



Gemeinde Moormerland

B E G R Ü N D U N G Z U M BEBAUUNGSPLAN NR. V 32 2. ÄNDERUNG

BEBAUUNGSPLAN DER INNENENTWICKLUNG (§ 13a BAUGB)

ORTSCHAFT VEENHUSEN

AUFTRAGGEBER:

GEMEINDE MOORMERLAND
Postfach 1120 • 26793 Moormerland

DATUM: OLDENBURG, MÄRZ 2012

PLANVERFASSER:

plan
kontor städtebau

Ehnenstraße 126 26121 Oldenburg
Telefon 0441/97201-0 Fax -99

2. AUSFERTIGUNG

INHALTSÜBERSICHT

SEITE

A.	ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG	1
B.	ÖRTLICHE SITUATION	1
C.	PLANUNGSVORGABEN	2
C.1	FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG.....	2
C.2	BEBAUUNGSPLANUNG	2
D.	INHALTE UND AUSWIRKUNGEN DER 2. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANES	3
D.1	BAULICHE NUTZUNG	3
D.1.1	<i>Art der baulichen Nutzung</i>	<i>3</i>
D.1.2	<i>Maß der baulichen Nutzung.....</i>	<i>3</i>
D.1.3	<i>Bauweise</i>	<i>4</i>
D.1.4	<i>Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen.....</i>	<i>4</i>
D.2	VERKEHR	4
D.3	IMMISSIONSSCHUTZ	6
D.3.1	<i>Vorhandene Situation.....</i>	<i>6</i>
D.3.2	<i>Planerische Auswirkungen</i>	<i>10</i>
D.4	NATUR UND LANDSCHAFT	10
D.4.1	<i>Vorhandene Situation im Plangebiet.....</i>	<i>10</i>
D.4.2	<i>Planerische Auswirkungen der 2. Änderung.....</i>	<i>11</i>
D.4.3	<i>Artenschutz</i>	<i>12</i>
E.	VER- UND ENTSORGUNG / SONSTIGE INFRASTRUKTUR.....	13
E.1	GRÜNFLÄCHEN	13
E.2	WASSERVERSORGUNG	13
E.3	ABWASSERBESEITIGUNG.....	13
E.4	NIEDERSCHLAGSWASSER.....	13
E.5	STROMVERSORGUNG.....	13
E.6	LÖSCHWASSERVERSORGUNG.....	14
E.7	ABFALLENTSORGUNG.....	14
F.	STÄDTEBAULICHE WERTE.....	14
G.	PLANVERFASSER.....	15

ANHANG

<i>ABB. 1: ÜBERSICHTSPLAN ZUM PLANGEBIET, MAßSTAB 1 : 25 000</i>	<i>16</i>
<i>ABB. 2: AUSSCHNITT AUS BEBAUUNGSPLAN NR. V 32</i>	<i>17</i>
<i>ABB. 3: AUSSCHNITT AUS DER 1.ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS NR. V 32</i>	<i>18</i>
<i>ABB. 4: ÜBERSICHTSPLAN ZU DEN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN</i>	<i>19</i>
<i>ABB. 5: VERKEHRSLÄRM BESTAND TAGS.....</i>	<i>20</i>
<i>ABB. 6: VERKEHRSLÄRM BESTAND NACHTS.....</i>	<i>21</i>
<i>ABB. 7: VERKEHRSLÄRM BESTAND LÄRMPEGELBEREICH</i>	<i>22</i>

A. ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG

In der Gemeinde Moormerland befindet sich in der Ortschaft Veenhusen zwischen der Bundesautobahn A 31 im Westen und der Koloniestraße (K 8) im Osten ein Bereich, der gekennzeichnet ist durch eine Straßenrandbebauung entlang der vorhandenen Straßen, sowie landwirtschaftlich genutzten Flächen und einzelnen verstreut liegenden Wohngebäuden im rückwärtigen Bereich.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. V 32 wurde der vorhandene Bestand an Wohnbebauung in seinem Bestand gesichert und gleichzeitig wurde die Möglichkeit geschaffen, die vorhandenen freien Flächen einer Wohnbebauung zuzuführen, um die hier noch vorhandenen Baulandreserven innerhalb der Ortslage zu nutzen.

Die Umsetzung des seit dem 03.07.2006 rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. V 32 erwies sich in Teilen als schwierig, da zahlreiche Grundstückseigentümer und mehrere Erschließungsträger beteiligt sind. Seinerzeit wurde ein durchgehendes Erschließungskonzept erarbeitet, welches aber nicht wie geplant umsetzbar war.

Für Teilbereiche wurde im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplans ein neues Erschließungskonzept entwickelt, welches die unterschiedlichen Ansprüche berücksichtigte. Diese 1. Änderung wurde im September 2009 als Satzung beschlossen.

In den vergangenen zwei Jahren hat sich das ursprüngliche Erschließungskonzept auch in weiteren Bereichen zumindest in Details als nicht umsetzbar erwiesen, so dass nunmehr in einem weiteren Änderungsverfahren einzelne Straßenverkehrsflächen reduziert bzw. verschoben werden müssen.

Darüber hinaus soll eine Teilfläche, die bislang als private Grünfläche festgesetzt ist, aber schon von Wohnbebauung umgeben ist, einer baulichen Nutzungen zugeführt werden.

Da der vorliegende Bebauungsplan insbesondere der Innenentwicklung der Gemeinde Moormerland im Sinne von § 13a BauGB dient, kann die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. V 32 im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB erfolgen. Bedingung ist, dass die Grundfläche nicht die Grenze von 20.000 m² überschreitet. Die zulässige Grundfläche beträgt im vorliegenden Fall 10.722 m².

B. ÖRTLICHE SITUATION

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. V 32 wird begrenzt auf der östlichen Seite durch die Koloniestraße, auf der Südseite durch die neue Wohnbebauung nördlich des Mittelweges, auf der Westseite durch die Autobahn A 31 bzw. durch die vorhandene Wohnbebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes V 26 im westlichen Abschnitt des Ankerweges und auf der Nordseite durch die Landesstraße L 24.

Der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. V 32 umfasst ein Gebiet zwischen Ankerweg im Norden und der Christian-Boelsen-Straße im Süden. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ist aus der Planzeichnung und dem Übersichtsplan ersichtlich.

Das Plangebiet ist einerseits gekennzeichnet durch die vorhandene Straßenrandbebauung entlang des Ankerweges und des davon abzweigenden Lotsenweges im Norden. Die vorhandenen Gebäude sind teilweise älteren Datums und in ihrem Erscheinungsbild recht heterogen. Sie entstammen zum Großteil der zweiten

Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Bebauung erfolgte weitestgehend in eingeschossiger Bauweise, wobei die Grundstücke teilweise recht großzügig geschnitten sind.

Im Süden des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. V 32 hat sich angrenzend an den Mittelweg in den letzten Jahren ein Neubaugebiet entwickelt, wobei die neu bebauten Flächen über die Christian-Boelsen-Straße erschlossen werden. In diesen Bereichen hat sich eine Bebauung aus Einfamilien- und zahlreichen Doppelhäusern entwickelt.

In dem mittleren Bereich befinden sich noch landwirtschaftlich genutzte Flächen, in der Regel alles Grünlandflächen, und einzelne verstreut liegende Wohngebäude, die über den Feldweg oder einzelne Privatwege erschlossen werden.

Die Umgebung ist stark durch die vorhandenen Verkehrswege geprägt. Dies ist zum einen das um das Jahr 2000 fertig gestellte Teilstück der A 31 von Leer nach Emden auf der westlichen Seite, sowie auf der Nordseite, die ehemalige Bundesstraße B 530, heute Landesstraße L 24, die an der Anschlussstelle Veenhusen auf die Autobahn aufmündet. Als dritter Straßenzug ist die Koloniestraße im Osten des Plangebietes zu nennen.

Direkt südlich der Autobahnanschlussstelle und westlich des Plangebietes befindet sich derzeit ein Sandabbauvorhaben. Nach Abschluss des Bodenabbaus wird dort ein großer Badesee entstehen, der über den Ankerweg aus Richtung Koloniestraße und vom Mittelweg aus geschlossen wird.

C. PLANUNGSVORGABEN

C.1 FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan 1999 der Gemeinde Moormerland stellt die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches der vorliegenden 2. Änderung des Bebauungsplanes V 32 als Wohnbaufläche dar. Auch die Flächen südlich des Geltungsbereiches sind als Wohnbaufläche dargestellt. Damit ist die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. V 32 aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Moormerland in seinen Darstellungen entwickelt.

