

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 1 (Innenstadt),
Änderungsplan - Teilabschnitt 18 -

mit Änderungen im Bereich der Flurstücke 20/1 - 3 der Flur 1 zwischen
Wittekindstraße und Louisenstraße in Delmenhorst

I. Bestehende Planung, bisherige Entwicklung im Planungsgebiet

Für den Geltungsbereich des Änderungsplanes - Teilabschnitt 18 - gelten zur Zeit die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1 vom 13. 2. 1963. Das Grundstück war bereits seit der Jahrhundertwende mit einem größeren Hotelgebäude bebaut, das in den letzten Jahren nach Einstellung des Hotelbetriebes infolge schadhafter Bausubstanz langsam verfiel. Im Dezember 1980 wurde dieses Gebäude abgebrochen.

Die das Grundstück tangierenden Verkehrsflächen der Louisenstraße, des Bahnhofsvorplatzes und der verlängerten Wittekindstraße sind vorhanden und ausgebaut.

Im vergangenen Jahrzehnt wurde im Zusammenhang mit der Höherlegung der Eisenbahnstrecke Bremen-Oldenburg und dem Neubau des Bahnhofsgebäudes der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet. Diese Maßnahmen sind nunmehr abgeschlossen und geben dem Grundstück an der Westseite des Bahnhofsvorplatzes eine besondere städtebauliche Bedeutung. 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. Die bisherige Ausweisung als Mischgebiet ist daher in ein Kerngebiet umzuwandeln, da nur so der städtebaulich bedeutsamen Lage dieses Grundstücks Rechnung getragen werden kann.

Durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und die hierdurch bedingte urbane Aufwertung des Grundstücks an der Westseite dieses Platzes stehen die im rechtskräftigen Bebauungsplan Innenstadt festgesetzten Ausnutzungswerte im Widerspruch zu der städtebaulich wünschenswerten Gestaltung in diesem Bereich. Die bisherige Gesamtentwicklung der Stadt Delmenhorst erfordert zur Unterstreich-ung des städtischen Charakters insbesondere im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ein Anpassen der künftigen Bebauung auch im Hinblick auf die Geschößzahl, um so den ankommenden Reisenden einen entsprechenden Eindruck zu vermitteln.

Die aufstrebende Entwicklung im gesamten Stadtgebiet ist durch städtebauliche Maßnahmen auf die bedeutsamen Plätze der Stadt zu übertragen, um hierdurch diese Urbanität zu unterstreichen.

Der Änderungsplan - Teilabschnitt 18 - umfaßt einen seit alters her bebauten Bereich der Innenstadt, der durch Abbruch und Neu-ordnung in der Gesamtheit der bebauten Bereiche nicht wesentlich verändert wird.

Der Änderungsplan - Teilabschnitt 18 - zum Bebauungsplan Nr. 1 (Innenstadt) wurde aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Delmenhorst entwickelt. Sonstige rechtsverbindliche Bau- leitpläne 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 Entwick- lung überholt wurden, durch geeignete Maßnahmen aufgrund neuer städtebaulicher Erkenntnisse zu ändern, um so der Entwicklung der Stadt auf verkehrlichem, baulichem und wirtschaftlichem Ge- biet Rechnung zu tragen und die künftige städtebauliche Entwick- lung durch planerische Maßnahmen sinnvoll lenken zu können.

Als Folge der Bahnhöherlegung und der hiermit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Neugestaltung des Bahnhofs war die Umge- staltung des Bahnhofsvorplatzes und die in diesem Bereich not-

wendige Verkehrsführung erforderlich. Die seit langem bestehende Louisenstraße sowie die zwischenzeitlich neu angelegte verlängerte Wittekindstraße tangieren das Planungsgebiet jeweils als Einbahnstraßen. Die Westerstraße bildet den Abschluß des Bahnhofsvorplatzes in westlicher Richtung und ist gleichfalls als Einbahnstraße von der Wittekindstraße zur Louisen- bzw. Koppelstraße hergerichtet. Die verkehrlichen Belange sind insbesondere im Hinblick auf die verlängerte Wittekindstraße über den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1 hinausgegangen. In dieser Hinsicht ist der Bebauungsplan Nr. 1 dem Bestand anzupassen.

Wie bereits eingangs erwähnt, kann das im rechtskräftigen Bebauungsplan Innenstadt ausgewiesene Mischgebiet in diesem Bereich der städtebaulich bedeutsamen Lage dieses Grundstücks nicht gerecht werden. Erst durch die Ausweisung eines Kerngebietes kann sichergestellt werden, daß der urbanen Bedeutung dieses Grundstücks Rechnung getragen wird. So können die bisherigen, verhältnismäßig geringen Ausnutzungswerte durch Anheben der Grund- und Geschößflächenzahlen verbessert werden und darüber hinaus durch Anhebung der Anzahl der Vollgeschosse sowie die geschlossene Bauweise eine Neubebauung des Grundstücks erreicht werden, die das städtebauliche Bild des Bahnhofsvorplatzes entsprechend seiner Bedeutung abrundet. Zur Durchführung dieser Maßnahme ist die Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplanes Innenstadt in diesem Teilbereich unumgänglich.

