückenbauwerk (über die Unterführung) mit der Fischstraße; erst nach Fertigstellung der Unterführung möglich,
- d) Ausbau des Bahnhofsvorplatzes,
- e) Neubau des Omnibusbahnhofes an der Nordseite des Hans-Böckler-Platzes,
- f) Bau der Anlieferungsstraßen an der Nordseite der Lange Straße,
- g) Verbreiterung der Bremer Straße (südliche Straßenseite) zwischen Cramerstraße und Nelkenstraße.

Diese Straßenbauten sind von der Stadt zu finanzieren, soweit sie nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Bahnunterführung oder der Nord-Süd-Tangente stehen.

2. Voraussichtliche Kosten

Die genannten Straßenbaumaßnahmen einschl. der Brückenbauwerke und der Parkplätze werden einen Aufwand von rund DM 35 Mill. erfordern, der innerhalb von 10 bis 15 Jahren aufgebracht werden muß, um den sich in dieser Zeit um das Zweieinhalb- bis Dreifache vermehrenden Verkehr gerecht zu werden. Dieser Betrag dürfte dem Betrag entsprechen, der mindestens durch die Hochlegung der Bahngleise entstehen würde. Hierdurch würde, abgesehen von der Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge, das Straßennetz im übrigen an keiner Stelle verbessert.

3. Empfehlungen

a) Einrichtung einer Durchführungsabteilung

Die Durchführung der im Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen erfordert einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren. Straßenbauten und Hochbauten - ohne die privaten Bauten - haben ein Bauvolumen von DM 50 bis DM 55 Millionen. Die Verwirklichung dieser Vorhaben bedeutet für die städtische Verwaltung und besonders für das Bauamt eine ungewöhnlich große und schwierige, zusätzlich zu erfüllende Aufgabe. Es wird notwendig sein, eine eigene, dem Stadtbauamt unterstellte Durchführungsabteilung einzurichten, die mit einem Stadtplaner und einer im Grundstückswesen und in der Verwaltung erfahrenen Fachkraft besetzt werden muß. Die hierfür im Laufe von 15 Jahren anfallenden Kosten betragen auf das Gesamtobjekt bezogen etwa 2 %. Sie werden durch die bei sorgfältiger Planung und überlegter Verhandlungsführung eintretenden Einsparungen ohne Zweifel wieder eingebracht. Allein der Grund- und Gebäudeerwerb hat ein Volumen von insgesamt DM 13 bis DM 15 Millionen.

b) Änderung des Flächennutzungsplanes

Die Ausweisungen im Bebauungsplan weichen in einigen Punkten von denen im Flächennutzungsplan ab:

- (1) Trasse der Innentangente zwischen Rudolf-Königer-Straße und Parkstraße,
- (2) Trasse der verlängerten Blumenstraße bis zur Köppelstraße,
- (3) neue Verbindungsstraße zwischen Nord-Süd-Tangente (Orthstraße) und Bahnhofstraße,
- (4) Fortfall der Innentangente zwischen Nord-Süd-Tangente und Bremer Straße.

Der Flächennutzungsplan ist entsprechend zu ändern.

c) Baulandumlegungen - Ortssatzungen

An mehreren Stellen wird die Neuordnung des Grundbesitzes durch Baulandumlegungen nach den Vorschriften des Bundesbaugesetzes notwendig werden, um die Ausweisungen des Bebauungsplanes verwirklichen zu können. Hierbei können auch weitere Anbauvorschriften als Ortssatzungen erlassen werden.

Hannover, den 31. August 1962

gez. Wortmann gez. Hämer

K ü r z e r l ä u t e r u n g

zum Gutachten: RATHAUSUMGEBUNG DELMENHORST

Verfasser

Architekt BDA Professor Wilhelm Wortmann

Architekt BDA Professor Walter Hämer

Hannover

Grünplanung: Professor Werner Lendholt

Verkehrsberatung: Oberbaurat Harcke

Hannover

Aufgabe: Eine Stadtmitte für eine Stadt mit 55.000, künftig vielleicht 80.000 Einwohnern und einem Einzugsbereich mit über 100.000 Einwohner zu entwickeln. Das vor 1914 entstandene Rathaus hat in seiner städtebaulichen Komposition und baulichen Haltung Qualitäten. Die neue Planung muß Respekt vor dieser Leistung wahren und sie weiterführen.

Stadtmitte

Begrenzung: Eisenbahn - Mühlenstraße - Graftanlagen - Moltkestraße - Cramerstraße - Orthstraße. 36. ha. Sehr weiträumig bebaut, mit großen Raumreserven.