C.2 BEBAUUNGSPLANUNG

Der seit dem 03.07.2006 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. V 32 ist im Bereich der 1. Änderung mit einem durchgehenden Erschließungskonzept erarbeitet worden. (siehe Ausschnitt im Anhang)

Der Bebauungsplan Nr. V 32 setzt für die Wohnbebauung an den vorhandenen Straßen wie auch für die noch unbebauten Flächen großflächig Allgemeine Wohngebiete fest. Dort ist eine eingeschossige Bebauung zulässig, in offener Bauweise, mit einer Beschränkung auf Einzelhäuser und einer maximalen Gebäudelänge von 18 m. Die Grundflächenzahl ist mit 0,4 festgesetzt. Für die Bebauung in der Nähe zur Koloniestraße wie auch zur Landesstraße L 24 wurden zum Schallschutz passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden festgesetzt.

Die Flächen für den geplanten Badesee, die angrenzenden Freiflächen sowie die erforderlichen Stellplatzflächen liegen innerhalb des Geltungsbereiches der Bebauungsplanes Nr. V 26, der seit dem 15.08.2000 rechtskräftig ist. Der Bebauungsplan Nr. V 26 setzt weiterhin für die vorhandene Wohnbebauung im westli-

chen Abschnitt des Ankerweges ein Allgemeines Wohngebiet fest. Dort ist eine eingeschossige Bebauung zulässig, in offener Bauweise, mit einer Beschränkung auf Einzel- und Doppelhäuser, einer maximalen Gebäudelänge von 18 m. Die Grundflächenzahl ist mit 0,4 festgesetzt. Südlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. V 32 schließt sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. V 30 an.

D. INHALTE UND AUSWIRKUNGEN DER 2. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANES

D.1 BAULICHE NUTZUNG

D.1.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG

Im Bebauungsplan Nr. V 32 werden die bereits bebauten wie auch die unbebauten Grundstücke bezüglich der Art der baulichen Nutzung als Allgemeine Wohngebiete festgesetzt.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Erschließungsmöglichkeiten und der differenzierten Schutzbedürftigkeit, sieht der Bebauungsplan Nr. V 32 die Gliederung des Allgemeinen Wohngebietes nach der Art der baulichen Nutzung in zwei Teilbereiche vor. Der Bereich WA umfasst die Flächen an der Koloniestraße und der Bereich mit der Festsetzung WA 1 umfasst alle rückwärtigen, westlich gelegenen Bereiche.

Im Bebauungsplan Nr. V 32 sind in dem Allgemeinen Wohngebiet entlang der Koloniestraße außer Tankstellen alle allgemein und auch ausnahmsweise zulässigen Nutzungen gem. § 4 BauNVO zulässig, weil aufgrund der guten Erschließung der Grundstücke sowie der vorhandenen Vorbelastung ein Ausschluss von eventuell störenden Nutzungen nicht erforderlich ist. Dagegen wird für die neu zu bebauenden Flächen sowie die bauten Bereiche am Ankerweg und den sonstigen rückwärtigen Bereichen ein hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung eingeschränktes Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. In dem Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind die gem. § 4 BauNVO nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen sowie die nicht störenden Handwerksbetriebe nicht zulässig. In diesem Bereich soll sich soweit möglich ein ungestörtes Wohngebiet, ausgehend von den vorhandenen Ansätzen und dem südlich angrenzenden Wohngebiet, entwickeln.

Im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. V 32 werden größtenteils Bereiche überplant, die derzeit als WA 1 festgesetzt sind. Diese Festsetzung wird auch im Rahmen der 2. Änderung so beibehalten.

Darüber hinaus werden im Westen des Geltungsbereichs südlich der Straße Feldweg Flächen als WA 1 festgesetzt, die bislang als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage festgesetzt waren, die als Grünlandfläche bzw. Obstwiese genutzt wurden.

D.1.2 MAß DER BAULICHEN NUTZUNG

Das Maß der baulichen Nutzung für das Allgemeine Wohngebiet (WA 1) orientiert sich an dem vorhandene Baubestand in den rückwärtigen Bereichen, dem südlich angrenzenden Bebauungsplan V 30 und den Festsetzungen, wie sie in anderen vergleichbaren Bebauungsplänen in der Gemeinde getroffen wurden. Somit wird eine höchstens eingeschossige Bauweise bei einer Ausnutzung der GRZ von 0,4 vorgesehen. Die zulässige Grundfläche darf durch die in § 19 Abs. 4 BauNVO bezeichneten Anlagen um bis zu 25% überschritten werden. Somit dürfen maximal 50 % der Grundstücksfläche versiegelt werden.

Zusätzlich wird hier die Höhe der Gebäude auf höchstens 9,0 m beschränkt, so dass sich Neubauten an den Bestand anpassen. Zur besseren Einfügung möglicher neuer Bebauung in die vorhandene Umgebung wer-

den zusätzlich noch eine maximale Traufhöhe von 3,9 m und die Begrenzung der Höhe des Erdgeschossfußbodens auf 0,4 m festgesetzt. Auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl wird hier verzichtet, da die zulässige Geschossfläche nur für Vollgeschosse ermittelt wird. Da nur ein Vollgeschoss im WA 1 festgesetzt wird, stimmt die zulässige Grundfläche mit der zulässigen Geschossfläche überein.

In allen Baugebieten ist eine Überschreitung der GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO um 25 % möglich, um Nebenanlagen, Zufahrten usw. auf dem Grundstück einrichten zu können. Diese Überschreitungsmöglichkeit muss eingeräumt werden, da die Grundstücke vielfach von Nebenanlagen genutzt werden. In diesem doch zum Teil noch ländlich geprägten Bereich werden oft Schuppen oder Kleintierhaltungsanlagen in den Gartenbereichen errichtet.

D.1.3 BAUWEISE

Im Bebauungsplan Nr. V 32 wird für das Allgemeine Wohngebiet (WA) eine offene Bauweise festgesetzt, so dass die Hauptgebäude mit einem Grenzabstand zum Nachbargrundstück zu errichten sind. Diese Bauweise entspricht dem bereits vorhandenen Bestand in dem Planungsgebiet. Zusätzlich wird im Allgemeinen Wohngebiet (WA 1) festgesetzt, dass nur Einfamilien- und Doppelhäuser und weiterhin nur zwei Wohnungen je Einzelhaus bzw. eine Wohnung je Doppelhaushälfte zulässig sind. Hierdurch soll die Errichtung von Mehrfamilienhäusern verhindert werden.

Zusätzlich wird eine abweichende Bauweise festgesetzt, nach der die Gebäude in offener Bauweise mit seitlichem Grenzabstand zu errichten sind, die Gebäudelänge der zulässigen Einzel- und Doppelhäuser aber nur höchstens 18 m betragen darf. Garagen gem. § 12 BauNVO und Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO sind dabei auf die Gebäudelänge nicht anzurechnen.

Auch in der vorliegenden 2. Änderung werden diese Festsetzungen beibehalten.

D.1.4 ÜBERBAUBARE UND NICHT ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHEN

Die Festsetzung der überbaubaren Flächen in den Allgemeinen Wohngebieten lässt einen möglichst großen Gestaltungsraum für die Errichtung der Gebäude zu, wobei sich die Festsetzung der Baugrenzen soweit möglich an den vorhandenen Bestand orientiert. Dies findet insbesondere seinen Ausdruck in den 3 bzw. 4 m breiten nicht überbaubaren Bereich zu den Erschließungsstraßen.

Die der Straße zugewandten nicht überbaubaren Flächen sollen von Garagen und Nebenanlagen freigehalten werden, um den Vorgartencharakter nicht zu stören und um eine ungefährdete Ein- und Ausfahrt von Garagenanlagen auf öffentliche Straßen zu ermöglichen. Aus diesen Gründen wird festgesetzt, dass auf den nicht überbaubaren Flächen zwischen Straßenbegrenzungslinie und straßenseitiger Baugrenze Garagen, Carports, Nebenanlagen in Form von Gebäuden sowie Vorhaben gem. Anhang zu § 69 (Nr. 1.1 bis 1.4) nicht zulässig sind.

D.2 VERKEHR

Mit der Aufstellung dieses Bebauungsplanes Nr. V 32 sollte die Möglichkeit zur Schaffung von zusätzlicher Wohnbebauung auf den vorhandenen Freiflächen westlich der Koloniestraße geschaffen werden, um hier die vorhandenen Baulandreserven innerhalb der Ortslage zu erschließen. Die Mehrzahl der Grundstücke kann über die vorhandenen Straßen nicht erschlossen werden, so dass die Planung weiterer Erschließungsstraßen erforderlich wird.

Die neuen Wohnstraßen und Fuß- und Radwege zur Erschließung der noch unbebauten Grundstücke innerhalb des Geltungsbereiches der 2. Änderung gehen aus von den vorhandenen Verkehrsflächen wie dem Ankerweg, dem Lotsenweg dem Feldweg und dem Mittelweg im Süden. Der Ankerweg ist ausreichend ausgebaut und erfüllt aus verkehrstechnischer Sicht seine Funktion als Anliegerstraße. Verbesserungswürdig ist dagegen die Situation im Lotsenweg und im Feldweg, die zum Teil nur mit Schotter befestigt sind. Der Ausbau beider Wege zu einer Wohnstraße verbunden mit der Verbreiterung des Straßengrundstückes, ist erforderlich. Dies betrifft auch die Einmündungssituationen des Feldweges in die Kreisstraße, wo die Sichtverhältnisse beeinträchtigt sind und ein Ausbau ebenfalls notwendig ist.

