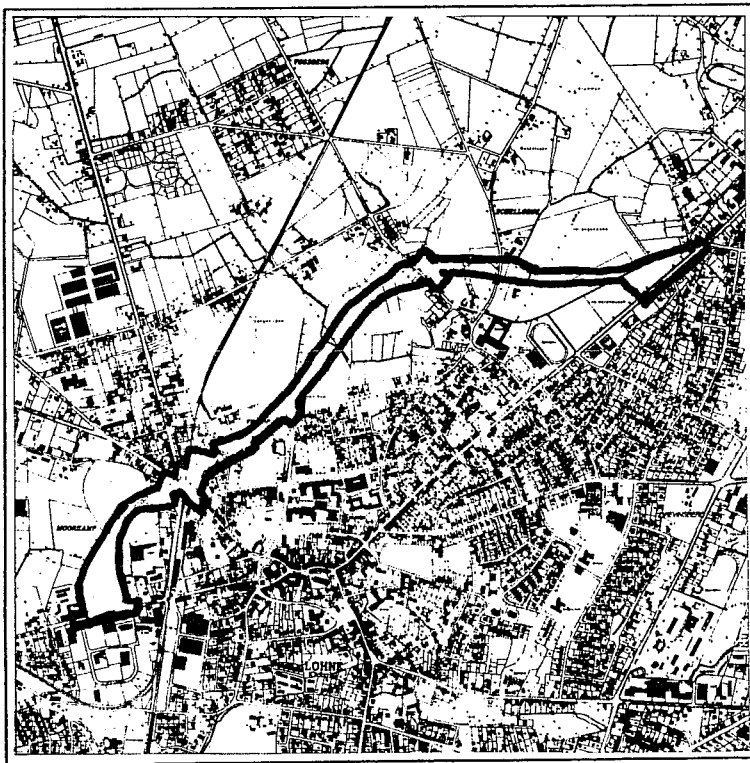


Bebauungsplan Nr. 84/I der Stadt Lohne (Oldbg.)

„ Nordtangente “



Begründung

Begründung

zum

**Bebauungsplan Nr.84/I
Kennwort "Nordtangente"**

der Stadt Lohne

INTERPLAN

**Arbeitsgemeinschaft Dr. Galonska / Garrelmann
Rheine / Meppen**

1. Verfahrensanaß

Die Landesstraße 845 dient als Verbindungsstraße zwischen dem Mittelzentrum Lohne und dem Grundzentrum Dinklage sowie als Autobahnzubringer von Vechta und Lohne zur Bundesautobahn A 1. In dieser Funktion weist die Straße eine beträchtliche Verkehrsbelastung auf. Bereits im Jahr 1980 betrug die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf der freien Strecke westlich von Lohne 11.394 KFZ.

In der Ortsdurchfahrt Lohne wird der Verkehrsablauf im Zuge der L 845 durch schmale, eng angebaute Straßenabschnitte sowie durch z.T. unübersichtliche Kurven und Einmündungen anderer Straßen stark beeinträchtigt. Da ein verkehrsgerechter Ausbau des vorhandenen Straßenzuges nicht möglich ist, entstand die Idee, das Stadtzentrum durch den Bau einer nördlichen Entlastungsstraße vom Durchgangsverkehr sowie von Teilen des Ziel- und Quellverkehrs zu befreien.

Die 2. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes der Stadt Lohne ermittelte für eine derartige Nordtangente im Netzfall 5 durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen von ca. 8.500 DTV (Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge in KFZ-Einheiten) im westlichen Teilabschnitt der Nordtangente, bis zu immerhin noch 4.300 bis 5.700 DTV auf dem restlichen Stück der Nordtangente, bezogen auf das Prognosejahr 1995. Dies bedeutet, daß dieses neue Straßenstück rund die Hälfte der gegenwärtigen Verkehrsmengen der L 845 auf sich ziehen, und etwa im gleichen Maße dadurch auch die Innen-

stadt entlasten wird. Durch eine derartige Verringerung der innerstädtischen Verkehrsbelastung wird zugleich die Voraussetzung für weitere verkehrsberuhigende und stadtgestalterische Maßnahmen im Stadtzentrum geschaffen.

2. Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Das Plangebiet liegt in der Gemarkung Lohne und umfaßt Teilflächen der Fluren 16, 17, 23 und 25. Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs ist als Anlage dieser Begründung angefügt.

3. Beschreibung des Plangebietes

Dem Zweck der Ausweisung einer Entlastungsstraße entsprechend, verläuft die Trasse im wesentlichen abseits der vorhandenen Wohnbebauung durch vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Im Bereich der Carumer Straße / Bahnübergang / Keetstraße werden Lagerflächen einer Brennstoffhandlung (Firma Rüwe) sowie Teile eines landwirtschaftlichen Anwesens (Bröring) in Anspruch genommen.

An der Kreuzstraße und der Jägerstraße kreuzt die Trasse die vorhandene Straßenrandbebauung unter Ausnutzung von Baulücken. In diesem mittleren Teil wird ferner der Vulhopsgraben, ein kleineres Fließgewässer II.Ordnung, gequert.

Östlich des Möhlendamms durchschneidet die Trasse einen lichten Baumbestand auf einer Länge von etwa 80 Metern.

Schließlich wird im Bereich der östlichen Anbindung an die L 845 Vechtaer Straße ein Eichen-Buchen-Hain angeschnitten.

4. Einordnung in vorhandene planungsrechtliche Festsetzungen

Die Linienführung des nunmehr durch den Bebauungsplan 84/I, "Nordtangente", zu sichernden Trassenverlaufes ist im Rahmen des vom 11.02.1985 bis zum 05.08.1985 durchgeführten Raumordnungsverfahrens mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt worden. Die Verfahrensunterlagen wurden in der Zeit vom 11.03.1985 bis zum 11.04.1985 im Rathaus zur Einsicht ausgelegt. Es bestand für die Bürger die Möglichkeit, Bedenken und Anregungen vorzubringen. Die Auslegung der Unterlagen wurde ortsüblich durch eine Pressemitteilung bekanntgemacht. Zuvor waren den Bürgern in einer öffentlichen Veranstaltung am 27.02.1980 im Rathaus der Stadt Lohne Informationen zur Planung einer Nordtangente gegeben worden.

Innerhalb des schriftlichen Anhörungsverfahrens wurden lediglich seitens der Landwirtschaftskammer Weser-Ems Bedenken geäußert. Anlässlich einer Ortsbesichtigung mit dem Vertreter der Landbauaußenstelle Bramsche wurde festgestellt, daß die landwirtschaftlichen Bedenken auch durch eine alternative Linienführung nicht gänzlich ausgeräumt werden könnten. Durch die Einbringung von Aus-

gleichsmaßnahmen könnten die landwirtschaftlichen Bedenken aber zurückgestellt werden.

Die planungsrechtliche Absicherung der Trasse der Nordtangente durch ein Bebauungsplanverfahren soll nunmehr die optimale Einpassung der Neuplanung in die vorhandene kleinräumige Struktur sichern.

