Stadt Delmenhorst

30

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 164

für ein Teilgebiet zwischen dem Halmweg, der Heidkruger Bäke, dem Hoyers Graben und dem Kreuzweg sowie für die Flurstücke bzw. Teile der Flurstücke 15 und 16 (Flur 27) ostseitig des Hoyers Grabens und 30/1, 31/3 bis 5, 32/1 und 33 (Flur 28) westseitig des Halmweges in Delmenhorst

---

I. Bisherige Entwicklung, bestehende Planung

Das Planungsgebiet befindet sich im nordöstlichen Stadtgebiet im Ortsteil Schafkoven/Dreilinien und umfaßt eine Fläche von ca. 20,11 ha. Die mittlere Entfernung zum Stadtzentrum beträgt etwa 2,6 km.

Der überwiegende Teil des Planungsgebietes gehört heute noch zum Außenbereich. Beidseitig des Dreilinienweges ist eine aufgelockerte Bebauung mit Ein- bzw. Zweifamilienhäusern in ein- bzw. zweigeschossiger offener Bauweise seit Jahren vorhanden. Die zum Teil tiefen Grundstücke werden überwiegend gärtnerisch genutzt. Alle übrigen Flächen des Planungsgebietes sind weitgehend unbebaut und werden zur Zeit noch überwiegend als Acker- oder Weideland landwirtschaftlich genutzt. Abgesehen von einigen wenigen erhaltenswerten Bäumen bzw. Baumgruppen ist ein besonderer landschaftsgestaltender Bewuchs im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht vorhanden. Der Dreilinienweg und das vom Plan erfaßte Teilstück des Halmweges sind seit langer Zeit mit geringer Breite als unausgebaute Verkehrsflächen vorhanden. Im überwiegend bebauten Teilabschnitt des Dreilinienweges ist bereits ein Schmutzwasserkanal verlegt.

Als vorbereitender Bauleitplan besteht für das Gebiet der Stadt Delmenhorst der am 22. 5. 1979 vom Rat der Stadt beschlossene Flächennutzungsplan. Teilbereiche des künftigen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 164 werden von dem am 2. 10. 1970 beschlossenen Bebauungsplan Nr. 60 erfaßt (siehe Anlage 2 zur Begründung).

Sonstige rechtsverbindliche Bebauungspläne bzw. Fluchtlinienpläne liegen für das Planungsgebiet nicht vor bzw. sind hier nicht bekannt.

II. Anlaß der Planaufstellung und Planungsziel

Die Gemeinden haben nach § 1 (3) des Bundesbaugesetzes (BBauG) die Aufgabe, Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Der Rat der Stadt Delmenhorst hat am 1. 10. 1979 in Erfüllung dieser Verpflichtung die Aufstellung eines Bebauungsplanes für das eingangs genannte Gebiet beschlossen und damit die Rechtsgrundlage für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 164 geschaffen.

Der erhebliche Bedarf an Baugrundstücken für den Eigenheimbau im Stadtgebiet und die gesetzliche Verpflichtung der Gemeinden zur Schaffung von Bauland haben die Stadt Delmenhorst veranlaßt, die im Planungsgebiet vorhandenen großen Freiflächen einer Bebauung zuzuführen.

Grundsätzliche Ziele der Planung sind, Art und Maß der baulichen Nutzung für alle vom Bebauungsplan erfaßten Grundstücke und Grundstücksteile verbindlich festzusetzen und darüber hinaus die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen sowie die Verkehrsflächen und zukünftigen Grünflächen auszuweisen, um hierdurch insbesondere die künftige Bebauung und Nutzung innerhalb des Planungsgebietes im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung lenken zu können.

Die Haupterschließung der künftigen Baugebiete im nordostseitigen Planbereich soll später über eine Verlängerung der Platanenstraße erfolgen. Dieser Straßenzug soll in Zukunft als Hauptsammelstraße für alle neuen Baugebiete beiderseits dieser Straße dienen und dieses Stadtgebiet durch eine Verlängerung der Platanenstraße bis zur Bahnunterführung Asternstraße mit den zur Innenstadt führenden Straßen verbinden. Um dieses Ziel möglichst bald zu erreichen, wurden dazu bereits die erforderlichen Anschlußbebauungsplanverfahren eingeleitet. Die im Bebauungsplan Nr. 164 vorgesehene Plan-

straße A stellt ein Teilstück der Hauptsammelstraße dar. Durch die Hauptsammelstraße soll später auch eine Buslinie des öffentlichen Nahverkehrs geführt werden, die ihre Endhaltestelle am Ende der Planstraße A am Hoyers Graben erhalten soll. Damit sind dann auch die ostseitig des Hoyers Grabens gelegenen vorhandenen und zukünftigen Baugebiete sowie die Sportanlage zwischen dem Hoyers Graben und dem Bürgerkampweg an das Verkehrsnetz des öffentlichen Nahverkehrs angeschlossen. Von einer Weiterführung der Haupterschließungsstraße über den Hoyers Graben hinaus mit Anbindung an den Heidkruger Weg bzw. der hiervon abzweigenden Straßen soll abgesehen werden, da dieses dem Gesamtziel, den Durchgangsverkehr aus dem Planungsgebiet herauszuhalten, zuwiderlaufen würde.

