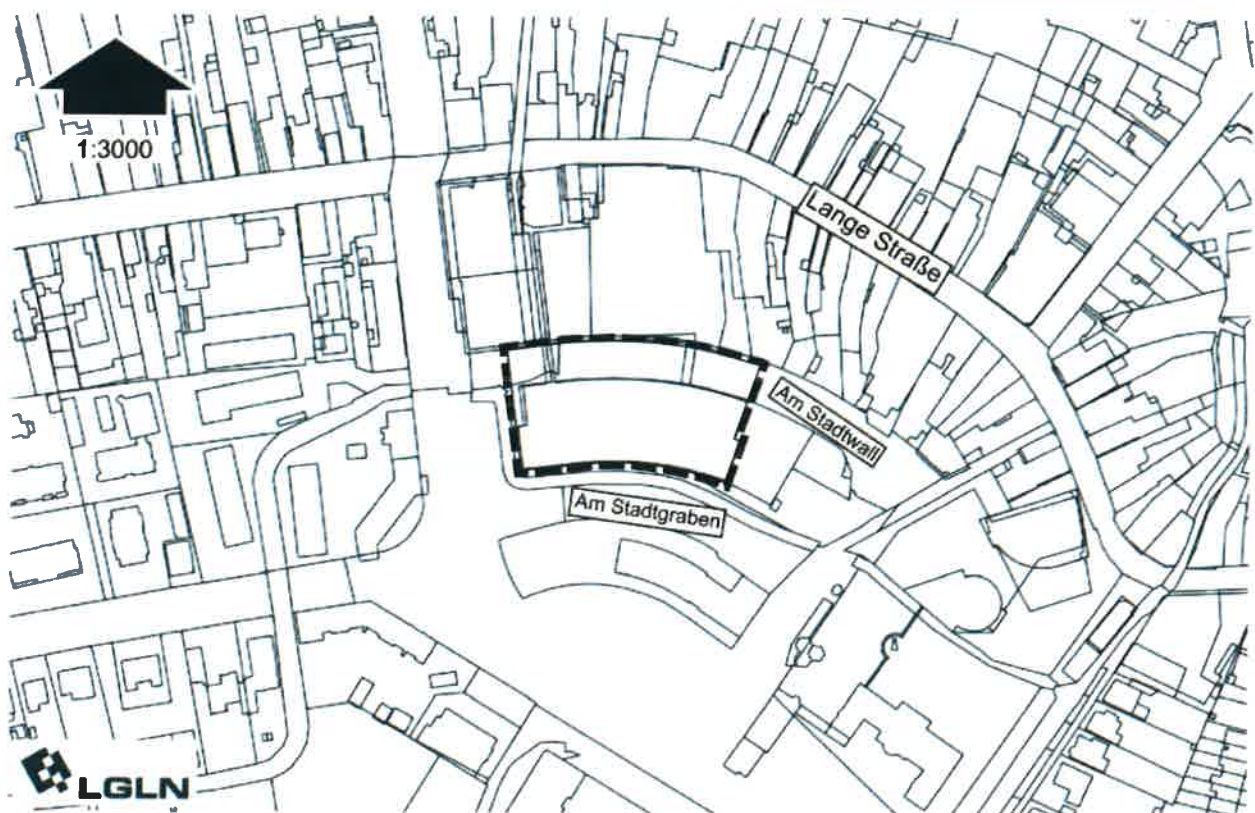


Begründung

1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 „City-Parkhaus“

für einen Bereich zwischen Am Stadtwall und Am Stadtgraben

Verfahren nach § 13 BauGB



Rechtskräftig seit: **20.12.2017**

Bearbeitet: Fachdienst 51 Stadtplanung, Dipl. Ing. Elke Tewes-Meyerholz

1.	Planaufstellung/Aufstellungsbeschluss	3
2.	Planunterlage	3
3.	Lage und räumliche Begrenzung des Geltungsbereiches	3
4.	Bestehende Bebauungspläne/Anschlussplanungen	3
5.	Erforderlichkeit und Planungsanlass	4
6.	Sanierungsgebiet Innenstadt-Zentrum	5
7.	Städtebauliche Situation/Beschreibung Plangebiet	5
8.	Raumordnung/Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung	5
9.	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	6
10.	Berücksichtigung sonstiger Fachplanungen	6
11.	Prüfung der Voraussetzungen des § 13 BauGB	7
12.	Planungsziele/Planungsinhalt	7
12.1	Art der baulichen Nutzung	7
12.2	Maß der baulichen Nutzung	8
12.3	Überbaubare Grundstücksfläche	8
12.4	Zulässigkeit von Anlagen nach § 12 und 14 BauNVO	8
12.5	Gebäudehöhe	9
13.	Immissionsschutz	9
14.	Umweltbericht beim Verfahren nach § 13 BauGB	11
15.	Eingriffsregelung	11
16.	Belange von Natur und Landschaft	11
17.	Wasserlauf Westdelme	11
18.	Belange des Verkehrs/Verkehrliche Erschließung/ÖPNV	12
19.	Ver- und Entsorgung	12
19.1	Wasserversorgung	12
19.2	Energieversorgung (Gas, Strom, Telekommunikation)	12
19.3	Entwässerung	12
19.4	Abfallentsorgung	12
20.	Altlasten	12
21.	Kampfmittel und Bombenblindgänger	12
22.	Belange der Denkmalpflege	13
23.	Abwägung	13
24.	Städtebauliche Daten	15
25.	Verfahrensvermerke	15
26.	Rechtsgrundlagen	15



1. Planaufstellung/Aufstellungsbeschluss

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Delmenhorst hat in seiner Sitzung am 09.08.2017 die Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 „City-Parkhaus“ für einen Bereich zwischen Am Stadtwall und Am Stadtgraben beschlossen. Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung des Baurechts zum Zwecke der Errichtung einer Hochgarage.