Die Umsetzung des seit dem 03.07.2006 rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. V 32 erwies sich in der Vergangenheit in Teilen als schwierig, da zahlreiche Grundstückseigentümer und mehrere Erschließungsträger beteiligt waren. Seinerzeit wurde ein durchgehendes Erschließungskonzept erarbeitet, welches aber so nicht umsetzbar war.

Für Teilbereiche wurde im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplans ein neues Erschließungskonzept entwickelt, welches die unterschiedlichen Ansprüche berücksichtigte. Diese 1. Änderung wurde im September 2009 als Satzung beschlossen.

In den vergangenen zwei Jahren hat sich das ursprüngliche Erschließungskonzept auch in weiteren Bereichen zumindest in Details als nicht umsetzbar erwiesen, so dass nunmehr in einem weiteren Änderungsverfahren einzelne Straßenverkehrsflächen reduziert bzw. verschoben werden müssen.

Zukünftig soll auf den ursprünglich geplanten durchgängigen Ausbau des Lotsenweges bis zum Feldweg als für Kraftfahrzeuge nutzbare Straße verzichtet werden. Um aber trotzdem eine durchgängige Fuß- und Radwegverbindung zwischen dem Ankerweg und dem Feldweg in diesem Bereich zu ermöglichen, wird im Verlauf der ursprünglich geplanten Straßentrasse eine Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung Fuß- und Radweg festgesetzt.

Auf einen vormals am Ende der Planstraße H geplanten Stichweg ausgehend von der dort geplanten Wendeanlage soll zukünftig verzichtet werden, wobei aber die Erschließung der Grundstücke weiterhin gesichert ist.

Da sich im Verlauf des Feldweges die Verfügbarkeit der Grundstücksflächen verändert hat, kann nunmehr auch der geplante Straßenverlauf auch im Bereich des Grundstückes Nr. 25 geradlinig und ohne Verschwenkung erfolgen.

Die im ursprünglichen Bebauungsplan festgesetzte private Grünfläche südlich des Feldweges soll nunmehr einer baulichen Nutzung zu geführt werden. Hierzu wird eine kurze Stichstraße ausgehend vom Feldweg geplant und im Bebauungsplan festgesetzt.

Alle neuen Straßengrundstücke verfügen über eine Breite zwischen 5,0 und 7,0 m, so dass bei der Ausbauplanung ausreichende Spielräume für die Straßengestaltung bestehen.

Innerhalb des Geltungsbereiches der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. V 32 werden keine gesonderten Flächen für den ruhenden Verkehr festgesetzt, da innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen ausreichend Platz für die notwendigen öffentlichen Stellplätze vorhanden ist.

Die notwendigen Einstellplätze für die einzelnen Bauvorhaben sind auf den privaten Grundstücken einzurichten. Zu beachten sind dabei die Beschränkungen auf den nicht überbaubaren Flächen entlang der Straßengrenzungsline bei der Errichtung von Garagen.

Bei den vorgesehenen Stichstraßen ist eine Direktentsorgung der einzelnen Baugrundstücke zum Teil nicht möglich, allerdings ist die Entsorgung mittels der im Plan ausgewiesenen Müllsammelplätze möglich.

D.3 IMMISSIONSSCHUTZ

D.3.1 VORHANDENE SITUATION

Durch die Lage des Planungsgebietes in der Nähe einiger stark befahrener Straßen sind vorrangig die Belastungen durch den Verkehrslärm zu prüfen.

Innerhalb des Geltungsbereiches der 2. Änderung des Bebauungsplanes und in der näheren Umgebung befinden sich keine landwirtschaftlichen Betriebe, so dass auch nicht mit nachteiligen Auswirkungen durch landwirtschaftliche Tierhaltung zu rechnen ist. Gewerbebetriebe mit relevanten Emissionen sind ebenfalls nicht im Geltungsbereich oder der Umgebung vorhanden.

Im Plangebiet ist der Verkehrslärm ausgehend von der Bundesautobahn A 31, der Landesstraße L 24 und der Kreisstraße K 8 für die vorhandenen und die zukünftigen Bewohner als negative Auswirkung zu betrachten. Hier ist insbesondere entlang der Landesstraße und der Kreisstraße von einer nicht unerheblichen Lärmbelastung auszugehen. Während der Verkehrslärm der A 31 durch eine 6 m hohe Kombination aus Lärmschutzwand mit aufgesetzter Lärmschutzwand abgeschirmt wird, sind entlang der Landes- und Kreisstraße keine aktiven Schallschutzeinrichtungen vorhanden.

Zur Beurteilung der Bestandssituation wurden schon bei der erstmaligen Aufstellung des Bebauungsplans Nr. V 32 schalltechnische Berechnungen gem. RLS 90 durchgeführt. Die Eingangsdaten wurden nunmehr überprüft und aktualisiert sowie für den üblichen Prognosezeitraum von 15 Jahren hochgerechnet. Die Ergebnisse der Berechnungen in Form von Lärmkarten mit Isoliniendarstellung befinden sich im Anhang der Begründung. Die Eingangsdaten für die Berechnung, wie die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), maßgebende stündliche Verkehrsstärke (M) und der Lkw-Anteil (p) tags wie nachts, sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Grundlage sind die aktuellen Daten der Straßenbauverwaltung für die klassifizierten Straßen aus den Verkehrszählungen von 2000 und 2005, die für die schalltechnischen Berechnungen mit dem üblichen Prognosezeitraum von 15 Jahren bis 2025 hochgerechnet wurden. Dabei wurde von einer jährlichen Steigerungsrate von 1 % entsprechend der Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung ausgegangen. Der zu erwartende Zuwachs des Verkehrsaufkommens auf den Straßen ist somit in den Berechnungen zur Bewertung der zukünftigen Situation berücksichtigt. Für die weitere Zukunft ist u.a. aufgrund der demographischen Entwicklung wie in anderen Regionen von Niedersachsen auch von einem stagnierenden Verkehrsaufkommen auf hohem Niveau auszugehen.

Weitere Änderungen im Verkehrsnetz oder Veränderungen von Verkehrsführungen, die eine erhebliche Steigerung des Verkehrsaufkommens auf einer der Straßen nach sich ziehen würde, sind nicht zu erwarten. Bezüglich der Straßenbelages und Steigungen sind gem. RLS 90 keine Zuschläge in Ansatz zu bringen.

Im Bereich der Autobahnanschlussstelle Veenhusen wurde das Verkehrsaufkommen der L 24 anteilig auf die vier einzelnen Richtungsfahrbahnen verteilt. Die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen im Verlauf der A 31 wurden bei den Berechnungen entsprechend berücksichtigt.

Verkehrsdaten für die schalltechnischen Berechnungen Prognose 2025				
Straßen	DTV Kfz/24h	P _N %	P _T %	v Km/h
A 31	22.800	14,1	22,5	130
L 24	5.125	7,2	14,7	100
K 8	7.350	7,4	7,4	50

Das südliche Teilstück der Bundesautobahn A 31 wurde im Jahr 2000 für die Verkehr freigegeben und übernimmt seit dem die Verbindungsfunktion zwischen Emden und der A 28, die zuvor u.a. von der B 530, der heutigen L 24 getragen wurde. Das Verkehrsaufkommen auf der L 24 hat sich in Folge stark verringert, so dass auch nicht mehr die Notwendigkeit zum Bau von Schallschutzmaßnahmen gesehen wurde.

Die schalltechnischen Berechnungen liefern als Ergebnis die Beurteilungspegel tags wie nachts für das gesamte Plangebiet (siehe Anlagen).

Im Rahmen der Bauleitplanung ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ als erste Beurteilungsgrundlage heranzuziehen. Dabei werden folgende Orientierungswerte vorgegeben, die möglichst nicht überschritten werden sollten:

Orientierungswerte der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau		
	tags	nachts
	dB(A)	dB(A)
Mischgebiet	60	50
Allgemeines Wohngebiet	55	45

Im Bebauungsplan Nr. V32 werden die oben genannten Orientierungswerte, die hier genannt sind, im Allgemeinen Wohngebiet sowohl tags als auch nachts südlich der Landesstraße und entlang der Kreisstraße überschritten.

Der Wert von 55 dB(A) wird tags in Entfernung ca. 135 m und mehr von der Straßenachse der Landesstraße L 24 unterschritten, während der Nachtwert für Allgemeine Wohngebiete im gesamten Gebiet überschritten wird.

Bezüglich der Koloniestraße ist festzustellen, dass der Wert von 55 dB(A) liegt tags in ca. 90 m Entfernung von der Straßenachse der Kreisstraße K 8 unterschritten wird. Der Nachtwert für Allgemeine Wohngebiet wird wie schon oben dargelegt im gesamten Gebiet überschritten.