Da die geplante Führung der Nordtangente eine Verlegung der K 263 Carumer Straße notwendig macht, wird gleichzeitig der Bereich südlich der Carumer Straße durch den Bebauungsplan 84/II "Carumer Straße", sowie der Bereich westlich des Bahnhofs im Bebauungsplan 80/III "Gewerbegebiet westlich der Bahn" einer städtebaulichen Neuordnung zugeführt.

Der durch diesen Bebauungsplan festzusetzende Verlauf der Nordtangente stimmt im wesentlichen mit der seinerzeit entwickelten und im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Lohne dargestellten Trassenführung überein. Die durch die Feinplanung notwendig gewordenen Korrekturen am Trassenverlauf betreffen :

- den Bereich zwischen Dinklager Straße und Carumer Straße westlich der Bundesbahnstrecke :

Die technische Unmöglichkeit, die Carumer Straße als fünften Arm in den Verkehrsknoten am Bahnübergang einzubinden, erforderte die Verlegung der Carumer Straße ab der Einmündung des Bruchweges nach Süden. Sie trifft nunmehr etwa 110 Meter südlich des Bahnüberganges auf die Nordtangente, von wo aus über die Bahnhofstraße bzw. Keetstraße die Fahrt in Richtung

Stadtmitte fortgesetzt werden kann. Der Bereich der Carumer Straße zwischen Bruchweg und Bahnübergang kann, soweit der verbleibende Anliegerverkehr dies erlaubt, als Wohnstraße zurückgebaut werden. Für Fußgänger und Radfahrer ist die Durchfahrt durch die Carumer Straße in Richtung Stadtmitte auch in Zukunft nicht behindert.

Die zweite wesentliche Änderung in diesem Bereich betrifft die Trassenlage: die frühzeitige Rücksichtnahme auf die betrieblichen Erfordernisse des landwirtschaftlichen Betriebes Bröring, der zumindest während der Bauphase der Nordtangente noch produzieren wird, ließ ein Abrücken der Trasse nach Westen um bis zu 40 Meter sinnvoll erscheinen. Durch diese Verschiebung der Nordtangente nach Westen werden die bisher östlich der Nordtangente vorgesehenen begleitenden Grünflächen zunächst vergrößert. Hier ist aber, sobald die Planungsüberlegungen für die Fläche zwischen Bahnhofstraße, Nordtangente und DB-Strecke Delmenhorst-Brumsche im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens Nr.80/III, "Gewerbegebiet westlich der Bahn", konkretisiert sind, eine spätere Rückführung auf den im derzeit wirksamen Flächennutzungsplan dargestellten Umfang zu erwarten.

Als Drittes werden zur landschaftspflegerisch wirksamen Einbindung von zwei Regenrückhaltebecken, die für die neu konzipierte Oberflächenentwässerung des Gesamtgebietes Moorkamp einschließlich der Nordtangente vorgesehen sind, die westlich der Nordtangente bisher schon vorgesehenen Grünflächen weiter nach

Westen ausgedehnt. Nach Norden hin werden sie um Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor Verkehrslärm (Lärmschutzwall) ergänzt.

Durch die Verschiebung der Nordtangente nach Westen und die letztbeschriebenen Maßnahmen werden die im wirksamen Flächennutzungsplan westlich der Nordtangente ausgewiesenen Wohnbauflächen verkleinert.

- den Bereich des Bahnüberganges an der Keetstraße :
Hier entfällt das im Flächennutzungsplan vorgesehene Brückenbauwerk zur Überführung der Nordtangente über die Bahnstrecke, und damit im Zusammenhang auch die Rampenauffahrten zur Anbindung der Nordtangente an das nachgeordnete Straßennetz. Stattdessen wird die Bahn im Bereich einer ampelgeregelten Kreuzung Keetstraße / Bakumer Straße / Nordtangente niveaugleich überquert. Diese Lösung führt zu einem deutlich reduzierten Flächen- und Mittelverbrauch.

Durch den Fortfall der gewendelten Auffahrtrampen kann die Fläche auf der Nordseite der Nordtangente wieder ihrer ursprünglichen Bestimmung als Wohnbaufläche zugänglich gemacht werden, entsprechend den seinerzeit durch den noch rechtskräftigen Bebauungsplan Nr.20 gegebenen Nutzungsmöglichkeiten.

Die frei werdende Fläche südlich der Nordtangente wird zusammen mit ihrer bisher als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesenen näheren Umgebung als Grünfläche ausgewiesen.

- den Bereich südlich der Nordtangente zwischen Kreuzstraße und Jägerstraße :

Die im wirksamen Flächennutzungsplan bisher schon vorgesehenen begleitenden Grünflächen zwischen Adenauerring und Jägerstraße werden aus Gründen der Landschaftspflege zu Lasten der südlich anschließenden, bislang unbebauten Wohnbauflächen erweitert und gleichzeitig - entsprechend ihrer künftigen Funktion - zusätzlich als Fläche für Vorkehrungen zum Schutz gegen Verkehrslärm der Nordtangente ausgewiesen.

- den Bereich der Kreuzung mit der Jägerstraße :

Hier wurde die Trasse zur Verbesserung der aus dem Verkehr resultierenden Lärmbelastung an den nächst gelegenen Gebäuden von Flächen eingegrenzt, die mit der Zweckbestimmung 'Fläche für Vorkehrungen zum Schutz gegen Verkehrslärm' (Lärmschutzwand bzw. -wall) ausgewiesen werden. Dies dient nicht nur der vorhandenen, sondern auch der im Rahmen des Bebauungsplanes Nr.35 geplanten Bebauung. Durch Überlagerung dieser Zweckbestimmung mit einer Ausweisung als Grünfläche wird die planerische Absicht der landschaftlichen Gestaltung und Einpassung der Lärmschutzanlagen dokumentiert.

- den Bereich der Kreuzung mit dem Möhlendamm :

Im Bereich der Kreuzung der Nordtangente mit dem Möhlendamm wird die Trasse der Nordtangente um rund 35 Meter nach Süden verschoben, um einen bisher überplanten wertvollen Eichenbestand zu erhalten und gleichzeitig die bisher ebenfalls überplante Zufahrt zu der nördlich gelegenen Hofstelle freizumachen.

Die Verschiebung der Nordtangente nach Süden ist so gewählt, daß die Wohnhäuser der beiden nördlich und südlich gelegenen Hofstellen in etwa gleichen Abstand zur Nordtangente haben, und damit auch etwa gleich stark vom Verkehrslärm betroffen sind. Durch diese Verschiebung werden die Nutzungsmöglichkeiten des südlich gelegenen Grundstückes nicht eingegrenzt. Ebenso werden durch diese Verschiebung keinerlei Veränderungen des Mikroklimas hervorgerufen.