Vergleich: Wolfsburg, heute 55.000 Einwohner, Planung 80.000 bis 100.000 Einwohner, Stadtmitte ca. 30 ha. In den englischen neuen Städten mit ähnlicher Einwohnerzahl Stadtmitte: 20 bis 25 ha.

Großzügige Lösung der Verkehrsprobleme Voraussetzung für gesunde Entwicklung der Stadtmitte. Durchgangsverkehr wird zum größten Teil von der Südumgehung und der geplanten Nordumgehung übernommen. Ziel- und Quellverkehr der Stadtmitte und städtischer Durchgangsverkehr bleiben in der Innenstadt. Hierfür vorhanden: Lange Straße und sogen. "kleine Umgehung", ferner Mühlenstraße und Cramerstraße/Orthstraße.

Vorschläge im Flächennutzungsplan

1. Lange Straße wird zwischen Mühlenstraße und Cramerstraße für den Fahrverkehr gesperrt,
2. rückwärtige Bedienung an beiden Seiten der Lange Straße,
3. Ausbau einer leistungsfähigen Innentadt tangente zwischen Rudolf-Königer-Straße und Cramerstraße/Bremer Straße.

Diese Vorschläge sind grundsätzlich richtig,

aber

erhebliche Bedenken gegen die für die Innenstadt-Tangente vorgesehene Trasse:

1. Unmittelbare Verknüpfung des fließenden Verkehrs mit dem ruhenden Verkehr im Bereich Mühlenstraße - Marktplatz. Beide Verkehrsarten stören sich gegenseitig. Für den ruhenden Verkehr bleibt nicht genügend Raum, ferner zusätzlicher Raumbedarf des Busbahnhofes.
2. Kreuzung des Marktplatzes mit einer Verkehrsstraße und Abbruch der Markthalle: dadurch Zerstörung des Maßstabes des Platzes und des Rathauses und Vernichtung der ursprünglichen Raumkomposition.

3. Trennung des Einkaufsbereiches Lange Straße vom Bereich des Marktes und der Verwaltung. Beide Bereiche stehen im engen Zusammenhang miteinander. Besucher der Behörden sind auch Kunden der Läden, des Wochenmarktes, der Gaststätten, Kinos usw.

2 Dieser enge Zusammenhang besteht nicht zwischen dem Bereich des Einkaufes, des Marktes, der Verwaltung und dem Bereich der Erholung und Kultur (Stadthalle) auf der Burginsel und in den Graftanlagen.

Die Innenstadt-Tangente darf deshalb nicht zwischen Einkaufs- und Verwaltungsbezirk, sondern muß am Rande des Verwaltungsbezirkes zwischen diesem und der Burginsel geführt werden.

Vorschlag:

eine auf ganzer Länge anbaufreie Innenstadt-Tangente, die zwischen Rudolf-Königer-Straße und Bismarckstraße/Parkstraße am Rande der Graftanlagen und der Burginsel verläuft.

Delmewiesen mit Freibad-Hallenbad, Jahrmarkt (Viehmarkt) und Burginsel werden von diesem Straßenzug aus erlebt, ferner die Baugruppe: altes Rathaus - neues Rathaus - Wasserturm.

Ausführung in zeitlichen Abschnitten (s. Anlage zum Bericht).

Breite: zunächst zwei Fahrspuren, ferner zwei Radwege, Nischen für Busse an den Haltestellen. Ausbaumöglichkeit auf vier Fahrspuren im Raum zwischen den Radwegen vorgesehen. Halte- und Parkverbot.

Gute Anbindung an Mühlenstraße und Cramerstraße.

Entflechtung des fließenden Verkehrs vom ruhenden Verkehr und vom Busbahnhof.

Parkplätze gut verteilt und angeschlossen.

Im Rahmen dieses Verkehrsgerüsts klare städtebauliche Disposition möglich:

Marktplatz

Busbahnhof wird verlegt.

Wochenmarkt kommt auf den Marktplatz.

Erweiterung des Platzes durch das Fitgerhaus-Grundstück.

Markthalle bleibt erhalten und wird durch Um- und Erweiterungsbau leistungsfähig.

Fläche des Wochemarktes: ca. 4.000 qm (ohne Parkplätze):

verlangt: 3.750 qm.

Marktplatz wird Fußgängerplatz.

Stadtverwaltung

auf dem heutigen Hans-Böckler-Platz südlich Busbahnhof. Gruppierung um einen Innenhof, Erdgeschoß auf Stützen. Durchblick in die erweiterten, bis an das Gebäude reichenden Graftanlagen.