Im Fall des Bebauungsplanes Nr. V 32 sind die Bereiche mit den wesentlichen Überschreitungen der Orientierungswerte schon heute größtenteils bebaut. Dies sind die Grundstücke in der Nähe der L 24 und der Koloniestraße, wohingegen die Flächen in der Nähe der A 31 durch die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen effektiv geschützt werden, so dass es innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes tags dort zu keiner Überschreitung des Orientierungswertes von 55 dB(A) für Allgemeine Wohngebiete kommt.

Im Rahmen der erstmaligen Aufstellung des Bebauungsplans Nr. V 32 wurden die Belange des Immissions-schutzes von der Gemeinde in ihre Abwägung über die Festsetzungen im Gebiet des Bebauungsplanes eingestellt. Dabei waren sowohl die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

und die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung als auch die Erhaltung und die geordnete und nachhaltige Fortentwicklung des Ortsteiles Veenhusen zu berücksichtigen. Die Gemeinde hatte sich deshalb zu vergegenwärtigen, dass jede Nutzung im Nahbereich der Landesstraße und der Kreisstraße erheblich durch den Straßenverkehrslärm beeinträchtigt wird. Dies gilt naturgemäß besonders für die störempfindliche Wohnnutzung und ist umso gravierender, je näher diese an die geplante Straße heranrückt.

Andererseits hatte aber die Gemeinde auch dafür zu sorgen, dass die bauliche Entwicklung in der Gemeinde und insbesondere in Veenhusen in geordneten Bahnen verläuft. Hierzu gehört vor allem, innerörtliche Flächen einer städtebaulich sinnvollen Nutzung zuzuführen, nicht zuletzt auch um damit Ansprüchen auf Siedlungserweiterungen am Ortsrand tendenziell entgegenzuwirken. Im vorliegenden Fall sind durch den Bau der Autobahn die landwirtschaftlich genutzten Flächen vom Außenbereich abgeschnitten worden, was die optimale Nutzung stark erschwert und diese Flächen für die Siedlungserweiterung prädestiniert. Durch den neuen Flächennutzungsplan 1999 einschließlich der 3. Änderung des Flächennutzungsplans war diese Entwicklung vorgezeichnet worden, die dann durch den Bebauungsplan Nr. V 32 konkretisiert wurde.

Wie schon oben dargelegt ist im Rahmen der Bauleitplanung die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ als erste Beurteilungsgrundlage heranzuziehen. Dabei werden für Wohngebiete und Mischgebiete, in denen das Wohnen ebenfalls allgemein zulässig ist, Orientierungswerte vorgegeben, die möglichst nicht überschritten werden sollten. Dies gilt insbesondere für die Ausweisung neuer Baugebiete. Bei der Überplanung eines vorhandenen Nebeneinanders von Baugebieten und Verkehrswegen, d.h. von vorbelasteten Bereichen, können die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) häufig nicht eingehalten werden.

Für Mischgebiete (MI), in denen nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) das Wohnen allgemein zulässig ist, gelten nach der DIN 18005 Orientierungswerte von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts.

Bei der Planung in vorbelasteten Bereichen ist grundsätzlich sicherzustellen, dass keine städtebaulichen Missstände auftreten. Nach vorliegender Rechtsprechung liegen städtebauliche Missstände bzw. eine absolute Unzumutbarkeit vor, wenn die Außenpegel deutlich über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschreiten.

Wie oben dargelegt sind im vorliegenden Fall die Bereiche mit den wesentlichen Überschreitungen der Orientierungswerte schon heute größtenteils bebaut. Dies sind die Grundstücke in der Nähe der L 24 und der Koloniestraße, wohingegen die Flächen in der Nähe der A 31 durch die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen effektiv geschützt werden.

In ihrer planerischen Abwägung hatte die Gemeinde die oben dargelegten Abwägungsgesichtspunkte zu bewerten und einen vertretbaren Kompromiss zur Berücksichtigung der einander prinzipiell entgegenstehenden Belange zu formulieren. Ein solcher Kompromiss konnte für das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. V 32 nur darin bestehen, den zukünftigen Bewohnern entlang der Koloniestraße und des Ankerweges sowie im rückwärtigen Bereich ein vertretbares Maß an Immissionsbelastungen oberhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 zuzumuten, ohne dass es jedoch zu unverträglichen oder gar gesundheitsgefährdenden Lärmeinwirkungen kommt.

Grundsätzlich ist bei einer Überschreitung der Orientierungswerte zu prüfen in wie weit aktive und passive Schallschutzmaßnahmen dazu geeignet sind, die möglichen Beeinträchtigungen zu mindern. Entlang der Koloniestraße scheidet die Errichtung von aktiven Lärmschutzeinrichtungen aber aus, da sämtliche Grundstücke ihre Zuwegung direkt von dieser Straße haben. Dies trifft auch auf die Grundstücke am Ankerweg zu, die ebenfalls nur direkt über diese Straße erschlossen werden.

Eine Alternative wäre im Bereich der L 24 die Abschirmung der Lärmquelle durch eine Lärmschutzwand entlang des Straßenkörpers, wobei zur vollständigen Abschirmung nicht nur eine Wand auf dem Damm, sondern auch auf dem Brückenbauwerk erforderlich wäre. Aus Sicht des Baulastträgers bestand hierzu aber in der Vergangenheit kein Anlass, da das Verkehrsaufkommen nach Eröffnung des fehlenden Teilstücks der A 31 stark zurückging.

Aus diesen Gründen bestand aus Sicht der Gemeinde nur die Möglichkeit, passive Maßnahmen an den Gebäuden zum Schallschutz zu nutzen. So können gerade für die Nachtzeit Wohn- und Schlafräume durch bauliche Maßnahmen effektiv gegen Lärmeinwirkungen geschützt werden, sodass die Überschreitung der oben genannten Beurteilungspegel zur Nachtzeit vertretbar ist.

Ausgehend von diesen Überlegungen wurde im Bebauungsplan V 32 festgesetzt, dass Bereiche, in denen tagsüber ein Beurteilungspegel von 64 dB(A) – dies entspricht dem Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung für Mischgebiete tags – überschritten wird, nicht in die überbaubaren Flächen einbezogen werden. Für alle sonstigen lärmvorbelasteten Bereiche in den Allgemeinen Wohngebieten, die den Lärmpegelbereichen III und IV zuzuordnen sind, werden passiver Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden festgesetzt. Danach müssen die Außenbauteile von Aufenthaltsräumen (ausgenommen sind Küchen, Bäder und Hausarbeitsräumen) so ausgeführt werden, dass sie den Anforderungen des Lärmpegelbereiches III bzw. IV (nach DIN 4109) entsprechen, also ein resultierendes Schalldämmmaß von mindestens 35 dB bzw. 40 dB und erreichen. Darüber hinaus ist bei Schlafräumen sicherzustellen, dass dieses Schalldämmmaß auch bei Zuführung von Frischluft gewährleistet bleibt.

Um auch beim Aufenthalt im Freien (z.B. auf Balkonen oder Terrassen) die Beeinträchtigung durch Verkehrslärm so gering wie zu halten, wird textlich festgesetzt, dass in einem Bereich von 20 m gemessen zur Straßenverkehrsfläche der Koloniestraße und des Ankerweges typische Aufenthaltsbereiche im Freien (z.B. Terrassen und Balkone) nur auf den der Straße abgewandten Seite im direkten Schallschatten der zugehörigen Gebäude zulässig sind. Alternativ hierzu sind die Freibereiche durch entsprechend dimensionierte Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) abzuschirmen.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Planentwurfs hat der Geschäftsbereich Oldenburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV-OL) daraufhingewiesen, dass zwischenzeitlich neue Verkehrsdaten erhoben wurden und somit neue Prognosewerte bei der Planung zugrunde zu legen sind. Gemäß dem aktuellen Bearbeitungsstand des Verkehrsmodells Niedersachsen sind für den betroffenen Streckenabschnitt der A 31 folgende Prognosedaten 2025 zu verwenden:

- DTV = 29.065 Kfz/24h,
- DTV(SV) = 2.548 SV/24h
- M(t) = 1.680 Kfz/24h
- M(n) = 274 Kfz/24h
- p(t) = 8,5 %
- p(n) = 11,6 %

Beim Abgleich der alten mit den neuen Daten zum Verkehrsaufkommen und der anschließenden schalltechnischen Berechnungen kann festgestellt, dass die Emissionspegel der Bundesautobahn auf Grundlage der neuen Verkehrsprognose tags wie auch nachts geringer ausfallen als die Emissionspegel, die auf Grundlage der alten Prognosedaten berechnet wurden.

Dies hat seine Ursache in den deutlich niedrigeren Werten bezüglich der maßgeblichen Lkw-Anteile, so dass der Pegelanstieg aufgrund der Zunahme der durchschnittlichen Verkehrsstärke mehr als ausgeglichen wird. Während der Tagespegel um ca. 0,1 dB(A) sinkt, nimmt der Nachtwert sogar um ca. 2,2 dB(A) ab.