- den Einmündungsbereich der Nordtangente in die Vechtaer Straße (L 845) :
Hier werden aus Gründen der Landschaftspflege und als Ausgleich für die Inanspruchnahme eines Teils des Baumbestandes nördlich der Vechtaer Straße größere Grünflächen ausgewiesen. Hierbei handelt es sich zum Teil um Rekultivierungsflächen, zum Teil um bisher für die Landwirtschaft ausgewiesene Flächen.
- die Zwickelfläche zwischen Nordtangente und Vechtaer Straße an der Einmündung der Lindenstraße :
Diese Fläche, bislang für landwirtschaftliche Nutzung vorgesehen, wird nunmehr als Gewerbefläche ausgewiesen. Aufgrund der exponierten Lage eignet sich dieser Bereich besonders für publikumswirksame Betriebe. Mit dieser Ausweisung wird einer vorhandenen Nachfrage nach derartigen Flächen Rechnung getragen.

Die hier aufgeführten Korrekturen finden Eingang in eine gleichzeitig eingeleitete Änderung des Flächennutzungsplanes.

Ferner werden die Bebauungspläne Nr.20, Nr.20-B, Nr.35 und Nr.43 teilweise überplant. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr.84/I "Nordtangente" werden die bisherigen Festsetzungen der o.g. Bebauungspläne für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes rechtsunwirksam.

Schließlich war bei der Entwicklung des Plankonzeptes auch der Erschließungsrahmenplan Lohne 80 sowie der Wasserwirtschaftliche Rahmenplan für das Baugebiet 80 zu berücksichtigen.

5. Planungsabsichten und Ziele

5.1 Verkehr

5.1.1 Straßenverkehr

Die Notwendigkeit bzw. die Wirksamkeit einer zentrumsnahen Entlastungsstraße für das Stadtzentrum von Lohne, die den Durchgangsverkehr und auch Teile des Ziel- und Quellverkehrs aufnimmt, ist in der 2. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes der Stadt Lohne, erstellt in den Jahren 1984/85 von Dr.Schubert, nachgewiesen worden. Hiernach ist für den Prognosezeitraum mit Verkehrsbelastungen von ca. 8.500 DTV (Durchschnittliche Tägliche

Verkehrsmenge in KFZ-Einheiten) im westlichen Teilabschnitt bis zu immerhin noch 4.300 bis 5.700 DTV auf dem restlichen Stück der Nordtangente zu rechnen, bei korrespondierenden Entlastungseffekten auf dem innerstädtischen Straßennetz (Netzfall 5).

Die planerische Vorgabe war, sowohl die Trassenführung als auch den Bauentwurf so zu gestalten, daß die gewünschte nachhaltige Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes bei gleichzeitig möglichst geringen zusätzlichen negativen Auswirkungen durch den verlagerten Verkehr gewährleistet ist. Diese Zielsetzung konkretisiert sich in zahlreichen Details des Entwurfes:

- Die Distanz der Trasse zum Stadtzentrum ist so gewählt, daß die gewünschte Entlastungswirkung bei gleichzeitig minimierten negativen Effekten erzielt wird. Eine weiter außen verlaufende Trasse würde - bei höherem Flächen- und Mittelverbrauch - aufgrund des höheren Zeit- und Energieaufwandes des Kraftverkehrs nicht in dem gewünschten Maße angenommen, so daß der volkswirtschaftliche Nettoeffekt deutlich geringer wäre. Eine stadtnäher geführte Trasse würde die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten stärker beschneiden, und das Konfliktpotential aus Lärmbelastung und Verkehrsgefährdung - mit

negativen Effekten für den finanziellen Aufwand - wesentlich erhöhen.

In diesem Zusammenhang ist auch die zu einem früheren Zeitpunkt verfolgte Planungsvorstellung der Benutzung des Adenauerringes als Umgehungsstraße zu sehen. Die zwischenzeitlich erfolgte intensive Nutzung der anliegenden Grundstücke für den Eigenheimbau läßt sich mit der prognostizierten Belastung des Adenauerringes von über 5700 DTV für den Netzfall 4 (Verzicht auf den Abschnitt der Nordtangente von Adenauerring bis Vechtaer Straße) nicht mehr vereinbaren. Das hieraus resultierende Konfliktpotential ist in einem wirtschaftlich und städtebaulich vertretbaren Rahmen nicht mehr zu ordnen.

- Im Hinblick auf einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf, auch bei der zu erwartenden Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr, ist die Fahrspurbreite mit 3,50 m je Fahrtrichtung gewählt worden. Daran schließt sich beidseits ein je 2,50 m breiter, begrünter Schutzstreifen an. Ein beidseitiger, je 2,50 m breiter, kombinierter Geh- und Radweg begleitet die Straße auf ihrer gesamten Länge.
- Als Entwurfsgeschwindigkeit ist im Bereich von der Dinklager Straße bis zur Kreuzung

mit der Bakumer Straße / Keetstraße aufgrund der dichten Folge von Einmündungen von Stadtstraßen sowie den planungsbedingt relativ engen Radien 50 km/h gewählt worden. Im weiteren Verlauf bis zur Wiederauffahrt auf die Vechtaer Straße ist der Straßenverlauf für 70 km/h trassiert worden, um einen nennenswerten Zeitvorteil gegenüber der innerstädtischen Route zu erzielen (nur dann ist zu erwarten, daß die erwünschten Verkehrsverlagerungen auch stattfinden). Eine Überschreitung dieser Richtgeschwindigkeit durch verkehrswidriges Verhalten kann nicht ausgeschlossen werden; es ist aber durch die Wahl der Trassierungselemente sowie durch die vorgesehene intensive Eingrünung des Straßenzuges sichergestellt, daß diese Straße nicht den Charakter einer auf Geschwindigkeit konzipierten "Stadtautobahn" erhält, die zum Schnellfahren verleitet.

- Die Sichtverhältnisse an den Einmündungen und Kreuzungen entlang der Nordtangente gewährleisten nicht nur die vorgeschriebenen Minimalsichtweiten, sondern sind i.d.R. selbst bei verkehrswidrig höheren Geschwindigkeiten noch ausreichend.
- Um eine wirksame Führung des durchlaufenden Verkehrs über die Nordtangente zu gewährleisten, ist der Straßenzug Dinklager

Straße / Nordtangente / Vechtaer Straße als durchlaufendes Verkehrsband gestaltet worden; die Zufahrt zur Stadtmitte erfolgt über abgeknickte Anbindungen. Andernfalls wäre zu befürchten, daß der Durchgangsverkehr aus Bequemlichkeit nach wie vor den Weg durch die Innenstadt nimmt.