Es liegt im städtebaulichen Interesse der Stadt, den Innenstadtbereich durch vermehrte Zulassung von Wohnungen erneut zu beleben. Unter diesen Gesichtspunkten soll die beabsichtigte Planänderung gleichfalls das Grundstück einer baulichen Verdichtung zuführen. Zur Ermöglichung dieser Verdichtung ist die Änderung des Planes gleichfalls dringend geboten.

Grundsätzliches Ziel der Planung ist es darüber hinaus, Art und Maß der baulichen Nutzung für die vom Bebauungsplan erfaßten Grundstücke und Grundstücksteile verbindlich festzusetzen und überbaubare und nicht überbaubare 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 im vorgenannten Teilabschnitt 18 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 wurde unter Berücksichtigung der bisherigen Nutzung sowie der städtebaulich bedeutsamen Lage des Grundstücks das bisherige Mischgebiet in ein Kerngebiet umgewandelt. Anlagen nach § 7 (2) 5 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 15. 9. 1977 sollen hier jedoch nicht zulässig sein. Das bedeutet, daß Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen nicht errichtet werden dürfen. Eine weitere Einschränkung aufgrund textlicher Festsetzungen besagt, daß die Ausnahme nach § 7 (3) 1 BauNVO nicht Bestandteil des Änderungsplanes sein soll. Hiernach können Tankstellen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 5 fallen, gleichfalls nicht errichtet werden.

Zur vermehrten Zulassung von Wohnungen im Innenstadtbereich soll die Festsetzung beitragen, daß in den Kerngebieten Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses allgemein zulässig sind.

Für den Grundstücksbereich an der Louisenstraße und am Bahnhofsvorplatz werden in 18,0 m Tiefe drei Vollgeschosse als Mindestanzahl vorgeschrieben. Ein viertes Vollgeschoß wird als Höchstgrenze zugelassen. Für den rückwärtigen Bereich an der verlängerten Wittekindstraße soll die verbleibende Grundstücksfläche eingeschossig bebaubar sein, wobei im Einzelfall die Ausnahme für ein zusätzliches Vollgeschoß zulässig ist. Aufgrund einer Sonderfestsetzung ist in mehr als 15,0 m Bautiefe hinter den straßenseitigen Baulinien an der Louisenstraße und am Bahnhofsvorplatz (Westerstraße) eine Bebauung nur zulässig, wenn die straßenseitig als Mindestgrenze festgesetzte Anzahl der Vollgeschosse unter Einhaltung der höchstzulässigen Geschoßflächenzahl erreicht werden kann und sichergestellt ist, daß die allgemeinen Anforderungen

an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auf den einzelnen Grundstücken nicht beeinträchtigt und die Erfordernisse des ruhenden Verkehrs erfüllt werden. Gleichzeitig soll hier § 21 a (5) BauNVO als Ausnahme Anwendung finden. Das bedeutet, daß die zulässige Geschoßfläche um die Fläche der notwendigen Garagen, die unterhalb der Geländeoberfläche hergestellt werden, erhöht werden kann. Diese Maßnahme wird aus der besonderen Lage des Grundstücks im Bereich von drei tangierenden Straßen erforderlich, um den städtebaulich erwünschten Baukörper als Abschluß des Bahnhofsvorplatzes errichten zu können.

Lage und Zuschnitt des Grundstücks machen es erforderlich, eine Grundflächenzahl von 1,0 festzusetzen, wobei die Geschoßflächenzahl auf 2,2 als Höchstwert nach § 17 (1) BauNVO festgesetzt wird. Die vorgenannten Werte geben an, wieviel Quadratmeter Grund- bzw. Geschoßfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des § 19 (3) in Verbindung mit § 21 a (5) BauNVO zulässig sind.

Für das Planungsgebiet gilt die geschlossene Bauweise. Damit wird der bisherigen und im Nachbarbereich vorhandenen Bebauung Rechnung getragen.

Bei einer Grundflächenzahl von 1,0 fallen die straßenseitigen Baulinien bzw. Baugrenzen mit den Straßenbegrenzungslinien zusammen. Im Bereich zur Louisenstraße und zum Bahnhofsvorplatz wurde eine Baulinie festgelegt, um zu erreichen, daß das Gebäude in der städtebaulich gewünschten Stellung errichtet wird. Die zum Bahndamm gelegene Wittekindstraße ist optisch von untergeordneter Bedeutung und wurde daher lediglich mit einer Baugrenze versehen.