Schon bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. V 32 konnte mittels der schalltechnischen Berechnungen nachgewiesen werden, dass die Bereiche in der Nähe der A 31 durch die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen effektiv geschützt werden, so dass es innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes tags dort zu keiner Überschreitung des Orientierungswertes von 55 dB(A) für Allgemeine Wohngebiete kommt.

Nunmehr kann ergänzend hinzugefügt werden, dass es trotz der zu erwartenden Zunahme des Verkehrsaufkommens zu keiner Verschlechterung der Immissionssituation am Tage und zu einer leichten Reduzierung in Nacht im Vergleich zu der alten Prognose kommt. Eine Änderung der Planung ist somit nicht erforderlich.

D.3.2 PLANERISCHE AUSWIRKUNGEN

Durch die vorliegende 2. Änderung des Bebauungsplans ergeben sich keine grundsätzliche Änderung der Abgrenzung der Allgemeinen Wohngebiete und somit auch kein weiteres Heranrücken der überbaubaren Grundstücksflächen an Lärmquellen als bislang schon.

In Folge ist durch die 2. Änderung des Bebauungsplans auch keine Verschlechterung der Immissionssituation zu erwarten. Durch die Einbeziehung der neuen Prognosewerte für 2025 wird auch der weitere Zuwachs beim Verkehrsaufkommen u.a. bei der Festsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt.

Abschließend bleibt festzustellen, dass mit Ausnahme der Flächen südlich des Ankerweges sämtliche Flächen der vorliegenden 2. Änderung in den Bereichen liegen, in denen die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden.

D.4 NATUR UND LANDSCHAFT

D.4.1 VORHANDENE SITUATION IM PLANGEBIET

Das Plangebiet ist gekennzeichnet durch die vorhandene Straßenrandbebauung entlang des Ankerweges im Norden und des davon abzweigenden Lotsenweges. Die vorhandenen Gebäude sind teilweise älteren Datums und in ihrem Erscheinungsbild recht heterogen. Sie entstammen zum Großteil der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Bebauung erfolgte weitestgehend in eingeschossiger Bauweise, wobei die Grundstücke teilweise recht großzügig geschnitten sind.

Im Süden des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. V 32 hat sich angrenzend an den Mittelweg in den letzten Jahren ein Neubaugebiet entwickelt, wobei die neu bebauten Flächen über die Christian-Boelsen-Straße erschlossen werden. In diesen Bereichen hat sich eine Bebauung aus Einfamilien- und zahlreichen Doppelhäusern entwickelt.

In dem mittleren Bereich befinden sich noch landwirtschaftlich genutzte Flächen, in der Regel alles Grünlandflächen, und einzelne verstreut liegende Wohngebäude, die über den Feldweg oder einzelne Privatwege erschlossen werden. Die Grünlandflächen werden teilweise von reihigen, baumbetonten Hecken begrenzt. Im Norden, Osten und Süden bestimmt die dort vorhandene Wohnbebauung mit ihren Gärten das Land-

schaftsbild. Der in der Vergangenheit vorhandene Zugang zur offenen Landschaft wurde durch den Bau der A 31 abgeschnitten.

Die Grünlandflächen im Plangebiet waren durchweg artenarm und intensiv genutzt, mit entsprechend monotoner Ausprägung. Rote Liste-Arten wurden auf den Flächen nicht festgestellt. Die im Gebiet kartierten Gräben waren verschieden tief eingesenkt, zumeist ohne Wasser und z. T. von Strauchgehölzen überwachsen. Die Gärten sind als Nutz- u. Ziergärten mit z. T. Scherrasen, Blumenrabatten, Gemüsebeeten, Obstbäumen (Apfel, Birne, Kirsche, Pflaume), Kastanien, ausgebildet, z. T. mit Holzgebäuden (Schuppen, Gartenhäusern). Teilweise finden sich in den Gärten auch standortfremde Arten wie Fichten oder Ziergehölze (Rhododendren, Ziergehölz-Hecken).

Das Gebiet wird auch durch die in Teilen markant ausgeprägten Baum- und Strauchbestände gegliedert, die häufig in Form von Hecken ausgebildet sind. Die Baumhecken fungieren häufig als Parzellenbegrenzungen, wobei die markanteste Baumhecke vorwiegend aus Eichen bestehend parallel zum Lotsenweg bzw. zur Koloniestraße in Nord-Süd-Richtung verläuft. Strauchbereiche werden oftmals von Brombeeren gebildet, daneben fanden sich hier auch junge Eichen, Birken, Vogelbeeren u. Holunder. Neben standortheimischen Arten wie Eichen, Eschen, Pappeln, Birken, Vogelbeeren und Holunder finden sich auch häufiger größere standortfremde Koniferenbestände (z.B. Fichten).

Untersuchungen zur örtlichen Fauna wurden nicht vorgenommen. Vor dem Hintergrund der örtlichen Gegebenheiten wurde es als ausreichend erachtet, die faunistischen Habitatqualitäten anhand der vorkommenden Biotoptypen zu erfassen. Die Vogelgemeinschaft auf den Hausgrundstücken dürfte von typischen Siedlungsarten geprägt sein. Die Baumhecken sind bereichsweise für Vogelarten der Gebüsche und Wälder interessant. Die freien Flächen des Plangebietes können von siedlungstoleranten Arten als Nahrungsraum genutzt werden. Ökologisch anspruchsvollere Vogelarten sind nicht zu erwarten. Das Plangebiet und die Umgebung stellen auch keinen avifaunistisch wertvollen Bereich dar.

Im Landschaftsplan der Gemeinde wird festgestellt, dass bezüglich Eigenart, Vielfalt und Schönheit das Landschaftsbild im Plangebiet durch die Verkehrsemissionen und die Damm- und Lärmschuttwand der Autobahn und der Landesstraße gestört wird. Im Westen stellt die dort gelegene Autobahn eine Raumbarriere dar. Insgesamt lässt sich der ursprüngliche Landschaftscharakter in diesem ursprünglichen Übergangsbereich zwischen Siedlung und offener Landschaft ohne Vorkenntnisse der Landschaftsentwicklung nicht mehr oder nur sehr schwer erahnen.

D.4.2 PLANERISCHE AUSWIRKUNGEN DER 2. ÄNDERUNG

Im Zusammenhang mit der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. V 32 ergeben sich mit Ausnahme der Überplanung der privaten Grünfläche keine zusätzlichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, da im wesentlichen nur die geplanten Verkehrsflächen verlegt und in Teilen sogar in geringerer Breite dimensioniert werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch die 2. Änderung des Bebauungsplans keine wertvollen oder geschützten Bereiche von Natur und Landschaft betroffen sind.

Unabhängig davon gelten im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB für den Fall, dass in einem Bebauungsplan weniger als 20.000 m² zulässige Grundfläche festgesetzt werden, Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne von § 1a (3) Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

Da die gesamte zulässige Grundfläche im vorliegenden Fall 10.722 m² beträgt, sind somit eine Eingriffsbilanzierung und daraus gegebenenfalls abzuleitende notwendige Kompensationsmaßnahmen nicht erforderlich.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um die klassische Situation einer Nachverdichtung einer bestehenden Siedlung, wobei dieser Bereich sogar innerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplans liegt. Dieses Planvorhaben entspricht der Intention des Gesetzes der gewollten Begünstigung der Innenentwicklung.

Des Weiteren kann darauf hingewiesen werden, dass auch der Grundsatz der Vermeidung gewahrt bleibt, da ein übermäßiger Eingriff vermieden wird. So entspricht der Versiegelungsgrad im Bereich der neuen Baugrundstücke den Werten auf den benachbarten und schon bebauten Bereichen.

D.4.3 ARTENSCHUTZ

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Verbotstatbestände des besonderen Artenschutzes gem. § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) besonders zu berücksichtigen und der Planungsraum ist hinsichtlich von Vorkommen an besonders sowie streng geschützten Arten zu überprüfen.

Dabei ist im Rahmen der Bauleitplanung von den artenschutzrechtlichen Vorschriften in erster Linie der Lebensstättenschutz nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG relevant. Lässt sich im Bauleitplanverfahren schon klären, dass dieser Tatbestand erfüllt wird, die Lebensstätten ohnehin oder auf Grund bestimmter Maßnahmen weiterhin ihre ökologische Funktion behalten, steht der Artenschutz der Planung nicht entgegen.

Abschließend bleibt anzumerken, dass auch wenn sich der Bebauungsplan mit artenschutzrechtlichen Problemen auseinandersetzt hat, befreit dies im Baugenehmigungsverfahren und auch bei genehmigungsfreien Errichtung baulicher Anlagen nicht von der Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Verbote, da sich die Verhältnisse seit der Verabschiedung des Plans wesentlich geändert haben können.