Polizeigebäude bleibt zunächst erhalten. Abbruch in späterer Baustufe aber unvermeidlich.

Stadtbauamt, der Stadtverwaltung seitlich vorgelagert (zwei Geschosse).

Staatliches Gesundheitsamt

Neubau neben Ortskrankenkasse. Sondereingang für Mütterberatung.

Staatliches Hochbauamt, Katasteramt, Zollamt

Neubau Ecke Lange Straße/Mühlenstraße, drei Geschosse, Eingang zum Zollamt an der Südseite nahe dem Marktplatz. Jetziges Zollamt bildet Erweiterung Finanzamt.

Polizei - Feuerwehr

Verlegung der Polizei in das Gebäude der Berufsschule. Neubau für die Feuerwehr auf dem Grundstück. Ein- und Ausfahrt nach der nach Fertigstellung der Tangente entlasteten Rudolf-Königer-Straße.

Heutige Räume der Feuerwehr

Vorschlag: a) Fahrbereitschaft mit Zufahrt vom Bismarckplatz
b) Stadtmuseum im Wasserturm.

Busbahnhof

zwischen Stadtverwaltung und Geschäftsgrundstücken an der Lange Straße. Hufeisenform wie am heutigen Busbahnhof, 250 m Bahnsteiglänge (verlangt: 200 m). Zwei Passagen zur Lange Straße. Günstige Lage zum Rathaus und zur Stadtverwaltung.

Öffentliche Parkplätze:

1. nördlich Busbahnhof	119 Stände
2. westlich Stadtbauamt	32 "
3. Bismarckplatz (zwischen altem Rathaus und Finanzamt)	68 "
4. an der Tangente (in Verlängerung der Mühlenstraße)	67 "
5. Parkstreifen an der Rudolf-Königer-Straße	<u>75 Stände</u>
zusammen:	361 Stände

verlangt: mindestens 300 Stände,

ferner Kellergarage in der Stadtverwaltung 56 Stände.

Taxistand für sechs Taxen

an der Busbahnhofschleife westlich der Markthalle,
ferner öffentlicher Parkplatz mit 188 Ständen zwischen östlichem
Abschnitt der Tangente und Lange Straße.

Stadthalle auf der Burginsel

Eingetragen der im Wettbewerb mit dem 1. Preis ausgezeichnete Entwurf.
Möglichst wenige Parkplätze auf der Insel, wie auch vom Preisgericht
empfohlen.

Fuß- und Fahrweg auf dem heutigen Dammübergang. Neue Fußgängerbrücke
vom heutigen Hans-Böckler-Platz zur Burginsel.

Raumfolge

1. Marktplatz

Wahrung der ursprünglichen Komposition.

Einheitliche Klinkerpflasterung ohne Saumsteine.

Reiner Fußgängerplatz.

Belebung durch den Wochenmarkt.

Ehrenmal bleibt erhalten, liegt im "Leben der Stadt".

Erweiterung an der Lange Straße nach Abbruch des Fitgerhauses (Platz
mit Brunnen).

2. Platz zwischen Rathaus und Stadtverwaltung

mit dem Marktplatz durch zwei Durchgänge verbunden, an der Westseite
zum Busbahnhof geöffnet, nach Süden Blick auf Wasserturm und Burginsel.
Verbindung zum Bismarckplatz.

Ebenfalls Fußgängerplatz.

Der Baumbestand hinter dem Ehrenmal bleibt erhalten.
Klinkerpflaster mit eingestreuten Grünpolstern (Pflanzbeete).
Sitzplätze vor dem Café im Anbau an der Markthalle.

3. Parkplätze auf dem Bismarckplatz

nach Anlage der Tangente ohne durchgehenden Verkehr.
Verbindung mit dem neuen Rathausplatz.
U-förmige Umpflanzung mit doppelten Baumreihen als Entsprechung der Baumreihe an der Delme.

4. Busbahnhof-Parkplatz

Zwei Passagen zur Lange Straße.
Abschluß durch zweigeschossige Bebauung.
Durchgang vom Busbahnhof in den Innenhof des neuen Rathauses mit Blick in die Graftanlagen.
Beschattung der parkenden Wagen durch Bäume (möglichst Erhaltung des bestehenden Baumbestandes).

5. Burginsel - Graftanlagen

Die Anlagen sind über die Tangente bis an die neue Stadtverwaltung gezogen. Große Rasenfläche mit wenigen Klinkerwegen. Einzelne zum Teil vorhandene Baumgruppen, Sitzplätze. Südlich der Tangente im Bereich der Burginsel Terrasse am Wasser, die im Osten an der Straßenkurve in einer Bastion endigt.

