

## Neufassung der Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 1 (Innenstadt), Änderungsplan - Teilabschnitt 6 mit Änderungen im Bereich der Grundstücke am Bismarckplatz, beiderseit der Bismarckstraße von Haus Nr. 1 bis 20 und 92 bis Ende (fortlaufend) an der Nordseite der Arthur-Fitger-Straße zwischen Bismarckstraße und dem Scheunebergkanal sowie Roonstraße Nr. 7, Moltkestraße Nr. 18, Parkstraße Nr. 11 bis 14, Mühlendamm Nr. 1 und 7, Karlstraße Nr. 9 und 10 sowie Delmegarten Nr. 9 in Delmenhorst

- - - - -

### I. Bestehende Planung, bisherige Entwicklung im Planungsgebiet

Für den Geltungsbereich des Änderungsplanes - Teilabschnitt 6 - gelten zur Zeit die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 1 vom 13. 2. 1963. Die Grundstücke sind überwiegend bebaut. Die dort dargestellten Verkehrsflächen sind in den Grundzügen vorhanden und ausgebaut. Dieser Ausbau ist insbesondere im Bereich der Bismarckstraße dem ständig anwachsenden Kraftfahrzeugverkehr aufgrund der Entwicklung in den letzten Jahren nicht mehr gewachsen. Besonders das Fehlen von Radwegen und Abbiegespuren macht sich für den Verkehrsfluß negativ bemerkbar.

Die Bismarckstraße - insbesondere im Abschnitt zwischen der Arthur-Fitger-Straße und dem Mühlendamm - ist seit annähernd 50 Jahren immer Hauptverkehrsstraße gewesen. Dieser Straßenzug hat früher als Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 75 und jetzt als Landesstraße L 87 zu einem übergeordneten, stadtteilverbindenden Straßenzug gehört.

Dieser Straßenabschnitt hat nach der Verkehrsprognose des Generalverkehrsplanes (GVPl) eine Belastung zwischen 16.900 und 17.500 Kfz am Tage. Die letzte Zählung (am 20. 4. 1978), bei der alle Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt und deren Umgebung ungehindert befahrbar waren, ergab einen täglichen Verkehrsstrom von 17.307 bzw. 17.240 Kfz pro Tag. Nach den Aussagen des GVPl kann diese Verkehrsmenge noch von einer zweispurigen Straße bewältigt werden, wenn für sämtliche Abbiegeströme, die den Verkehrsfluß in Geradeausrichtung behindern, gesonderte Abbiegespuren und für den ruhenden Ver-

kehr sowie für den Radfahrverkehr besondere Bereiche außerhalb der Fahrbahn vorgesehen werden.

Die bereits zu Beginn der sechziger Jahre konzipierten Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Innenstadt stehen nicht mehr im Einklang mit der städtebaulichen Entwicklung in diesem zum Kernbereich der Innenstadt gehörenden Gebiet. Während hier beiderseits der Bismarckstraße reine Wohngebiete ausgewiesen sind, muß dieser Bereich aufgrund der verkehrlichen und baulichen Entwicklung heute als allgemeines Wohngebiet eingestuft werden.

Die vorgesehene Änderung der Baugebietsausweisungen in allgemeine Wohngebiete (WA) entspricht der heute überwiegend vorhandenen tatsächlichen Nutzung der Baugrundstücke im Geltungsbereich des Änderungsplanes. Da nicht die Absicht besteht, diese heute überwiegend vorhandene Nutzungsart zu verändern, ist die Anpassung der Planung an die Gegebenheiten erforderlich. Aus den vorgenannten Gründen ist hier die Ausweisung als allgemeine Wohngebiete vorzusehen.

Die bisher ausgewiesenen, sehr eng gefaßten überbaubaren Grundstücksflächen entsprechen nicht mehr der heutigen Auffassung einer verdichteten Bebauung im innerstädtischen Bereich. Diese Ausweisungen stehen einer weiteren Entwicklung in diesen Baugebieten entgegen.

Der Straßenzug der Bismarckstraße weist zumindest im Abschnitt zwischen der Arthur-Fitger-Straße und dem Mühlendamm keinen einheitlichen, geschlossenen städtebaulichen Charakter auf. Sowohl die Bauformen als auch die Anordnung der Gebäude auf den Grundstücken und die Gestaltung der Umgebung ist hier sehr unterschiedlich. Die Zerstörung eines einheitlichen Straßenbildes ist hier nicht zu befürchten.

Hier eröffnet sich vielmehr die Möglichkeit, im Zuge der Plandurchführung insbesondere durch gestaltende Maßnahmen im verbleibenden Vorgartenbereich eine Verbesserung des städtebaulichen Gesamteindrucks dieses Straßenabschnittes zu erzielen.

Die im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 1 dargestellte, sogenannte "Innengrafftangente", die die Baugebiete zwischen der Delmeburg und der Parkstraße diagonal schneidet, ist nicht mehr durchführbar, da Teilbereiche dieses Straßenzuges bereits durch den rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 159 sowie den Änderungsplan Teilabschnitt 12 zum Bebauungsplan Nr. 1 aufgehoben worden sind. Das verbleibende Teilstück bis zur Bismarckstraße soll durch den vorliegenden Änderungsplan gleichfalls aufgehoben werden.

Der Änderungsplan - Teilabschnitt 6 - zum Bebauungsplan Nr. 1 (Innenstadt) wurde aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Delmenhorst entwickelt.

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 1 wurde im Einmündungsbereich der Arthur-Fitger-Straße in die Bismarckstraße bereits durch Satzung vom 30. 11. 1965 geändert. Sonstige rechtsverbindliche Bauleitpläne liegen nicht vor bzw. sind hier nicht bekannt.

## II. Anlaß der Planänderung sowie Ziele und Zwecke der Planung

Für die Stadt Delmenhorst besteht die Verpflichtung, bestehende Bebauungspläne, die von der baulichen oder verkehrlichen Entwicklung überholt wurden, dem derzeitigen Planungsstand anzupassen, um so der Entwicklung der Stadt auf verkehrlichem, baulichem und wirtschaftlichem Gebiet Rechnung zu tragen und die künftige städtebauliche Entwicklung durch planerische Maßnahmen sinnvoll lenken zu können.

Die Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs und hier insbesondere des Individualverkehrs hat auch in Delmenhorst dazu geführt, daß einzelne, stadtteilverbindende Straßenzüge diesen Verkehr mit ihrem derzeitigen Ausbauzustand nicht mehr zufriedenstellend bewältigen können. Dazu gehört insbesondere die Bismarckstraße, die im Abschnitt zwischen der Arthur-Fitger-Straße und dem Hans-Böckler-Platz den überwiegenden Anteil des Zielverkehrs aus den südlichen und östlichen Stadtgebieten zur Innenstadt aufnimmt. Der vorhandene, unzureichende Ausbau dieses Straßenzuges erfordert insbesondere die Anlegung von Radwegen beiderseits der Fahr-

bahn und die Einordnung von Abbiegespuren hauptsächlich für Linksabbieger im Bereich der Fahrbahn. Diese für die Aufnahme des vorhandenen Verkehrs dringend erforderlichen Maßnahmen sind ohne Verbreiterung des vorhandenen Straßenkörpers nicht durchzuführen.

Die Bismarckstraße ist in der vorliegenden Planung für die eingangs genannte Verkehrsmenge bemessen und grundsätzlich nur mit zwei Fahrspuren (je Richtung eine) ausgestattet. Um den vorhandenen Verkehr einwandfrei aufnehmen zu können, sind hier jedoch an allen Einmündungen bzw. Kreuzungen Abbiegespuren für Linksabbieger vorzusehen. Darüber hinaus sind für den Radfahrverkehr besondere Verkehrsbereiche auszuweisen.

Da - wie eingangs erwähnt - der ruhende Verkehr aus dem Verkehrsstrom herauszunehmen ist, wurden in Teilbereichen Längsparkstreifen angeordnet. Diese Parkstreifen müssen insbesondere der Aufnahme der Fahrzeuge von Kurzbesuchern in den Bereichen dienen, in denen vorhandene private Stellplätze aufgrund der allgemeinen Verkehrsflächenverbreiterung entfallen müssen und infolge der geringeren verbleibenden Vorgartentiefe nicht aufrecht erhalten werden können.