Bei der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 handelt es sich um eine Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1 – Innenstadt Delmenhorst – Änderungsplan – Teilabschnitt 5 - vom 14.07.1972 (im Folgenden Bebauungsplan Nr. 1 TA 5). Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 dient der Anpassung des bestehenden Baurechts. Das Bauleitplanverfahren wird auf der rechtlichen Grundlage des § 13 Baugesetzbuch (BauGB) im vereinfachten Verfahren durchgeführt (s. weitere Ausführungen Kapitel 11).

2. Planunterlage

Als Planunterlage liegt ein Auszug aus der Automatisierten Liegenschaftskarte (ALK) der Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften Cloppenburg – Katasteramt Delmenhorst - im Maßstab 1:1000 vor, die den aktuellen Stand der Grundstückszuschnitte sowie aller für den Bebauungsplan relevanten baulichen Anlagen in der unmittelbaren Umgebung mit Stand vom 23.06.2017 ausweist. Auf dieser amtlichen Planunterlage wird der Bebauungsplan gefertigt.

3. Lage und räumliche Begrenzung des Geltungsbereiches

Das Plangebiet befindet sich im Stadtzentrum und umfasst den westlichen Teil der Straße Am Stadtwall sowie die südlich anschließende Fläche des früheren City-Parkhauses. Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 4.735 m².

4. Bestehende Bebauungspläne/Anschlussplanungen

Für den Planbereich besteht der Bebauungsplan Nr. 1 – Innenstadt Delmenhorst – Änderungsplan – Teilabschnitt 5 - vom 14.07.1972 (im Folgenden Bebauungsplan Nr. 1 TA 5). Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 stand im direkten sachlichen, räumlichen und zeitlichen Kontext mit vier zum damaligen Zeitpunkt durchgeführten oder in Vorbereitung befindlichen weiteren Änderungsverfahren zu dem Ursprungs-Bebauungsplan Nr. 1.

Ziel des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 war die „Ausnutzbarkeit der Grundstücke in der Innenstadt zu erhöhen“ und in diesem Zusammenhang „zur Schaffung zusätzlicher Parkplätze und Stellplatzflächen für Kraftfahrzeuge [...] für den Bereich des Bebauungsplanes Innenstadt [...] Standorte für zukünftige Hochgaragen [...] auszuweisen“.

Der Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 setzt eine Gemeinschaftsgarage zugunsten der ausgewiesenen Kerngebiete in der Innenstadt fest. Gemäß Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 soll das Parkhaus dem städtebaulichen Ziel der Steigerung der Ausnutzbarkeit in der Innenstadt und der Verbesserung des Parkplatzangebotes in der gesamten Innenstadt dienen. Der Bebauungsplan ermöglichte die Umsetzung der bereits zwischen der Stadt Delmenhorst und der damaligen Parkhausgesellschaft ge-



troffenen vertraglichen Vereinbarung zur Erstellung einer Hochgarage mit insgesamt ca. 870 Parkplätzen, davon voraussichtlich mindestens 500 in einem ersten Bauabschnitt (gem. Ausführung in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1 TA 5).

Der Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 setzt weiterhin die geschlossene Bauweise, eine Geschossflächenzahl von 3,0 bei zwingend drei Vollgeschossen fest. Der Grundzug des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 besteht somit darin, mit dem Baukörper der Hochgarage den offenen Platzcharakter des Hans-Böckler-Platzes einzufassen (gem. Ausführung in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1 TA 5).

Auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 wurde das City-Parkhaus mit 11 gestaffelt angeordneten Parkebenen errichtet. In der größten Höhenausdehnung wurden fünf Vollgeschosse zzgl. dem offenen Parkdeck mit einer Gebäudehöhe von 14,50 m ab Oberkante Straße Am Stadtwall bzw. 16,50 m mit Aufbauten ab Oberkante Am Stadtgraben errichtet.

5. Erforderlichkeit und Planungsanlass

Das vorhandene Parkhaus südlich der Straße Am Stadtwall wurde abgerissen. An gleicher Stelle soll zeitnah ein Parkhaus wiedererrichtet und von der Parkhaus Delmenhorst GmbH als öffentliches Parkhaus betrieben werden. Der Standort Am Stadtwall hat sich auch nach nochmaliger Prüfung als vorrangig geeignet für ein innerstädtisches Parkhaus bewiesen. Sowohl die verkehrliche Anbindung als auch die Lage in Bezug auf die Innenstadt sind hier besser als an jedem alternativen neuen Standort.

Mit Ratsbeschluss vom 25.10.2016 wurde dem Abbruch des City-Parkhauses sowie der Neuerrichtung an gleicher Stelle zugestimmt.

Um ein städtebaulich nachhaltiges, wirtschaftlich effizientes und in die Zukunft wirkendes Parkangebot zu schaffen, sollen breitere Parkplätze nach heutigem Standard geschaffen werden. Zur Umsetzung dieser Anforderung soll auf eine Flächenausdehnung verzichtet und stattdessen ein höheres Gebäude ermöglicht werden. Die zur Verfügung stehende Fläche wird so optimal ausgenutzt und folgt dem in § 1 a BauGB verankerten städtebaulichen Ziel des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden.