Bezogen auf das Plangebiet ist anzumerken, dass der Bereich des Bebauungsplans Nr. V 32 bereits heute weitestgehend bebaut ist. Ziel der 2. Änderung ist eine Veränderung der Erschließung einzelner Bereiche sowie eine angemessene Nachverdichtung im Bereich südlich des Feldweges insbesondere durch die Ermöglichung einer Bebauung in einen Bereich, der durch die angrenzende Wohnbebauung schon geprägt ist. Es erfolgt die Festsetzung eines Wohngebietes, wobei das Maß der baulichen Nutzung sich an der in der Umgebung orientiert.

Im Ergebnis sind durch die Planung keine Verschlechterungen oder wesentliche Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erwarten.

Aufgrund der vorhandenen Biotopstrukturen sind innerhalb des Plangebietes nur siedlungstolerante Arten zu erwarten. Die vorhandenen großen Laubbäume werden wie bislang auch weiterhin als zu erhalten festgesetzt. Es kann somit grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass genug geeignete Habitate im Plangebiet und insbesondere im Umfeld erhalten bleiben und damit die ökologische Funktion von potentiell betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt werden.

Die Grundsätze des Artenschutzes gemäß Bundesnaturschutzgesetz werden somit gewahrt.

E. VER- UND ENTSORGUNG / SONSTIGE INFRASTRUKTUR

E.1 GRÜNFLÄCHEN

Durch die Neuausweisung von Bauflächen entstand ein zusätzlicher Bedarf an Spielflächen für Kinder, der in die Planung zum Bebauungsplan Nr. V 32 eingestellt wurde. Aus diesem Grund wurde innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes südlich des Feldweges ein neuer Spielplatz geplant.

Mit dem neuen Bolzplatz südwestlich des Feldweges wurden im ausreichenden Umfang Flächen für Sport- und Spiel für Kinder zur Verfügung gestellt.

Da durch die Änderung des Bebauungsplans kein wesentlicher Zusatzbedarf an Spielflächen entsteht, kann weiterhin davon ausgegangen werden, dass den Bedürfnissen der Kinder zum gemeinsamen Spielen auf öffentlichen Flächen ausreichend Rechnung getragen werden kann.

E.2 WASSERVERSORGUNG

Die Wasserversorgung des Plangebietes ist durch Anschluss an das Netz des Wasserversorgungsverbandes Moormerland-Uplengen gesichert.

E.3 ABWASSERBESEITIGUNG

Das Gebiet wird im Trennsystem über die gemeindliche Kläranlage entsorgt. Die bereits bebauten Grundstücke sind voll angeschlossen. Das Allgemeine Wohngebiet ist zur alsbaldigen Erschließung geplant. Hierzu wird für die neu geschaffenen Bauplätze die Schmutzwasserkanalisation erweitert. Sämtliche Häuser sind an diese Kanalisation anzuschließen und alle Abwässer an die zentrale vollbiologische Kläranlage abzuführen, die über eine ausreichende Kapazität verfügt. Kleinkläranlagen werden nicht zugelassen.

E.4 NIEDERSCHLAGSWASSER

Zur Planung der Entwässerung der Grundstücke, Straßen und Wege wurde ein gesondertes Oberflächenentwässerungskonzept erstellt. Danach wird das anfallende Oberflächenwasser auf den Grundstücken erfasst und in das vorhandene bzw. das noch zu bauende Kanalnetz eingeleitet. Dies ist erforderlich, da der bestehende, teilweise sehr bindige Boden eine Versickerung nicht zulässt. Die vorhandenen Gräben und kleineren Gräben sind aufgrund ihrer Lage und ihres geringen Ausbaustandards nicht für eine geordnete Ableitung des Niederschlagswassers geeignet, so dass so nur die Ableitung über ein Kanalnetz in Frage kommt. Zur Drosselung des Abflusses vor Einleitung in den Vorfluter (Kolonieschloot) wurde ein neues Regenrückhaltebecken im südwestlichen Bereich des Bebauungsplanes Nr. V 32 angelegt.

E.5 STROMVERSORGUNG

Die Stromversorgung der Mittelspannung des Planungsgebietes ist durch Anschluss an das vorhandene Stromversorgungsnetz der EWE gesichert.

E.6 LÖSCHWASSERVERSORGUNG

Über das vorhandene Versorgungsnetz und die offenen Wasserflächen ist die Löschwasserversorgung gewährleistet.

E.7 ABFALLENTSORGUNG

Die Erfassung des Hausmülls, der Wertstoffe, der hausmüllähnlichen Gewerbeabfälle, des Sperrmülls sowie des Baum- und Strauchschnittes erfolgt entsprechend der Abfallsatzung des Landkreises Leer. Es besteht Anschlusszwang lt. Satzung.

F. STÄDTEBAULICHE WERTE

FLÄCHENBILANZ						
in m² (digital ermittelt)						
Nutzungsart	vorh. Nutzung		gepl. Nutzung		Gesamt	
	m²	%	m²	%	m²	%
Allg. Wohngebiet (WA, GRZ 0,4)	21.711	71,15	5.093	16,69	26.804	87,84
Straßenverkehrsfläche	3.846	12,60	-137	-0,45	3.709	12,16
davon:						
Fuß- u. Radwege	52,00	1,35	311	8,39		
Grünflächen	4.956	16,24	-4.956			
davon:						
Private GRFl.	4956	100,00				
Σ	30513	100,00	0,00	0,00	30.513	100,00

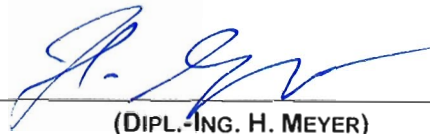
G. PLANVERFASSER

Die Ausarbeitung der Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. V 32 erfolgte im Auftrage der Gemeinde Moormerland vom Planungsbüro:

pk plankontor städtebau gmbh
Ehnenstraße 126
26121 Oldenburg
Tel.: 0441/97201-0
Fax: 0441/97201-99
email: info@plankontor-staedtebau.de

OLDENBURG, DEN

30. MÄRZ 2012


(DIPL.-ING. H. MEYER)

Diese Begründung hat dem Satzungsbeschluss gemäß Ratsbeschluss vom **22. MÄRZ 2012** zugrunde gelegen.

MOORMERLAND, **05. DEZEMBER 2012**



BÜRGERMEISTER



ANHANG

ABB. 1: ÜBERSICHTSPLAN ZUM PLANGEBIET, MAßSTAB 1 : 25 000	16
ABB. 2: AUSSCHNITT AUS BEBAUUNGSPLAN NR. V 32	17
ABB. 3: AUSSCHNITT AUS DER 1.ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS NR. V 32	18
ABB. 4: ÜBERSICHTSPLAN ZU DEN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN	19
ABB. 5: VERKEHRLÄRM BESTAND TAGS.....	20
ABB. 6: VERKEHRLÄRM BESTAND NACHTS.....	21
ABB. 7: VERKEHRLÄRM BESTAND LÄRMPEGELBEREICH	22