Die Anordnung von beidseitigen Radwegen ist unumgänglich, weil einerseits - wie bereits seit Jahren zu beobachten - die Radwegführung, die bereits durch die Graftanlagen geführt wird, nur in geringem Maße angenommen wird und andererseits die Sicherheit der Radfahrer im Bereich der Fahrbahn der Bismarckstraße nicht gewährleistet ist. Darüber hinaus wirkt der Radfahrverkehr im Bereich der Fahrbahn erheblich nachteilig auf die Leichtigkeit des Verkehrs und beeinträchtigt dadurch die Leistungsfähigkeit der Bismarckstraße nicht unwesentlich.

Die in der Planung vorgesehene Verkehrsführung in der Bismarckstraße und die als Mindestmaß vorgesehene künftige Ausbaubreite dieses für die Innenstadt so bedeutsamen Straßenzuges ist auf die derzeitigen Verkehrsströme, für die eine wesentliche Steigerung nicht erwartet wird, abgestimmt und kann nicht verringert werden. Die privaten Belange müssen hier dem öffentlichen Interesse nachgeordnet werden. Die Festsetzungen der Verkehrsflächen

für die Bismarckstraße müssen in der Planung beibehalten werden.

Den im Rahmen der bisherigen Planung vorgeschlagenen Alternativlösungen, den Verkehrsstrom über die Einrichtung von Einbahnstraßen zu lenken und so eine Entlastung für die Bismarckstraße zu erreichen, kann nicht gefolgt werden.

Grundsätzlich ist die Ausweisung von Einbahnstraßen ein Mittel, den Anforderungen des Verkehrs in gewachsenen Altstädten Herr zu werden. Bedingung hierfür ist jedoch ein gewisser örtlicher Zusammenhang der beiden Richtungsfahrbahnen in den verschiedenen Straßenzügen. Dieser Zusammenhang muß für den Benutzer noch deutlich erkennbar bleiben.

Insbesondere wurden zwei Varianten untersucht. In einem Fall wird als Gegenrichtung zur Bismarckstraße eine Trassenführung über die Cramerstraße - Friedrich-Ebert-Allee - Wittekind-/Koppelstraße (Louisenstraße) - Mühlenstraße - Marktstraße vorgeschlagen und im anderen Fall soll neben der vorgenannten Verkehrsführung eine zusätzliche neue Straßenführung durch die Graftwiesen angelegt werden.

Im April 1978 wurde der stadtauswärts fließende Verkehr auf der Bismarckstraße mit 8.465 Kfz pro Tag gezählt. Sollte dieser Verkehr im ersten Fall auf den Straßenzug Louisenstraße/Koppelstraße umgelenkt werden, würde sich hier etwa eine Verdreifachung des Prognoseverkehrs wie auch des 1978 gezählten Verkehrs ergeben. Die nur 10,5 m breite Straße kann eine derartige Belastung nicht auch nur annähernd bewältigen. Diese Lösung ist also in keinem Falle durchführbar.

Bei Durchführung der Lösung für den Fall 2 wäre der Straßenzug Louisenstraße/Koppelstraße bei der nach den Befragungsergebnissen zum GVPl zu erwartenden Teilung des Verkehrstromes zusätzlich mit etwa 4.233 Kfz pro Tag belastet, was einer Verdoppelung des Prognose- und vorhandenen Verkehrs entspräche. Auch hier kann die Belastung nicht mehr aufgenommen werden. Eine Verbreiterung dieses Straßenzuges scheidet aufgrund der beidseitig vorhandenen Bebau-

ung mit einem Abstand von etwa 10,50 m zwischen den Gebäuden aus, so daß hier keine echte Alternative gesehen werden kann.

Die Ableitung der anderen Hälfte des Fahrverkehrsstromes über den Burggrafendamm würde gleichfalls zu einer Verdoppelung des Prognoseverkehrs sowie des auch hier 1978 gezählten Verkehrs führen. Darüber hinaus würde die zusätzlich mit etwa 1,2 bis 1,5 km Länge neu herzustellende Querverbindung durch die bisher unberührten "Graftwiesen" (Wiekhorn) nur unter sehr erheblichem Kostenaufwand (Geländeankauf, erhöhte Ausbaukosten wegen Verlauf durch das vorhandene Wassereinzugsgebiet des Wasserwerks, Brücke über die Kleine Delme, Brücke über die Delme und unter der Europastraße) zu erreichen sein. Hinzu kommt, daß die Zerstörung eines bisher unberührten, für die Reinhaltung der Luft in der Innenstadt bedeutsamen Naturareals (Hauptwindrichtung Südwest) beginnen würde. Das kann aber nicht im Sinne des Umwelt- und Landschaftsschutzes sein.

Diese, hauptsächlich von den Anliegern der Bismarckstraße, angebotenen Alternativen weisen aber noch weitere Nachteile gegenüber der geplanten Verkehrsführung auf. Bei Abbiegevorgängen, insbesondere der Linksabbieger in die Rudolf-Königer-Straße und der Rechtsabbieger in die Friedrich-Ebert-Allee, sind erhebliche Probleme mit dem dort vorhandenen Geradeausverkehr zu erwarten.

Selbst bei einer technisch möglichen - wenn auch nicht befriedigenden - Lösung kommt ein wirtschaftliches Argument hinzu, denn beide Alternativen bedeuten für den stadtauswärts fahrenden (bzw. bei Umkehrung der Verkehrsrichtung stadteinwärts fahrenden) Verkehr einen Umweg von ca. 1,2 km pro Tag und Kfz. Somit würden 
$$\frac{8.465 \times 1,2 \times 12 \text{ l}}{100 \text{ km}} = 1.220 \text{ l Benzin pro Tag}$$
 - das entspricht einem Mehrverbrauch an Treibstoff von  $300 \times 1.220 \text{ l} = 336.000 \text{ l pro Jahr}$  in der dicht besiedelten Innenstadt zusätzlich verbraucht und die Anlieger in den betroffenen Straßen mit den hieraus erzeugten Abgasen zusätzlich belastet werden. Aus der Sicht des Umweltschutzes und der notwendigen Sparsamkeit im Energieverbrauch kann dieser Lösung gleichfalls nicht der Vorrang eingeräumt werden.

Die Auswirkungen der Einbahnregelung auf den örtlichen Nahverkehr sind aber noch schwerwiegender. Selbst wenn man die Linien, die den Osten der Stadt bedienen, umleiten könnte, müßten immer noch die Buslinien 2, 3, 4, 5 und 13 die Umwegstrecke von 1,2 km bewältigen und zwei Haltestellen, die sowohl für den Randbereich der Innenstadt, als auch für die Schulen erhebliche Bedeutung haben, verlegt bzw. aufgehoben werden. Es sind dies die Haltestellen Bismarckstraße/Max-Planck-Straße und Arthur-Fitger-Straße/Cramerstraße jeweils in eine Fahrtrichtung.

Neben der nicht unerheblichen Auswirkung auf den Energieverbrauch wirkt sich der Umweg auch auf die Fahrzeit und damit auf den Fahrplan und die innerbetrieblichen Kosten aus, so daß hier Fahrpreismehrkosten zu erwarten sind. Darüber hinaus bringt die Verlegung bzw. Aufhebung der Haltestellen erhebliche Erschwernisse für die Fahrgäste mit sich, die ein Abwandern vom öffentlichen Nahverkehr erwarten lassen. Das hat wiederum eine zusätzliche Belastung des Individualverkehrs zur Folge und kann nicht im öffentlichen Interesse liegen.

Diese, von den Anliegern der Bismarckstraße vorgeschlagenen Alternativen zur Verkehrsführung bringen, wie aus vorstehend genannten Gründen ersichtlich, nicht nur keine Verbesserung gegenüber der vorgesehenen Planung mit sich, sondern zeigen im Vergleich hierzu sehr erhebliche Nachteile für die Allgemeinheit auf. Im Interesse der Öffentlichkeit ist der im Bebauungsplan vorgesehenen Verkehrsführung der Vorrang zu geben.