Die Hochbauplanung zum Zeitpunkt der Bauleitplanung sieht ein dem Verlauf der Straße Am Stadtwall folgendes Gebäude mit drei baulich-optisch getrennten Gebäudesegmenten vor. Die Fassade entlang der Straße Am Stadtwall soll durch diese Gliederung eine Aufwertung erfahren und die Zu- und Abfahrt deutlich erkennbar sein. Auf insgesamt 14 gestaffelt angeordneten Parkebenen können demnach insgesamt ca. 630 Stellplätze gebaut werden. Beabsichtigt ist, 200 Stellplätze für das Josef-Hospital Delmenhorst und ca. 150 - 160 Stellplätze wie bisher für weitere Dauerparker (Anwohner und Behördenmitarbeiter) vorzuhalten. Der Rest, ca. 270 -280 Stellplätze, sind als Kurzzeitparkplätze für Besucher der Innenstadt vorgesehen.

Es sollen ausreichend Behindertenstellplätze und Stellplätze mit Lademöglichkeit für Elektro-Kraftfahrzeuge geschaffen sowie bauliche Vorkehrungen zur späteren Erweiterung des Bereiches mit Elektro-Ladestationen getroffen werden. Weiterhin werden



Abstellflächen für ca. 150 Fahrräder und verschließbare Fahrradboxen insbesondere für E-Bikes und Pedelecs geschaffen.

Es ist erkennbar, dass das geplante Parkhaus überwiegend, aber nicht vollständig mit den Festsetzungen des bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 vom 14.07.1972 in Einklang steht. Zur Genehmigung ist das Baurecht teilweise entsprechend anzupassen. Dazu ist die Änderung des bestehenden Bebauungsplanes erforderlich.

6. Sanierungsgebiet Innenstadt-Zentrum

Das Plangebiet liegt im Sanierungsgebiet Innenstadt-Zentrum. Allgemeines Sanierungsziel für das Sanierungsgebiet Innenstadt ist die Optimierung des Parkraumgebots für die Innenstadt. Sanierungsziel bei der Neuerrichtung des Parkhauses an gleicher Stelle ist, dass die Erschließung auf kürzestem Weg über die Marktstraße erfolgt.

7. Städtebauliche Situation/Beschreibung Plangebiet

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 „City-Parkhaus“ befindet sich im Stadtzentrum. Angrenzend befinden sich klassische innerstädtische Nutzungen in den Kerngebieten nördlich des Plangebietes bis zur Fußgängerzone, Behörden wie die Stadtverwaltung im Süden und die Polizei im Westen.

Das Plangebiet ist vollständig und sehr gut erschlossen. Es kann wie bisher über die Straße am Stadtwall erreicht werden. Ebenso ist eine neue Verkehrsführung direkt von der Marktstraße möglich.

Die Eignung der Fläche für die Errichtung einer Hochgarage ist aufgrund der guten Erreichbarkeit und der rückwärtigen Lage zur Fußgängerzone nach wie vor gegeben.

8. Raumordnung/Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Bauleitpläne sind gemäß § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen. Das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (im Folgenden: LROP) weist der Stadt Delmenhorst die Funktion eines Mittelzentrums mit oberzentralen Teilfunktionen zu (Ziel gemäß Kapitel 2, Abschnitt 2.2, Ziffer 04, Satz 4). Die oberzentrale Teilfunktion umfasst die Versorgungsfunktion im Einzelhandel, den schulischen Bildungsbereich und die Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge.

Der Erläuterung zum Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2008 (und gleichermaßen fortgeführt im LROP-VO von 2017) ist zu entnehmen, dass die oberzentralen Teilfunktionen „gleichermaßen zur Stärkung der Gesamtregion wie auch zur Profilierung gegenüber Bremen und zur interkommunalen Zentrenharmonisierung beitragen sollen“ und „die oberzentralen Teilfunktionen der Stadt Delmenhorst die Versorgungsfunktion im Einzelhandel, den schulischen Bildungsbereich sowie die Einrichtung der Gesundheitsvorsorge umfassen.“

Das geplante Vorhaben zur Wiedererrichtung des Parkhauses ist ein unverzichtbarer Bestandteil der Funktionen des Einzelhandels und der Einrichtung der Gesundheits-



vorsorge. Der Stellplatzbedarf aus dem Einzelhandel in der innerstädtischen Fußgängerzone und dem geplanten Krankenhaus wird zu einem großen Anteil mit dem geplanten Parkhaus abgedeckt.

Der aufzustellende Bebauungsplan dient dazu, die besonderen raumordnerischen Aufgaben der Versorgungsfunktion im Einzelhandel und der Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge zu erfüllen. Er entspricht somit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung.

9. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Delmenhorst vom 19.09.1979 stellt für den Planbereich gemischte Bauflächen „Parkhaus“ sowie innerörtliche Verkehrsfläche dar. Aus dieser Darstellung lassen sich die Festsetzungen einer Fläche mit dem besonderen Nutzungszweck Hochgarage und öffentliche Verkehrsfläche entwickeln. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.