Einbeziehung vorhandener Bäume.

Empfehlung: Bepflanzung zwischen innerer und äußerer Wasserfläche niedrig zu halten und bei Ausgestaltung des Grünzuges zwischen den beiden Wasserringen breite Durchblicke anzuordnen, die historische Gestalt aber nicht anzutasten.

6. Tangente zwischen Parkstraße und Cramerstraße/Bremer Straße

Detailbearbeitung nur auf Grund exakter Kartenunterlagen möglich.
Annähernde Parallelführung zur Moltkestraße günstiger als Schrägführung. Großer Parkplatz unter Erhaltung der wertvollen Baumbestände zur Erschließung und Bedienung der Geschäftsgrundstücke an der Lange Straße abseits des fließenden Verkehrs. Hierdurch großzügige Regeneration der Geschäftsgrundstücke an der Lange Straße möglich.

Abschrift der am 4. 8. 1961 von den Herren Obergutachtern Stadtbaurat Prof. Dr.-Ing. R. Hillebrecht, Hannover, und Oberbaudirektor Dr.-Ing. F. Rosenberg, Bremen, vorgenommenen Beurteilung des von der Arbeitsgemeinschaft Prof. Wilhelm Wortmann / Prof. Walter Hämer, Hannover, im Juli 1961 eingereichten Plangutachtens über die Neugestaltung der Rathausumgebung Delmenhorst

Die Verfasser schlagen aus der Gesamtbetrachtung der Situation heraus vor, die Innentangente gegenüber der Planung des Flächennutzungsplanes (Vorschlag Professor Schlums) nach Süden zu verschieben, so daß sie die äußere Graft tangiert. Dabei soll ausdrücklich der Bezirk um das jetzige Rathaus und die vorhandene Markthalle sowie der neue Kernbezirk mit der Lange Straße und dem Geschäftszentrum der Stadt verbunden bleiben. Dieser Ausgangspunkt für die Planung ist nach Auffassung der Obergutachter ausgezeichnet.

Für den fließenden Verkehr ergibt sich der Vorteil, daß die Innentangente zwischen der Nord-Süd-Tangente und Oldenburger Straße anbau- und zugangsfrei gehalten werden kann. Dieser Straßenzug wird dadurch nicht nur leistungsfähig, sondern auch für den Verkehr attraktiv. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß auf diese Weise der jetzt in der Lange Straße fremde und daher störende Durchgangsverkehr organisch abgezogen werden wird. Dabei ist es denkbar, daß in einem Endzustand die Lange Straße womöglich teilweise oder ganz für den örtlichen Fahrverkehr sogar wird beibehalten werden können.

Die Anordnung der Parkplätze ist sowohl für die Bedienung der zwei Abschnitte der Lange Straße als auch für den Bezirk um das jetzige Rathaus, die Markthalle wie für die Jahrmarktfläche sehr gut. Von den insgesamt vier Parkplätzen ergeben sich jeweils relativ kurze Fußwege zu den Zielen im Kernbezirk. Für die Anlage und für die Zu- und Abfahrten des Busbahnhofes gilt das gleiche. Die Platzgruppen zwischen Lange Straße und Innentangente sind mit Ausnahme des Parkplatzes zwischen Rathaus und Finanzamt für den Fußgänger bestimmt oder Grünflächen und bieten für die vielfältigen Anforderungen, die hier zu erwarten sind, ausgezeichnete Entwicklungsmöglichkeiten. Die Erschließung der Flächen zwischen Innentangente und äußerer Graft sowie die Schaffung einer zusätzlichen Fußgängerverbindung zur Burginsel sind sehr reizvoll. Dadurch, daß die Innentangente

an den Südrand des Kernbezirks verlegt wird, ergibt sich eine enge Verbindung zwischen dem vorhandenen Kern (Rathaus, Markthalle und Lange Straße) und den geplanten neuen Anlagen. Hierin wird ein entscheidender Vorteil dieser Arbeit gesehen, weil aus diesem Vorschlage sich viele Vorzüge für die künftige Entwicklung ergeben. Dies ist nach Auffassung der Obergutachter insbesondere deshalb der Fall, weil die Benutzung der Burginsel einerseits und des Rathausbezirkes und des Kaufbezirkes andererseits zu verschiedenen Zeiten stattfindet. In diesem Zusammenhange muß gleichfalls auf die guten Beziehungen hingewiesen werden, die sich zwischen den zwei Abschnitten der Lange Straße und den jeweils südlich von der Straße vorgeschlagenen Parkplätzen und dem Busbahnhof für die Käufer, die die Lange Straße aufsuchen wollen, ergeben.