- Wo dies aus Gründen der Sicherheit und/oder der Verbesserung der Leistungsfähigkeit notwendig ist, werden Lichtsignalanlagen zur Verkehrsregelung angeordnet. Im Verlauf der Entwurfsplanung wurden für sämtliche Knoten der Nordtangente überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt. Ergebnis ist, daß

a) alle Knoten bis auf die Einmündung der Bahnhofstraße in die Nordtangente, sowie die Kreuzung Nordtangente / Bakumer Straße / Keetstraße bereits bei nicht signalregelmäßigem Betrieb die erforderliche Leistungsfähigkeit aufweisen, die beiden genannten Knotenbereiche jedoch durch eine Ampelanlage geregelt werden müssen, und daß

b) an keinem Knoten zwecks Erreichen der erforderlichen Leistungsfähigkeit bzw. Verbesserung der Leistungsfähigkeit gesonderte Rechtsabbiegespuren erforderlich

sind.

Ungeachtet der verkehrstechnischen Erforderlichkeit kann im Einzelfall die Notwendigkeit zur Errichtung von Bedarfsampelanlagen zur Sicherung von Fußgängerüberwegen bestehen. So ist (vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Fachbehörden) eine 'Druckknopfampel' im Verlauf der Jägerstraße an der Kreuzung mit der Nordtangente vorgesehen. Als Alternative zur Ampel kämen nur ein Fußgängertunnel oder eine -brücke in Betracht. Beide Möglichkeiten sind geprüft und wieder verworfen worden, da derartige Anlagen nicht benutzt werden, wenn eine direkte Überquerung auch möglich ist, und weil auch gerade aus Sicherheitsaspekten ein Tunnel mit dem Nachteil der mangelnden Einsehbarkeit, eine Brücke mit dem Risiko, daß z.B. Schulkinder auf dem Geländer herumturnen bzw. Gegenstände auf den fließenden Verkehr werfen, behaftet ist.

- Die Nordtangente erhält auf ihrer gesamten Länge gesonderte, kombinierte Geh- und Radwege in einer Breite von 2,50 m auf beiden Seiten. Hierdurch wird diese neue Verkehrsverbindung insbesondere auch für die Radfahrer erschlossen. Die Radwege sind durch einen 2,50 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt; im Be-

reich zwischen Adenauerring und Jägerstraße wird der südliche Radweg sogar - völlig geschützt vor Verkehrslärm und Spritzwasser - hinter dem Lärmschutzwall durch die Grünzone geführt.

- Dem Zweck einer übergeordneten Verbindungsstraße entsprechend, ist die Nordtangente nicht zum Anbau vorgesehen. Dies bedeutet, daß die Zufahrt zu privaten Grundstücken nicht direkt von der Nordtangente her erfolgen darf.

Eine Sonderregelung muß allerdings für den Hof Bröring getroffen werden, da zumindest für die Zeit unmittelbar nach Fertigstellung der Nordtangente noch mit dem Fortbestand des Betriebes gerechnet werden muß. Der für eine Anbindung des Hofes in Frage kommende Bereich liegt auf gleicher Höhe wie die Einmündung der verlegten Carumer Straße, und ist im Bebauungsplan durch Signatur als "Bereich für den Anschluß anderer Verkehrsflächen" gekennzeichnet.

Für diesen Streckenabschnitt ist aus verkehrstechnischen Gründen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h vorgesehen. Der Kurvenradius beträgt 200 Meter.

Die Sichtverhältnisse (Anfahrsicht) in diesem Streckenabschnitt erlauben eine

fast doppelt so hohe Geschwindigkeit auf der bevorrechtigten Straße, wie vorgesehen. Somit sind auch für langsame landwirtschaftliche Fahrzeuge unter den gewählten Randbedingungen ausreichende Sicherheitsreserven vorhanden. Darüber hinaus ist aufgrund der vorgesehenen Ampelanlagen an den Einmündungen der Bahnhofstraße und der Bakumer Straße / Keetstraße mit nennenswerten Lücken im Verkehrsstrom zu rechnen, so daß insgesamt ausreichende Möglichkeiten zur sicheren Querung der Nordtangente gegeben sind.

Feld- und Ackerzufahrten bleiben in jedem Fall zulässig. Ihre Anordnung und bauliche Gestaltung erfolgt im Rahmen der Bauausführung.

- Der Charakter einer übergeordneten Verbindungsstraße erfordert ebenso, die Zahl der Einmündungen und Kreuzungen auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Aus diesem Grund wird der südliche Teil der Kreuzstraße zukünftig nicht mehr an die Nordtangente angebunden, er ist für Kraftfahrzeuge allein aus/in Richtung Stadtmitte zu befahren. Fußgänger und Radfahrer allerdings können durch eine Passage im Lärmschutzwall (Lärmschleuse) dem Verlauf der Kreuzstraße über die Nordtan-

gente hinaus nach Norden weiter folgen. Der nördliche Teil wird wegen seiner geringen verkehrlichen Bedeutung über abgesenkte Hochborde an die Nordtangente angebunden.

- Besonderes Augenmerk galt auch der Wiederherstellung vorhandener Anbindungen und Erschließungen. Dies betrifft u.a. die Grundstücke im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße in die Nordtangente. Hier erfolgt die Erschließung der ansässigen Betriebe in Zukunft über den abgehängten Teil der Dinklager Straße, der an den abgelenkten, neuen Teil der Bahnhofstraße angebunden wird. Um die Funktionalität des Kreuzungsbereiches Nordtangente / Bahnhofstraße nicht zu gefährden, ist aber auch in Zukunft sicherzustellen, daß hier keine "Schleichwege" (z.B. über halböffentliche Bereiche wie Parkplätze etc.) entstehen.

Eine ähnliche Problematik besteht im Bereich der Anbindung der Vechtaer Straße an die Nordtangente. Hier galt es, einerseits den Römannskamp wieder anzubinden und die Erschließung der hier ansässigen Betriebe zu gewährleisten, andererseits aber eine zu dichte Folge von Straßeneinmündungen zu vermeiden. Als Folge der aus der örtlichen Situation resultierenden Straßenführung muß die Nordtangente den nördlich

gelegenen Eichenhain anschneiden.

Die grundsätzliche Erschließbarkeit des Bereiches östlich der Nordtangente zwischen Keetstraße und Bahnhofstraße bleibt im Rahmen der dort zur Zeit vorhandenen Nutzungen auch nach Bau der Nordtangente erhalten. Die verkehrsplanerische Bearbeitung der sich aus zukünftigen Nutzungen entwickelnden Erschließungsansprüche wird im Rahmen des in der Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr.80/III

"Gewerbegebiet westlich der Bahn" geregelt werden.

5.1.2 Schienenverkehr

Ein die Entwurfsarbeiten zu diesem Bebauungsplan wesentlich beeinflussendes Problem war die Art der Kreuzung der Nordtangente mit der DB-Strecke Delmenhorst - Bramsche. Hierbei war zu berücksichtigen, daß der zu kreuzende Gleisabschnitt nördlich des Bahnhofes Lohne nicht nur durch die regulären Zugfahrten, sondern auch durch nennenswerten Rangierverkehr belastet wird.

Die anfänglich verfolgte Lösung einer Überführung der Bahnstrecke ist zwischenzeitlich wegen der damit verbundenen außerordentlich hohen Kosten, aber auch wegen der negativen

Auswirkungen auf die Lärmsituation und die Stadtgestalt, verworfen worden.