Im Erdgeschoß wurde bis in 2,5 m Höhe oberhalb der Straßenoberkante eine zur Straßenseite offene, 2,0 m breite Arkade mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Neben der optisch aufgelockerten Wirkung der Fassade soll hier gleichzeitig eine größere Verkehrssicherheit für Fußgänger erreicht werden. Die durch den Bahndamm an der Nordseite der Wittekindstraße eingengte Verkehrsfläche reicht für die Anlegung eines Fußweges in diesem Bereich nicht aus. Hier wurde eine zur Straßenseite offene Arkade mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit und gleichzeitig

für Leitungsrechte zugunsten öffentlicher Leitungsträger angeordnet. Auch diese Arkade soll oberhalb 2,5 m über Straßenoberkante überbaubar sein.

Die vorgenannten Festsetzungen sollen in Verbindung mit der in der Vorplanung abgestimmten Gestaltung des zu errichtenden Gebäudes einen architektonisch und städtebaulich ansprechenden Abschluß für die Westseite des Bahnhofsvorplatzes bilden.

Wie bereits eingangs erwähnt, sind die im Bebauungsplan ausgewiesenen Verkehrsflächen mit Ausnahme der Arkadenbereiche und eines 1,0 m breiten Teilstreifens im Bereich der Wittekindstraße vorhanden und ausgebaut. Die bisher nicht ausgebauten Bereiche werden im Zuge der Hochbaumaßnahmen mit fertiggestellt.

Die vom Geltungsbereich des Änderungsplanes erfaßten Bauflächen im Kerngebiet der Innenstadt lassen auch bei allgemeiner Zulassung von Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses einen Zuzug von Familien mit Kindern in größerer Anzahl nicht vermuten. Es muß davon ausgegangen werden, daß hier überwiegend ältere Menschen bzw. Familien ohne Kinder einziehen werden. Weiterhin ist der aufgrund des Niedersächsischen Gesetzes über Spielplätze vom 6. 2. 1973 nachzuweisende Spielplatzbedarf mit ca. 55 qm sehr gering. Allgemein stehen hier die umfangreichen Grünanlagen der Graft mit ihren Spielmöglichkeiten für die Baugebiete der Innenstadt zur Verfügung. Darüber hinaus können die Freiflächen des Gymnasiums an der Willmsstraße^{x)} als Spielflächenersatz angeboten werden, so daß der Bedarf nach dem Spielplatzgesetz als ausreichend gedeckt angesehen werden kann.

Das Planungsgebiet grenzt mit seiner Nordseite an den Bereich der Bahnstrecke Bremen-Oldenburg. Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn tritt am Tage (6.00 bis 22.00 Uhr) hinsichtlich der Schallemissionen ein Mittelungspegel (L_{AmT}) von 71 dB(A) und in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) ein solcher von 68 dB(A) auf. Im Planungsgebiet sind daher bei der Errichtung von Aufenthaltsräumen passive Schallschutzmaßnahmen z. B. durch entsprechende Grundrißgestaltung, Baukonstruktion, Einbau schalldämmender Fenster usw. erforderlich. Eine entsprechende Festsetzung wird durch den Bebauungsplan getroffen.

x) Entfernung
ca. 300 m

Von dem etwa 0,23 ha großen Planungsgebiet sind ausgewiesen als:

1. Kerngebiete	ca. 0,13 ha
2. Verkehrsflächen	ca. 0,10 ha
	<u>0,23 ha</u>
	=====

IV. Kosten und Folgemaßnahmen

Bedeutsame Kosten, die durch den Änderungsplan für die Stadt Delmenhorst ausgelöst werden, sind nicht erkennbar.

Die Aufstellung eines Sozialplanes im Sinne des § 13 a BBauG ist bei der Verwirklichung der Planung nicht erforderlich. Bodenordnende Maßnahmen im Sinne des vierten Teiles des Bundesbaugesetzes sind für diesen Teilabschnitt **ebenfalls nicht notwendig**.

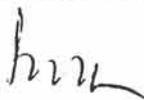
Die im Änderungsplan ausgewiesenen Verkehrsflächen befinden sich alle im Eigentum der Stadt Delmenhorst.

Die Festsetzungen des bisherigen Bebauungsplanes Nr. 1 treten im Bereich des Änderungsplanes - Teilabschnitt 18 - mit der nach § 12 BBauG erfolgten Bekanntmachung außer Kraft.

Delmenhorst, den 6. Februar 1981

Stadt Delmenhorst
Der Oberstadtdirektor
Stadtplanungsamt

Im Auftrage


Grottker
Lt. Baudirektor

Anschlußgleis

Anlage 1 zur Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1

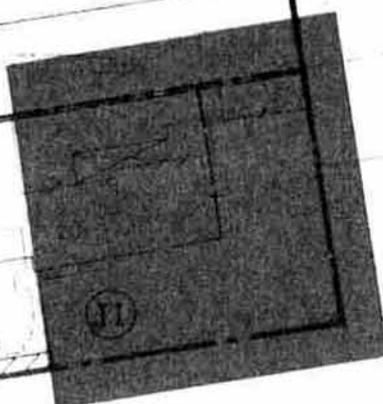
Änderungsplan-Teilabschnitt 18-
Änderungsbereich

Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 1

Maßstab: 1:1000



nach Bremen



2

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

<