10. Berücksichtigung sonstiger Fachplanungen

Innerhalb der Bauleitplanung sind die Ergebnisse vom Rat beschlossener Entwicklungsplanungen zu betrachten und ggf. zu berücksichtigen:

- Der Landschaftsrahmenplan der Stadt Delmenhorst von 1998 stellt für die Flächen im Planbereich Siedlungsflächen dar. Es sind keine geschützten oder schutzwürdige Teile von Natur und Landschaft, keine Bereiche der Vielfalt, Eigenart und Schönheit und keine Bereiche für Arten und Lebensgemeinschaften dargestellt. Der Maßnahmenplan ordnet dem Plangebiet allgemeine Anforderungen an Siedlung, Industrie und Gewerbe zu.
- Am 28.02.2008 wurde das Einzelhandelskonzept vom Rat beschlossen mit Vorgaben für die Steuerung von Einzelhandelsansiedlungen und städtebaulichen Planungen. Ein Hauptgrundsatz der Einzelhandelsentwicklung ist die Stärkung der Hauptgeschäftslage in der Innenstadt. Auch die derzeit in Bearbeitung befindliche Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes beinhaltet dieses Entwicklungsziel.
- Im Jahr 2013 wurde durch den Rat der Stadt Delmenhorst das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept“ beschlossen. Dieses Konzept dient als Orientierungsrahmen für die strategische Stadtentwicklung
- Im Jahr 2014 wurde das „Integrierte Klimaschutzkonzept“ durch den Rat der Stadt Delmenhorst beschlossen. Das Konzept dient als fachliche Grundlage für alle notwendigen Klimaschutzaktivitäten in der Stadt Delmenhorst. Das Konzept enthält die Maßnahme „K-27: Energieeffiziente Bauleitplanung“.
- Im Jahr 2014 wurde der „Verkehrsentwicklungsplan Delmenhorst“ durch den Rat der Stadt Delmenhorst beschlossen. Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung sind demnach insbesondere die leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre, das Attraktiveren des Straßenraums und die Berücksichtigung aller Verkehrsarten.



- Im Jahr 2014 wurde die „Lärmaktionsplanung der Stadt Delmenhorst“ durch den Rat der Stadt Delmenhorst beschlossen. Empfohlen werden innerhalb der Lärmaktionsplanung unter anderem Lärminderungsmaßnahmen für den Straßenverkehr. Außerdem werden Maßnahmen für die Schaffung einer immissionsgünstigen Stadtentwicklung und eines Parkraummanagements vorgeschlagen.

Die vorgenannten Konzepte stellen fortan Entwicklungsplanungen gem. § 1 (6) Nr. 11 BauGB dar, die aufgrund der Selbstbindung der Gemeinde (durch Ratsbeschluss) mit dem entsprechenden Gewicht in die Bauleitplanung einzustellen sind.

11. Prüfung der Voraussetzungen des § 13 BauGB

Gemäß § 1 (3) BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Eine städtebaulich geordnete Entwicklung und Neunutzung der Fläche ist ohne Bauleitplanung nicht möglich.

Ziel des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 „City-Parkhaus“ ist es, das Baurecht für die Wiedererrichtung des Parkhauses zu schaffen.

Der aktuell rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 setzt als Art der baulichen Nutzung eine Gemeinschaftsgarage fest. An der Art der Nutzung wird vom Grundsatz her weiterhin festgehalten. Bei der festgesetzten, als öffentliches Parkhaus betriebenen Hochgarage handelt es sich wie bisher um eine Einrichtung, die der Gemeinschaft dient und damit um eine Gemeinbedarfseinrichtung. Gemäß dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 kann das Grundstück aufgrund der festgesetzten geschlossenen Bauweise und überbaubaren Fläche vollständig bebaut werden. Auch an diesem Planungsinhalt wird vom Grundsatz her weiter festgehalten. Das Grundstück kann mit den getroffenen Festsetzungen nahezu vollständig bebaut werden. Die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 umfasst somit im Wesentlichen die zulässige Gebäudehöhe. Durch die städtebauliche Planung werden keine neuen Belange berührt. Es sind keine anderen oder weitergehenden städtebaulichen Auswirkungen gegenüber dem bestehenden Baurecht zu erwarten.

Durch die Änderung des Bebauungsplanes werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Die Voraussetzungen für die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 als vereinfachten Änderung nach § 13 BauGB sind somit gegeben.

12. Planungsziele/Planungsinhalt

Planungsziel des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 ist die Festsetzung einer Fläche zum Zwecke der Errichtung einer Hochgarage. Die Hochgarage soll als öffentliches Parkhaus betrieben werden.

12.1 Art der baulichen Nutzung

Der aktuell rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 setzt als Art der baulichen Nutzung eine Gemeinschaftsgarage fest. Daran wird vom Grundsatz her weiterhin festgehalten. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 setzt als Art der baulichen Nutzung eine „Fläche zum Abstellen von Fahrzeugen und Fahrrädern: Hochgarage“ fest. Rechtsgrundlage ist § 9 (1) Nr. 9 BauGB (besonderer Nutzungszweck von



Flächen). Die Festsetzung einer Fläche besonderen Nutzungszwecks bietet sich deshalb an, weil es sich bei einer Hochgarage nicht um „Baugebiet“ im Sinne der §§ 2 – 10 Baunutzungsverordnung (BauNVO) oder um ein Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO handelt. Es gibt keine Nutzung(en), die - wie für Baugebiete üblich - den „Gebietscharakter“ darstellen. Bei Flächen gemäß § 9 (1) Nr. 9 BauGB ist die Nutzungsvielfalt deutlich kleiner und vor allem auch konkreter als in der Angebotsplanung eines Baugebietes. Vorliegend handelt es sich allein und abschließend um eine Fläche zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern.

Bei der Hochgarage handelt es sich um eine Gemeinbedarfseinrichtung. Sie dient der Allgemeinheit in der Innenstadt, insbesondere den ansässigen Einzelhandelsbetrieben, Anwohnern und Besuchern der Fußgängerzone, den Beschäftigten und Besuchern des Josef-Hospitals Delmenhorst (JHD) und den Beschäftigten und Besuchern der angrenzend und in fußläufiger Entfernung gelegenen Behörden. Es wird der Stellplatzbedarf aus dieser Nutzergruppe abgedeckt.