Die Neubauten für Stadtverwaltung, Stadtbauamt, Staatliches Gesundheitsamt und Erweiterung der Markthalle ordnen sich in wohlthuender Zurückhaltung dem Vorhandenen ein und respektieren den Maßstab der Stadt. Es handelt sich dabei um moderne Bauten, die den Bedürfnissen der Gegenwart entsprechen. Es sollte geprüft werden, ob es tatsächlich erforderlich wird, das gesamte Erdgeschoß des sogenannten Stadthauses auf Stützen zu stellen, oder ob nicht doch Teile als nutzbare Erdgeschoßräume ausgebildet werden können.

Die Vorschläge für die Grünflächen, insbesondere die Begrünung der Parkflächen und des Omnibusbahnhofes ziehen das Grün bis an die Lange Straße in die Stadt hinein und sind besonders anzuerkennen. Der Vorschlag, das Westufer der Delme zwischen Lange Straße und Kirche für den Fußgängerverkehr freizumachen, ist als besonders reizvoll hervorzuheben. Die Anordnung der Innentangente am Südrand des Kernbezirkes in unmittelbarer Nähe der Graftanlagen schafft nicht nur eine leistungsfähige Straße, sondern läßt die Benutzer der Straßen sowohl die Schönheit der vorhandenen Grünanlagen als auch den neuen Kernbezirk optisch intensiv erleben. Es muß besonders lobend hervorgehoben werden, daß auf diese Weise sowohl für den Fremden als auch für den Einheimischen eindrucksvolle Erlebnismöglichkeiten geschaffen werden, und zwar sowohl für den Alltag als auch für den besonderen Anlaß einer Festlichkeit, des Kramermarktes oder ähnlicher Veranstaltungen.

Bei Durchführung der vorgeschlagenen Planung wird mit Sicherheit ein schönes und unverwechselbares Stadtbild geschaffen werden, wobei insbesondere ein spannungsreicher Zusammenklang des vorhandenen Bezirkes (Rathaus, Wasserturm, Markthalle usw.) und des neuen Bezirkes entstehen wird.

Die Verfasser haben ihren Entwürfen drei gründlich durchdachte Pläne über verschiedene Phasen der Durchführbarkeit beigelegt, aus denen klar hervorgeht, daß die Gesamtanlage in wirtschaftlich vertretbaren Abschnitten realisiert werden kann. In diesem Zusammenhange verdient hervorgehoben zu werden, daß erst im Endzustand das vorhandene Polizeihaus beseitigt werden muß. Alle anderen vorhandenen Bauten sind eingegliedert worden. Die Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit sind bei diesem Entwurf in allen Teilen besonders beachtet worden.

VERZEICHNIS DER ANGEFERTIGTEN ZUSTANDSDARSTELLUNGEN

- A
 - 1. Bevölkerungsentwicklung 1939 - 61
 - 2. Einzugsbereich
 - 3. heutige und künftige Verteilung der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten
 - 4. Berufspendler und Fahrschüler
 - 5. öffentlicher Nahverkehr
 - 6. Grundbesitz
 - 7. Alter der Bebauung
 - 8. Zahl der Geschosse
 - 9. Art der baulichen Nutzung
 - 10. Behörden - Banken - freie Berufe
 - 11. Verkehrsregelung - Parkflächen - Tankstellen
 - 12. Verkehrsbelastung an den äußeren Zählstellen der Innenstadt

- B 10 Blatt Kartierung des Baumbestandes mit Legende (Professor W. Lendholt)

AUSZUG AUS DER VERORDNUNG ÜBER DIE BAULICHE NUTZUNG DER
GRUNDSTÜCKE (BAUNUTZUNGSVERORDNUNG) vom 26. Juni 1962

§ 1

Gliederung in Bauflächen und Baugebiete

(2) Soweit es erforderlich ist, sind die Bauflächen nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung in Baugebiete (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 Bundesbaugesetz) zu gliedern, und zwar:

1. die Wohnbauflächen in
 - a) Kleinsiedlungsgebiete (WS)
 - b) reine Wohngebiete (WR)
 - c) allgemeine Wohngebiete (WA)
2. die gemischten Bauflächen in
 - a) Dorfgebiete (MD)
 - b) Mischgebiete (MI)
 - c) Kerngebiete (MK)
3. die gewerblichen Bauflächen in
 - a) Gewerbegebiete (GE)
 - b) Industriegebiete (GI)
4. die Sonderbauflächen in
 - a) Wochenendhausgebiete (SW)
 - b) Sondergebiete (SO).