Wie bereits eingangs erwähnt, soll die im rechtskräftigen Bebauungsplan Innenstadt bisher konzipierte Verkehrsführung über die sogenannte "Grafttangente" aufgrund früherer Ratsbeschlüsse aufgehoben werden. In dieser Hinsicht folgt der Änderungsplan - Teilabschnitt 6 - der bereits aufgrund der Durchführung früherer Bebauungspläne festgeschriebenen Bauleitplanung. Im Bereich des Amtsgerichts soll die bisherige Verkehrsfläche in die Gemeinbedarfsfläche einbezogen werden. Durch die vorgenannte Änderung kann der Baubestand der Wassermühle erhalten bleiben. Die Ausweisung eines Sondergebietes soll die künftige Nutzung sichern.

Auch im Bereich der Parkstraße wird hierdurch eine nicht unerhebliche Verbesserung erreicht. Gleichzeitig werden durch diese Maßnahme Gebäude, die im Sinne des Denkmalschutzgesetzes zu schützen sind, erhalten.

Zur Verbesserung der Verkehrsführung ist eine Begradigung der Arthur-Fitger-Straße in Höhe des Scheunebergkanals erforderlich. Die im Bebauungsplan Innenstadt bereits festgesetzte Verbreiterung der Parkstraße zwischen der Bismarckstraße und dem Scheunebergkanal soll beibehalten werden, da diese Fläche zur Aufnahme der aus technischen Gründen erforderlichen Umlegung des Scheunebergkanals benötigt wird. Der Scheunebergkanal hat neben seiner Funktion als Vorfluter für Regenwasser im Bereich zwischen der Cramerstraße und der Bismarckstraße gleichzeitig die Aufgabe, bei Hochwasser zusätzliche Wassermengen aus der Delme, deren Aufnahmekapazität durch das Sperrwerk an der Langen Straße erheblich eingeschränkt ist, abzuleiten. Im Rahmen der Verbesserung der Verkehrsbereiche der Bismarckstraße wurde in den Jahren 1967/68 im Bereich der Hausgrundstücke Bismarckstraße Nr. 1 und 3 eine provisorische Verrohrung für den Scheunebergkanal zur Verbesserung der Geh- und Radwegverhältnisse in diesem Bereich vorgenommen. Diese Maßnahmen wurden aufgrund der damaligen Planung in Verbindung mit der sogenannten Grafftangente und der Verbindungsstraße zwischen Parkstraße und Cramerstraße durchgeführt. Diese Planung wurde, wie bereits erwähnt, zwischenzeitlich aufgegeben.

Aufgrund der nun vorliegenden Planung wird es erforderlich, den Scheunebergkanal zu verlegen. Eine Verrohrung im Bereich der Bismarckstraße (in Fahrtrichtung) wäre aufgrund vorhandener Rohrleitungen und des bestehenden Sohlentiefpunktes sowie der Belastung (60 t) nur durch finanziell nicht vertretbare bauliche Maßnahmen durchführbar.

Im Zuge der Neuplanung muß hier aus technischen und wirtschaftlichen Gründen eine Neuverlegung des Scheunebergkanals durchgeführt werden. Da es sich um das Teilstück eines öffentlichen Wasserzuges handelt, muß diese Maßnahme im Bereich einer öffentlichen Fläche erfolgen. Aus diesem Grunde wurde die bereits in der rechtskräftigen Planung für öffentliche Zwecke in Anspruch genommene

Vorgartenfläche der Hausgrundstücke Parkstraße Nr. 12 bis 14 in der Planung beibehalten, während die bisher darüber hinaus in Anspruch genommenen Grundstücksflächen mit dem Gebäudebestand den Eigentümern verbleiben. Insoweit tritt hier eine erhebliche Verbesserung für die Grundstückseigentümer ein.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll auf die Anbindung der Karlstraße an die Bismarckstraße für den Fahrzeugverkehr verzichtet werden. Ein Teilbereich der bisherigen Verkehrsfläche soll lediglich als Fuß- und Radweg mit einseitigem öffentlichen Grünstreifen an die Bismarckstraße angeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung des unmittelbar benachbarten Einmündungsbereiches der Arthur-Fitger-Straße in die Bismarckstraße ist hier eine Zufahrt für den Kraftfahrzeugverkehr als Gefährdung für den durchgehenden Verkehr auf der Bismarckstraße anzusehen. Für die Hausgrundstücke Bismarckstraße Nr. 15 und 17 trifft dies ebenfalls zu. Hier ist die Anbindung der Grundstücke an die Karlstraße unumgänglich. Aus diesen Gründen soll die Verkehrsfläche bis etwa 4,0 m in die Grundstücksbereiche des Flurstücks 188/4 189/1 erfolgen. Im Zuge des Ausbaues der Karlstraße soll auf die Anlegung von Straßengrün gesteigerter Wert gelegt werden.

Die vom Geltungsbereich des Änderungsplanes erfaßten Baugebiete waren bereits im bisherigen Bebauungsplan Nr. 1 entgegen der tatsächlichen Nutzung als reine Wohngebiete ausgewiesen. Hier soll entsprechend der überwiegend vorhandenen Nutzung eine Änderung in allgemeine Wohngebiete erfolgen.

Aus städtebaulicher Sicht ist es wünschenswert, innenstadtnahe Baubereiche einer Verdichtung zuzuführen. Diesen Planungszielen stehen die Festsetzungen des bisherigen rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1 entgegen. Zur Ermöglichung dieser Verdichtung ist die Änderung des Planes gleichfalls dringend geboten.

Hier ist nicht vorgesehen, eine dem Kerngebiet gleichkommende bauliche Massierung zu ermöglichen, sondern hier sind lediglich die gemäß § 17 (1) BauNVO in der Fassung vom 15. 9. 1977 zulässig-

gen Höchstwerte für die zweigeschossige Bauweise im allgemeinen Wohngebiet festzusetzen. Diese Werte sind jedoch keinesfalls als unzumutbar anzusehen. Darüber hinaus ist es den einzelnen Grundstückseigentümern freigestellt, diese Höchstwerte auszunutzen, oder aber mit der baulichen Nutzung unter diesen Werten zu bleiben.

Grundsätzliches Ziel der Planung ist es darüber hinaus, Art und Maß der baulichen Nutzung für alle vom Bebauungsplan erfaßten Grundstücke und Grundstücksteile verbindlich festzusetzen und die überbaubaren und nicht überbaubaren Flächen auszuweisen, um hierdurch die künftige Bebauung und Nutzung im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung lenken zu können.

Die Verwirklichung der vorgenannten Ziele und Zwecke der Planung machen die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 in dem vorgenannten Teilabschnitt erforderlich.

### III. Planinhalt

Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 15. 9. 1977 sieht im § 1 vor, die für die Bebauung vorgesehenen Flächen nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung zu gliedern. Entsprechend dieser Bestimmung wurden unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung und Nutzung die vom Geltungsbereich des Änderungsplanes erfaßten Baugrundstücke als allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Hier sind jedoch die Ausnahmen nach § 4 (3) Nr. 4 bis 6 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Das bedeutet, daß hier weder Gartenbaubetriebe noch Tankstellen oder Ställe für die Kleintierhaltung als Zubehör zu Kleinsiedlungen oder landwirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen zugelassen werden können.

Eine weitere Fläche im Bereich der ehemaligen Wassermühle beiderseits der Delme wurde als Sondergebiet mit der Zweckbindung "Gast- und Versammlungsstätte" ausgewiesen. Hier sollen Anlagen und Einrichtungen für den Betrieb von Gaststätten und Versammlungsräumen mit zugehörigen Nebeneinrichtungen zulässig sein.