Fußgängerzonen sind grundsätzlich auf ein gemeinsames Parkangebot angewiesen, da die Einzeleigentümer überwiegend nicht über ausreichend große oder ausreichend gut erreichbare Grundstücksflächen verfügen und der notwendige Stellplatzbedarf dort nicht abgedeckt werden kann. Deutschlandweit sind öffentliche Parkhäuser die adäquate Möglichkeit, das notwendige Parkangebot zu schaffen und so Fußgängerzonen zu ermöglichen. Nur die öffentliche Hand kann die Flächen bereitstellen und damit die notwendigen Stellplatzeinrichtungen ermöglichen.

12.2 Maß der baulichen Nutzung

Gemäß dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 konnte das Grundstück bisher aufgrund der festgesetzten geschlossenen Bauweise und überbaubaren Fläche vollständig bebaut werden. Auch an diesem Planungsinhalt wird vom Grundsatz her weiter festgehalten. Es wird eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt.

12.3 Überbaubare Grundstücksfläche/Baugrenzen

Die überbaubare Fläche wird an drei Seiten durch Baugrenzen und an einer Seite (Osten) durch eine Baulinie begrenzt. Die Baugrenzen reichen bis an die Plangebietsgrenzen und decken bis auf eine kleine Abweichung die gleiche Fläche ab, die auch bisher auf der Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 bebaubar war. Die Abweichung der überbaubaren Fläche besteht an der östlichen Plangebietsgrenze: statt der geschlossenen Bauweise begrenzt hier eine Baulinie, auf die gebaut werden muss, die überbaubare Fläche. Der Verlauf der Baulinie weicht nur geringfügig von der Plangebietsgrenze ab. Dies ist darin begründet, dass der Baukörper in einem 90 Grad Winkel zur Baugrenze Am Stadtwall erstellt werden soll.

12.4 Zulässigkeit von Anlagen nach § 12 und 14 BauNVO

Die aktuelle Planung zur Hochgarage sieht auf dem Dach Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie (Photovoltaikanlagen) vor. Diese bedürfen keiner ausdrücklichen Zulässigkeitsbestimmung. Sie sind als untergeordnete Nebenanlagen auf der Grundlage von § 14 (3) BauNVO zulässig, auch dann, wenn die erzeugte Energie vollständig oder überwiegend in das öffentliche Netz eingespeist wird und unabhän-



gig von dem Betreiber. Mit dem § 14 (3) BauNVO verzichtet der Gesetzgeber nun auf die funktionelle, nicht jedoch auf die räumlich-gegenständliche Unterordnung.

In den Bebauungsplan wird rein klarstellend eine entsprechende textliche Festsetzungen (TF 3) aufgenommen.

Die Zulässigkeit sonstiger Nebenanlagen richtet sich nach den rechtlichen Bestimmungen der BauNVO und wird im Bebauungsplan ebenfalls nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen. Aufgrund der geplanten Hochbaumaßnahme und der anlagenbezogenen Festsetzungen besteht hierzu aus städtebaulicher Sicht kein Regelungsbedarf.

12.5 Gebäudehöhe

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 waren zwingend drei Vollgeschosse festgesetzt. Ein normales Gebäude mit drei Vollgeschossen kann einschließlich eines Sockel- und Staffelgeschoss (Nicht-Vollgeschosse) ca. 15,0 bis 16,0 m Höhe erreichen. Bei einem Parkhaus sind es z.B. sechs versetzt angeordnete Parkebenen. Das ehemalige Parkhaus verfügte über 11 versetzt angeordnete Parkebenen. Die Gebäudehöhe betrug 14,50 m ab Oberkante Straße Am Stadtwall bzw. 16,50 m ab Oberkante Böschungskante Westdelme. Die Fakten und Zahlen verdeutlichen, dass die Festsetzung von zwingend drei Vollgeschossen sowie der Vollgeschossbegriff als solches für die Genehmigungspraxis bei Gebäuden mit einer abweichenden Geschosstypik (z.B. bei niedrigeren Gargengeschossen oder überhöhten Geschosshöhen wie bei einem Hochregallager) in der Anwendung auslegungsbedürftig sind und für den Vollzug der getroffenen Festsetzung einer Gemeinschaftsgarage als Hochgarage ungeeignet war.

Statt der Anzahl der Vollgeschosse wird in der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 eine maximal zulässige Gebäudehöhe (TF 4 – 6) festgesetzt. Die maximal zulässige Gebäudehöhe wird auf 22,0 m begrenzt, was die Errichtung von 14 Parkebenen ermöglicht.

Ausnahmsweise kann die maximal zulässige Gebäudehöhe durch anlagenbezogene technische Aufbauten wie zum Beispiel Treppenhausschächte, Lüftungsanlagen, Fahrstuhlschächte sowie durch Anlagen gem. § 14 (3) BauNVO (untergeordnete Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie) um 1,0 m überschritten werden (s. TF 6).

Die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen bezieht sich auf den festgesetzten Bezugspunkt (Oberkante fertig hergestellte Fahrbahnfläche Am Stadtwall).

Die maximal zulässige Gebäudehöhe steht im Einklang mit den Grenzabstandsregelungen der Niedersächsischen Bauordnung. Insbesondere in Richtung Norden sind die Schutzbedürfnisse der Wohnnutzung im Kerngebiet durch die Einhaltung eines Abstandes von der Hälfte der Gebäudehöhe ($\frac{1}{2} H$) gewahrt.

13. Immissionsschutz

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 „City-Parkhaus“ wird das bestehende Baurecht im Wesentlichen hinsichtlich der zulässigen Gebäudehöhe modifi-



ziert. Etwaige immissionsschutzrechtliche Belange sind in die städtebauliche Planung und das Genehmigungsverfahren einzustellen.