(3) Im Bebauungsplan sind, soweit es erforderlich ist, die in Absatz 2 bezeichneten Baugebiete festzusetzen. Durch die Festsetzung werden die Vorschriften der §§ 2 bis 10 und 12 bis 14 Bestandteil des Bebauungsplanes, soweit nicht auf Grund der Absätze 4 und 5 etwas anderes bestimmt wird.

(4) Im Bebauungsplan kann festgesetzt werden, daß Ausnahmen, die in den einzelnen Baugebieten nach den §§ 2 bis 9 vorgesehen sind, ganz oder teilweise nicht Bestandteil des Bebauungsplanes werden.

(5) Im Bebauungsplan kann festgesetzt werden, daß Anlagen, die in den einzelnen Baugebieten nach den §§ 2 bis 9 ausnahmsweise zugelassen werden können, in dem jeweiligen Baugebiet ganz oder teilweise allgemein zulässig sind, sofern die Eigenart des Baugebietes im allgemeinen gewahrt bleibt.

§ 3

Reine Wohngebiete

- (1) Reine Wohngebiete dienen ausschließlich dem Wohnen.
- (2) Zulässig sind Wohngebäude.
- (3) Ausnahmsweise können Läden und nicht störende Handwerksbetriebe, die zur Deckung des täglichen Bedarfs für die Bewohner des Gebietes dienen, sowie kleine Betriebe des Beherbergungsgewerbes zugelassen werden.
- (4) Im Bebauungsplan kann festgesetzt werden, daß in dem Gebiet oder in bestimmten Teilen des Gebietes nur Wohngebäude mit nicht mehr als zwei Wohnungen zulässig sind.

§ 4

Allgemeine Wohngebiete

- (1) Allgemeine Wohngebiete dienen vorwiegend dem Wohnen.
- (2) Zulässig sind
 1. Wohngebäude,
 2. die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe,
 3. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke.
- (3) Ausnahmsweise können zugelassen werden
 1. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 2. sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
 3. Anlagen für Verwaltungen sowie für sportliche Zwecke,
 4. Gartenbaubetriebe,
 5. Tankstellen,
 6. Ställe für Kleintierhaltung als Zubehör zu Kleinsiedlungen und landwirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen.
- (4) Im Bebauungsplan kann festgesetzt werden, daß in bestimmten Teilen des Gebietes nur Wohngebäude mit nicht mehr als zwei Wohnungen zulässig sind

§ 6

Mischgebiete

- (1) Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

(2) Zulässig sind

1. Wohngebäude,
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
4. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
5. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
6. Gartenbaubetriebe,
7. Tankstellen.

- (3) Ausnahmsweise können Ställe für Kleintierhaltung als Zubehör zu Kleinsiedlungen und landwirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen zugelassen werden.

§ 7

Kerngebiete

- (1) Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft und der Verwaltung.

(2) Zugelassen sind

1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
2. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten,
3. sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
5. Tankstellen,
6. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter.

- (3) Ausnahmsweise können Wohnungen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 6 fallen, zugelassen werden.

§ 8

Gewerbebetriebe

- (1) Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben.

(2) Zulässig sind

1. Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe, soweit diese Anlagen für die Umgebung keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen zur Folge haben können,

2. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
3. Tankstellen.

(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

(4) Die Gewerbegebiete einer Gemeinde oder Teile eines Gewerbegebietes können im Bebauungsplan nach der Art der Betriebe und Anlagen gegliedert werden.

§ 9

Industriegebiete

(1) Industriegebiete dienen ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind.

(2) Zulässig sind

1. Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe,
2. Tankstellen.

(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

(4) Die Industriegebiete einer Gemeinde oder Teile eines Industriegebietes können im Bebauungsplan nach der Art der Betriebe und Anlagen gegliedert werden.

§ 11

Sondergebiete

(1) Als Sondergebiete dürfen nur solche Gebiete dargestellt und festgesetzt werden, die sich nach ihrer besonderen Zweckbestimmung wesentlich von den Baugebieten nach §§ 2 bis 10 unterscheiden, wie Hochschul-, Klinik-, Kur-, Hafen- oder Ladengebiete.

(2) Für Sondergebiete ist die Art der Nutzung entsprechend ihrer besonderen Zweckbestimmung darzustellen und festzusetzen.