In Anlehnung an die vorhandene Bebauung wurde in den allgemeinen Wohngebieten im straßenseitigen Bereich zwei Vollgeschosse als Höchstgrenze zugelassen. Für diese Bereiche soll im Einzelfall die Ausnahme für ein zusätzliches Vollgeschoß zulässig sein. Von dieser Ausnahme kann jedoch Gebrauch gemacht werden, wenn neben den baurechtlichen Voraussetzungen städtebauliche Gesichtspunkte dies rechtfertigen und das Ortsbild nicht beeinträchtigt wird. Darüber hinaus muß sichergestellt sein, daß die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auf den einzelnen Grundstücken nicht beeinträchtigt und die Erfordernisse des ruhenden Verkehrs erfüllt werden. Für die rückseitigen Grundstücksbereiche wurde ein Vollgeschoß als Höchstgrenze festgesetzt.

Eine weitere Erhöhung der baulichen Ausnutzung kann auch im Bereich der Flurstücke 200 und 201 an der Arthur-Fitger-Straße nicht zugelassen werden. Der Scheunebergkanal bildet hier eine natürliche Grenze zwischen zwei Baubereichen. Die genannten Grundstücke sind dem Gesamtbereich der Bismarckstraße zuzuordnen und können allenfalls im Rahmen der hier getroffenen Festsetzungen bebaut werden. Städtebaulich ist der stufenlose Übergang zwischen diesen beiden Baubereichen nicht erwünscht. Darüber hinaus sind die hier zu treffenden Festsetzungen Höchstwerte gemäß § 17 (1) der BauNVO.

Die Ausweisung der Baugebiete beiderseits der Bismarckstraße als besondere Wohngebiete im Sinne des § 4 a BauNVO ist aufgrund der Bestimmungen der BauNVO nicht möglich. In diesen Gebieten ist nur eine von den allgemeinen Baugebieten abweichende Nutzung zulässig. Das ist hier nicht der Fall, da der Charakter der Baugebiete denen eines allgemeinen Wohngebietes entspricht.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch Grund- und Geschoßflächenzahlen geregelt. Diese Zahlen geben an, wieviel Quadratmeter Grund- bzw. Geschoßfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des § 19 (3) BauNVO zulässig sind.

Für alle Baugebiete gilt die offene Bauweise. Im Bereich der eingeschossig bebaubaren Grundstücksflächen wurde festgesetzt, daß hier nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig sein sollen. Hierdurch

wird unterstrichen, daß eine verstärkte Verdichtung der Bebauung nicht vorgesehen ist.

Die überbaubaren Flächen der Baugrundstücke sind im Bebauungsplan durch Baugrenzen festgelegt. Bereiche mit unterschiedlich festgesetzter Geschoßanzahl sind durch Geschoßgrenzen gegeneinander abgegrenzt.

Für die Gebäude Bismarckstraße Nr. 96, 97 und 98 kann auf die Inanspruchnahme des gesamten Vorgartens an der Bismarckstraße nicht verzichtet werden, da diese Gebäude in einem Engpaß des Straßenzuges stehen. Für das Gebäude Bismarckstraße Nr. 98 soll jedoch bei der Plandurchführung Rücksicht auf den an der Westseite des Gebäudes vorhandenen Kellerausgang genommen werden. Gleichzeitig sollen die vorhandenen Eingangsstufen und Kellerlichtschächte beim Ausbau des Gehweges Berücksichtigung finden. Der seitliche Terrassenausgang des Wohnhauses liegt erheblich hinter der Straßenbegrenzungslinie zurück und wird von der Planung nicht berührt. Das trifft auch für die Eingangsbereiche der Gebäude Nr. 96 und 97 zu.

Im Bereich einzelnen Grundstücke an der Bismarckstraße bzw. Parkstraße werden durch die künftige Verbreiterung der Verkehrsflächen einzelne Garagenvorflächen eingeengt. Die wünschenswerte Tiefe von 5,0 m kann hier nicht eingehalten werden. Im Rahmen der Plandurchführung sind hier Regelungen entweder durch technische Lösungen (wie z. B. funkgesteuerte Toröffnungsanlagen) oder in Einzelfällen durch Umsetzung der Garagen vorzusehen, soweit dies erforderlich wird.

Von der Verkehrsplanung für die Bismarckstraße werden die Hausgrundstücke Bismarckstraße Nr. 18, 104, 107 und 108 derart betroffen, daß die vorhandenen Wohngebäude abgebrochen werden müssen. Eine weitere Einengung der vorgesehenen Verkehrsflächen ist aus den bereits genannten Gründen nicht möglich, so daß der Abbruch der genannten Gebäude unvermeidbar ist.

Die verbleibende Grundstücksfläche des Flurstücks 198/1 (Bismarckstraße Nr. 18) reicht für eine erneute Bebauung nicht aus. Darüber

hinaus ist hier zur Auflockerung des Straßenbereiches, insbesondere des Kreuzungsbereiches, eine öffentliche Grünfläche vorgesehen. Hier muß im Rahmen der Plandurchführung eine angemessene Entschädigung vorgesehen werden.

Für die Hausgrundstücke Bismarckstraße Nr. 104, 107 und 108, deren Gebäude gleichfalls abgebrochen werden müssen, verbleiben jedoch ausreichend große Flächen zur erneuten Bebauung. Hier sind die Wohngebäude entsprechend der künftig geplanten überbaubaren Grundstücksflächen teilweise unter Änderung des Grundstückszuschnittes neu zu errichten. Die Kosten für diese Maßnahmen sind in die Gesamtkosten für die Bismarckstraße eingerechnet.

Der im Bereich des Hausgrundstücks Bismarckstraße Nr. 99 im Vorgarten verlegte Heizöltank (10.000 l) wird aufgrund der Straßenverbreiterung allenfalls im Bereich des Gehweges liegen. Im Zuge des Straßenausbaues ist zu prüfen, ob hier eine Umlegung in den verbleibenden Vorgartenbereich erforderlich wird.

Die vom Änderungsplan erfaßte Fläche des Finanzamtes, Zollamtes und Amtsgerichtes sowie der erfaßte Teil des Rathausareals wurden entsprechend der derzeitigen Nutzung als bauliche Anlagen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbindung "Verwaltungsgebäude" festgesetzt.

Die im Bereich der Grundstücke des Finanzamtes / Zollamtes und des Amtsgerichtes vorgesehenen Erweiterungs- bzw. Um- und Anbaumaßnahmen können im Rahmen der hier getroffenen Festsetzungen verwirklicht werden.

Infolge einer Sonderfestsetzung dürfen auf den nicht überbaubaren Flächen zwischen den Straßenbegrenzungslinien und den straßenseitigen Baugrenzen (Vorgärten) weder Nebenanlagen nach § 14 (1) BauNVO noch bauliche Anlagen nach § 12 (1) und (2) der Niedersächsischen Bauordnung errichtet werden. Durch diese Festsetzung soll im Rahmen der Bauleitplanung auf den städtebaulichen Gesamteindruck des Straßenbildes Einfluß genommen und der straßenseitige Freiraum als Grünbereich erhalten werden.

Eine weitere Sonderfestsetzung bestimmt, daß für bestehende Gebäude und Gebäudeteile außerhalb der überbaubaren Flächen, die nicht gleichzeitig in eine öffentliche Verkehrs- oder Grünfläche hineinragen, die Festsetzungen der Baugrenzen nur gilt, wenn sie durch einen Neubau ersetzt oder Umbauten durchgeführt werden, die einem Neubau gleichkommen. Sonstige innere Umbauten sollen als Ausnahme zulässig sein.

Die Gebäude Bismarckstraße Nr. 104, 107 und 108 werden von der künftigen Verkehrsplanung berührt und müssen in größerem Abstand zur Verkehrsfläche neu errichtet werden. Die Entschädigung ist im Rahmen der Plandurchführung zu regeln. Hierdurch wird eine Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand erwartet.

Darüber hinaus kann das Wohnhaus Bismarckstraße Nr. 107 auch dann nicht erhalten werden, wenn auf die Linksabbiegerspur zum auf dem Amtsgerichtsgrundstück vorgesehenen Parkplatz verzichtet wird. Somit soll hier im Zuge der Neugestaltung auch auf diese für die Leichtigkeit des Verkehrs notwendige Fahrspur nicht verzichtet werden. Da das für den Abbruch des Hauses vorgesehene Ersatzgebäude im unmittelbar angrenzenden Bereich erstellt werden kann, wird diese Lösung nicht als unzumutbar angesehen.