Der Schutzanspruch der angrenzenden Nutzungen ist mit den jeweils rechtskräftigen Bebauungsplänen festgelegt. In dem nördlich angrenzenden Kerngebiet zwischen Am Stadtwall und der Fußgängerzone ist ab dem 1. Obergeschoss Wohnnutzung gem. § 7 (2) Nr. 7 BauNVO 1968 zulässig, im östlichen angrenzenden Kerngebiet ist Wohnnutzung ausgeschlossen. Des weiteren grenzen Gemeinbedarfsflächen mit den Zweckbestimmungen Polizei und Stadtverwaltung an. Ein Allgemeines Wohngebiet befindet sich in ca. 80 m Entfernung zur südwestlichen Plangebietsgrenze.

Wesentlich ist die Betrachtung des Schutzanspruchs der Wohnnutzung im Kerngebiet nördlich des Bebauungsplanbereiches. Er bestimmt sich zum einen aus der Festsetzung als Kerngebiet im Bebauungsplan und zum anderen aus der Tatsache, dass das Baurecht für das damalige Parkhaus und die Wohnnutzung gleichzeitig geschaffen wurde. Der Plangeber hat das Nebeneinander von Wohnnutzung und Parkhaus zur Grundlage seiner planerischen Konzeption und Abwägungsentscheidung gemacht. Die Wohnnutzung entstand also in Kenntnis des Parkhauses und etwaiger Beeinträchtigungen durch diese Nutzung. In der Folge konnte die Wohnnutzung im Kerngebiet neben dem Parkhaus nicht den gleichen Schutzanspruch erheben wie eine gänzlich ungestörte Wohnnutzung. Gleichzeitig konnte das Parkhaus nur in Kenntnis schützenswerter Wohnnutzung betrieben werden. In einer derartigen Gemengelage gilt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Anforderungen an den Schutz der Wohnnutzung und die Ausübung der Parkhausnutzung müssen jeweils von den Maximalforderungen zurücktreten und sich aufeinander zubewegen.

Gemäß rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 - fortgeführt durch die spätere Überplanung mit dem Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 B - ist ein Parkhaus mit bis zu 870 Stellplätzen zulässig. Die anstehende 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 zielt auf ein Parkhaus mit ca. 630 Stellplätzen ab. Die Stellplatzanzahl sowie die Zu- und Abfahrten sind gegenüber dem bestehenden Baurecht geringer. Die Fläche, auf der Betriebslärm entsteht (Lärm innerhalb des Parkhauses durch Parksuchverkehr und Rangiervorgänge), wird allerdings kleiner und das Gebäude höher.

Die immissionsschutzrechtliche Betrachtung umfasst somit die Fragestellung der Auswirkungen bei geringerer Stellplatzanzahl und geringerer Fläche aber höherer Gebäudehöhe. Im Rahmen eines Immissionsschutzgutachten werden sowohl die Fragestellungen der Bauleitplanung als auch des Genehmigungsverfahrens untersucht und einer Lösung zugeführt. Gegen Lärmauswirkungen aus dem Gebäude können wirksame Lärminderungsmaßnahmen wie die Reduzierung des Öffnungsanteils der Fassaden und die Verwendung lärmabsorbierender Decken- und Wandmaterialien/Verkleidungen eingesetzt werden.

Festsetzungen zum Immissionsschutz sind im Bebauungsplan nicht erforderlich. Da es erkennbar bautechnische Lösungen zur Lärminderung gibt, die bestehenden Schutzansprüche der Umgebung damit gewahrt werden können und es sich um ein städtisches Vorhaben handelt, kann die abschließende immissionsschutzrechtliche Begutachtung und entsprechende bautechnische Ausführung dem gesicherten nachfolgendem Verwaltungshandeln überlassen werden.



14. Umweltbericht beim Verfahren nach § 13 BauGB

Bei der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 "City-Parkhaus" handelt es sich um einen Bebauungsplan gemäß § 13 BauGB. Gemäß § 13 (3) Satz 1 BauGB wird von der Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB und von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB abgesehen.

15. Eingriffsregelung

Eingriffe im Sinne des § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) werden durch dieses Bauleitplanverfahren nicht vorbereitet. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind durch den bestehenden Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 zulässig und haben bereits stattgefunden.

16. Belange von Natur und Landschaft

Das Schutzgut Natur ist im Plangebiet bereits stark beeinträchtigt. Das bestehende Baurecht ließ eine vollständige Versiegelung zu, die mit der ersten Errichtung des Parkhauses vollzogen wurde. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 erlaubt gleichermaßen eine vollständige Versiegelung.

Bezüglich des Schutzgutes Boden ist festzustellen, dass die potenzielle Bodenfunktion aufgrund der jahrzehntelangen baulichen Nutzung als eingeschränkt bewertet werden kann.

Die Grundwasserfunktionen können aufgrund der baulichen Nutzung nur als stark eingeschränkt eingestuft werden.

Die Funktionen Klima/Luft sind ebenfalls als eingeschränkt zu beurteilen.

Das Landschaftsbild ist durch die bisherige Bebauung im Plangebiet selbst und der Bebauung in der Umgebung bereits stark beeinträchtigt.

Insgesamt weist das Plangebiet keine schützenswerten Funktionen auf.

17. Wasserlauf Westdelme

Südlich und westlich entlang der Plangebietsgrenze verläuft die Westdelme. Dabei handelt es sich um ein Gewässer II. Ordnung. Der Wasserlauf ist in dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 Bestandteil einer festgesetzten öffentlichen Grünfläche und nicht als Wasserfläche festgesetzt. Ein Gewässerrandstreifen gemäß § 58 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) in Verbindung mit § 38 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist ebenfalls nicht in dem Bebauungsplan enthalten.