Die nunmehr gefundene Lösung sieht die höhen- gleiche Kreuzung der Bahnstrecke innerhalb des Kreuzungsbereiches der Nordtangente mit der Bakumer Straße bzw. der Keetstraße vor. Die Bahnstrecke kreuzt hierbei diagonal die Straßenkreuzung. Die verkehrstechnische Absicherung dieses Bahnüberganges soll im Rahmen der aus Leistungsfähigkeitsgründen in jedem Fall erforderlichen Lichtsignalregelung des Kraftverkehrs erfolgen. Dies bedeutet, daß eine Zugfahrt als fünfter Verkehrsstrom über die Kreuzung geführt wird, während die Ampelanlagen der vier Straßenäste der Kreuzung allesamt auf 'Rot' stehen. Eine zusätzliche Sicherung erfolgt durch Schrankenanlagen.

Diese Anlage ist als BÜSTRA-Anlage auszubilden.

Die Halbschranken werden dabei so angeordnet, daß bei geschlossenen Schranken jeglicher Fahrverkehr im Gleisbereich vermieden wird, insbesondere auch für Linksabbieger von der Nordtangente in Richtung Bakumer Straße bzw. Keetstraße.

Die Rad-/Gehwege werden im Gleisbereich durch separat angeordnete Lichtzeichen (Farbfolge gelb/rot) mit Vollschrakenabschluß gesichert. Die Schranken der Geh-/Radwege erhalten ver-

kürzte Hängegitter. Als zusätzliches Sicherungselement werden an den Geh-/Radwegen akustische Warneinrichtungen installiert.

Die vorhandene mechanische Schrankenanlage wird zurückgebaut, das Wärterpostengebäude abgebrochen.

Damit die durch die Zugüberfahrten insgesamt verursachten Sperrungszeiten der Kreuzung minimiert werden, hat die Deutsche Bundesbahn sich bereit erklärt, den Rangierverkehr nach Möglichkeit zur südlichen Richtung hin abzuwickeln. Ebenso soll die Verlegung einer dicht vor der Kreuzung liegenden Weiche geprüft werden.

Die die Bundesbahnanlagen betreffenden Darstellungen sind als Anlage dieser Begründung beigelegt.

5.2 Bauliche und sonstige Nutzung

Durch die Einpassung der Trasse der Nordtangente in städtebaulich gewachsene Strukturen ergibt sich die Notwendigkeit, an einigen Stellen korrigierend oder ergänzend in die vorgefundenen Nutzungen einzugreifen :

- In Abstimmung mit dem ERSCHLIESSUNGSRAHMENPLAN LOHNE 80 und dem WASSERWIRTSCHAFTLICHEN RAHMENPLAN FÜR DAS BAUGEBIET 80 wird im Bereich zwischen Dinklager Straße und verlegter Carumer Straße westlich der Nordtangente eine **Grünzone mit zwei integrierten Regenrückhaltebecken** ausgewiesen. Diese Wasserflächen, die

naturnah angelegt werden sollen, sind nicht nur ein wesentlicher Bestandteil des Grünordnungs- und Entwässerungskonzeptes für das Baugebiet 80, sondern nehmen auch außergebietliche Niederschlagsmengen auf.

Die Anordnung eines landschaftspflegerisch gestalteten Lärmschutzwalles auf der Nordwestseite der Nordtangente gewährleistet die Nutzung der Grünfläche als Erholungsbereich für die Kurz- und Feierabenderholung, sowie die Reduzierung der Lärmbelastung des westlich angrenzenden Baugebietes auf Wohngebietsrichtwerte.

- Im Bereich der alten Carumer Straße / Nordtangente wird die Fläche einer Brennstoffhandlung sowie ein leerstehendes Lagergebäude überplant. Soweit die Flächen nicht für die Trasse der Nordtangente bzw. den Lärmschutzwall benötigt werden, kann hier auf der Südseite der alten Carumer Straße zwischen der Einmündung des Moorkampsweges und dem anzulegenden Lärmschutzwall ein zusätzliches **Baugrundstück** ausgewiesen werden. Durch den Lärmschutzwall ist es vor Störungen durch die Nordtangente weitgehend geschützt, und die alte Carumer Straße erhält in diesem Bereich die Qualitätsmerkmale eines Wohnweges.
- Das durch den Geltungsbereich des Bebauungsplanes erfaßte Eckgrundstück zwischen der Bakumer Straße und der DB-Strecke Delmenhorst - Bramsche übernimmt die Mischgebietsausweisung (MI) der nördlich angrenzenden Flächen. Die Nutzungsausweisung des Grundstückes als **Fläche für Stellplätze (St)** folgt der tatsächlich anzutreffenden Nutzung des Grundstückes als Abstellfläche für die KFZ der Besucher des Jugendzentrums.
- Zwischen der Bahnstrecke und der Kreuzstraße liegt nördlich der Nordtangente ein Baugebiet, für das im Bebauungsplan Nr.20 Festsetzungen als **Allgemeines Wohngebiet (WA)** getroffen worden sind. Zwischenzeitlich war diese Fläche vorsorglich im Flächennutzungsplan als Fläche für die Rampenauffahrten zur Nordtangente im

Bereich der Bahnüberführung gekennzeichnet worden. Da diese Überführung aber nun nicht realisiert wird, entfällt auch die Notwendigkeit der Rampenauffahrten. Somit kann diese Fläche wieder ihrer ursprünglichen Funktion als Wohnbaufläche zugeführt werden.

Die Ausweisungen im Bebauungsplan Nr.84/I orientieren sich weitestgehend an den seinerzeit getroffenen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr.20. Die Erschließung erfolgt, wie damals vorgesehen, von Norden über die Kreuzstraße sowie einen, im Bebauungsplan Nr.20 entwickelten Stichweg. Ergänzend wird nunmehr eine Lärmschutzwand ausgewiesen, die die Wohnbebauung vor Lärmeinwirkungen durch die Nordtangente schützt. Die Anordnung eines gestalterisch sicherlich gefälligeren Lärmschutzwalles ist hier aufgrund des ungleich höheren Flächenaufwandes nicht möglich. Sicherlich besteht aber die Möglichkeit, durch gestalterische Maßnahmen, wie Bepflanzung oder eine leichte Anschüttung des Wandfußes, den Gesamteindruck aufzuwerten.

- Der Bereich südlich der Nordtangente zwischen Keetstraße und Kreuzstraße, ehemals als Wohnbaufläche bzw. als Kinderspielfeld ausgewiesen, wird nunmehr als öffentliche Grünfläche festgesetzt, da der durch die Trasse der Nordtangente entstehende Flächenzuschnitt, die fehlende Möglichkeit zur Erschließung von Süden oder Osten (die Nordtangente selber ist anbaufrei !), und die schwierige lärmtechnische Situation, die durch den unmittelbar angrenzenden Kreuzungsbereich entsteht, eine Nutzung als Bau- bzw. Siedlungsfläche nicht zuläßt. Als "Obstwiese mit extensiv genutztem Kräuterrasen" erfüllt diese Fläche nunmehr die Zweckbestimmung einer **Fläche zur Entwicklung und Pflege der Landschaft**.