§ 12

Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge

- (1) Stellplätze und Garagen sind in allen Baugebieten zulässig, soweit sich aus den Absätzen 2 und 3 nichts anderes ergibt.
- (2) In Kleinsiedlungsgebieten, reinen Wohngebieten, allgemeinen Wohngebieten und Wochenendhausgebieten sind Stellplätze und Garagen nur für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf zulässig.
- (3) Unzulässig sind
 1. Stellplätze und Garagen für Lastkraftwagen und Kraftomnibusse in reinen Wohngebieten und Wochenendhausgebieten,
 2. Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge mit einem Eigengewicht über 3,5 Tonnen in Kleinsiedlungsgebieten und allgemeinen Wohngebieten.

§ 13

Räume für freie Berufe

Räume für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender, die ihren Beruf in ähnlicher Art ausüben, sind in den Baugebieten nach §§ 2 bis 9 zulässig.

§ 15

Allgemeine Voraussetzungen für die Zulässigkeit baulicher und sonstiger Anlagen

- (1) Die in den §§ 2 bis 14 aufgeführten baulichen und sonstigen Anlagen sind im Einzelfall unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebietes widersprechen. Sie sind insbesondere unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die für die Umgebung nach der Eigenart des Gebietes unzumutbar sind.
- (2) Absatz 1 gilt auch für die Änderung, Nutzungsänderung und Erweiterung baulicher und sonstiger Anlagen, innerhalb der festgesetzten Baugebiete.
- (3) Bei der Anwendung der Absätze 1 und 2 dürfen nur städtebauliche Gesichtspunkte berücksichtigt werden.

§ 16

Allgemeine Vorschriften

- (2) Bei der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung im Bebauungsplan sind die Vorschriften des § 17 einzuhalten. Das Maß der baulichen Nutzung wird bestimmt durch Festsetzung
 1. der Geschoßflächenzahl oder der Baumassenzahl,
 2. der Grundflächenzahl oder der Grundflächen der baulichen Anlagen und
 3. der Zahl der Vollgeschosse.

(3) Von einzelnen der in Absatz 2 Satz 2 genannten Festsetzungen kann abgesehen werden, wenn die getroffenen Festsetzungen zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung im Rahmen des § 17 ausreichen. Auf die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse darf jedoch nicht verzichtet werden, wenn dadurch die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes beeinträchtigt werden kann.

(4) Im Bebauungsplan kann das Maß der baulichen Nutzung für Teile des Baugebietes oder für einzelne Grundstücke unterschiedlich festgesetzt werden.

§ 17

Zulässiges Maß der baulichen Nutzung

(1) Das Maß der baulichen Nutzung darf höchstens betragen

1	2	3	4	5
Baugebiet	Zahl der Vollgeschosse (Z)	Grundflächenzahl (GRZ)	Geschoßflächenzahl (GFZ)	Baumassenzahl (BMZ)
in reinen Wohngebieten (WR)				
allg. Wohngebieten (WA)				
Mischgebieten (M)				
bei	1	0,4	0,4	-
	2	0,4	0,7	-
	3	0,3	0,9	-
	4 u.mehr	0,3	1,0	-
in Kerngebieten (MK)				
Gewerbegebieten (GE)				
bei	1	0,8	0,8	-
	2	0,8	1,2	-
	3	0,6	1,6	-
	4 u.mehr	0,6	2,0	-
In Industriegebieten (GI)				
bei Stufe I	-	0,7	-	3,0
bei Stufe II	-	0,7	-	6,0
bei Stufe III	-	0,7	-	9,0

(3) In Gebieten, für die keine Baumassenzahl angegeben ist, darf bei Gebäuden, die Geschosse von mehr als 3,50 m Höhe haben, eine Baumassenzahl, die das Dreieinhalbfache der zulässigen Geschoßflächenzahl beträgt, nicht überschritten werden.

(4) Wird im Bebauungsplan die Zahl der Vollgeschosse festgesetzt, so ist sie entweder als zwingend oder als Höchstgrenze festzusetzen.

(5) Im Bebauungsplan kann vorgesehen werden, daß im Einzelfall von der Zahl der Vollgeschosse eine Ausnahme zugelassen werden kann, wenn die Grundflächenzahl und die Geschößflächenzahl nicht überschritten werden.

(6) Auf Grundstücke, die im Bebauungsplan ausschließlich für Stellplätze, Garagen oder Schutzraumbauten festgesetzt sind, sind die Vorschriften über die Grundflächenzahl nicht anzuwenden. Als Ausnahme kann zugelassen werden, daß die nach Absatz 1 zulässige Geschößflächenzahl oder Baumassenzahl überschritten wird.