Der Wasserlauf wird durch die anstehende 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 nicht überplant. Es bleibt bei der Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche. Der vom Gewässerverband geforderte Mindestabstand von 5,0 m war auf der Nordseite des Gewässers bisher nicht gegeben. Aufgrund der Entscheidung zur Wiederrichtung des Parkhauses an gleicher Stelle wird dies auch zukünftig nicht erreicht. Die Aufreingung des Gewässers erfolgt wie bisher durch den südlich und westlich des Wasserlaufs bestehenden Freiraum, bestehende aus Grünfläche, Fußgängerwege und Straßenflächen. Die Unterhaltungsarbeit ist wie bisher zwar erschwert und mit höherem



Aufwand verbunden aber sachgerecht durchführbar. Durch die nahezu vollständige Entfernung des Baumbestandes – Ausnahme sind einige Bäume im Kurvenbereich der Westdelme – bestehen ausreichend Möglichkeiten, den Uferrandbereich so zu gestalten, dass die Gewässerunterhaltung zukünftig besser berücksichtigt werden kann.

18. Belange des Verkehrs/Verkehrliche Erschließung/ÖPNV

Das Plangebiet ist durch die Straße Am Stadtwall vollständig erschlossen.

In der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 „City-Parkhaus“ ist ein 15,0 m breiter Anteil der Straßenverkehrsfläche „Am Stadtwall“ enthalten. Ein weiterer Anteil von 2,5 m ist und bleibt im vorherigen Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 bestehen, so dass sich eine Gesamtbreite der Verkehrsfläche von 17,5 m ergibt.

Die festgesetzte Hochgarage zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern entspricht der bisherigen Nutzung gemäß Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 und die Nutzungsintensität bleibt unverändert. Die Breite der festgesetzten Verkehrsfläche, der Ausbaustandard und der Zustand sind geeignet, alle dortigen Verkehre – Individualverkehr, Anlieferverkehre und öffentlichen Personennahverkehr – aufzunehmen.

Verkehrsregelnde Maßnahmen, z. B. zur Umsetzung des Sanierungsziels der kurzen Anbindung des Parkhauses an die Markstraße, sind nicht Bestandteil der Bebauungsplanfestsetzungen und im späteren Vollzug durch die Verkehrsbehörde durchzuführen.

19. Ver- und Entsorgung

19.1 Wasserversorgung

Das Plangebiet ist an die vorhandene Wasserversorgung angeschlossen.

19.2 Energieversorgung (Gas, Strom, Telekommunikation)

Das Plangebiet wird durch das vorhandene Netz mit Energie versorgt.

Im Plangebiet befinden sich Telekommunikationsleitungen.

19.3 Entwässerung

Das im Plangebiet anfallende Oberflächen- und Schmutzwasser wird über das vorhandene Kanalnetz abgeführt. Die Schmutzwasserentsorgung ist sichergestellt.

19.4 Abfallentsorgung

Das Plangebiet ist von der Abfallentsorgung erfasst.

20. Altlasten

Altlasten sind im Plangebiet nicht vorhanden.

21. Kampfmittel und Bombenblindgänger



Seitens des Bauträgers und Betreibers des bisherigen und zukünftigen Parkhauses – die Stadtwerke Delmenhorst/Parkhaus Delmenhorst GmbH - wurde das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) – Regionaldirektion Hameln – Hannover im Jahr 2016 um Auswertung der Luftbilder im Hinblick auf Bombardierungen gebeten. Gegenstand der Anfrage war das Grundstück des zukünftigen Parkhauses.

Mit Schreiben vom 23.12.2016 teilt das LGLN mit, dass nach Auswertung der Luftbilder keine Bombardierungen innerhalb des untersuchten Bereichs festzustellen sind. Klarstellend wurde mitgeteilt, dass der Bereich teilweise wegen Strauchbewuchs und Schattenwurf der Bäume bzw. Gebäude schlecht einsehbar ist und Einschläge der in Delmenhorst überwiegend gefallen 30 lbs Phosphorbomben auf Luftbildern nicht erkennbar sind. Für die Straße Am Stadtwall erfolgte keine Auswertung. Da es sich um eine endausgebaute Straße handelt und durch den Bebauungsplan keine Veränderung eintritt, ist eine Untersuchung in diesem Bereich entbehrlich.

Sollten bei Erdarbeiten andere Kampfmittel wie Granaten, Panzerfäuste, Minen etc. gefunden werden, ist umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst des LGLN – Regionaldirektion Hameln – Hannover – zu informieren.

22. Belange der Denkmalpflege

Sollten bei Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich gemeldet werden. Ein entsprechender Hinweis wird im Bebauungsplan gemäß § 9 (6) BauGB nachrichtlich übernommen.

23. Abwägung

Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen muss eine Vielzahl von Belangen berücksichtigt werden. Für die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 sind vorrangig die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche, die Belange der Wirtschaft und die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Auch die Ergebnisse des von der Gemeinde beschlossenen Einzelhandelsentwicklungskonzeptes vom 28.02.2008 sowie die in der Beschlussfassung befindliche Fortschreibung sind von Relevanz.



Die Ermittlung der abwägungsrelevanten Sachverhalte und die Einstellung in den Abwägungsprozess erfolgt durch die städtebauliche Analyse und Sachverhaltsermittlungen der planaufstellenden Gemeinde sowie durch die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. Die privaten und öffentlichen Belange sind gemäß § 1 (7) BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die abschließenden Abwägungsentscheidungen trifft der Rat am Ende des Verfahrens.