Für das Bismarckstraße Nr. 18 ist im Rahmen der Plandurchführung eine großzügige Ersatzlösung an anderer Stelle vorzusehen. Auf dem verbleibenden Restgrundstück ist eine Neubebauung nicht mehr möglich. Hier ist im Rahmen von angemessenen Tauschobjekten nach einer Lösung zu suchen.

Wie bereits eingangs erwähnt, sind die im Bebauungsplan ausgewiesenen Verkehrsflächen in den Grundzügen vorhanden. Die Roonstraße und die Moltkestraße sind bereits ausgebaut und werden unverändert in den Bebauungsplan übernommen. Die bisher nicht ausgebaute Karlstraße wird in dem zur Bismarckstraße gelegenen Teilstück für den allgemeinen Fahrzeugverkehr aufgehoben. Hier soll neben einer öffentlichen Grünfläche lediglich eine Fuß- und Radweganbindung an die Bismarckstraße bestehen bleiben. Zur Erschließung der Grundstücke Bismarckstraße Nr. 14 A und 16 sowie Karlstraße Nr. 9 und 10 gleichzeitig auch für die Hausgrundstücke

Bismarckstraße Nr. 15 und 17 soll das verbleibende Teilstück in der bisherigen Breite ausgebaut werden. Hierzu ist der Bau einer neuen Brücke über den Scheunebergkanal erforderlich.

Die für die Verbreiterung der Parkstraße zwischen Bismarckstraße und Scheunebergkanal in Anspruch zu nehmenden Flächen sind bereits im Bebauungsplan Nr. 1 (Innenstadt) rechtsverbindlich als Verkehrsflächen festgesetzt.

Auf den Anlaß zur Beibehaltung dieser Fläche wurde bereits im vorstehenden näher eingegangen.

Die Arthur-Fitger-Straße erhält zur besseren Verkehrsführung eine Begradigung, bleibt im Übrigen aber unverändert. Auch hierzu wurden eingangs nähere Angaben gemacht.

Die Bismarckstraße ist, wie bereits erwähnt, Teil eines stadtteilverbindenden Straßenzuges. Auf der Grundlage des Generalverkehrsplanes der Stadt Delmenhorst und der hierzu durchgeführten Verkehrszählungen wurde, wie bereits vorstehend beschrieben, der aus der Anlage 1 zu dieser Begründung ersichtliche Mindeststraßenausbau ermittelt. Die Verbreiterung wird insbesondere für die Anlage von Radwegen beiderseits der Fahrbahn sowie streckenweise Linksabbiegespuren und teilweise einseitigen Längsparkstreifen erforderlich. Es wird nicht erwartet, daß durch den Ausbau dieses Straßenzuges zusätzlicher Verkehr herangeführt wird, da hier bereits das im Generalverkehrsplan prognostizierte Verkehrsaufkommen annähernd erreicht ist. Um das bestehende Verkehrsaufkommen im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufnehmen zu können, ist der Ausbau der Bismarckstraße in der vorgesehenen Form unumgänglich.

Für die Bismarckstraße wird mit einer merklichen Zunahme des Verkehrs nicht gerechnet. Der in Verbindung mit dem Flächennutzungsplan für das Gebiet der Stadt Delmenhorst noch aktuelle Generalverkehrsplan (GVPl) läßt eine Steigerung der Verkehrsdichte nicht erwarten.

Darüber hinaus wird die Verkehrsdichte in der Bismarckstraße durch die Kapazität der an diesen Straßenzug anschließenden Straßen und der in den Anschlußbereichen vorhandenen Lichtzeichenanlagen begrenzt. Somit dürfte der in der Bismarckstraße bereits vorhandene Verkehr gleichzeitig etwa das zu erwartende maximale Verkehrsaufkommen darstellen.

Auf die für Rechtsabbieger zur Arthur-Fitger-Straße im Bereich der Bismarckstraße angeordnete Rechtsabbiegerspur kann nicht verzichtet werden. Durch die Errichtung einer Lichtzeichenanlage in diesem Einmündungsbereich und die unterschiedlich anzuordnenden Schaltphasen verbleibt für die Bismarckstraße in Richtung Innenstadt nur eine verhältnismäßig kurze Freigabe, in der der Geradeausverkehr nicht zusätzlich durch rechtsabbiegende Fahrzeuge belastet werden darf, da sonst die Leistungsfähigkeit des gesamten Straßenzuges in Frage gestellt ist.

Die vor den Häusern Bismarckstraße Nr. 19 und 20 verbleibende Vorgartentiefe muß im Vergleich zu sonst üblichen straßenseitigen Freiflächen als ausreichend angesehen werden. Durch den Eingriff wird in diesen Fällen keine unzumutbare Härte erkannt. Auch hier muß es im öffentlichen Interesse bei der Festsetzung der vorgesehenen Verkehrsflächen verbleiben.

Der auf dem Grundstück Bismarckstraße Nr. 20 fortfallende private Einstellplatz kann an anderer Stelle auf dem Grundstück mühelos neu hergestellt werden.

Unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte und der vorhandenen Bebauung kann die Bismarckstraße, wie bereits erwähnt, nur mit je einer Durchgangsfahrspur für jede Fahrtrichtung (zweispurig) ausgebaut werden. Hier kann durch das Angebot von Abbiegespuren und unter Einbau von Lichtzeichenanlagen zur Verkehrsregelung eine Verbesserung des Verkehrsflusses zur Bewältigung der vorhandenen Verkehrsmenge von ca. 17.500 Kfz pro Tag erreicht werden. Infolge der vielen zu berücksichtigenden Straßeneinmündungen und unter Bevorzugung des öffentlichen Nahverkehrs kann die sogenannte "Grüne Welle" nur für einen Teil des Verkehrsstromes eingerichtet werden, so daß entweder die Verkehrsteilnehmer

aus dem südlichen Teil der Bismarckstraße oder aus der Arthur-Fitger-Straße in diese Grüne Welle einbezogen werden können. Jeweils einer der beiden Verkehrsströme wird in Höhe der Parkstraße, Moltkestraße an der Signalanlage zum Halten kommen. Gegenüber dem jetzigen Zustand wird insoweit eine Verbesserung erreicht, als ab Parkstraße/Moltkestraße stadteinwärts keine zusätzlichen Staus mehr auftreten. Durch Einrichtung einer längeren Räumphase ist in Stadtauswärtsrichtung die "Grüne Welle" bis hinter die Einmündung Arthur-Fitger-Straße/Bismarckstraße erreicht. Hieraus resultiert natürlich, daß alle kreuzenden Verkehrsströme - sowohl für Kraftfahrer als auch für Fußgänger und Radfahrer - nur die für die Sicherheit erforderliche Mindestfreigabezeit erhalten können.

Die Steuerung durch Lichtzeichenanlagen ist für den gesamten Straßenzug vorgesehen.

Der Behauptung, für die beidseitige Bebauung der Bismarckstraße würde nach dem Ausbau dieser Straße infolge Erschütterungen usw. bauliche Schäden zu erwarten sein, muß entgegengehalten werden, daß im Rahmen des Straßenausbaues gerade in dieser Hinsicht erhebliche Verbesserungen gegenüber dem derzeitigen Zustand zu erwarten sind.

Die Verbesserung der Gründung und des Straßenunterbaues wird derart ausgeführt, daß eine Übertragung von Erschütterungen auf die anschließenden privaten Grundstücke weitgehend vermieden wird. Das ist bei der jetzt vorhandenen, für den derzeitigen Verkehr unzureichenden Ausführung nicht der Fall. Weiterhin wird durch den künftigen Oberbelag bereits die Entstehung solcher Erschütterungen erheblich vermindert, wie dies auch in dem in der letzten Zeit verbesserten Straßenabschnitt deutlich zu registrieren ist. Somit kann sich die Erneuerung der Fahrbahnen im Rahmen der gesamten Neugestaltung diesbezüglich nur positiv auswirken.