Wo Beeinträchtigungen der vorhandenen bzw. geplanten Wohnnutzung durch Verkehrslärm nicht zu vermeiden sind, wird durch Anlage von **Lärmschutzwällen und -**

wänden, bzw. durch passive Schutzmaßnahmen die Belastung auf ein zumutbares Maß reduziert.

- Im Bereich der Sporthalle wird der vorhandene kleine Schutzwall aufgenommen und in den südlich der Nordtangente vorgesehenen Lärmschutzwall integriert, um eine Parallelführung von zwei Wällen mit einem Graben dazwischen zu vermeiden.
- Die für die Lärmschutzwälle zur Verfügung stehenden Flächen erlauben es, die straßenabgewandten Wallseiten teilweise flacher als den technisch notwendigen Schüttwinkel zu halten und bis zu einer Tiefe von 35 Metern durch Schwünge und Ausbuchtungen landschaftsgestalterisch zu modellieren, so daß für die angrenzende Wohnbebauung in Zusammenhang mit der abwechslungsreichen Bepflanzung der Eindruck eines monotonen technischen Bauwerks auf jeden Fall vermieden wird. Hierdurch ergeben sich auch zusätzliche Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten :

Im Bereich zwischen Adenauerring und Jägerstraße entsteht so südlich der Nordtangente ein öffentlicher Grünstreifen mit integriertem Fuß- und Radweg, der einen harmonischen Abschluß des ausgewiesenen Baugebietes nach Norden ergibt.

Ein zusätzlicher Nutzeffekt entsteht auch im Bereich des östlichen Moorkampsweges : hier kann den Anliegern ein Nutzungsrecht des westlichen, grundstückseitigen Wallhanges als Erweiterung ihrer Grundstücksfläche eingeräumt werden.

In Anlehnung an die vorgefundene, ländlich orientierte Siedlungsstruktur werden **Ställe für Kleintierhaltung** als Ausnahme in den Allgemeinen Wohngebieten zugelassen.

Die Festsetzung von Bauflächen innerhalb dieses Bebauungsplanes erfolgt im wesentlichen in Anpassung an vorhandene Planungen. Innerhalb dieser Planungen ist auch der **Spielplatzbedarf** ermittelt und planerisch abgesichert worden. Durch die Überplanung von bisher als Wohnbauflächen ausgewiesenen Bereichen durch die Nordtangente wird die Baufläche insgesamt reduziert. Ein gesonderter Nachweis zusätzlicher Spielflächen ist nicht erforderlich.

5.3 Ver- und Entsorgung

Die Ableitung des Niederschlagswassers im Trassenbereich wird im Wassertechnischen Entwurf zum Bauentwurf der Nordtangente untersucht und dokumentiert. Die Ableitung des Niederschlagswassers erfolgt hiernach in die im Baubereich vorhandenen Vorfluten, wie Vulhopsgraben und die geplanten Regenrückhaltebecken. Die Einleitungsrechte werden im Rahmen des Bauentwurfes mit dem zuständigen Wasser- und Bodenverband (Hase - Wasseracht) abgestimmt. Zu beachten ist, daß der Abfluß aus den Regenrückhaltebecken zur Zeit noch nicht über die südwestlich vorhandenen Gewässer III. oder II.Ordnung ("Unlandsbäke") erfolgen kann, da diese Gewässer noch nicht ausgebaut sind. Hier ist ein provisorischer Abfluß über die vorhandene Kanalisation nach Süden zum "Hopener Mühlenbach" vorgesehen.

Zusätzliche Wohnbebauung, die detaillierte Aussagen über die versorgungstechnische Erschließung der Hausgrundstücke erfordern würde, wird im Rahmen

dieses Bebauungsplanes mit wenigen Ausnahmen nicht ausgewiesen. Die Ausnahmen betreffen :

- ein Baugrundstück an der alten Carumer Straße: dieses Grundstück kann an die in der Carumer Straße vorhandenen Versorgungsleitungen angeschlossen werden. Die Müllabfuhr ist ebenfalls gewährleistet.
- das WA-Gebiet nördlich der Nordtangente im Bereich des Bahnüberganges : dieser Bereich ist bereits im Bebauungsplan Nr.20 versorgungstechnisch berücksichtigt. Durch den Bau der Nordtangente verringert sich nunmehr die Zahl der Baugrundstücke, so daß sogar mit Kapazitätsreserven gerechnet werden muß.
- ein Baugrundstück an der Jägerstraße : dieses Grundstück ist bereits durch den Bebauungsplan Nr.35 versorgungstechnisch erfaßt. Durch den Bau der Nordtangente verringert sich auch hier die Gesamtzahl der Baugrundstücke mit der Folge von Kapazitätsreserven.
- ein gewerbliches Baugrundstück im Einmündungsbereich Vechtaer Straße / Nordtangente : dieses Baugrundstück kann durch die in der Vechtaer Straße vorhandenen Versorgungsleitungen erschlossen werden. Ebenso ist die Müllabfuhr gewährleistet.

6. Landschaftspflegerisch bedeutsame Eingriffe und Maßnahmen

Der Bereich des Bebauungsplanes 84/I stellt sich als stadtnahe, überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Fläche dar, die von vereinzelt Grünlandbereichen sowie kleinen Waldbeständen, Hofgehölzen,

Baumreihen, Hecken und Einzelbäumen durchsetzt und dadurch charakteristisch geprägt wird.

Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile sind im von der Planung betroffenen Bereich nicht vorhanden. Auch aus der Biotopkartierung des Niedersächsischen Landesverwaltungsamtes sind für den Naturschutz wertvolle Bereiche hier nicht anzutreffen. Durch die geplante Trassenführung der Nordtangente, die einschließlich der notwendigen Nebenanlagen hauptsächlicher Planungsinhalt ist, werden, so die Untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme nach § 14 i.V.m. § 56 NNatG vom 25.01.1989, keine naturnahen Biotope berührt.

Dennoch führt die mit diesem Bebauungsplan bauleitplanerisch vorbereitete Neubaustrecke der Nordtangente zu Eingriffen in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und in das Landschaftsbild.

Diese Eingriffe sind auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme der Landschaftselemente, der Strukturtypen sowie der flächenmäßigen Nutzungen ermittelt und, sofern baubedingt oder anlagenbedingt, im Bestands- und Konfliktplan ermittelt worden. Nicht dargestellt sind die betriebsbedingten Auswirkungen dieses Vorhabens. Diese werden hier verbal angesprochen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und den angrenzenden Bereichen sind neben den flächenmäßigen Nutzungen insgesamt 29 Strukturelemente erfaßt und dargestellt.