ABB. 1: ÜBERSICHTSPLAN ZUM PLANGEBIET, MAßSTAB 1 : 25 000

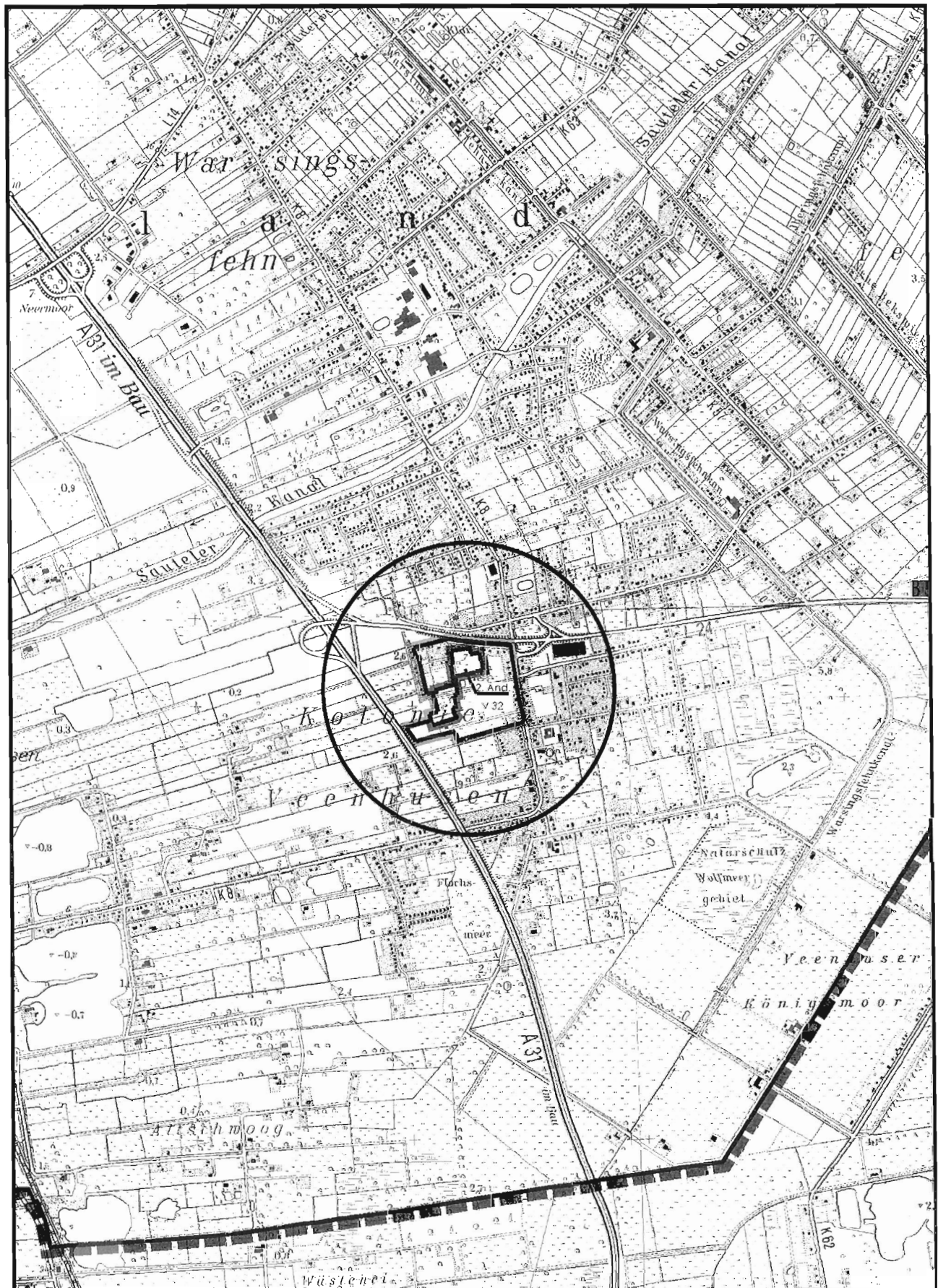


ABB. 2: AUSSCHNITT AUS BEBAUUNGSPLAN NR. V 32

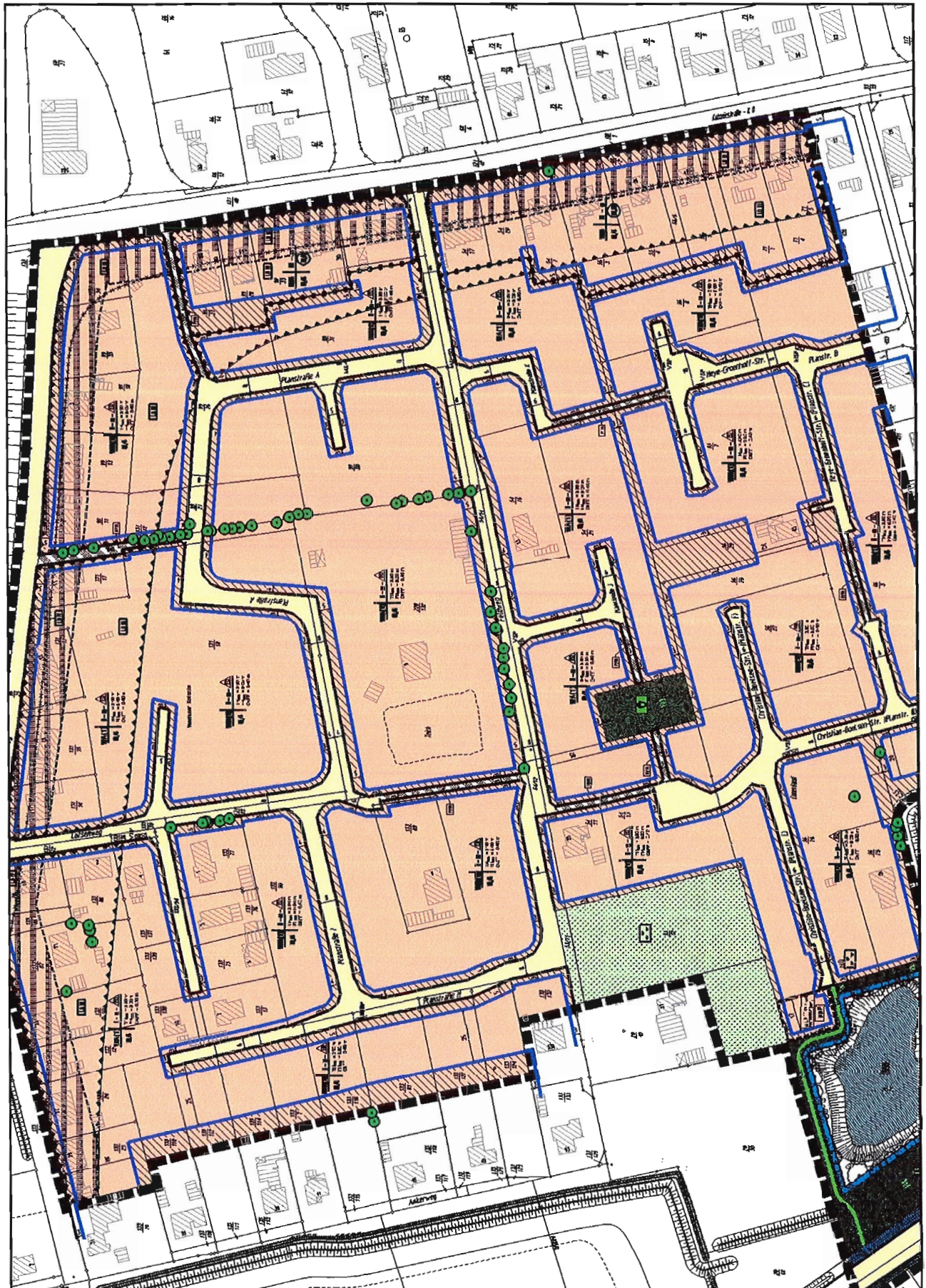


ABB. 3: AUSSCHNITT AUS DER 1. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS NR. V 32