Eine zusätzliche Belastung der Grundstücke durch Lärm und Abgase infolge der Verbreiterung der Bismarckstraße ist hier nicht zu erwarten. Die Fahrbahn wird nicht generell erheblich in Richtung auf die Hausgrundstücke verlegt. Im Bereich der Nordostseite der Bismarckstraße wird die Fahrbahn nur etwa maximal 0,5 m mehr an

die Gebäude herangerückt. In einzelnen Fällen wird die Fahrbahn sogar eine größere Entfernung zu den Häusern haben, als dies bisher der Fall ist. Im Bereich zwischen dem Delmegarten und der Parkstraße wird die Führung der Fahrbahn von dem auf der gegenüberliegenden Seite vorhandenen Amtsgericht bestimmt. Hier wird die Fahrbahn bis maximal 3,50 m näher an die bestehenden Wohnhäuser herangeführt.

Im Bereich der Hausgrundstücke Bismarckstraße Nr. 19 und 20 wird die Fahrbahn durch die erforderliche Rechtsabbiegespur etwa 5,0 bis 5,5 m näher an die Häuser herangeführt. Die hier verbleibende Vorgartentiefe mit etwa 5,5 bis 8,0 m muß, wie bereits erwähnt, im Vergleich zu sonst üblichen straßenseitigen Freiflächen als ausreichend angesehen werden.

An der Südostseite wird lediglich im Bereich der Hausgrundstücke Bismarckstraße Nr. 100 sowie 104, 107 und 108 ein größeres Heranrücken der Fahrbahn erfolgen. Dies resultiert aus der für den Verkehr notwendigen Gesamtstraßenbreite. Hier behalten jedoch die verbleibenden Vorgärten mit Ausnahme des Hausgrundstücks Bismarckstraße Nr. 100 eine im Vergleich zu anderen Grundstücken erheblich größere Tiefe, so daß im Rahmen der Plandurchführung eine Lärmschutzpflanzung erneut hergestellt werden kann.

Darüber hinaus kann in allen verbleibenden Vorgärten im Rahmen der Plandurchführung eine neue Bepflanzung erfolgen, so auch in den Bereichen, die eine Begrünung bisher nicht aufweisen. Gleichfalls ist eine Regelung des Immissionsschutzes, hier insbesondere des Schallschutzes, im Rahmen der Plandurchführung nach den dann geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu regeln.

Im Zuge des Straßenausbaues sollen die an der Bismarckstraße stehenden kleineren Bäume, soweit dies möglich ist, erhalten werden und in den zu begrünenden Bereich innerhalb der Geh- und Radwegflächen einbezogen werden.

Im Bereich der Grundstücke Bismarckstraße Nr. 92 und 93 ist nicht beabsichtigt, einen Parkstreifen anzulegen, sondern wie aus der Anlage 1 zu dieser Begründung zu ersehen ist, soll hier vielmehr

für den die Bismarckstraße kreuzenden Fußgänger- und Radfahrverkehr eine für die Sicherheit erforderliche Aufstellfläche mit seitlicher Begrünung vorgesehen werden. Die Parkstände sollen erst in Höhe des Hauses Bismarckstraße Nr. 19 beginnen.

Auf die Eckabschrägungen im Bereich der einmündenden Straßen, insbesondere im Bereich der Moltkestraße, kann nicht verzichtet werden. Entgegen den übrigen, an der Bismarckstraße gelegenen Grundstücken wird hier für die Verbreiterung dieses Straßenzuges eine Abtretung überwiegend nicht erforderlich. Hier ist lediglich zur Sicherung und verkehrsgerechten Führung des Rad- und Fußweges sowie der verkehrsgerechten Führung der Fahrbahneinmündung insbesondere der Moltkestraße in die Bismarckstraße eine Eckabschrägung von etwa 35 bis 40 qm erforderlich. Hierin ist keine besondere Härte zu erkennen, zumal das Wohngebäude ausreichend weit von der Bismarckstraße entfernt errichtet wurde. Die verbleibende Vorgartenfläche kann im Zuge der Herrichtung dieser Eckabschrägung so gestaltet werden, daß hier eine an die bestehende Gartenanlage angepaßte Lösung erreicht wird.

Der Mühlendamm im Bereich zwischen dem Rathaus und der Delme ist als Fußgängerbereich vorgesehen.

Der vom Änderungsplan erfaßte Teilbereich der öffentlichen Parkanlagen (Graftanlagen) ist bis auf geringfügige Teilflächen bereits vorhanden und angelegt. Lediglich der Einmündungsbereich zum Bismarckplatz ist nach Abbruch der bestehenden Gebäude auf dem Flurstück 127 neu zu gestalten. Hier sollen die Grünanlagen großzügig zum Stadtzentrum geöffnet werden.

Die öffentliche Grünfläche im Bereich des Amtsgerichtsgrundstücks soll zur Auflockerung des Straßenbildes dienen. Hier ist an eine Ruhezone mit Sitzgelegenheiten und Baumanpflanzungen gedacht. Der Fußweg der Bismarckstraße soll durch diesen Bereich führen.

Die öffentlichen Grünflächen im Bereich der Straßeneinmündung Arthur-Fitger-Straße/Bismarckstraße sollen neben der Auflockerung des Straßenbildes gleichzeitig Ruhefunktionen erhalten. In Verbindung mit der Karlstraße soll hier gleichzeitig eine Schulweg-

verbindung über das Flurstück 329 zum Gelände des Gymnasiums an der Max-Planck-Straße hergestellt werden. Darüber hinaus soll hier ein Zugang zu den Graftanlagen für Besucher aus dem östlichen Stadtbereich geschaffen werden.

Es liegt im Interesse der Stadt Delmenhorst, alle Grünbereiche zu erhalten, die nicht unbedingt den Verkehrsanlagen weichen müssen. So ist auch daran gedacht, bestehende Baum- und Strauchgruppen in die Grünflächen der Stadt als Bestandteil einzubeziehen.

Die im Bereich des Grundstücks Parkstraße Nr. 11 vorhandene, im Bebauungsplan als zu erhaltend festgesetzte Rotbuche steht unmittelbar an der Grundstücksgrenze. Hier ist eine wesentliche Änderung des Straßenausbaues in der Parkstraße nicht vorgesehen. Die für die Bismarckstraße erforderliche Verbreiterung sowie die Eckabschrägung zur Parkstraße ist infolge der Führung des Radweges erforderlich. Eine verbleibende Teilfläche bis zur Grundstücksgrenze soll als öffentliches Straßengrün angelegt werden, und somit als umgebende Fläche für die vorgenannte Buche dienen. Somit ist eine Gefahr für diesen Baum bei der Einbeziehung in die Verkehrsflächen nicht erkennbar.

Die öffentlichen Grünflächen im Bereich des Amtsgerichtsgrundstückes, des Hausgrundstücks Bismarckstraße Nr. 95 sowie des Grundstücks Bismarckstraße Nr. 18 und im Bereich der Karlstraße sollen neben der optischen Funktion der Straßenbegrünung gleichzeitig durch Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern der Luftverbesserung dienen. Darüber hinaus werden in diesen Bereichen gleichzeitig Verbindungen zu den Grünflächen der Graftanlagen hergestellt. Auf diese Grünbereiche soll aus städtebaulichen Gründen nicht verzichtet werden. Aus vorgenannten Gründen kann auch die Anlegung von Kfz-Stellplätzen in diesen Bereichen als Ersatz für in der Planung vorgesehene Längsparkstreifen nicht vorgesehen werden.

Der Behauptung, die Graftanlagen würden durch die Verbreiterung der Bismarckstraße von der Innenstadt weitgehend getrennt, da hier nur eine erschwerte Überwegung möglich ist, ist entgegenzuhalten, daß durch die Einrichtung ampelgesteuerter Fußgängerüberwege in den Kreuzungsbereichen die gefahrlose Überwegung der Bismarck-

straße in beiden Richtungen möglich gemacht wird. So kann im Bereich des Mühlendamms, im Bereich der Einmündung Parkstraße/ Moltkestraße über die Zuwegung am Amtsgericht bzw. im Bereich der vorhandenen Graftanbindung zwischen den Hausgrundstücken Bismarckstraße Nr. 100 und 104 sowie im Bereich der Karlstraße/Arthur-Fitger-Straße und der neu anzulegenden öffentlichen Grünfläche im Zuge der vorgesehenen Fußgängerüberwegungen ein einwandfreies Kreuzen der Bismarckstraße vorausgesetzt werden.