Bei dem augenblicklich sehr großen Bedarf an Wohnbaugrundstücken und dem großen Mangel an erschlossenem Bauland wird es für richtig gehalten, die Planung für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 164 vorzuziehen, da hier größere städtische Flächen und auch Privatflächen zur Verfügung stehen, die möglichst bald an Bauwillige veräußert werden sollen und über den Dreilinienweg und Kreuzweg bereits mit dem übrigen Straßennetz verbunden sind. Dabei wird in Kauf genommen, daß der aus diesen Gebieten anfallende Fahrzeugverkehr vorübergehend den Dreilinienweg benutzt. Bei der vorhandenen und weiter geplanten lockeren Bebauung der neuen Baugebiete, die sich auch nur über einen längeren Zeitraum auffüllen werden, ist der anfallende Fahrzeugverkehr gegenüber anderen Wohnbereichen der Stadt unbedeutend und kann ohne Schwierigkeiten vom Dreilinienweg aufgenommen werden. Eine unzumutbare Beeinträchtigung für die Anlieger des Dreilinienweges und des Kreuzweges wird nicht erkannt, da es sich lediglich um eine Übergangslösung handelt. Hinzukommt, daß der Kreuzweg bereits heute für die an ihn anschließenden Straßen die Aufgabe einer Wohnsammelstraße übernimmt und auch entsprechend ausgebaut ist.

Die Grundstücke bzw. Teile der Grundstücke Dreilinienweg Nr. 2, 44 und 45 sowie Kreuzweg Nr. 1 und 3 werden heute noch vom Bebauungsplan Nr. 60 erfaßt. Die dort getroffenen Festsetzungen sollen zum Teil geändert und der Neuplanung angepaßt werden (siehe Anlage 2).

Die Erhaltung der Planbereich vorhandenen älteren Bäume ist zur Wahrung und Belebung des Ortsbildes aus städtebaulicher Sicht dringend geboten. Mit entsprechenden Festsetzungsmerkmalen sollen diese Bäume auf Dauer geschützt werden.

III. Planinhalt

Der Bebauungsplan wurde aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Delmenhorst vom 22. 5. 1979 entwickelt. Die getroffenen Festsetzungen stimmen mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes überein.

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 im Bebauungsplan als Baugebiete festzusetzen. Entsprechend dieser Bestimmung und unter Berücksichtigung der vorhandenen und geplanten Bebauung mit Ein- bis Zweifamilienhäusern wurden im Planbereich überwiegend allgemeine Wohngebiete ausgewiesen. Im Bereich der rückwärtigen Bauflächen zwischen Dreilinienweg und Halmweg und in rückwärtigen Teilbereichen zwischen der Planstraße A und der Heidkruger Bäke wurden auf bisher unbebauten Flächen reine Wohngebiete festgesetzt. Diese Flächen sollen vorrangig dem Bau von Einfamilienhäusern dienen. Aus diesem Grunde sind nach einer textlichen Festsetzung die Ausnahmen nach § 3 (3) BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Damit sind Läden und nicht störende Handwerksbetriebe, die zur Deckung des täglichen Bedarfs für die Bewohner der Gebiete dienen, sowie kleine Betriebe des Beherbergungsgewerbes in den reinen Wohngebieten unzulässig.

Infolge einer weiteren textlichen Festsetzung sind in den allgemeinen Wohngebieten im Bereich der Planstraßen B und C die Ausnahmen nach § 4 (3) BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Somit sind hier Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen sowie für sportliche Zwecke, Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Ställe für die Kleintierhaltung als Zubehör zu Kleinsiedlungen

und landwirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen unzulässig, da diese Gebiete gleichfalls vorrangig dem Wohnen dienen sollen. Im Planungsgebiet sind jedoch ausreichende Bauflächen vorhanden, auf denen diese Anlagen als Ausnahme zugelassen werden können. Damit werden auch die Belange des täglichen Bedarfs für die Bewohner des Planungsgebietes genügend berücksichtigt.