Siehe hierzu: Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 5.000, als Beiplan 1) zum Erläuterungsbericht.

Auf diese Strukturelemente wirken die Eingriffe wie folgt ein:

Nr.	Kurzbezeichnung	Eingriffsintensität

1	Waldparzelle, in Baumreihe übergehend, mit Quellstöpfen, die u. a. die Unlandsbäche speisen	Durch gepl. Regenrückhaltebecken im Bestand beeinträchtigt, Bauarbeiten stellen starke Gefährdung dar
2	Feuchte Senken am Rand von Ackerflächen, durch landwirtschaftl. Nutzung stark gefährdet	geringe Gefährdung durch Baubetrieb möglich
3	Baumreihe aus Hybridpappeln	nicht beeinträchtigt
4	lückige Baumreihe	nicht beeinträchtigt
5	Feuchtgrünland, extensiv	im geplanten GE-Gebiet bestandgefährdet durch spätere Überbauung
6	Waldparzelle	außerhalb des Geltungsbereiches

- | | | |
|----|--|---|
| 7 | Waldparzelle | nicht beeinträchtigt |
| 8 | Waldparzelle, hofnah | nicht beeinträchtigt |
| 9 | Böschung mit Eichenbestand | nicht beeinträchtigt |
| 10 | Kirschbaumreihe auf Wiesensaum | gefährdet durch Baubetrieb |
| 11 | Baumreihe innerhalb bisher geplanter Wohnbaufläche | keine Änderung |
| 12 | Baumreihe, mit gliedernder und belebender Wirkung | keine Änderung |
| 13 | Baumreihe westlich der Jägerstraße | geringe Beeinträchtigung durch Kreuzungsausbau Nordtangente/Jägerstraße |
| 14 | Aufgelassene Obstwiese | gehölzfreier Bereich wird teilweise überbaut, Beeinträchtigung durch Abgase möglich |
| 15 | Baumreihe aus alten, großen Eichen | Baumreihe wird weitestgehend erhalten, Schutzmaßnahmen erforderlich |
| 16 | Zierhecke, in Feld- | Feldhecke im Kreuzungsbereich |

- | | |
|--|--|
| hecke übergehend,
westlich Möhlendamm | wird teilweise überbaut |
| 17 Waldparzellen an
Gehöft | werden nicht beeinträchtigt |
| 18 kleine Feuchtwiese | nicht im Pflanzenreich |
| 19 Baumreihe östlich
Jägerstraße | wird nicht beeinträchtigt |
| 20 Baumreihe östlich
Möhlendamm | wird nicht beeinträchtigt |
| 21 Waldparzelle mit
Ziergehölzen | Parzelle wird durch Trasse
teilweise überbaut,
infolge Zerschneidung
Minderung der
ökologischen Funktion |
| 22 Baumreihe auf Böschung
im Hofbereich | Baumreihe wird teilweise be-
seitigt, der funktionale Zu-
sammenhang und die kulissen-
hafte Wirkung werden stark
geschwächt |
| 23 Waldparzelle mit domi-
nanten Eichen | wird nicht beeinträchtigt |
| 24 Baumreihe aus Eichen | außerhalb des Planbereiches |
| 25 Baumreihen entlang | außerhalb des Planbereiches |

Parzellengrenzen

- | | | |
|----|--|---|
| 26 | jüngere Feldhecke | keine Beeinträchtigung |
| 27 | Waldparzelle mit arten-reicher Baumschicht | Waldrand wird angeschnitten,
Waldrand wird geöffnet,
Funktion wird geschwächt |
| 28 | Eichenreihe | keine Beeinträchtigung |
| 29 | Hainbuchenhecke | keine Beeinträchtigung |

Neben diesen Eingriffen in Gehölzbestände bzw. sonstige Strukturelemente kommt es, bezogen auf die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft und das Landschaftsbild, zur

1. Zerschneidung bisher zusammenhängender Lebensräume
2. Gefährdung von hochwertigen Landschaftsbestandteilen wie
Grünland, Saumbiotope durch Überbauung und
dauerhafte Schadstoffimmission
3. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes infolge
Einbringen
von landschaftsfremden bzw. störenden Elementen
(Verwallung etc.)
4. Veränderung von hydrologischen Verhältnissen durch
Veränderung von Fließgewässern (Querung) und

Veränderung der Abflußsituation (Versiegelung)

5. Erhöhung von Schadstoffeintrag durch Autoabgase in angrenzende Flächen.

Diesen neuen Eingriffen in bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzten Bereichen stehen massive Entlastungen im Bereich der bisherigen Straßenführung im innerstädtischen Bereich gegenüber. Da der bisher die Innenstadt belastende Verkehr mit allen Folgen wie Lärm- und Immissionseintrag verlagert und primär kein zusätzliches Verkehrsaufkommen hervorgerufen wird, sind folgende Entlastungen festzustellen:

1. Die Abgasbelastung im innerstädtischen Bereich wird erheblich reduziert.
2. Die kleinklimatischen Verhältnisse erfahren eine starke Verbesserung.
3. Das Wohnumfeld der Anwohner wird durch Minderung der Immissionen massiv verbessert.
4. Innerstädtische Biotopstrukturen und ihre spezielle Flora und Fauna werden in ihrer Leistungsfähigkeit gestärkt.
5. Die innerstädtischen Freiräume mit ihrer relativ geringen Belastbarkeit werden störungsfreier nutzbar.

Selbst unter Einbeziehung der Entlastungsfaktoren verbleiben Eingriffe in die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft, die sich auch durch Vermeidungsmaßnahmen bzw. durch die bereits erfolgte planerische Optimierung nicht verhindern lassen.

Viele der festgestellten Eingriffe können durch geeignete Maßnahmen der Landespflege so ausgeglichen werden, daß keine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleibt. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung ausgeglichen. Insbesondere betrifft dies beseitigte Strukturelemente mit einer mittleren Wiederherstellungszeit. Aussagen hierzu trifft die Maßnahmenliste.

Für gewisse Eingriffe ist allerdings ein Ausgleich nicht möglich. Dies trifft insbesondere für den Zerschneidungseffekt und die Versiegelung zu. Hier bleibt zu prüfen, ob und inwieweit andere Belange im Vorrang stehen.

Hier ist zusammengefaßt anzuführen, daß

- die Steigerung der Lebensqualität eines Großteils der Bevölkerung im Bereich der bisherigen L 845
- die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs
- der zeitliche Gewinn für den Durchgangsverkehr

- die Erhöhung der Sicherheit der Schulkinder im Bereich der Vechtaer Straße

als im Interesse der Allgemeinheit schwerer gewichtet werden müssen und zu wichten sind als die mit dem Neubau der Trasse verbundenen - und nachhaltig wirkenden bzw. nicht ausgleichbaren - Eingriffe in den Lebensraum der Anwohner und die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

Für die insofern gerechtfertigten unvermeidbaren Eingriffe, die nicht ausgleichbar sind, werden gemäß der Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes Ersatzmaßnahmen erforderlich. Mit diesen Ersatzmaßnahmen sollen die zerstörten Funktionen und Werte des Naturhaushaltes oder Landschaftsbildes an anderer Stelle in ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt werden. Die Ermittlung von Art und Ausmaß der Ersatzmaßnahmen erfolgt, soweit möglich, analog zu den Eingriffen. Aussagen hierzu trifft die Maßnahmenliste.