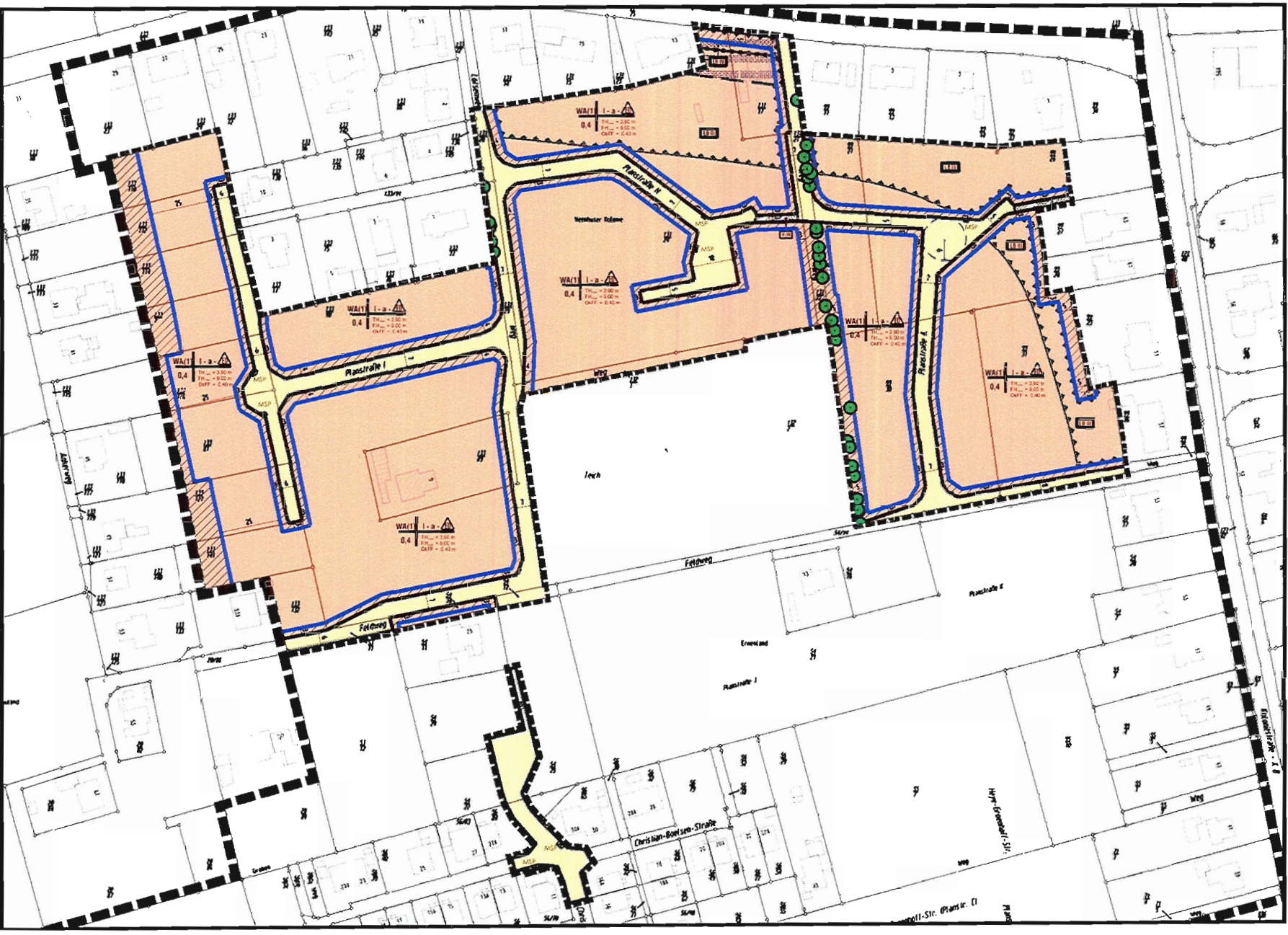


Abb. 4: ÜBERSICHTSPLAN ZU DEN HAUPTVERKEHRSSTRAßEN

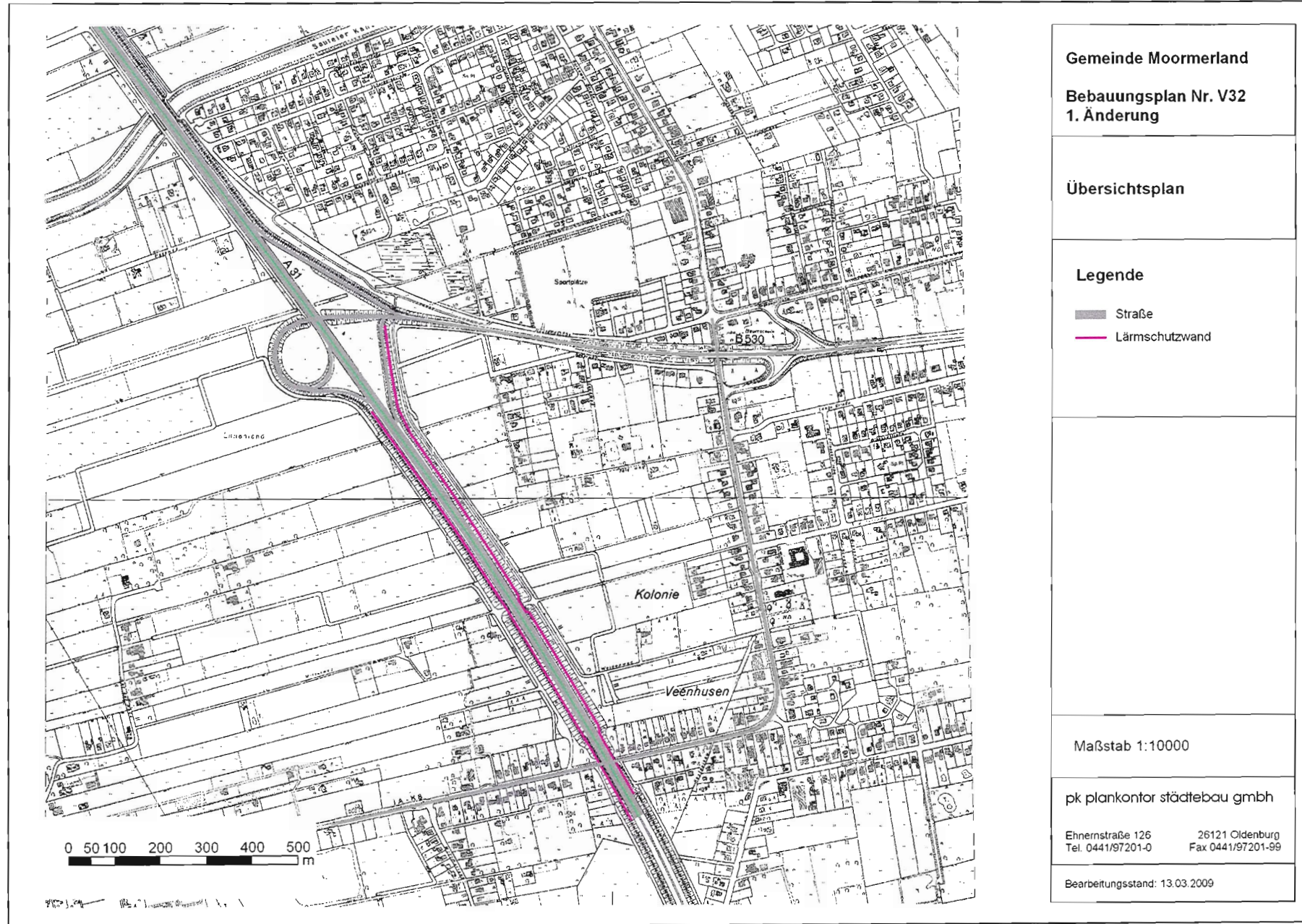


ABB. 5: VERKEHRSLÄRM BESTAND TAGS



Abb. 6: VERKEHRSLÄRM BESTAND NACHTS

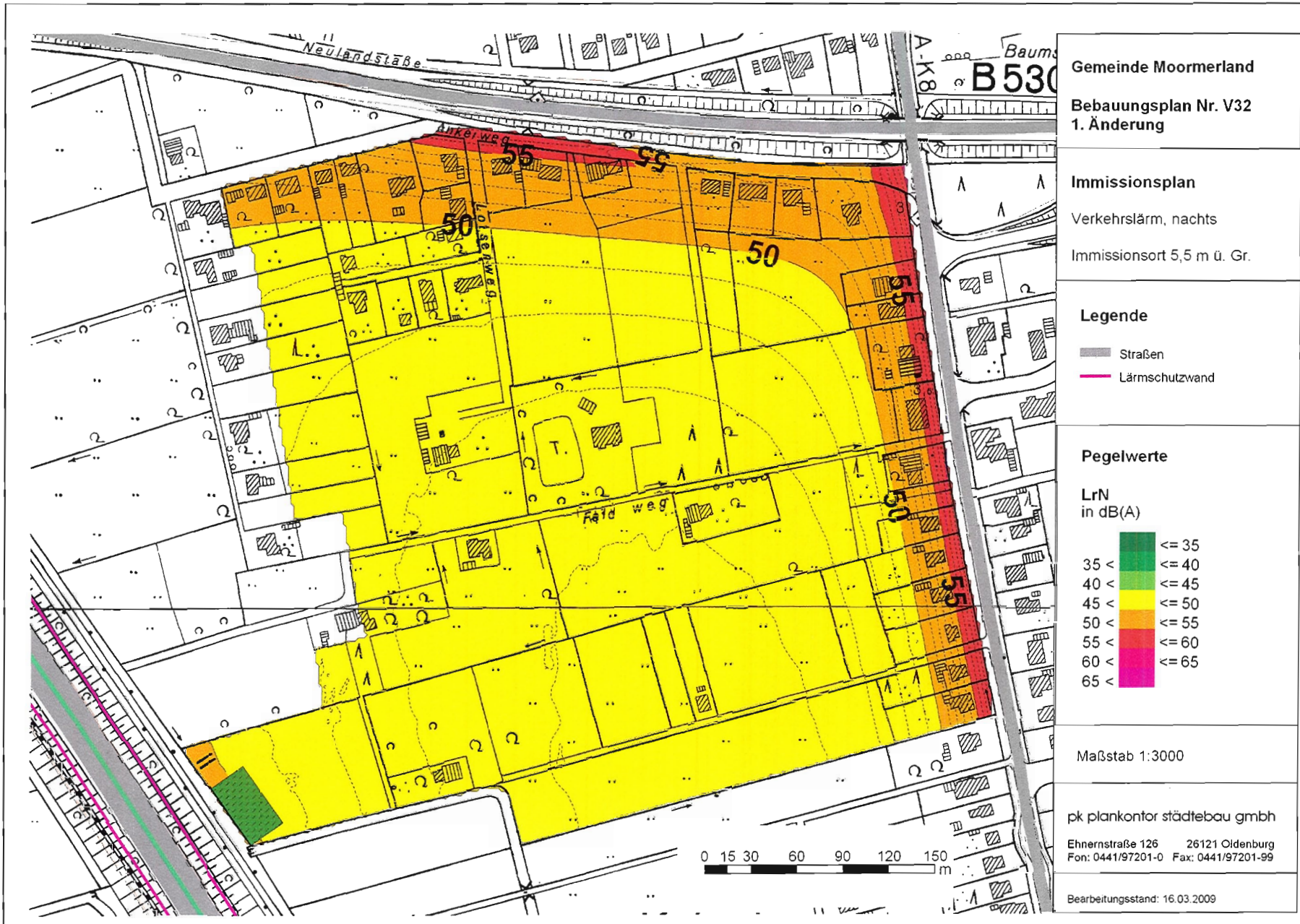


ABB. 7: VERKEHRSLÄRM BESTAND LÄRMPEGELBEREICH