In Anlehnung an die vorhandene Bebauung wurden im Bereich der bereits bebauten Flächen im allgemeinen zwei Vollgeschosse als Höchstgrenze zugelassen. Zwei Vollgeschosse sind gleichfalls beiderseits der Planstraße A westlich der Planstraße F zulässig. Diese Zweigeschossigkeit soll auch in einem Anschlußbebauungsplan, in dem auch die Planstraße A an den Kreuzweg herangeführt werden soll, im straßenseitigen Bereich fortgesetzt werden. In den übrigen straßenseitigen Bereichen des Planungsgebietes ist ein Vollgeschoß als Höchstgrenze zulässig.

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

Im Planungsgebiet gilt die offene Bauweise, wobei differenziert Einzel- und Doppelhäuser bzw. Einzelhäuser mit nicht mehr als zwei Wohnungen zulässig sind. In Verbindung mit der unterschiedlich festgesetzten Anzahl der Vollgeschosse als Höchstgrenze und dem Maß der baulichen Nutzung bleibt der lockere und baulich offene Gebietscharakter auch nach der Bebauung der bisherigen Freiflächen erhalten.

Die überbaubaren Flächen der Baugrundstücke sind im Bebauungsplan durch Baugrenzen festgelegt.

Auf den nicht überbaubaren Flächen zwischen den Straßenbegrenzungslinien und den straßenseitigen Baugrenzen dürfen Nebenanlagen nach § 14 (1) BauNVO sowie bauliche Anlagen nach § 12 (1) und (2) der Niedersächsischen Bauordnung nicht errichtet werden. Mit dieser textlichen Festsetzung soll auf den städtebaulichen Gesamteindruck des Straßenbildes Einfluß genommen werden. Ins-

besondere soll mit dieser Festsetzung die Errichtung von Garagen in den Vorgärten unterbunden werden, um den Lichtraum der relativ schmalen Straßenzüge nicht unnötig einzuengen. Sofern Garagen jedoch mindestens 5,0 m hinter der Straßenbegrenzungslinie erstellt werden, ist dieses als Ausnahme zulässig.

Für bestehende Gebäude und Gebäudeteile außerhalb der festgesetzten überbaubaren Flächen gilt die Festsetzung der Baugrenzen nur, wenn sie durch einen Neubau ersetzt oder Umbauten durchgeführt werden, die einem Neubau gleichkommen.

Die Haupterschließung der geplanten neuen Wohngebiete erfolgt über die Planstraße A, die in ihrem weiteren Verlauf bis zum Kreuzweg geführt und dort mit der Platanenstraße verbunden werden soll (siehe Anlage 1). Siehe hierzu auch die entsprechenden Ausführungen unter Abschnitt II dieser Begründung. Die Planstraße A soll in einer Gesamtbreite von 15,0 m bzw. 13,0 m ausgebaut werden und vor dem Hoyers Graben mit einem Wendeplatz abschließen. Von hier aus soll später durch eine Brücke über den Hoyers Graben eine Fußwegverbindung zum künftigen Straßennetz der ostseitig anschließenden Baugebiete hergestellt werden. Neben der Fahrbahn soll die Planstraße A beidseitig Geh- und Radwege aufnehmen und im Bereich der Ausbaubreite von 15,0 m einseitige Längsparkstreifen erhalten, die durch Straßengrün unterbrochen werden. Öffentliche Parkmöglichkeiten sind gleichfalls am Wendeplatz geplant. Das Querprofil wurde so gewählt, daß über die Planstraße A ein Linienbus der Delbus GmbH in das Planungsgebiet geführt werden kann.

Die im Bereich der vom Bebauungsplan erfaßten Freiflächen geplanten verkehrsberuhigten Wohnzonen erfordern eine Verkehrsplanung, die den Fremdverkehr aus den Wohngebieten heraushält und nur den Verkehr hineinführt, der dort sein Ziel hat. Aus diesem Grunde sind - von der Planstraße A abgehend - schmale Stichstraßen mit abschließenden Wendeplätzen geplant (Planstraßen C bis F). Die Wendeplätze erhalten eine Breite von 20,0 m, damit größeren Lieferfahrzeugen und dem Müllfahrzeug die Möglichkeit zum Wenden geboten werden kann. Sie sollen jedoch nicht in vollem Umfang

gepflastert werden, sondern in der Mitte mit einer begrünten Fläche ausgestattet werden, auf der auch Bäume neu angepflanzt werden sollen, die auf das Straßenbild positiv Einfluß nehmen. Die 6,0 m breiten Straßenzüge sollen als Mischflächen ausgebaut und niveaugleich gepflastert werden. Dabei soll jedoch der eigentliche Fahrbereich von dem vorrangig für Fußgänger vorgesehenen Streifen durch die Art der Pflasterung besonders getrennt werden. Für den ruhenden Verkehr sind auch in diesen Bereichen Längsparkstreifen vorgesehen.