Nach bereits erfolgter planerischer Optimierung im Sinne von Eingriffsvermeidung, nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen und nach Fertigstellung der Ersatzmaßnahmen ist die Forderung des § 2 Abs. 1 als erfüllt anzusehen.

Die Ermittlung der Eingriffsintensität und die daraus abgeleiteten Maßnahmen sind im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan 84/I, der Bestandteil der Begründung wird, im einzelnen beschrieben. Insofern wird darauf verwiesen.

7. Lärmschutz

In den Bereichen, wo Wohnbebauung vorhanden oder vorgesehen ist, also zwischen Dinklager Straße und Carumer Straße westlich der Nordtangente, zwischen Keetstraße und Jägerstraße südlich der Nordtangente, sowie beidseitig der Jägerstraße südlich und nördlich der Nordtangente, werden zwischen Nordtangente und Wohnbebauung Lärmschutzwälle als aktive Lärmschutzmaßnahmen errichtet. Im Bereich zwischen Bakumer Straße und Kreuzstraße nördlich der Nordtangente erlaubt die vorhandene Bebauung nicht die Anlage eines Walles; hier wird stattdessen eine begrünte Lärmschutzwand errichtet. Durch diese Maßnahmen werden nicht nur die Wohngebäude selbst, sondern auch die Grundstücksfreiflächen von unzumutbaren Lärmbelastungen freigehalten. Um die Wirksamkeit der Abschirmung nicht zu schwächen, muß als begleitende Maßnahme in den betroffenen Baugebieten die maximale Höhe der Erdgeschoßfußböden vorgeschrieben werden. Verbleibende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte/ Planungsrichtwerte müssen durch passive Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) kompensiert werden.

Nähere Einzelheiten hierzu sind der verfahrensbegleitenden schalltechnischen Untersuchung zu diesem Bebauungsplan zu entnehmen; sie ist Bestandteil der Begründung.

8. Begleitende Maßnahmen

Bei den vorbereitenden Aufschließungsmaßnahmen im Bereich der alten Carumer Straße / Nordtangente ist der Bodenaushub auf dem Gelände der Brennstoffhandlung Rüwe auf seine Belastung speziell mit Erdölderivaten zu prüfen und ggf. einer Sondermülldeponie zuzuführen.

Die Anlage einer Nordtangente schafft die Voraussetzung zur Verlagerung großer Teile des Durchgangsverkehrs aus der Stadtmitte. Als Folge hiervon, aber auch zur nachhaltigen Unterstützung dieser verkehrslenkenden Maßnahme, sollte die Lindenstraße von der Stadtmitte bis zur Wiederauffahrt auf die Vechtaer Straße dem verringerten Verkehrsaufkommen durch einen Rückbau angepaßt werden. Es ist sonst zu befürchten, daß ortskundige Autofahrer den dann überdimensioniert großen Straßenquerschnitt als Angebot für eine schnelle Abkürzung mißverstehen.

Darüber hinaus kann eine ansprechende Neugestaltung dieses Straßenraumes diesem Stadtteil neue positive Impulse verleihen.

9. Kostenschätzung

Die im Zusammenhang mit dem Neubau der Nordtangente entstehenden Kosten belaufen sich voraussichtlich auf

10.600.000 DM

Hinzu kommen die Kosten für

a) die Lärmschutzeinrichtungen und den damit verbundenen Grunderwerb in Höhe von	1.100.000 DM
b) die landschaftspflegerischen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen incl. dem damit verbundenen Grunderwerb in Höhe von	750.000 DM
c) die Regenrückhaltebecken in Höhe von	<u>350.000 DM</u>
zusammen somit	<u>12.800.000 DM</u>

Hierin sind die Kosten für die Verlegung der Carumer Straße nicht enthalten (siehe hierzu Bebauungsplan Nr.84/II "Carumer Straße").

Nach Abzug der Zuwendungen des Landes nach dem GVFG, den sonstigen Zuwendungen des Landes in Höhe von 30%, sowie den von Dritten (z.B. Bundesbahn) zu tragenden Aufwendungen verbleiben 1.280.000 DM die aus Eigenmitteln der Stadt Lohne aufgebracht werden müssen.

Das Vorhaben ist in die Haushaltsplanung und in die mittelfristige Finanzplanung der Stadt Lohne aufgenommen.

Hinweis

Vorstehende Begründung gehört zum Inhalt des Bebauungsplanes Nr. 84/I "Nordtangente", hat aber nicht den Charakter von Festsetzungen. Festsetzungen enthält nur der Plan selbst; sie sind darin in Form von Zeichnung, Schrift und Text dargestellt.

Anlagen

Anlage A	Beschreibung der Plangrenzen
Anlage B	Grünordnungsplan zum Bebauungsplan
Anlage C	Lärmtechnische Berechnungen zum Bebauungsplan
Anlage D	Verfahrensunterlagen zur Planung des Bahnüberganges

Verfahrensvermerke

Der Entwurf des Bebauungsplanes und die Begründung
wurden ausgearbeitet von

- INTERPLAN -

Arge WEGA / Garrelmann
Rheine / Meppen, im Mai 1988

(Dr. Galonska)

Die Begründung hat zusammen mit dem Bebauungsplan gemäß
§ 3 (2) Baugesetzbuch in der Zeit vom 23.10.1989 bis
einschließlich 22.11.1989 öffentlich ausgelegen.

Stadt Lohne, den 22.2.1990

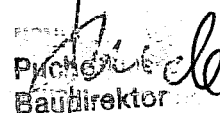


(Niesel)

Stadtdirektor

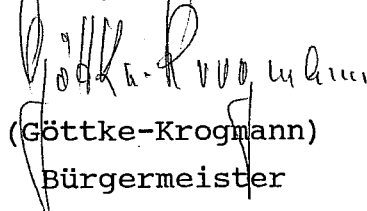
Hat vorgelegen

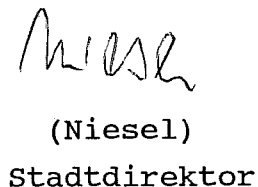
Vechta, den Vechta
LANDKREIS VECHTA
Im Auftrage


Pichler
Baudirektor

Der Rat der Stadt Lohne hat den Bebauungsplan als
Satzung gemäß § 10 Baugesetzbuch und die Begründung dazu
am 22.2.1990 beschlossen.

Stadt Lohne, den 22.2.1990


(Götcke-Krogmann)
Bürgermeister


(Niesel)
Stadtdirektor