Alle diese vorgenannten Maßnahmen sollen zur Verbesserung der Lebensqualität im Bereich der Innenstadt, insbesondere im Bereich der angrenzenden Baugebiete, dienen.

Im Bereich der Bismarckstraße und der angrenzenden Grundstücke stehen einige erhaltenswerte Bäume, die den Charakter der näheren Umgebung besonders prägen. Da diese Bäume durch Neuanpflanzungen nicht zu ersetzen sind, besteht aus städtebaulicher Sicht ein besonderes Interesse an ihrer Erhaltung. Durch eine entsprechende Festsetzung aufgrund § 9 (1) 25. BBauG sollen diese Bäume auf Dauer geschützt werden. Widerrechtliche Beseitigung dieser Bäume ist als Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 156 (1) 3 a und b zu betrachten und kann mit einer Geldbuße bis zu 20.000,-- DM geahndet werden.

Sowohl die erhaltenswerten, als auch die neu anzupflanzenden Bäume sind in den Plänen nicht maßstabsgerecht eingetragen. Hier handelt es sich ausschließlich um symbolhafte Darstellungen, die keinen Schluß auf die Größe der Bäume, gleichgültig ob vorhanden oder neu anzupflanzen, zuläßt.

Die im Bereich der Bismarckstraße vorgesehenen Ausbaumaßnahmen sollen nicht dazu führen, für diesen Straßenzug eine erhöhte Fahrgeschwindigkeit zuzulassen. Hier gilt weiterhin die gesetzliche Regelung für Innenstadtbereiche mit Tempo 50 km/h.

Das Institut für Denkmalpflege vertritt die Auffassung, daß die Gebäude Bismarckstraße Nr. 19 und 98 sowie Parkstraße Nr. 14 denkmalschutzwürdig sind. Darüber hinaus ist das Institut der Auffassung, daß auch die Vorgartenbereiche mit der vorhandenen Bepflan-

zung und die zugehörigen Einfriedungen Bestandteil dieser Denkmale seien.

Die Denkmalschutzwürdigkeit der vorgenannten Gebäude kommt für die Stadt Delmenhorst in Frage. Dies wird auch dadurch dokumentiert, daß die genannten Gebäude durch die Planung erhalten werden sollen. Insbesondere das Wohnhaus Parkstraße Nr. 14, das aufgrund der rechtskräftigen Planung innerhalb einer festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche liegt und somit zum Abbruch verurteilt wäre wird durch die vorliegende Planung als Bausubstanz erhalten.

Nach einer durch das OVG Lüneburg getroffenen Entscheidung (Urteil vom 19. 12. 1979) ist es nicht zulässig, in den Bebauungsplänen Baudenkmale kenntlich zu machen. Die im Änderungsplan für den Teilabschnitt 6 des Bebauungsplanes Nr. 1 ursprünglich durch nachrichtliche Übernahme erfolgte Darstellung einzelner Gebäude als Denkmale wird deshalb aus dem Bebauungsplan herausgenommen. Das gleiche gilt für die entsprechenden Erläuterungen in der bisherigen Begründung.

Über den vorgenannten Rahmen des Denkmalschutzes hinaus ist der Bezirkskonservator der Auffassung, daß die Bismarckstraße und die Parkstraße insgesamt als Straßenbild, zu dessen Merkmalen auch die vielen Bäume und Gewächse in den Vorgärten als räumliche Begrenzung des Straßenquerschnittes gerechnet werden müssen, schützenswert seien.

Wie bereits vorstehend näher erläutert, kann unter Berücksichtigung der besonderen verkehrlichen Bedeutung der Bismarckstraße hier auf einen durch den Bebauungsplan rechtlich abzusichernden Mindestausbau nicht verzichtet werden. Die bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 101 verbindlich festgesetzte Planung der Verkehrsflächen der Bismarckstraße im Bereich zwischen der Cramerstraße und der Arthur-Fitger-Straße wird in der hier vorliegenden Planung sinngemäß fortgesetzt und stellt den geringstmöglichen Eingriff auf die an den Verkehrsbereich angrenzenden Grundstücke dar.

Es muß festgestellt werden, daß bei einer Veränderung im Vorgartenbereich der angrenzenden Baugrundstücke durch gestalterische Maßnahmen durchaus eine Anpassung an das bisherige Straßenbild und die einzelnen, unter Denkmalschutz stehenden Gebäude erzielt werden kann. Darüber hinaus sind insbesondere die Einfriedungen der Häuser Parkstraße Nr. 14 und Bismarckstraße Nr. 98 sehr baufällig und überholungsbedürftig, so daß hier an absehbarer Zeit eine Erneuerung dringend erforderlich wird.

Auch im Hinblick auf die Bepflanzung kann hier, wie bereits vorstehend erwähnt, eine Anpassung des Straßenbildes an den bisherigen Charakter erreicht werden. Hier sollen im Zuge der Plandurchführung seitens des Gartenamtes der Stadt wirksame Maßnahmen vorgesehen werden.

Auch im Hinblick auf die Bedenken des Instituts für Denkmalpflege (zuletzt mit Schreiben vom 1. 10. 1980) werden die Festsetzungen des Bebauungsplanes für richtig gehalten, weil, wie vorstehend eingehend dargelegt, der Bismarckstraße für die Verkehrserschließung der Stadt und damit für die Stadtentwicklung eine besondere Bedeutung zukommt und weil der Ausbau im Interesse der Verkehrssicherheit insbesondere auch durch die Anlegung von Fahrradwegen notwendig wird. In jedem Falle wird beim Ausbauplan aufgrund des Bebauungsplanes besonders darauf zu achten sein, daß die als denkmalwürdig angesehenen Häuser mit ihrem Umfeld so wenig wie möglich beeinträchtigt werden, sondern vielmehr gut zur Geltung kommen.

Die vorstehenden Ausführungen und die besondere Bedeutung der verkehrlichen Sicherheit in diesem Straßenabschnitt veranlassen den Rat der Stadt, den verkehrlichen Belangen Rechnung zu tragen. Aus diesem Grunde müssen die Festsetzungen des vorliegenden Änderungsplanes hinsichtlich der Verkehrsflächen beibehalten werden.

Das gesamte Gebiet des Änderungsplanes liegt im Einzugsbereich der Schutzzonen des Wasserschutzgebietes Delmenhorst-Wiekhorn. Einzelheiten hierzu sind der Verordnung vom 19. 8. 1975 zu entnehmen. Dieser Hinweis gilt als nachrichtliche Übernahme im Sinne des § 9 (6) BBauG.

Die aufgrund des Niedersächsischen Gesetzes über Spielplätze vom 6. 2. 1973 für den Bereich des Änderungsplanes - Teilabschnitt 6 zum Bebauungsplan Nr. 1 erforderlichen Spielflächen betragen nett etwa 400 qm. Da einerseits im Bereich des Planungsgebietes keine geeignete Spielplatzfläche zur Verfügung steht, andererseits jedoch die Nähe der Graftanlagen und der Freiflächen des Gymnasiums an der Max-Planck-Straße als Ersatz für Spielflächen angerechnet werden kann, kann der ausgelöste Bedarf als gedeckt angesehen werden.

Das Planungsgebiet wird von der Delme und dem Scheunebergkanal tangiert. Diese öffentlichen Wasserzüge wurden auf der Grundlage des § 9 (6) BBauG einschließlich der erforderlichen Seitenstreifen mit Anbau- und Bepflanzungsverbot nach wasserrechtlichen Vorschriften nachrichtlich übernommen. Auf die Notwendigkeit der Verlegung des Scheunebergkanals im oberen Teil dieses Wasserlaufes wurde bereits im vorstehenden Teil dieser Begründung hingewiesen.