Die Planstraßen G und H sollen in gleicher Weise ausgebaut werden. Die Planstraße H schließt mit einem Wendehammer ab, der durch einen Fuß- und Radweg mit dem Dreilinienweg verbunden werden soll (Planweg J). Dieser Weg soll gleichzeitig das Befahren durch das Müllfahrzeug ermöglichen und als Notüberfahrt für die Stichstraße H dienen. Da dieser Planweg lediglich dem vorgenannten Zweck dienen soll, ist der Anschluß der Baugrundstücke an seine Verkehrsfläche nicht gestattet. Die Erschließung der angrenzenden Baugrundstücke ist jedoch sichergestellt (siehe auch Anlage 1). Die Planstraße G soll der künftigen Erschließung der westlich des Geltungsbereiches vorhandenen Freiflächen dienen, die in einem Anschlußbebauungsplan einer Bebauung zugeführt werden sollen.

An den Planstraßen C, D, E, F, G und H sind Einfriedungen an den Straßenbegrenzungslinien und in den Vorgärten nur bis in eine Höhe von 70 cm über Oberkante Straße zulässig. Ein sehr wichtiger Punkt für die Festsetzung der maximalen Höhe der Einfriedungen ist die Sicherheit für die Kinder, die die angrenzenden Baugrundstücke verlassen wollen und die niveaugleich gepflasterten Mischflächen mit Fahrverkehr direkt betreten. Bei der höchstzulässigen Höhe der Einfriedungen kann die Straße von kleineren Kindern besser eingesehen werden. Gleichfalls kann der Fahrverkehr die Grundstücke besser einsehen. Darüber hinaus soll diese Festsetzung dazu beitragen, den schmalen Straßenraum optisch aufzuweiten. In Verbindung mit der textlichen Festsetzung Nr. 4 wird zu einer städtebaulich anspruchsvollen Gestaltung dieser verkehrsberuhigten Wohnzonen ein wesentlicher Beitrag geleistet.

Der Dreilinienweg soll bei einer künftigen Ausbaubreite von 9,5 m beidseitig einen Gehweg und in Teilabschnitten Längsparkstreifen erhalten.

Der Halmweg wird nicht mehr als Durchgangsstraße an die Planstraße A herangeführt. Zur Erzielung eines verkehrsberuhigten Wohnbereiches soll der Halmweg unter gleichzeitiger Erschließung der Flurstücke 65/5 und 66 in einem Anschlußbebauungsplan als Stichstraße mit einem abschließenden Wendeplatz vorgesehen werden und im Bereich des Flurstücks 19/1 eine Querverbindung zur späteren Wohnsammelstraße in Verlängerung der Platanenstraße erhalten. Zwischen dem Halmweg und der Planstraße A ist jedoch im Rahmen eines Grünstreifens eine Fuß- und Radwegverbindung vorgesehen, die gleichzeitig als Notüberfahrt dienen soll.

Die Planung verfolgt mit der vorgesehenen Planstraße B das Ziel, die rückseitigen Flächen zwischen dem Dreilinienweg und dem Hoyers Graben zur Erzielung eines ruhigen Wohnbereiches nur für den Anliegerverkehr zu erschließen. Die Straße soll deshalb am Ende einen Wendeplatz erhalten. Die Anbindung der Straße an den Kreuzweg unter Verzicht auf den Wendeplatz würde den Abbruch von Wohnhäusern erforderlich machen. Ein solcher Aufwand ist weder aus Kostengründen noch gegenüber den davon betroffenen Grundstückseigentümern, die von der Straße keinen eigenen Vorteil erhalten, vertretbar. Auch würde die Straße damit dem Durchgangsverkehr zur Verfügung stehen, was dem Planungsziel zur Schaffung verkehrsberuhigter Wohnbereiche widerspricht.

Mit dem gebogenen Verlauf der Planstraße B soll für die verhältnismäßig lange neue Wohnstraße ein städtebaulich erwünschtes und gegenüber einer geraden Führung wesentlich ansprechenderes Ortsbild erzielt werden, zumal beiderseits der Straße ausreichende Wohnbaugrundstücke verbleiben. Darüber hinaus sollen die eingefügten Bögen zur Drosselung der Fahrgeschwindigkeit beitragen.