(7) Für Sondergebiete ist das Maß der baulichen Nutzung entsprechend ihrer besonderen Zweckbestimmung darzustellen und festzusetzen. Dabei dürfen als Höchstwerte eine Grundflächenzahl von 0,8, eine Geschößflächenzahl von 2,0 und eine Baumassenzahl von 9,0 nicht überschritten werden. Die Höchstwerte gelten nicht für geschlossene Hafengebiete.

§ 18

Vollgeschosse

Als Vollgeschosse gelten Geschosse, die nach landesrechtlichen Vorschriften Vollgeschosse sind oder auf ihre Zahl angerechnet werden.

§ 19

Grundflächenzahl, zulässige Grundfläche

(1) Die Grundflächenzahl gibt an, wieviel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des Absatzes 3 zulässig sind.

(2) Zulässige Grundfläche ist der nach Absatz 1 errechnete Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf.

(3) Für die Ermittlung der zulässigen Grundfläche ist die Fläche des Baugrundstücks maßgebend, die im Bauland und hinter der im Bebauungsplan festgesetzten Straßenbegrenzungslinie liegt. Ist eine Straßenbegrenzungslinie nicht festgesetzt, so ist die Fläche des Baugrundstücks maßgebend, die hinter der tatsächlichen Straßengrenze liegt, oder die im Bebauungsplan als maßgebend für die Ermittlung der zulässigen Grundfläche festgesetzt ist.

(4) Auf die zulässige Grundfläche werden die Grundflächen von Nebenanlagen im Sinne des § 14 nicht angerechnet. Das gleiche gilt für bauliche Anlagen, soweit sie nach Landesrecht im Bauwuch oder in den Abstandsflächen zulässig sind oder zugelassen werden können.

(5) In Kerngebieten, Gewerbegebieten und Industriegebieten können eingeschlossene Garagen und überdachte Stellplätze ohne Anrechnung ihrer Grundflächen auf die zulässige Grundfläche zugelassen werden. In den übrigen Baugebieten werden solche Anlagen auf die zulässige Grundfläche nicht angerechnet, soweit sie 0,1 der Fläche des Baugrundstücks nicht überschreiten. Absatz 4 findet keine Anwendung.

§ 20

Geschoßflächenzahl, Geschoßfläche

(1) Die Geschoßflächenzahl gibt an, wieviel Quadratmeter Geschoßfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 zulässig sind.

§ 21

Baumassenzahl, Baumasse

(1) Die Baumassenzahl gibt an, wieviel Kubikmeter Baumasse je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 zulässig sind.

§ 22

Bauweise

(1) Im Bebauungsplan ist, soweit es erforderlich ist, die Bauweise als offene oder geschlossene Bauweise festzusetzen. Ist die Bauweise nicht festgesetzt, so sind die Vorschriften über die offene Bauweise anzuwenden.

(2) In der offenen Bauweise werden die Gebäude mit seitlichem Grenzabstand (Bauwich) als Einzelhäuser, Doppelhäuser oder als Hausgruppen mit einer Länge von höchstens 50 m errichtet. Im Bebauungsplan können Flächen festgesetzt werden, auf denen nur Einzelhäuser und Doppelhäuser oder nur Hausgruppen zulässig sind.

(3) In der geschlossenen Bauweise werden die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand errichtet, es sei denn, daß die vorhandene Bebauung eine Abweichung erfordert.

(4) Im Bebauungsplan kann eine von Absatz 1 abweichende Bauweise festgesetzt werden.

§ 23

Überbaubare Grundstücksfläche

(1) Die überbaubaren Grundstücksflächen können durch die Festsetzung von Baulinien, Baugrenzen und Bebauungstiefen bestimmt werden.

(2) Ist eine Baulinie festgesetzt, so muß auf dieser Linie gebaut werden. Ein Vor- oder Zurücktreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.

(3) Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.

(4) Ist eine Bebauungstiefe festgesetzt, so gilt Absatz 3 entsprechend. Die Bebauungstiefe ist von der tatsächlichen Straßengrenze ab zu ermitteln, sofern im Bebauungsplan nichts anderes festgesetzt ist.

(5) Wenn im Bebauungsplan nichts anderes festgesetzt ist, können auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen im Sinne des § 14 zugelassen werden. Das gleiche gilt für bauliche Anlagen, soweit sie nach Landesrecht im Bauwich oder in den Abstandsflächen zulässig sind oder zugelassen werden können.

DER BUNDESMINISTER FÜR WOHNUNGSWESEN
STÄDTEBAU UND RAUMORDNUNG

LÜCKE