Die Grundsatzentscheidung zu der Art der Nutzung (Hochgarage) und Umfang (bis zu 870 Stellplätze) hat der Rat bereits durch den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1 TA 5 vom 14.07.1972 sowie durch den Beschluss vom 25.10.2016 zum Abbruch des City-Parkhauses und der Errichtung eines neuen Parkhauses an gleicher Stelle bereits getroffen.

Im Bebauungsplan sind die Belange des Gewässers und Hochwasserschutzes mit der Forderung auf mehr Freiraum als bisher mit den Interessen der Allgemeinheit auf größtmögliche bauliche Ausnutzung in die Abwägung einzustellen. Das geplante Parkhaus sieht nahezu die gleiche Stellplatzanzahl wie bisher vor. Um dieses Ziel mit den heutigen Stellplatzbreiten, Sicherheits-, verkehrlichen und anderen Anforderungen erreichen zu können, wurde auf eine größere Flächenausdehnung in Richtung Osten genauso verzichtet wie auf eine Reduzierung der überbaubaren Fläche nördlich der Westdelme und stattdessen eine größere Gebäudehöhe von 22,0 m ermöglicht. Die Forderung auf Schaffung eines größeren Unterhaltungsbereiches als bisher und mehr Freiraum für die Westdelme können keine Berücksichtigung finden. Der Belang der Schaffung von dringend notwendigem Parkraum wird höher gewichtet und ist gegenüber der Schaffung optimaler Freiräume zur Gewässerreinigung vorrangig. Der Belang der Gewässerunterhaltung ist hinreichend berücksichtigt. Der westlich/südlich verlaufende Uferrandstreifen des in Rede stehenden Abschnitts der Westdelme ist vollständig unbebaut. Der Baumbestand ist mit Ausnahme von einigen Bäumen in der westlichen Kurve des Gewässers vollständig entfernt. Es bestehen somit Möglichkeiten in gemeinsamer Abstimmung zwischen Stadt, Wasserbehörde und Ochtumverband diesen Bereich zukünftig so zu gestalten, dass der Unterhaltungszweck größere Berücksichtigung finden kann.

Das Erfordernis zur Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 ergibt sich zum einen aus der Beschlusslage, dass das frühere Parkhaus aufgrund seines Zustandes abgerissen und neu errichtet werden soll sowie zum anderen aus beschlossenen Entwicklungsplanungen für die Innenstadt wie das Einzelhandelskonzept und die städtebaulichen Ziele des Sanierungsgebietes Innenstadt. Die Inhalte beschlossener Entwicklungsplanungen sind in die konkrete Bauleitplanung einzustellen und zu berücksichtigen. Die Ausweisung einer Fläche für eine Hochgarage entspricht den Zielen der Entwicklungsplanungen. Die Größe des zulässigen Bauvorhabens ergibt sich aus der konkreten städtebaulichen Situation am Standort. Die verfügbare Fläche, die Randbedingen wie Gewässer und Baumbestand und die angrenzende Bebauung bestimmten das zulässige Maß der baulichen Nutzung und die städtebaulich verträgliche Höhe. Daraus wurden die Bebauungsplanfestsetzungen entwickelt und begründet. Es wird gegenüber dem bisherigen Parkhaus eine um 5,5 m höhere Gebäudehöhe zugelassen und somit die verfügbare Fläche höher ausgenutzt.



Die Belange des Immissionsschutzes rsp. die Einhaltung angrenzender schützenswerter Nutzungen wurden durch die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens nachweislich berücksichtigt.

Weiterhin war der Belang des Klimaschutzes, dass ein Parkhaus nicht zu einer signifikanten Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen führt und statt der Reduzierung der Pkw-Nutzung diese langfristig stabilisiert wird, in die Abwägung einzustellen. Aufgabe der Bauleitplanung ist es, beschlossene Entwicklungsziele zu berücksichtigen. Sie haben in der Abwägung ein hohes Gewicht. Allerdings ist es realitätsfern und nicht erreichbar, dass jeder Bauleitplan alle beschlossenen Ziele vollständig umsetzt. Innerhalb der Abwägung ist von Fall zu Fall zu entscheiden, welchem beschlossenen Ziel mehr und welchem weniger Gewicht beigemessen wird. Für die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 TA 5 standen die Ziele der kurzfristigen Stärkung der Innenstadt, die Umsetzung der Ziele des Einzelhandelskonzeptes und der Sanierungsziele im Mittelpunkt. Ein ausreichendes Parkangebot ist aus jetziger Sicht kurz-, mittel- und längerfristig erforderlich.

24. Städtebauliche Daten

Plangebietsgröße ca.	4.735 m ²
Fläche für Hochgarage ca.	3.209 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche ca.	1.526 m ²

25. Verfahrensvermerke

Aufstellungsbeschluss Verwaltungsausschuss	09.08.2017
Öffentliche Auslegung	23.08. – 25.09.2017
Satzungsbeschluss	22.11.2017
Erneuter Änderungsbeschluss	12.02.2020
Erneuter Satzungsbeschluss	19.02.2020
(mit rückwirkender Inkraftsetzung zum 20.12.2017 gemäß § 214 (4) BauGB)	

26. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30.06.2017 (BGBl. I S. 2193) geändert worden ist. Die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990, die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057) geändert worden ist. Niedersächsische Bauordnung (NBauO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12.04.2012

Delmenhorst, den



Fachbereichsleiter F. Brünjes

Delmenhorst, den

9.3.2020


Fachdienstleiter Stadtplanung U. Ihm