Die Planstraße B soll in 9,0 m Breite ausgebaut werden und neben der Fahrbahn beidseitige Gehwege und abschnittsweise Längsparkstreifen erhalten. Wie bei den zuvorgenannten Wendeplätzen soll

auch hier der Mittelbereich des Wendeplatzes bepflanzt werden. Die Lage des Wendeplatzes der Planstraße B wurde so gewählt, daß er sich an der günstigsten Stelle befindet. Vom Wendeplatz der Planstraße B aus ist eine Wegeverbindung zum Kreuzweg hin geplant (Planweg K). Sie soll den Anwohnern der Planstraße B eine Abkürzung als Fuß- und Radweg in Richtung Stadtmitte und insbesondere auch den Kindern einen Schulweg ohne rückläufigen Umweg über die Planstraße A ermöglichen. Darüber hinaus stellt die Wegeverbindung in etwaigen Notfällen eine Notüberfahrt zwischen Planstraße B und Kreuzweg dar. Aus diesem Grunde soll der Planweg K straßenmäßig befestigt werden. Der Anschluß der Baugrundstücke an die Verkehrsfläche des Planweges K ist nicht gestattet, da dieser ausschließlich den vorgenannten Zwecken dienen soll.

Die in Aussicht genommenen Ausbauquerschnitte der vom Planbereich erfaßten Straßen sind der Anlage 1 zur Begründung zu entnehmen.

Im Bereich der Straßenverkehrsflächen wurden unterschiedliche Höhen über Normalnull (NN-Höhen) festgelegt. Die Höhen dürfen beim Ausbau der Straßen nicht unterschritten werden, da der Ablauf des Oberflächenwassers aufgrund zu geringer Kanaltiefen sonst im gesamten Planbereich nicht mehr sichergestellt werden kann. Bei der Planung und Errichtung der Gebäude und beim Anschluß der Baugrundstücke an den öffentlichen Regenwasserkanal sind diese NN-Höhen gleichfalls zu beachten. Um einer Überschwemmung der Grundstücksflächen entgegenzuwirken, sollten die Baugrundstücke in ihrem Gesamtbereich auf diese Höhe gebracht werden.

Die Erschließung rückwärtiger Bauflächen ist über Privatzuwegungen als sogenannte Hammergrundstücke oder Gemeinschaftszuwegungen und Baulasten mit Anschluß an das vorhandene bzw. geplante Straßennetz möglich. Eine ausreichende Erschließung ist damit gegeben, denn die Anbindung dieser Flächen an das ausgewiesene Straßennetz über zusätzliche Planstraßen ist aus Kostengründen nicht vertretbar. Für rückseitige Grundstücksflächen, die nur über andere bestehende Grundstücksflächen erschlossen werden können, wurden Flächen zur Belastung mit Geh-, Fahr- und Leitungs-

rechten zugunsten der angrenzenden Baugrundstücke festgelegt. Die Herstellung von öffentlichen Verkehrsflächen ist in diesen Fällen unwirtschaftlich und liegt auch nicht im Interesse der betroffenen Grundstückseigentümer.

Ein Vorschlag, aus dem eine mögliche künftige Bebauung, Grundstücksbildung und Erschließung ersichtlich ist, kann der Anlage 1 zur Begründung entnommen werden.

Bei der Planung von Erschließungsstraßen sind insbesondere bei neuen Wohngebieten auch für den ruhenden Verkehr entsprechende Flächen bereitzustellen. Da zur Deckung des Mindestbedarfs nicht die gesamte Straßenlänge erforderlich ist, sind hierzu nur einzelne Abschnitte heranzuziehen. Die Verbreiterung der Straßenfläche in diesen Abschnitten um 2,0 m gegenüber den übrigen Bereichen ist als geringfügig zu betrachten, zumal die Straßenbreiten der ausgewiesenen Planstraßen ohne Durchgangsverkehr in ihrer Gesamtheit geringer gehalten werden konnten, als bei anderen Wohnstraßen mit beidseitigen Anbindungen und höheren Verkehrsbelastungen.

Für die Grundstückseigentümer besteht die Verpflichtung, Einstellplätze auf den einzelnen Grundstücken für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf nachzuweisen. In Verbindung mit den neu anzulegenden öffentlichen Parkmöglichkeiten wird somit den Belangen des ruhenden Verkehrs ausreichend Rechnung getragen.

Im Planungsgebiet sind einige ältere erhaltenswerte Bäume vorhanden, die durch Neuanpflanzungen nicht zu ersetzen sind. Zur Erhaltung des Umweltwertes und zur Belebung des Ortsbildes sind diese Bäume aus städtebaulicher Sicht zu schützen. Im Bebauungsplan wurde das entsprechend festgesetzt. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, daß nach § 156 (2) BBauG die Beseitigung, Beeinträchtigung oder Zerstörung von erhaltenswerten Bäumen mit einer Geldbuße bis zu 20.000,-- DM geahndet werden kann.