Von dem etwa 6,28 ha großen Planungsgebiet sind ausgewiesen als:

|                                          |                      |
|------------------------------------------|----------------------|
| 1. Allgemeine Wohngebiete                | ca. 2,50 ha          |
| 2. Sondergebiete                         | ca. 0,05 ha          |
| 3. Bauliche Anlagen für den Gemeinbedarf | ca. 0,92 ha          |
| 4. Verkehrsflächen                       | ca. 1,63 ha          |
| 5. Grünflächen                           | ca. 1,07 ha          |
| 6. Öffentliche Wasserzüge                | ca. 0,11 ha          |
| Summe:                                   | ca. 6,28 ha<br>===== |

Die Kosten für den Ausbau der im Bebauungsplan ausgewiesenen öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen betragen nach dem Stand vom Oktober 1979 etwa 4,8 Mill. DM. In diesem Betrag sind die Kosten für den eventuell noch erforderlichen Grunderwerb, für die Herstellung der Kanäle, die Straßenbefestigung einschließlich eventueller Freilegung, die Verlegung bzw. Erneuerung von Gas- und Wasserleitungen sowie die Verlegung des Scheunebergkanals, die Herstellung der Straßenbeleuchtung sowie Neuanlegung öffentlicher Grünanlagen enthalten. Die Durchführung der Maßnahmen soll unmittelbar nach Bereitstellung der Haushaltsmittel erfolgen.

Die Kosten für die Neuerrichtung von Wohngebäuden bzw. für die Entschädigung abzubrechender Gebäude sind gleichfalls in die Gesamtkosten für die Bismarckstraße eingerechnet. Einzelheiten hierzu, wie Höhe der Entschädigung oder Gestaltung der neuen Wohngebäude usw., sind nicht Gegenstand der Planung und müssen im Rahmen der Plandurchführung gesondert geregelt werden.

Im Rahmen der Plandurchführung ist für die zum Abbruch anstehenden Gebäude Bismarckstraße Nr. 18, 95, 104, 107 und 108, soweit dies erforderlich ist, Ersatz zu schaffen. Sollten hierbei soziale Härten oder unüberwindliche Schwierigkeiten auftreten, müssen diese im Rahmen eines Sozialplanes im Sinne des § 13 a BBauG geregelt werden. Zum augenblicklichen Zeitpunkt scheint dies jedoch nicht erforderlich zu sein.

Darüber hinausgehende Entschädigungsfragen, Veranlagungsfragen bzw. Fragen zur Durchführung des Grunderwerbs sind gleichfalls nicht Gegenstand der Planung und müssen im Rahmen der Plandurchführung nach den dann geltenden gesetzlichen Bestimmungen gesondert geregelt werden. Eine Prüfung im Zusammenhang mit der Planaufstellung würde über den Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hinausgehen und ist hier nicht möglich.

Bodenordnende Maßnahmen im Sinne des vierten Teiles des Bundesbaugesetzes sind nicht zu erkennen. Sollten sie dennoch erforderlich werden, so bildet der Änderungsplan - Teilabschnitt 6 - zum Bebauungsplan Nr. 1 hierfür die Grundlage.

Die Festsetzungen des bisherigen Bebauungsplanes Nr. 1 (Innenstadt) sowie die Änderungssatzung vom 30. 11. 1965 (Teilabschnitt 1) treten mit der nach § 12 BBauG erfolgten Bekanntmachung des Änderungsplanes - Teilabschnitt 6 - außer Kraft.

Delmenhorst, den 5. November 1980

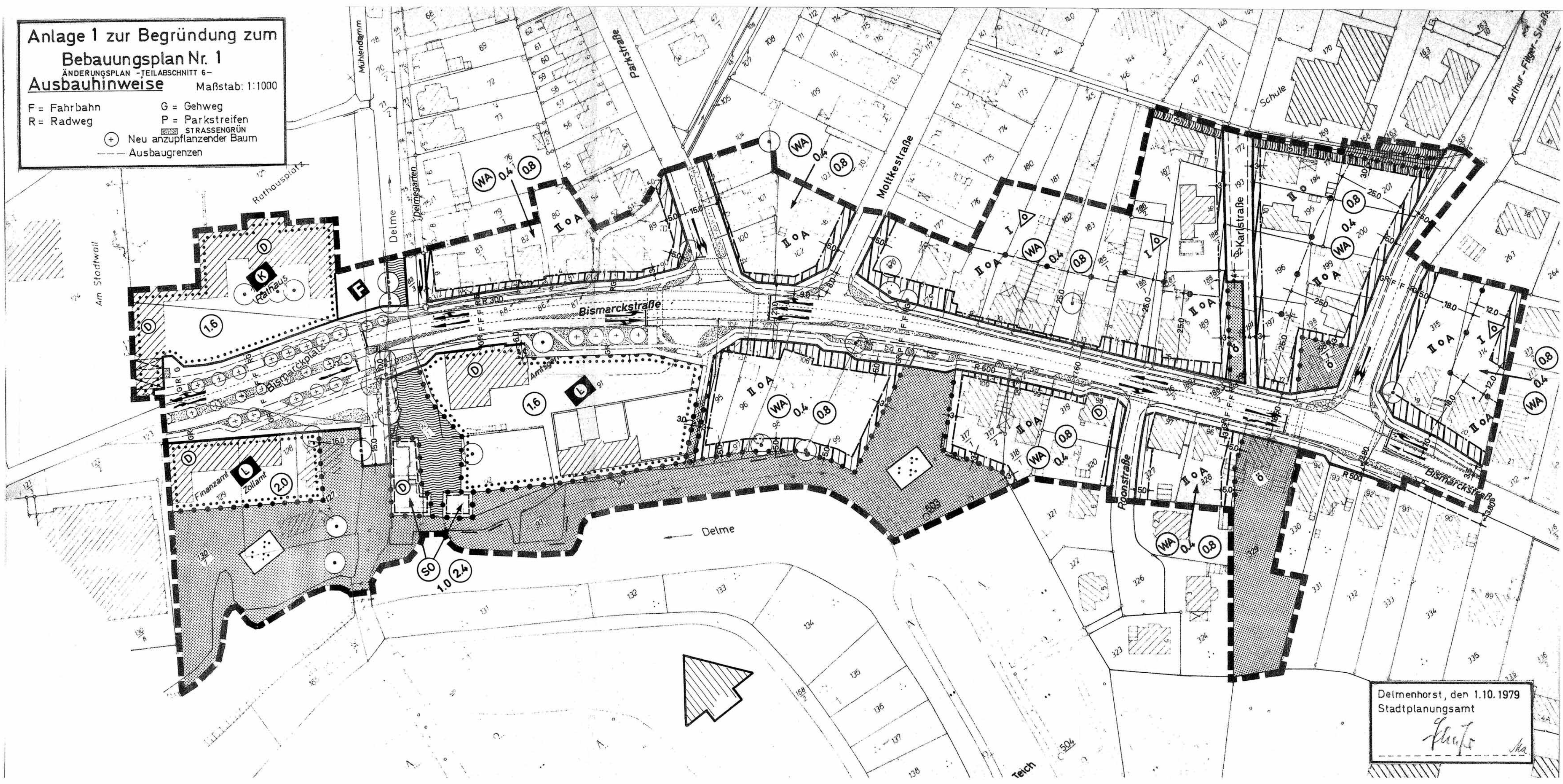
Stadt Delmenhorst  
Der Oberstadtdirektor  
Stadtplanungsamt

In Vertretung

  
Oetting  
Stadtbaurat

Anlage 1 zur Begründung zum  
Bebauungsplan Nr. 1  
ÄNDERUNGSPLAN -TEILABSCHNITT 6-  
Ausbauhinweise Maßstab: 1:1000

- F = Fahrbahn G = Gehweg  
R = Radweg P = Parkstreifen  
STRASSENGRÜN  
⊕ Neu anzupflanzender Baum  
--- Ausbaugrenzen



Delmenhorst, den 1.10.1979  
Stadtplanungsamt  
*[Signature]*



**Anlage 2 zur Begründung  
zum Bebauungsplan Nr. 1**  
Änderungsplan-Teilabschnitt 6 -  
Änderungsbereich

Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 1

Maßstab: 1:1000

Delmenhorst, den 1.10.1979  
Stadtplanungsamt  
*Krüger*