Zur Vermeidung großer, unschöner Pflasterflächen und zur besseren Gestaltung des Straßenbildes sind in den Wendeplatzbereichen

der Planstraßen A bis F größere Grüninseln vorgesehen, die insbesondere auch mit Bäumen bepflanzt werden sollen. Hierbei ist an Eichen, Buchen, Platanen oder ähnliche langlebige, großkronige Bäume gedacht, die am Ende der Straßen als Blickfang dienen sollen.

Entlang der öffentlichen Wasserzüge Heidkruger Bäke und Hoyers Graben sind neben der geplanten Verbreiterung 5,0 m breite Seitenstreifen mit Anbau- und Bepflanzungsverbot nach wasserrechtlichen Vorschriften nachrichtlich gemäß § 9 (6) BBauG in den Bebauungsplan übernommen.

Die im Bebauungsplan im Bereich des Flurstücks 30/1 (Flur 28) aufgenommene 20 -kV-Freileitung gilt nicht als Festsetzung. Es wird jedoch auf die einzuhaltenden Sicherheitsabstände nach den VDE-Bestimmungen hingewiesen.

IV. Kinderspielplätze

Die Gemeinden sind aufgrund des Niedersächsischen Gesetzes über Spielplätze vom 6. 2. 1973 verpflichtet, für Kinderspielplätze ausreichend große Flächen durch Bebauungspläne zu sichern. In Erfüllung dieser Verpflichtung wurde aufgrund umfangreicher Untersuchungen für den Bereich zwischen Heidkruger Bäke, Heidkruger Weg und Bahnlinie Delmenhorst-Lemwerder im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 164 eine etwa 4.250 qm große Grünfläche mit der Zweckbindung "Kinderspielplatz" ausgewiesen. Für das Planungsgebiet wurde eine nutzbare Spielfläche von ca. 1.360 qm ermittelt. Da der Spielplatz nicht nur den Bedarf für den Bebauungsplan Nr. 164 abdecken soll, sondern auch die geplanten Baugebiete östlich des Hoyers Grabens mitberücksichtigt, läßt sich eine Überschreitung der im Spielplatzgesetz vorgegebenen maximalen Entfernung von 400 m nicht vermeiden. Im Hinblick auf die vorgesehene aufgelockerte Bebauung ist dieses vertretbar, zumal in einem westlich anschließenden Bebauungsplan ein weiterer Spielplatz in Aussicht genommen werden soll. Die Forderungen des Niedersächsischen Spielplatzgesetzes sind damit erfüllt.

V. Grünflächen

Der Flächennutzungsplan der Stadt Delmenhorst vom 22. 5. 1979 stellt entlang der im Stadtgebiet vorhandenen größeren Wasserläufe Grünzüge dar. Sie haben im Rahmen der Gesamtgrünplanung die Aufgabe, den Bürgern Wanderwege abseits des motorisierten Verkehrs anzubieten. Entlang des Hoyers Grabens und der Heidkruger Bäke sind einseitig solche öffentlichen Grünzüge festgesetzt.

Der Grünzug entlang des Hoyers Grabens hat eine Breite von 7,0 m, die sich aus der vorgesehenen Verbreiterung des Hoyers Grabens und dem vom Ochtumverband geforderten 5,0 m breiten Seitenstreifen zusammensetzt. Ein breiterer Grünzug ist aufgrund des dafür erforderlichen erheblichen Eingriffs in Privatflächen auf dieser Wasserlaufseite nicht zweckmäßig, zumal in der vorgesehenen Breite ein Wanderweg untergebracht werden kann. Außerdem ist vorgesehen, auch auf der Ostseite des Hoyers Grabens zukünftig in Teilbereichen einen Grünzug entlang des Wasserlaufes anzuordnen. Der im Bebauungsplan Nr. 164 ausgewiesene Grünstreifen im Bereich der Flurstücke 15 und 16 (Flur 27) bildet in Verbindung mit dem Grünstreifen westseitig des Wasserlaufes einen Grünzug mit mittig verlaufendem Wasserlauf, der die Verbindung zwischen der öffentlichen Grünfläche beim Wendeplatz der Planstraße A und dem Kinderspielplatz herstellen soll. Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, soll in Verlängerung der Planstraße A ostseitig des Hoyers Grabens später eine Wegeverbindung zum zukünftigen Straßennetz der hier geplanten Baugebiete angeordnet werden. Erst wenn der Anschlußbebauungsplan erstellt ist, ist im Zuge der genannten Wegeführung eine Brücke über den Hoyers Graben vorgesehen. Bis zu diesem Zeitpunkt soll die Zuwegung zum Kinderspielplatz im westseitigen Grünstreifen mit einer Behelfsbrücke im Bereich des städtischen Flurstücks 16 (Flur 27) verlaufen. Damit wird ein Eingriff in die zur Zeit noch betriebene landwirtschaftliche Nutzung des Flurstücks 15 (Flur 27) bis zur Durchführung einer Anschlußplanung vermieden. Nordseitig des Kinderspielplatzes ist bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 108 ein Grünzug zur Heidkruger Bäke festgesetzt.

Der entlang der Heidkruger Bäke geplante Grünzug ist in Teilabschnitten bereits in den Bebauungsplänen Nr. 126, 107 und 108 ausgewiesen. Diese Planung wird durch Ausweisung eines Grünzuges im Bebauungsplan Nr. 164 weiterverfolgt, so daß nach Abschluß der westlichen Anschlußplanung nahezu der gesamte Verlauf der Heidkruger Bäke mit öffentlichen Grünzügen versehen ist. Der im Planbereich ausgewiesene Teilabschnitt wird jeweils an die zur Heidkruger Bäke hinführenden Planstraßen C bis F angebunden, so daß die künftigen Bewohner dieser Straßen diese Möglichkeit der Naherholung unmittelbar erreichen können.

VI. Flächenangaben

Von dem etwa 20,11 ha großen Planungsgebiet werden ausgewiesen als:

1. Reine Wohngebiete	ca. 4,63 ha
2. Allgemeine Wohngebiete	ca. 10,69 ha
3. Verkehrsflächen	ca. 2,15 ha
4. Grünflächen	ca. 1,83 ha
5. Wasserläufe	ca. 0,81 ha
	20,11 ha

VII. Kosten und Folgemaßnahmen

Zu den kostenwirksamen Maßnahmen, die zur Verwirklichung des Bebauungsplanes Nr. 164 alsbald zu treffen sind, gehört der Ausbau des Dreilinienweges und der Planstraßen A, D und F. Die hierfür zu erwartenden Kosten werden nach heutigem Stand auf etwa 2,34 Mio. DM geschätzt. In diesem Betrag sind alle Kosten für erforderlichen Grunderwerb, die Herstellung der Kanäle, die Straßenbefestigung einschließlich evtl. Freilegung, die Verle-

gung bzw. Erneuerung von Gas- und Wasserleitungen und die Straßenbeleuchtung enthalten.

Ein Teil der Kosten belastet den städtischen Haushalt nur vorübergehend, da die Anlieger in Form von Beiträgen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu den Kosten herangezogen werden. Die Höhe des auf die Stadt entfallenden gesetzlichen Anteils an diesen Kosten kann erst nach Durchführung der einzelnen Maßnahmen ermittelt werden. Die erforderlichen Mittel aus dem Haushalt sind bei der Durchführung der Maßnahmen zu erwarten.

Die für die Anlegung bzw. den Ausbau der öffentlichen Verkehrsanlagen und Grünzüge erforderlichen Flächen müssen der Stadt übertragen, durch die Stadt erworben oder notfalls für den ausgewiesenen Zweck enteignet werden.

Die Aufstellung eines Sozialplanes nach § 13 a BBauG ist bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes Nr. 164 nicht erforderlich.

Bodenordnende Maßnahmen im Sinne des vierten Teiles des Bundesbaugesetzes sind nicht erkennbar. Hinsichtlich der benötigten öffentlichen Flächen wird davon ausgegangen, daß diese auf freiwilliger Grundlage im Verhandlungsweg erworben werden können. Sollte hierzu oder aus anderen Gründen wider Erwarten eine Bodenordnung erforderlich werden, so bildet der Bebauungsplan hierfür die Grundlage.

Bestehende frühere Pläne im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 164 treten mit der nach § 12 BBauG erfolgten Bekanntmachung außer Kraft.

Delmenhorst, den 4. Februar 1981

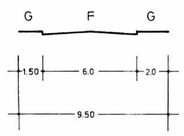
Stadt Delmenhorst
Der Oberstadtdirektor
Stadtplanungsamt

In Vertretung

Oetting
Stadtbaurat

Querprofil Dreilinienweg

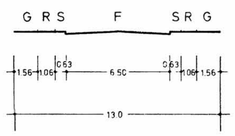
M. 1:200



abschnittsweise 2.0 m breite Längsparkstreifen

Querprofil Planstraße A

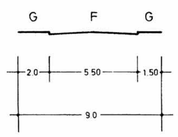
M. 1:200



abschnittsweise 2.0 m breite Längsparkstreifen

Querprofil Planstraße B

M. 1:200



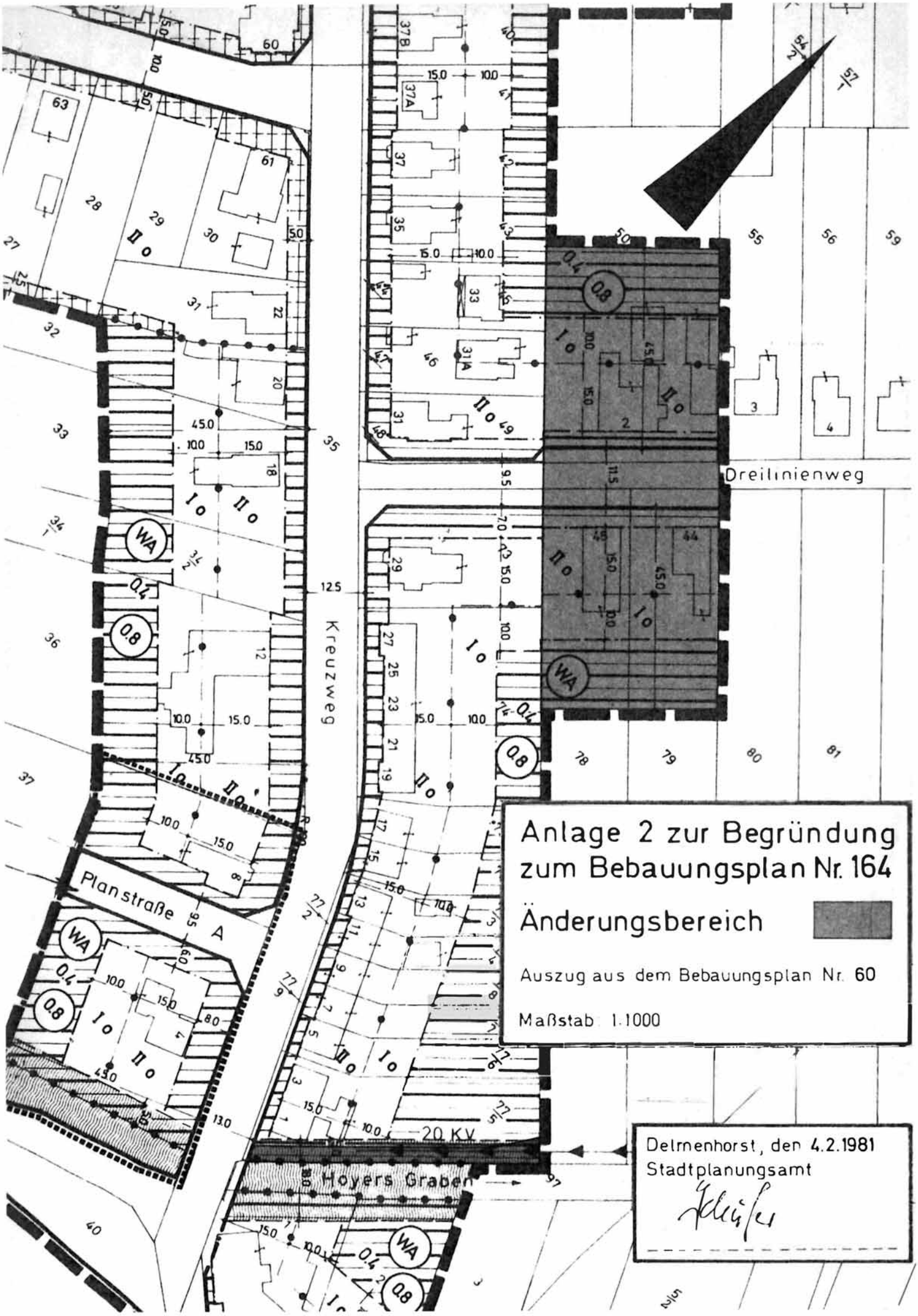
abschnittsweise 2.0 m breite Längsparkstreifen

Anlage 1 zur Begründung zum Bebauungsplan Nr. 164

Ausbauhinweise und Bebauungsvorschlag
M. 1:1000

F = Fahrbahn G = Gehweg
R = Radweg P = Parkstreifen
Straßengrün Neu anzupflanzender Baum
Ausbaugrenzen

Delmenhorst, den 4.2.1981
Stadtplanungsamt



Anlage 2 zur Begründung zum Bebauungsplan Nr. 164

Änderungsbereich

Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 60

Maßstab 1:1000

Delmenhorst, den 4.2.1981
Stadtplanungsamt